



Zánik trolejbusů v Méridě?

07.09 2016 07:50, Redakce, Nezařazené

Úvodem

Dosud bylo na světě vybudováno jen minimum BRT (Bus Rapid Transit) systémů, které byly uzpůsobeny pro trolejbusový mód. Hned dva z nich se přitom nacházejí v Latinské Americe, kde bychom přitom trolejbusových provozů napočítali všeho všudy jen 11:

Argentina: Córdoba, Mendoza, Rosario

Brazílie: São Paulo (2x), Santos

Ekvádor: Quito

Chile: Valparaíso

Mexiko: Ciudad de México, Guadalajara

Venezuela: Mérida

První ze dvou těchto trolejbusových BRT systémů, velmi známý, je provozován od poloviny 90. let v ekvádorském hlavním městě Quito. Ten druhý, mladší, byl oficiálně otevřen před necelými 10 lety ve venezuelském městě Mérida a momentálně se zdá, že má své dny sečteny.

Mérida se nachází na západě Venezuely ve stejnojmenném státě (Venezuela je federace sestávající z 23 států a dvou státotvorných útvarů zvaných Distrito Capital a Dependencias Federales), nedaleko Kolumbie, a momentálně v ní bydlí přes 330 tisíc obyvatel, takže rozhodně nepatří mezi největší venezuelská města (v roce 2013 zaujímal 18. příčku). Po dlouhou dobu sloužil tamním občanům jako jediný dopravní prostředek autobus, nepočítáme-li tedy taxi a privátní autoslužby. Ve městě nikdy nejezdily tramvaje a ani sem nevedly železniční koleje, zajímavostí se však stala čtyřúseková lanová dráha o délce 12,5 km vedená na vrchol hory Pico Espejo, která byla otevřena v březnu roku 1960.

Tato lanová dráha si zaslouží pozornost, byť je její účel ryze turistický, neboť co do pokořené výšky (4 765 m n. m.!) drží první pozici na světě a co do délky, alespoň pokud jde o lanovky pro osobní dopravu, zaujímá druhou příčku (první drží s 13,2 km lanová dráha na katastru švédské obce Norsjö kommun). Kvůli havarijnímu stavu sice byla lanová dráha od roku 2008 uzavřena, posléze se ale

podarilo zajistit finance na její kompletní modernizaci (ta byla tak rozsáhlá, že ji někteří označují rovnou za novostavbu). V novém kabátě se pak lanovka po měsících zkušebního provozu znovu otevřela 29. dubna 2016 pod názvem *Mukumbarí* (z jazyka původních obyvatel, v překladu „místo, kde se zabydluje slunce“), zatím však funguje v polootevřeném režimu, když jsou k přepravě připouštěny jen vybrané skupiny obyvatel (například důchodci, děti, handicapovaní apod.).

Nicméně zpět k dopravní situaci ve městě, která se začala citelně zhoršovat zhruba od 70. let 20. století. Město Mérida, stejně jako nejbližší přilehlé oblasti, leží v údolí řeky Albarregas sevřeném okolními horskými masivy, a tak jsou zde rozvojové možnosti co do prostoru poměrně omezené a limitují se v podstatě jen na osu severovýchod – jihozápad. Reakcí na horšící se stav v dopravě bylo rozhodnutí méridské vlády zřídit orgán zvaný *Oficina de Transporte* (doslova „dopravní kancelář“), který se měl tímto problémem zabývat a taky jej začít řešit. Již roku 1976 Oficina de Transporte navrhla mezi Méridou a jihozápadně ležícím městem Ejido vzdáleným asi 11 km nadzemní železnici, avšak vlak papír nikdy neopustil.

V roce 1983 inženýři z Universidad de Los Andes, která má v Méridě sídlo, přišli s nápadem na zavedení elektromagnetického vlaku pojmenovaného „TELMAG“, který měl mj. nabízet nejen dostatečnou rychlost, ale i ekologické přínosy (nízká hluková zátěž, elektrický pohon, menší zábor cenné půdy díky převážně nadzemnímu vedení trati apod.). Tento projekt zahájil už v roce 1967 „Venezuelský institut vědeckých výzkumů“ (*Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas*) a následně se jej v dalších dekádách pokusila rozvíjet právě jmenovaná univerzita, nicméně vše skončilo jen u matematických výpočtů a modelů v měřítkách menších než 1 : 1.

