

Fiasko tramvajového projektu v Cuiabě

29.08 2021 23:16, Vít Hinčica, Tramvaje

V roce 2007 bylo rozhodnuto, že se tehdy půlmilionová Cuiabá stane jedním z 12 brazilských pořadatelských měst světového šampionátu ve fotbale v roce 2014. V tu chvíli Cuiabá začala spřádat plány na zlepšení systému své MHD. Ze dvou předložených variant tohoto zlepšení, kterými byly autobusový BRT systém a tzv. lehké metro, vzešla jako vítězná ta druhá, avšak k tomuto rozhodnutí vedla trnitá cesta, protože nejprve byla za vhodnou označena varianta BRT. Po čtyřech letech nekončících debat a studií se nakonec vložila do problému i tehdejší prezidentka Brazílie, která se postavila za kolejovou variantu zamýšleného kapacitního dopravního systému, a v listopadu 2011 Agecopa, což byla agentura zodpovědná za přípravu šampionátu, dala kolejové variantě přednost. V červnu 2012 se po administrativních průtazích a zpožděních podařilo zakázku na nový kolejový systém zadat konsorciu tří firem, kterými byly brazilské CR Almeida a Santa Bárbara Construções a španělský CAF. Stavba se rozběhla hned vzápětí, avšak 7. srpna 2012 ji zastavil federální soudce s tím, že proces výběru zhotovitele byl nespravedlivý. Nicméně toto rozhodnutí vzápětí smetl se stolu jiný soudce, a tak se od 15. srpna 2012 zase mohlo stavět. Práce přitom měly být dokončeny do března 2014…

Pro nový kapacitní dopravní systém byla navržena síť ve formě pootočeného písmene T, která měla mít celkovou délku 22,2 km. Jedna z tratí by přitom obsluhovala od Cuiaby jižně ležící město Várzea Grande s cca 250 tisíci obyvateli, ve kterém se nachází mezinárodní letiště obsluhující danou, dnes už téměř milionovou konurbaci, jež je od nejbližšího břehu Atlantiku vzdálená nejméně 1 300 km a od bolivijských hranic pak méně než 300 km. U tohoto letiště mělo být zároveň vybudováno dílensko-deponovací zázemí tramvajového provozu. Pro dopravu mělo být pořízeno 40 sedmičlánkových tramvají Urbos o délce 44 m.



Na síti mělo být 33 zastávek. K dokončení byla blízko jen jediná. (zdroj. Robert Schwandl/UrbanRail.net)

Vozový park se opravdu začal vyrábět, přičemž výroba probíhala poměrně rychle. Už v listopadu 2013 totiž ze Španělska došly první tramvaje, poslední pak přišla v červnu 2014, kdy šampionát startoval. Avšak tramvajový provoz nebyl v té době a ani nikdy poté zahájen. Tramvajová infrastruktura totiž nebyla tehdy zdaleka dokončena a v prosinci 2014 se práce zastavily úplně.

Do roku 2014 se podařilo rozestavět, nikoli však plně dokončit, celé plánované těleso na katastru Várzey Grande, což je zhruba 5,5 km dlouhý úsek, a také na tento úsek navazující nový most s kolejemi přes řeku Cuiabá. Z tohoto cca 5,5km úseku byly více než 2 km elektrizovány, a tak mohly být ještě roku 2014 uskutečněny i první zkušební jízdy. Stejně tak se podařilo dokončit velkou část tramvajového zázemí u mezinárodní letiště, kam bylo všech 40 tramvají po svém příchodu ubytováno, přičemž některé z nich se po svém příchodu do vozovny dosud fyzicky nepohnuly z místa.
Na katastru Cuiaby se rozestavěl nikam nenapojený středový pás na asi 2km úseku u středu města a dále také několik solitérních staveb, přičemž východně orientovaná větev sítě v Cuiabě se nerozestavěla téměř vůbec (viz plánek výše).



Viadukt nedaleko mezinárodního letiště. Zkušební jízdy s tramvajemi pokračovaly i pár dnů roku 2015. Od té doby už ale žádná tramvaj nevyjela. (zdroj: Allen Morrison)

V roce 2017 tehdejší guvernér státu Maso Grosso rozhodl o ukončení smluvního vztahu s brazilsko-španělským konsorciem a prohlásil, že se jeho administrativa pokusí dokončit síť sama. Jak, to neuvedl. Primátor Cuiaby Emanuel Pinheiro, který od letoška zastává už druhé funkční období, v téže době uvedl, že pokud nebude rozestavěná trať na katastru jeho města zprovozněna do ledna 2018, nechá ji na svém území překrýt trávníkem. A to také učinil, když ji nechal zasypat hlínou a tu osít trávou. V květnu 2021 metropolitní poradní komise Ministerstva infrastruktury a logistiky státu Mato Grosso schválila konverzi nedostavěného tramvajového systému na klasický BRT systém. Proti tomu se však postavila radnice Cuiaby, která chce, aby se vyjádřili sami občané a rozhodli, jaký kapacitní dopravní systém má být na území obou sousedících měst nakonec zaveden. Debata se tak nyní přesunula k příslušnému regionálnímu volebnímu soudu státu Mato Grosso.

