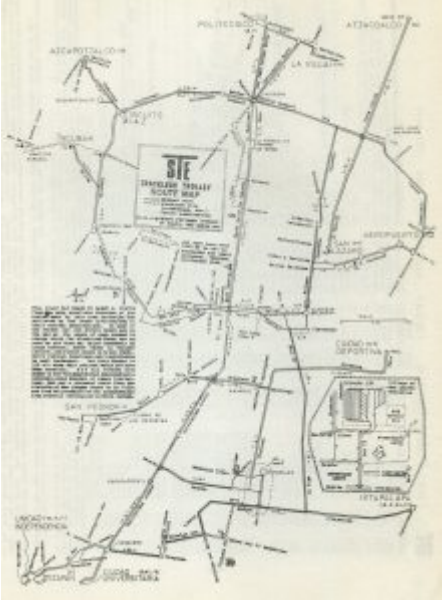


Soumrak nad trolejbusy v Ciudad de México?

04.06 2017 18:31, Redakce, Nezařazené

V poslední době na veřejnost prosakovaly informace, ze kterých se dalo usuzovat, že se trolejbusům v hlavním městě Mexika příliš nedaří a že v něm možná brzy skončí. Jaká je tedy jejich současná situace? Na to se pokusí odpovědět následující text zachycující další z nemnoha latinskoamerických trolejbusových provozů.

Trochu slov k historii

Trolejbusová doprava byla v hlavním městě Spojených států mexických, zvaném oficiálně „Ciudad de México“, ale česky také často jen jako „Mexiko“ (což pochopitelně koliduje se zkráceným názvem státu) či po anglicky „Mexico City“, zprovozněna dne 9. března 1951. To je o čtvrtstoletí dříve, než se tak stalo v Guadalajaře, o které jsme psali na našem webu nedávno.

Trolejbusy byly v Ciudad de México zřízeny nedlouho po druhé světové válce, tj. v době, kdy se tamní tramvajový systém, zprovozňovaný od roku 1857 (nejprve v animální trakci, v elektrickém módu poprvé roku 1900), nenacházel v nejlepší kondici. V důsledku neplnění koncesních podmínek ze strany provozovatelů byl ostatně státem roku 1947 vyvlastněn a převeden na nově vzniklou společnost „Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal“ (zkr. STE). Trolejbusy nicméně neměly sloužit jako náhrada tramvajové dopravy, tedy určitě ne coby náhrada plnohodnotná, a spíše měly tramvaje vhodně doplnit, neboli se s tramvajemi ještě počítalo, byť už v ne takovém rozsahu jako dříve.

Již v roce svého vzniku (1947) si STE objednala 20 trolejbusů od amerického výrobce Westram a dne 9. března 1951 otevřela první linku v trase vozovna Indianilla (původně pouze tramvajová) – Tacuba (dnes součást linky I). Otevření se odehrálo bez ceremonií, neboť předák autobusových dopravců, jistý Antonio Díaz Lombrado, hrozil v té době zničením trolejbusových vozidel. V letech 1952–1953 pořídila STE 40 trolejbusů Alfa Romeo / Casaro a 10 trolejbusů Alfa Romeo / Tubocar a toto byla na několik dlouhých let poslední nová vozidla, neboť STE dávala posléze v oblasti elektrických vozidel přednost ojetinám. Mezi léty 1947 a 1987 importovala STE secondhandová vozidla převzatá z 19 různých amerických a kanadských provozů v závratných počtech: pro trolejbusový provoz se jednalo o více než 800 ks, a pro tramvajový provoz, který se udržel ve městě až do roku 1979, o 390

vozů. Ojeté trolejbusy přicházely z těchto měst, ve kterých však už někdy působily rovněž jako ojeté: Birmingham, Denver, Cleveland, Milwaukee, Dallas, Shreveport, St. Joseph, Los Angeles, New Orleans, Montreal, Johnstown, Winnipeg, San Francisco a Edmonton. Ciudad de México se tak na dlouhá léta stalo pro americké a kanadské trolejbusové fanoušky gigantickým „provozním trolejbusovým muzeem“.