V 90. letech minulého milénia úsilí méridských vládních orgánů o zavedení nové politiky ve veřejné dopravě v oblasti metropole státu ale nabralo na obrátkách. V roce 1996 stát Mérida zřídil orgán zvaný *Oficina Metropolitana de Transporte Masivo de Mérida* (OFIMETRO), který měl od federální vlády následně obdržet 60 milionů USD na stavbu 13 km dlouhého monorailu vedoucího podél jižního břehu řeky Albarregas. Nicméně ani tato iniciativa nebyla úspěšně završena, natož započata. V té době byly ještě vypracovány některé studie, kterými se mělo odpovědět na otázku, jaký druh dopravy do města vlastně zavést. Roku 1998 OFIMETRO přišlo s tím, že bude nejlepší vystavět systém metrobuse, avšak v trolejbusové podobě, a to po vzoru úspěšného provozu otevřeného roku 1995 v ekvádorském Quitu.

Průběh stavby

Základní síť měla od počátku sestávat ze dvou trolejbusových tratí segregovaných od okolního uličního provozu, které se potáhnou kolem obou břehů řeky Albarregas a potkají se v centru, kde budou sdílet krátký úsek a kde se zároveň překříží, a k tomu měla být ještě vystavěna lanovka z centra Méridy do obydlené lokality San Jacinto, jež je položena o několik set metrů níže. Již nyní můžeme uvést, že lanovku s komerčním názvem *Trolcable* mající délku sotva 0,5 km a hodinovou kapacitu cca 12 000 cestujících se otevřít podařilo, a to roku 2012, přičemž je považována za součást tamního systému masivní dopravy, načež byla opatřena číslem 3 (linky č. 1 a 2 byly vyhrazeny trolejbusům). Hlavním dodavatelem nové lanové dráhy byla společnost Doppelmayr, která stála i v čele modernizace výše zmíněné lanovky.

Rozhodnutí rozvíjet síť trolejbusů, které měly být výhradně článkové, se zdálo jako uvážené. Tím, že město Mérida (a návazné oblasti) vykazuje relativně nízkou hustotu osídlení, bylo metro zavrženo jako první a ani obecně vyšší přepravní kapacita tramvaje oproti trolejbusu ve světle nutných vysokých investic do tramvajové infrastruktury nepřesvědčila. Ve prospěch trolejbusů hrály mimo nižší investiční náklady roli nejen téměř neznatelná hladina generovaného hluku a minimální emisní

zatižení, ale i dobré trakční vlastnosti, které se měly v kopcovité krajině, v níž Mérida leží, dobře využít. Trolejbusy navíc měly být pořízeny s dvojitým pohonem – kromě klasických sběračů pro sběr proudu měly být vybaveny i naftovým agregátem, čímž se jim měla propůjčit jistá flexibilita. Zkrátka a dobře, pro dané lokální podmínky vycházely trolejbusy v podobě článkových vozidel a navíc s možností autonomního pohonu jako nejlepší volba.

Příchod nového druhu dopravy ovšem neměl znamenat prosté natažení trolejí nad silničními komunikacemi, ale i změny v organizaci silničního provozu, která měla být vylepšena, což pak s sebou vyvolalo i některé doprovodné stavby. Velký důraz byl kladen na podobu projektu, jenž měl přispět k lepšímu obrazu města, a proto bylo počítáno i s tím, že celkové architektonické ztvárnění nebude jen prázdným pojmem uvedeným kdesi v přípravné dokumentaci, ale imperativem, na který bude brán při zavádění trolejbusů do Méridy skutečný zřetel. Především pak bylo rozhodnuto o tom, že trolejbusy budou jezdit po vlastní vyhrazené ose, aby byl jejich systém dostatečně rychlý, spolehlivý, a měl tedy dostatečné předpoklady pro to, aby se stal i systémem účinným, který bude hojně využíván.

Roku 1999 nově vytvořená agentura Transmérida zajistila u španělské, francouzské, německé a nizozemské vlády úvěr v hodnotě 108 milionů dolarů na výrobu 45 článkových trolejbusů a stavbu první trolejbusové trati o délce 19 km, která měla spojit severní cíp Méridy zvaný La Hechicera s městem Ejido (cca 100 tisíc obyvatel) ležícím jihozápadně od Méridy. Níže zobrazená mapa zachycuje trolejbusovou síť tak, jak se měla po různých změnách nakonec rozvinout.