Nyní se je nutné zaměřit na **příčiny** tohoto podivného stavu. Projekt provázela už od počátku kritika, neboť jeho odhadovaná hodnota byla v momentě první prezentace v létě roku 2011 700 milionů BRL, což bylo tehdy asi 7 mld. Kč. Druhá varianta spočívající v BRT systému představovala investici 489 milionů BRL, nicméně tento rozdíl nebyl vzhledem k očekávaným výhodám lehkého metra oproti autobusům považován za výrazný. Avšak už tři měsíce na to byla prezentována nová hodnota projektu lehkého metra, a to ve výši 1,1 mld. BRL (tehdy přes 11 mld. Kč), což byl nárůst očekávaných nákladů o více než polovinu. Poté, co se Agecopa přiklonila na stranu kolejové varianty, se nákladové vyhlídky neustálily a vysoutěžená cena tendru spuštěného v květnu 2012 byla ještě vyšší, a to 1,477 mld. BRL, což už představovalo více než 100% nárůst prvotně odhadované částky. Tato částka se navíc rovnala hodnotě, kterou federální ministerstvo sportu alokovalo Cuiabě pro rozvoj v souvislosti s pořádáním fotbalového šampionátu. Přesto byl dán pokyn k tomu, aby byla smlouva podepsána a práce zahájeny, ačkoli bylo už tehdy nejasné, odkud by se mohly chybějící

peníze do Cuiaby přikutálet. Pro srovnání: zcela nový stadion nakonec spolknul 597 mil. BRL a modernizace letiště „jen“ 88 mil. BRL.

Fotbaloví návštěvníci Cuiaby tak s příchodem léta 2014 viděli nejen několik zajímavých sportovních utkání, ale i rozkopaná staveniště, která byla na konci toho roku, kdy už docházely peníze a zároveň se blížilo střídání guvernérů v čele státu Mato Grosso, opuštěna, přičemž projekt tehdy vykazoval jen 30% míru dokončení.

Tehdejšímu guvernérovi státu Mato Grosso, kterým byl Silval Barbosa, skončil k 1. lednu 2015 mandát. Guvernér se při svém odchodu omluvil za to, že práce pod jeho vedením nebyly dokončeny, avšak ujišťoval veřejnost o tom, že průběh výběru vhodného zhotovitele byl spravedlivý. Nedlouho poté byl ovšem zatčen za braní úplatků, oproti kterým pak spřízněným firmám byly poskytovány daňové výhody. Aby neskončil Barbosa v cele, přiznal se i k dalšímu kriminálnímu chování, přičemž tentokrát už otočil, když prohlásil, že tendr na realizaci lehkého metra byl zmanipulovaný, jelikož za něj dostal od konsorcia úplatek. Zároveň nabídl Barbosa k dispozici justici majetek v závratné hodnotě více než 40 mil. BRL (přes 400 mil. Kč), a tak si nakonec vysloužil domácí vězení s dozorem. Nicméně k soudům Barbosa dochází dosud, protože jeho tehdejší přiznání vedla k rozběhnutí série mnoha dalších vyšetřování a zatýkání, po nichž se roztočil kolotoč nových soudních řízení s ním i dalšími osobami.

V roce 2015 nový guvernér státu Mato Grosoo, Pedro Taques, nechal krátce po svém nástupu zadat vypracování technické studie, která měla zhodnotit stav dokončených prací. Když ji představoval veřejnosti, prohlásil, že projekt lehkého metra představuje největší skandál v historii jeho státu.



Takto dnes vypadá hlavní třída ve městě Várzea Grande. (zdroj: MPF-MT)

Autoři studie poukázali na to, že zatímco byla míra dokončení projektu jen 30 %, utraceno bylo už

64 % (940 mil. BRL) z celkových 1,47 mld. BRL. Někdo by mohl namítnout, že se utrácely nejprve peníze za hodnotnější části stavby a dodávky, jenže dle studie by pro dokončení projektu nebylo potřeba 507 mil. BRL, ale ještě dalších skoro 300 milionů BRL (čímž by konečná hodnota projektu narostla na 1,74 mld. BRL), což tedy poukazuje na to, že z oněch 940 mil. BRL se nemalé množství peněz někde „rozkutálelo“. Nicméně očekávané navýšení částky pro dokončení projektu nestálo pouze na možném odklonění peněz do nesprávných kapes.



Archivní snímek ze zkoušek roku 2014. (foto: Renato Lobo/Via Trolebus)

Dále bylo totiž prověrkami účtů zjištěno, že stavebním firmám byly poslední měsíce před šampionátem opožďovány téměř všechny platby, a to právě ve chvíli, kdy měla stavba zrychlit. V srpnu 2014 se pak společnosti zodpovědné za měření a kontrolu prací rozhodly, že nebudou v pracech pokračovat, protože čekaly na proplacení faktur od prosince 2013. To pak vedlo k tomu, že se po další tři měsíce tyto činnosti nerealizovaly, následkem čehož vznikla řada technických nedostatků, které zůstaly bez korekce. A tyto technické nedostatky s sebou nesou nutnost oprav, a tudíž dalších nákladů.