50. až 70. léta

Svou první linku STE rozšířila roku 1952 od vozovny Indianilla (pojmenovaná podle kolonie Indianilla, dnes zvané Doctores a ležící v obvodu Cuauhtémoc) směrem k východně ležícímu letišti a dále otevřela i novou trolejbusovou vozovnu v lokalitě San Juan de Aragón (severně asi 4 km od letiště). V roce 1954 natáhla STE další trolejové vedení v relaci východ–západ města, a to podél třídy Cuitlahuac (tím byl dán základ dnešní lince G). V 50. letech byla rovněž dána do provozu dlouhá trať z jihu na sever města vedená po třídách Lázaro Cárdenas a Niño Perdido (součást dnešní linky A). V této trase tramvaje předtím nejezdily. Roku 1957 opustila STE již nevyhovující vozovnu Indianilla a začala využívat nových prostor pro tramvaje a trolejbusy zřízených jednak v obvodu Azcapotzalco (zde bylo zázemí jen pomocné) a jednak v obvodu Iztapalapapa (tam přesně ve čtvrti San Andrés Tetepilco). Kromě toho STE postavila novou tramvajovou trať Tetepilco – Mixcoac, ze které se ale později stala trolejbusová linka D. V dalších letech docházelo především k nahrazování tramvají trolejbusy, které se staly poměrně populárním vozidlem: oproti starým tramvajím totiž byly tišší a mohly se rychle přizpůsobit i nově budovaným *ejes viales* („silniční osy“), neboli velkým, zpravidla asfaltovým bulvárům, které byly od 70. let v hlavním městě ve velkém budovány za účelem zajištění plynulého silničního provozu. Roku 1965 bylo evidováno 173 trolejbusů a 170 km trolejového vedení, roku 1970 již bylo k dispozici 577 vozidel, ale jen 230 bylo v provozu, takže se v 70. letech rozběhl rehabilitační program, díky kterému se do roku 1974 podařilo zajistit provozuschopnost 550 vozidlům. Ačkoli se od konce 60. let otevřelo v krátkém sledu hned několik linek metra, a tedy se zdálo, že trolejbusy budou rapidně ustupovat, nakonec došlo k situaci, kdy se z trolejbusů staly užitečné napáječe metra.

80. léta a 90. léta

V 80. letech nakoupila STE okolo čtyř stovek nových trolejbusů od dnes už neexistující společnosti MASA (Mexicana de Autobuses S.A.), které byly vybaveny výzbrojí Toshiba nebo Mitsubishi, a spolu s tím byly přestavovány podnikem MOYADA (Motores y Adaptaciones Automotrices, S.A.) některá stará vozidla. Část z nově nakoupených vozidel byla později použita k výrobě článkových vozidel, kterých se nakonec s pomocí přidaného nového zadního článku vyrobilo 67. K tomu ještě musíme připočíst prototyp, který byl celý řešen jako novostavba. V 90. letech odešlo několik článkových trolejbusů do Guadalajary, přičemž některé z nich měly být dle dostupných údajů konvertovány zpět na sólo vozidla. V roce 1989 bylo v provozu okolo 700 trolejbusů, které obsluhovaly 30 linek o celkové délce 557 km. Jednalo se ve své době o největší trolejbusový systém v Latinské Americe.



Snímek zachycující manipulaci s jedním z 9 darovaných trolejbusů.

13225 4

JEFE DEL DEPARTAMENTO
DEL DISTRITO FEDERAL
MEXICO

México, D.F. 21 de septiembre de 1994.

C. YOSHIHISA AKIYAMA
PRESIDENTE DE LA KANSAI
ELECTRIC POWER CO. INC.
P R E S E N T E

Estimado Señor:

Deseo expresar a Usted en lo personal y a Kansai Electric Power Co. la donación de nueve trolebuses para el Servicio de Transportes - Eléctricos de la ciudad de México; asimismo, le manifiesto que - estos vehículos se incorporarán de inmediato a la operación en esta capital, ya que el transporte eléctrico constituye una alternativa adecuada para el combate a la contaminación atmosférica en nuestra ciudad.

Sirva igualmente la presente para felicitar a Kansai Electric Power Co. por los treinta años de su fundación, en los que ha realizado obras de gran importancia en las montañas del Japón, y le solicito transmita mi saludo a los hombres y mujeres, directivos y trabajadores de esa empresa, que hoy se hermana con el Servicio de Transportes Eléctricos del Departamento del Distrito Federal.

A T E N T A M E N T E
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION
EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL
Y PRESIDENTE DEL H. CONSEJO DE
ADMINISTRACION DEL S.T.E.

LIC. MANUEL AGUILERA GOMEZ

メキシコ市電気交通局マヌエル・ロサノ総裁より当社衣川常務取締役へ贈呈

1994. 9. 27 くろよんロイヤルホテルに於て

Poděkování za darování 9 trolejbusů.