Z původně velkoryse navržené trolejbusové sítě sestávající ze dvou dlouhých tratí byl v srpnu 2016 – navíc už v autobusovém módu – v provozu pouze koridor Terminal Ejido – Domingo Peña. Úsek z konečné Terminal Ejido do nedaleké vozovny (v jihozápadní části mapy) je nezatrolejovaný. Nejnovější úsek Mercado Periférico – Domingo Peña se sice pod dráty, byť se zpožděním, dostal, ale sběrače trolejbusů se vrchního vedení zatím nedotkly. (autor: Allen Morrison)

Pro stavbu trati bylo vytvořeno konsorcium zastoupené venezuelskými, španělskými a francouzskými podniky, jmenovitě jsou nejčastěji citovány společnosti DYCVENSA (ven.), Grupo AM (ven.), SICE (šp.), CYMI (šp.), Dragados y Construcciones (šp.), Mercedes Benz España (šp.) a Systra (fr.).

Trolejbusy vyráběly tytéž společnosti, které dodaly 113 trolejbusů do Quita: Hispano Carrocera a Mercedes Benz España. Elektrickou výzbroj ale nedodala německá Kiepe Elektrik, jak se původně předpokládalo, ale Bombardier Transportation. Podlaha trolejbusu je sice řešená bez schodů, byť se sedadly na podestách, zajímavostí je však fakt, že je stejně jako dveře umístěna nepatrně výše, než bývá u nízkopodlažních vozů zvykem, a to proto, že zastávky svou výškou spíše připomínají klasická železniční nástupiště. Nicméně nástup do vozidel je pohodlný úroveň, tudíž trolejbusový provoz možno označit za zcela bezbariérový. Aby se vozidlo neodíralo o nástupiště a lidé naopak nemuseli překonávat velkou horizontální mezeru, byla u každých dveří umístěna plošina, která se při otevírání a zavírání dveří sama vyklápí, resp. zaklápí.

Stavba první trolejbusové linky začala už v únoru 2000, od počátku se však potýkala s problémy. Projekt Ofimeta byl ze strany federální vlády jednou podporován, podruhé odmítán, financování proto bylo nepravidelné, a tak se práce nejednou zastavily i na delší dobu. To však bylo nepříjemné pro motoristy, neboť trolejbusový koridor budoucí linky č. 1 byl budován v ose dvou na sebe navazujících hlavních silničních tepen Av. Centenario a Av. Andrés Bello, které představují jedinou možnost, jak se z Ejida do Méridy dostat přímo.

Trolejbusová společnost Transmérida byla mezitím přejmenována na Trolméridu, to ale nepomohlo

k tomu, aby se práce začaly hýbat rychlejším tempem. Trolmérica i OFIMETRO si založily své webové stránky, nicméně informace o průběhu realizace projektu byly nedostatečné a ani se nic významného nepodnikalo k tomu, aby byly s budoucími pasažéry, tj. zákazníky systému, vytvářeny dobré vztahy.

Výroba trolejbusů nicméně běžela jako po másle, Hispano Carrocera dodala všech 45 objednaných kusů mezi květnem a červencem 2003. Jejich domovem se stala moderní vozovna ve městě Ejido, která však nebyla na trolejové vedení napojena, nicméně v samotném areálu vozovny byla umístěna zkušební okružní trať.

Federální vláda se po různých obracech nakonec roku 2005 rozhodla, že trolejbusy v Méridě definitivně podpoří, což Trolméricě umožnilo v následujících měsících dokončit prvních 6,5 km trati mezi Ejidem a jihozápadním koncem Méridy. Již během venezuelských národních sportovních her (*Juegos Deportivos Nacionales de Venezuela*) konaných mezi 7. a 21. prosincem 2005 bylo na cca 3km části tohoto úseku vypravováno 10 vozidel, které zajišťovaly bezplatnou přepravu, a to jmenovitě mezi Ejidem a dnešní méridskou stanicí Pan de Azúcar (v překladu „homole cukru“; na samotné hranici města), u které je umístěn fotbalový sportovní stánek pro 42 tisíc diváků zvaný Estadio Metropolitano de Mérida. Trolejové vedení v té době ještě nataženo nebylo, a tak byl využíván diesellový pohon.

