



Asunción opět zvažuje trolejbusy

07.06 2019 09:38, Redakce, Nezařazené

V únoru 2019 jsme se detailně zaměřili na přerušenou stavbu metrobusového projektu v hlavním paraguayském městě, [Asunciónu](#). Jak jsme uváděli, původně se měl na více než 18km, dosud nehotovém koridoru prohánět trolejbus, nicméně nakonec zvítězila nafta. V červnu 2019 v Asunciónu opět přišli s tím, že by měl být trolejbus zaveden, tentokrát ovšem na úplně jiném místě...

Metrobus stojí...

Tolik oslavovaný metrobusový projekt nesoucí název "Py'a'e Porã" (viz [zde](#)) zatím stojí a momentálně se řeší, jakou konečnou podobu mu dát: zda se nechat inspirovat například bogotským či curitibským modelem, kdy po koridorech jezdí autobusy se dveřmi nalevo a výše položenou podlahou (což byl také původní plán), nebo modelem buenosaireským, kdy koridor využívají všemožné konvenční autobusy. Ve druhém případě by ale muselo dojít k demolici již postavených nástupišť. Rozhodnuto má být v tomto měsíci. Každopádně úvahy o tom, že by se mohly pořídít alespoň nějaké elektrobusy, padly, nejsou na ně peníze.

..a vlak asi také.

Šest zahraničních konsorcií, která se letos kvalifikovala pro účast ve výběrovém řízení na realizaci cca 44 km dlouhé příměstské železnice z centra Asunciónu směrem na východ do města Ypacaraí, čeká, co bude dál. Státní železniční společnost Fepasa mající akci na starost ještě nepřipravila zadávací podmínky samotného výběrového řízení a už dala v tomto měsíci na vědomí, že nemá zajištěné všechny pozemky pro stavbu nové trati. Ochranné pásmo trati, v minulosti stanovené na 20 m od osy krajní koleje a díky nedávné právní úpravě ohraničené jen 7 metry, je totiž po letech neprovozování zejména na území Asunciónu zabráno lidmi (zejména značně chudými rodinami, které žijí ve stanech a jiných provizorních stavbách) či podnikatelskými subjekty. Stejně tak Fepasa neví, jak by se projekt měl financovat, protože v prvních letech, kdy se má budovat, nebude generovat žádné příjmy, a tak se zvažují společné podniky či PPP projekty, kterými by se omezila rizika jak pro stát, tak pro vítěze výběrového řízení.

Tento postup, kdy se svolají společnosti z celého světa, aby se zúčastnily něčeho, co nebude mít brzkého, jestli vůbec nějakého pokračování, možno označit za poněkud absurdní. Nicméně v Asunciónu nevěší hlavu a některé moudré hlavy přišly s tím, že by se vlak mohl, alespoň načas, nahradit jiným řešením, které se přizpůsobí aktuálním potřebám, objemu cestujících a

disponibilnímu prostoru. Tímto řešením má být trolejbus. Část bývalé dráhy je totiž už dnes zalitá asfaltem nebo nějakým způsobem zasazena do silniční komunikace a tam, kde asfalt není, je navrhováno vytvořit betonové těleso. Po něm by se měly prohánět sólo trolejbusy, které by se měly těšit jen z pramálo klikaté trasy. Pro státní kasu by znamenalo zavedení trolejbusů velké úspory, neboť by jejich zavedení stálo namísto více než 300 milionů USD, se kterými počítá vlaková akce, jen něco okolo 40 milionů dolarů. Místní média ovšem neuvádějí, kolik km trolejbusové trati by se za tuto částku mělo zrealizovat; s ohledem na nutnost pořízení vozidel a přípravu celé infrastruktury a také záměr rekonstruovat stanice po trase by se ale sotva mohlo jednat o celých 44 km. Každopádně se nedá čekat, že by se trolejbus skutečně realizoval, řada iniciativ místní vlády i samotného města skončí hned poté, co je oznámena veřejnosti.

Text: Vít Hinčica

Url: [Asunción opět zvažuje trolejbusy](#)