V 90. letech se přikročilo ke koupi 200 vozidel MASA (první stokusová série 9700–9799 pořízena roku 1997, druhá stokusová série 9800–9899 pořízena vzápětí), která nesla výzbroj Mitsubishi. Kromě toho ještě došlo na počátku 90. let 17 vozidel MASA s výzbrojí Kiepe (ev. č. 7000–7015, 7020). V roce 1994 bylo darováno japonskou společností Kansai Electric Power Co. devět ojetých vozidel, která se však, navzdory předpokladům, nakonec do provozu nedostala (zřejmě kvůli nutnosti předělávat vozidla na pravostranný provoz). Od konce minulého století se vývoj v mexickém trolejbusovém vozovém parku až na některé rekonstrukce a opravné práce de facto zastavil.

Po roce 2000

Roku 2002 bylo v provozu už jen 10 trolejbusových linek. Místní trolejbusový systém už byl přitom delší dobu řízen slabě, bez jasnější koncepce, evidoval čím díl více stárnoucí vozidla a také se musel potýkat s konkurencí v podobě neustále rostoucí sítě metra, které trolejbusy začalo na několika místech města postupně zastupovat, a dále se snahou (nedlouho poté úspěšnou) zřídit ve městě metrobusy. První linka metra byla otevřena roku 1969 a k roku 2002 evidovala místní síť podzemní dráhy 11 linek s více než 160 stanicemi, což ji v rámci amerického kontinentu vyneslo na druhé místo, kde se musela sklonit pouze před newyorským provozem. Dnes (k 1. 6. 2017) má mexické metro linek 12, stanic 195 a délku 226 km. Není tedy divu, že se role trolejbusů coby komplementárního prostředku k metru začala pomalu měnit do role prostředku, který musí metru ustupovat. Pokud jde o metrobusy, byla jejich první linka otevřena v roce 2005, druhá roku 2008 a v květnu roku 2017 už čítá mexický BRT systém linek 6 o celkové délce 125 km a 208 stanicích.

Systém v Ciudad de México je momentálně druhým nejstarším po São Paulo. Zatímco v druhém zmíněném trolejbusy směřují z centra ven a jsou v něm i slušně zastoupeny, v Ciudad de México se trolejbusy centru spíše vyhýbají, neboť dnes do něj zasahuje už jen linka „A“, takže běžný návštěvník města ani nemusí postřehnout, že v Ciudad de México nějaké trolejbusy jezdí.

Bezemisní koridory

Roku 2009 byl zřízen první *Corredor Cero Emisiones* („koridor s nulovými emisemi“), a to v trase linky A. Koridorem se myslí trasa, na které mají trolejbusy z větší části vyhrazenou vlastní dráhu. Do provozu bylo na linku A o délce 18,3 km nasazeno 120 opravených vozidel s novým barevným schématem, na kterém je vyobrazen známý místní památník *Ángel de la Independencia* („Anděl nezávislosti“). Další koridor byl o pár let později zřízen na lince S a nese jméno „Eje 2 – 2A Sur“ a ještě jeden, třetí, byl zřízen na lince D a nese název „Eje 7 y 7A Sur“, či také „Bus-Bici“, a to kvůli tomu, že může být na části trasy využíván i cyklisty (vyhrazený pruh pro trolejbusy je pak širší).

Roku 2013 byl v ulicích testován low-entry trolejbus DINA, který se později stěhoval na zkoušky do Guadalajary. V roce 2016 se trolejbus Diny v hlavním městě objevil znovu, a to v květnu, tentokrát se už jednalo o novější typ, ke kterému v roce 2017 česká Škoda Electric coby dodavatel elektrické výzbroje vydala tiskovou zprávu a o kterém jsme psali zde.

V květnu roku 2017 bylo inventarizováno 340 vozidel s průměrných stářím 30 let, kvůli zanedbávané údržbě jich ale bylo několik desítek odstavených. Poslední nové vozidlo bylo do provozu uvedeno v roce 1999. Základní jízdné bylo v květnu 2017 buďto 2 pesa (pro linky nemající vyhrazené koridory, tj. I, K, LL, CP a G), nebo 4 pesa (v přepočtu cca 2,50 Kč a 5 Kč), tzn. poměrně malé částky (minimální denní plat je v zemi stanoven na zhruba 92 Kč). Dopravce na opravy vozidel v posledních letech sice nerezignoval, i z důvodu obtížného shánění náhradních dílů se mu ale daří chod trolejbusů udržovat jen s velkým vypětím. Finance určené na obnovu vozového parku a infrastruktury byly podstatně redukovány, a to opakovaně již několik posledních let, takže dnes

nabízená kvalita není daná dopravním prostředkem jako takovým, ba naopak tento ještě vykazuje v Ciudad de México výkony, které možno označit vzhledem k právě uvedeným statistikám za překvapující, což uznávají i zástupci tamního DP.