Vláda Pedra Taquese následně v souladu se závěry předmětné studie realizované inženýry federální univerzity Universidade Federal de Mato Grosso do Sul dospěla k několika hlavním stanoviskům, a sice že:

1. Dobudování lehkého metra je drahé;
2. Případný následný provoz bude muset být vládou státu subvencován, aby byl pro potenciálního provozovatele životaschopný;
3. Lehké metro z hlediska územního plánování a urbanismu nijak zvláště Cuiabě nepřispívá,
4. Navržené trasování tratí nekoresponduje s hlavními přepravními proudy v Cuiabě, a tak by bylo ekonomicky smysluplnější investovat necelé půl miliardy realů do systému metrobusů,

který byl v městském plánu mobility Cuiaby až do roku 2011, než byl nahrazen systémem lehkého metra.

Taquesova vláda se sice navzdory svému prohlášení pokusila tramvajový projekt nějak dokončit, jenže stavební práce se jí už naplno nikdy rozběhnout nepodařilo. Do projektu se totiž začaly míchat soudy, nedořešené smluvní závazky s konsorciem, s nímž nakonec Taquesova vláda ukončila roku 2017 smlouvu, jak již bylo řečeno výše, a nakonec i absence dostatečného obnosu finančních prostředků ve státní kase.



Na snímku z roku 2020 je vyobrazena ulice ve městě Várzea Grande nedaleko mostu vedoucího přes řeku Cuiabá do stejnojmenného města. (zdroj: Google Maps)

Poslední léta se samozřejmě objevovaly hlasy, aby byla tramvajová síť alespoň zčásti dokončena a místní obyvatelé z ní měli alespoň nějaký užitek, jenže tu nastává otázka, jak by nakonec měla takováto síť vypadat, když trasování tratí nebylo shledáno jako optimální. Dále se pak logicky nabízí i otázka, jak by si na sebe takováto síť vydělala, když by si ani v případě své plné realizace na sebe nemohla vydělat bez státní pomoci. Největší užitek by pochopitelně přineslo spojení obou měst, jenže v Cuiabě se toho v minulosti mnoho nevybudovalo a některé ulice Cuiaby zůstaly zcela nedotčené, takže by se musely vynaložit velké finance na to, aby se Cuiabá opět rozkopala, a tramvajová trať od letiště mohla skončit aspoň někde u centra Cuiaby. Jinými slovy tím, že se v minulosti zřídilo hned několik stavenišť současně, avšak jen v určitých bodech, je nyní rychlé a levné dokončení tramvajového propojení obou měst jednoduše nemožné.

Padl i návrh, aby se dokončil úsek, jehož vybudování byla dána před šampionátem priorita (ačkoli se jednalo o úsek nejen lehce realizovatelný, ale i jeden z nejméně potřebných), tj. ten na katastru Várzey Grande. Ovšem provoz tramvají na tomto úseku by velkou poptávku negeneroval, tramvaje by totiž ve směru od letiště vysadily své cestující v horším případě ještě před řekou a v tom lepším (tj. pokud by byl úsek protáhnut i o koleje přes most) aspoň za ní, nicméně tak nebo tak by si lidé museli do centra Cuiaby ještě dobré dva až tři kilometry dojít, a totéž by museli činit při cestě ve směru do Várzey Grande.



Hyzdící stavbu se rozhodl primátor Cuiaby překrýt hlínou, na které vyrostla tráva, jak ukazuje záběr z roku 2020. (zdroj: Google Maps)

Co bude se sedm let spící stavbou, je tedy zatím ještě pořád nejasné. Nynější guvernér Mauro Mendes, který do úřadu nastoupil v lednu 2019, se taktéž snažil s tramvajovým projektem nejprve nějak pohnout, avšak nyní, zejména při vidině odhadu nutných nákladů na dokončení celé stavby (vlivem inflace a nedávného silného znehodnocení brazilské měny by konečný účet, pokud by se projekt realizoval v původním rozsahu, narostl na více než 2 mld. BRL, což je v přepočtu nyní nejméně cca 8,31 mld. Kč), se spíše přiklání k metrobusům.



Snímek z roku 2015. (zdroj: Allen Morrison)

Není jistě bez zajímavosti, že zájem o dokončení projektu projevovaly v dřívější době různé společnosti z Jižní Ameriky i jiných kontinentů, a také to, že panovala snaha udat nikdy nepoužitá vozidla v jiných státech Latinské Ameriky. Problémem je ovšem to, že poslední léta není v tamních končinách žádný nový tramvajový systém aktivně projektován, a stávající provozy lehkého metra či tramvají v Jižní Americe, kterých je nadto velmi málo, nové tramvaje buďto nepotřebují, nebo na ně nemají peníze. Nezbývá tedy než věřit, že se tramvaje jednou někde dočkají adekvátního uplatnění a nepoputují rovnou do šrotu.

Url: Fiasko tramvajového projektu v Cuiabě