V neděli 26. listopadu 2006 a dále pak každou další neděli začaly trolejbusy vozit cestující mezi Ejidem a méridskou stanicí Alto Chama (přibyly cca tři km a spolu s tím i tři nové stanice La Parroquia, La Mara, Alto Chama), která je však od centra Méridy vzdálena ještě asi 7 km. S výjimkou koncových bodů se už ale jezdilo pod vrchním vedením a přitom nadále bezplatně, instalovaným turniketům navzdory. Ovšem 6,5 km trati nestačilo k tomu, aby si systém mohl najít mnoho zákazníků, a proto se ještě mezitím našťestí pro místní podařilo zajistit realizaci stavby o další asi 4,5 km, čímž projekt konečně začal nabývat na užitečnosti.

Dne 18. června 2007 nakonec došlo k formálnímu zprovoznění nové infrastruktury, která byla jmenovitě prodloužena až do stanice Pie del Llano, jež leží na konci přistávací dráhy tamního mezinárodního letiště. Tím se délka trolejbusové trati zastavila na 11 km. Jak již bylo řečeno, byla trať navržena jako oddělená od okolní dopravy, ovšem kromě některých úrovnových křížení (se silnicemi či přechody pro pěší). Další zajímavostí je levosměrný režim, tj. trolejbusy jezdily vždy proti ostatnímu provozu. Za pozornost stojí některé architektonické počiny, jmenovitě třeba monumentální koncová stanice Terminal Ejido, kterou navrhl architekt Roberto Amenerio, mj. autor některých dalších zastávek ve městě či šesti stanic metra ve venezuelské Valencii, a za kterou se nemusí místní vůbec stydět. Stejně tak třeba vstupní skleněné brány na nástupištích působí moderně.

Trolméricě se nicméně nedařilo protáhnout trolejbusovou trať z Pie del Llano k centru, což bylo podmínkou pro to, aby si mohla začít účtovat jízdné. Z toho důvodu nebyly zatím ani jednotlivé stanice plně uzpůsobeny pro výběr jízdného.

Původní plán projektu z roku 1998 vyobrazoval přímé prodloužení trati z Pie del Llano podél severozápadní straně letiště, jmenovitě po třídě Urdaneta, po které se měla dostat až na náměstí Glorias Patrias (viz mapu výše). Roku 1999 provedená revize ale svedla trať na paralelní třídu 16 de Septiembre, jež je vedená vpravo, po jihovýchodní straně letiště. To zavdalo otázkám o tom, jak vmístit dva protisměrně orientované trolejbusové pruhy do této už tak rušné třídy a jak se na ní vůbec dostat, když byla na svém počátku napájena hustým provozem, a to zejména ve směru od viaduktu přes řeku Albarregas.

Druhou zmíněnou otázku Trolmérica vyřešila tak, že nechala vybourat několik domů a jiných staveb

napravo od konečné Pie del Llano, a trolejbusy svedla do úrovně třídy 16 de Septiembre již hned na počátku prodloužení trati, namísto toho, aby je tahala na nejbližší rušnou křižovatku, kde by bylo na rozdíl od plánu z roku 1998 nutné nikoli jet rovně, ale odbočovat doprava (a vzápětí doleva), což by vedlo k velkému narušení plynulosti dopravy v tomto místě, a to již z výše uvedeného důvodu v podobě hustého provozu ve směru od viaduktu. Došlo tedy k vytvoření jakéhosi by-passu, díky kterému se trolejbusy rušné křižovatce vyhnuly a do třídy 16 de Septiembre se mohly zaústit pohodlně přímo.

Na první problém pak bylo odpovězeno tak, že se třída 16 de Septiembre, původně čtyřpruhová a navíc s jedním pruhem odstavným, stala jednosměrnou ve směru na severovýchod (tj. do centra města), avšak při zachování dvou pruhů i pruhu odstavného. Motoristé směřující ve směru opačném, tj. na jihozápad, musí od oné doby využít jiných ulic. I tato akce si vyžádala přesídlení některých obyvatel, a tak došlo na poměrně silné protesty, které dokonce vedly ke zpožděním při výstavbě.