Momentálně se ale navzdory opakované snaze Diny prosadit zdá, že se trolejbusy zachraňovat nebudou a nechají se postupně dojezdit, přičemž na jejich místo se, minimálně na některých tratích, pustí elektrobusy. Alespoň takto to vyplývá z prohlášení některých odpovědných funkcionářů sesbíraných za zhruba poslední rok. Pod rouškou trendu elektromobility, do které se ale trolejbusy z neznámého důvodu obvykle nepočítají, by mělo dojít v průběhu několika let právě k nástupu elektrobusů (plán hlavního města zveřejněný v dubnu 2016 dokonce počítal s náhradou již v řádu měsíců). V médiích se v této souvislosti objevily i články, ve kterých se poukazovalo na to, že v Mexiku je jen jeden výrobce, který trolejbusy vyrábí, a jen jeden provoz, který do nich investuje (= Guadalajara), a že místní výrobci na jejich produkci rezignovali. Že v Mexiku výrobu trolejbusů zajišťoval v minulosti také jeden výrobce (MASA, ve spolupráci s dalšími, většinou zahraničními podniky) a že v něm nikdy více než dva trolejbusové provozy nebyly, už ale titíž autoři nedodávají. Neobjektivně působí zmínka o tom, že jsou trolejbusy nákladné, ačkoli nutná výstavba dobíjecích stanic na několika místech ve městě a stejně tak pořizovací cena elektrobusů nejsou zanedbatelnou položkou a za elektřinu se bude platit tak jako tak, ostatně jen odhadovaný účet na zavedení elektrobusů (včetně infrastruktury) do ulic města činí 900 mil. USD, tj. cca 22,5 mld. CZK.

Jako tendenční se dá hodnotit některými uváděná informace o tom, že trolejbusy ztratily účinnost při přepravě lidí – z jakého důvodu, těžko říci, zvláště když na linkách A, D a S jezdí na části trasy ve vyhrazených pruzích a měly by být tedy rychlejší než v minulosti, byť snaha některých o umožnění dalšího sdílení těchto pruhů s cyklisty dává tušit, že případná nedostatečná rychlost trolejbusů není to, co by se momentálně vidělo jako jejich největší problém. Co je však nejkurióznější, je to, že třebaže by měly elektrobusy výhledově nahrazovat i autobusy, jako první má padnout za oběť trolejbus, který ulice města vůbec nekontaminuje. Pochopitelně se objevilo ujištění, že nové elektrobusy by měly být schopny bez nabíjení ujet tolik co trolejbusy, ale jestli se jim to vzhledem k momentální přepravní zátěži a délce stávajících tratí trolejbusového systému bude dařit, je otázkou. Spíše se dá očekávat, že někde v pozadí opět stojí silná lobby, které stojí trolejbusy v cestě, stejně jako stály v cestě autobusovým dopravcům v 50. letech, kdy byly do ulic hlavního mexického města trolejbusy zaváděny. Neboli že cílem není radikálně zlepšit ovzduší, ale jen vytlačit trolejbusy, protože se dá pochybovat o tom, že by hlavní město Mexika bylo v řádu několika málo let s to investovat minimálně v přepočtu dvě desítky miliard Kč do masivního nástupu elektrobusů, když do provozu trolejbusů investovalo za posledních 15 let řádově jen miliony Kč ročně. Ostatně snaha rušit trolejbusy na některých linkách, ještě bez elektrobusů, byla registrována už před několika lety, proti čemuž se místní bouřili, a tak se síť v posledních letech nijak zvláště už nezmenšovala. I nyní se někteří místní bouří, jenže teď už mají zastánci likvidace trolejbusů v rukách nemalou zbraň v podobě elektrobusů. Hlavní město Mexika nepřekvapivě argumentuje tím, že chce být lídrem v elektromobilitě a že nelze bránit pokroku. Taková prohlášení jsme už slyšeli v minulosti i z daleko vyspělejších měst, ale zatím se elektrobusy nikde opravdu masově nerozšířily. Bude tedy Ciudad de México první?

Text: Vít Hinčica, s využitím lokálních zdrojů

Poděkování za spolupráci: Luis Emilio Cordero

Url: Soumrak nad trolejbusy v Ciudad de México?