Dne 4. srpna 2009 bylo jméno provozovatele systému opět změněno, a sice z Trolmérica na TROMERCA (Trolebús Mérida C.A.). V té době již byla stavěna visutá lanová dráha *Trolcable* (viz úvod tohoto textu), z jejíž horní stanice měl být zajištěn pohodlný a nedaleký přestup na trolejbusovou zastávku Domingo Peña. Jenže prodloužení linky č. 1 až do středu města bylo stále daleko, a tak TROMERCA alespoň vybudovala dočasnou konečnou v podobě nezatrolejované smyčky u tržiště Mercado Periférico, které se nachází při severovýchodním konci přistávací plochy a od lanovky je ještě něco málo přes km vzdálené.

Provoz na cca 2 km úseku z Pie del Llano k Mercado Periférico byl spuštěn 22. září 2012, přičemž před smyčkou trolejbusy musely spouštět sběrače, aby se mohly otočit, vyměnit cestující a vracet se posléze zpět. O dva měsíce později, dne 26. listopadu 2012, TROMERCA oznámila nákup 20 nových dieselových autobusů od čínského výrobce Yutong, které měly na lince č. 1 doplňovat trolejbusy. Chce se říci, že nic není samo sebou, zvláště když byl do místního systému masivní dopravy zařazen vedle trolejbusů a lanovky i projekt zvaný BusMérida, což je dnes rozsáhlá síť autobusových linek, které původně měly sloužit jen jako návazné k trolejbusům a lanovce *Trolcable*...

Výstavba posledního zhruba dvoukilometrového úseku linky č. 1 zakončeného blokovou smyčkou ve směru hodinových ručiček v blízkosti horní stanice lanovky *Trolcable* a konečnou nazvanou Domingo Peña byla nastartována 19. května 2014. Dne 22. prosince 2014 začal dopravce poprvé po sedmi letech vybírat jízdné, inaugurace úseku do jádra města však byla na pořadu až 29. srpna 2015. Nicméně se jednalo o inauguraci poněkud podivnou, neboť mezistanice koncového úseku ještě nebyly dokončeny a trolejové vedení nebylo nataženo žádné.

Délka linky č. 1 tedy tímto dosáhla zhruba 15 km. Podle poslední uveřejněné vizualizace z roku 2015 se linka č. 1 do oblasti La Hechicera, kde se nachází jeden z areálů Universidad de los Andes, nedostane, čímž se původních 19 km nedočká, a linka č. 2 mající vést původně zejména po severním břehu řeky Albarregas by nyní neměla vůbec vzniknout, respektive je navrhovaná v úplně nové trase, kterou však představuje právě nedokončený koncový úsek Domingo Peña - La Hechicera. Sečteno, podtrženo, ze dvou původních os pro trolejbusy nakonec bude v optimistické variantě dokončena jen jedna.

Závěry

Jak jsme se mohli právě dočíst, uběhlo sedm let, než se podařilo zprovoznit 11 km trolejbusové trati, a dalších pět let trvalo dostavět 2 km. Dnes je Venezuela v těžké ekonomické krizi, a stále častější výpadky proudu vedly Tromercu na konci roku 2015 k tomu, že trolejbusy začala vypravovat se sklopenými sběrači v celé trase. Trolejbusy navíc byly čím dále více nahrazovány čínskými

dieselovými autobusy, třebaže jejich podlaha v interiéru není výškově uzpůsobena na zvýšená nástupiště systému, takže na cestující čeká nepříjemný asi 15cm schod.

V červnu 2016 podle zpráv přímo z místa nebyly na vyhrazeném koridoru k vidění vůbec žádné trolejbusy, v červenci ale byla některá vozidla využita alespoň k zácviku v rámci vozovny. Napětí podle všeho v troleji o letošních prázdninách chybělo a po celém koridoru se proháněly jen dieselové autobusy. Elektrická trakce tak po necelých 10 letech ustoupila do pozadí a možná i navždy.

Nicméně zatím na tom Mérida byla lépe než vzdušnou čarou 225 km vzdálené město Barquisimeto, které si trolejbusy také nakoupilo, ale svůj BRT provoz v elektrické trakci nakonec nespustilo, takže drahé vozy začaly pomalu, ale jistě podléhat zkáze...

Text: Vít Hinčica, Allen Morrison

Url: [Zánik trolejbusů v Méridě?](#)