

Ciudad de México zprovoznilo další dlouhou trolejbusovou linku

21.06 2025 19:35, Vít Hinčica, Trolejbusy

Dne 7. června 2025 časně ráno byla v Ciudad de México bez jakýchkoli ceremonií uvedena do provozu nová trolejbusová linka č. 13, a to v cca 15 km dlouhé trase Constitución de 1917 – Mixcoac (viz plánek). Celkem 46 trolejbusů, z toho 28 kloubových, je připraveno denně od páté hodiny ranní až do půlnoci obsluhovat celkem 41 zastávek.

Nová linka je z asi 90 procent délky vzkříšením staré trolejbusové linky E, která přestala jezdit v tomto století v souvislosti s rozšířením sítě metra (jmenovitě nedlouho po zavedení linky č. 12 v roce 2012). Trasa linky č. 13 je nově zatrolejovaná jen zčásti (využívá se starých výložníků) a trolejbusy jezdí stejně jako v minulosti v obou směrech v pruhu nejbližšímu k chodníku. Tyto krajní pruhy jsou od těch ostatních chráněny fyzicky jen na části trasy, v ostatních případech je použita dvojitá dělicí čára, která však neodrazuje některé řidiče automobilů a kamionů od toho, aby v krajním pruhu parkovali.

Ačkoli bylo bývalou primátorkou a dnešní prezidentkou země, Claudií Sheinbaum, slibováno, že trasa Constitución de 1917 – Mixcoac plynule naváže na nadzemní trolejbusový koridor Constitución de 1917 – Santa Martha, tj. že trolejbusy budou plynule přejíždět, a taktéž se za tímto účelem více než dva roky budovala v prostoru konečné Constitución de 1917 velká nájezdová/sjezdová rampa, trolejbusy linky č. 13 končí na povrchu a nikoli v nadzemí, načež i tato rampa zůstává nevyužita a je nutné přestupovat na linku č. 11. Stejně tak nedochází k tarifní integraci, takže namísto jednotného jízdného 7 peso při přejezdu z linky č. 13 na linku č. 11 a naopak je nutné platit 14 peso, tj. dvě jízdenky po 7 peso (celkem asi 15 korun), což je pro některé místní občany poměrně citelný rozdíl.



Nové trolejbusy na snímku z června 2025. Vedle nich je k vidění tradiční mikrobus. (foto: Eder Zarate)

Toto nepřívětivé řešení (tedy včetně nutnosti fyzického přestupu a překonání výškového rozdílu), i když byly utraceny peníze na stavbu připojovací rampy, má zřejmě důvod v zákulisních vyjednáváních a zejména pak ve smlouvách, ke kterým se veřejnost nedostane. Bez větších detailů bylo loni náhle oznámeno pouze to, že provoz linky č. 13 dostala na starost účelově založená společnost Corredor Eléctrico Ermita Mixcoac (CEEM), o které nikdo nikdy předtím neslyšel. Teprve letos bylo uvedeno, že za touto společností stojí skupina Grupo CISA, která je v Ciudad de México už 20 let provozovatelem různých autobusových a mikrobusových linek a v trase trolejbusové linky č. 13 provozovala a ještě provozuje mikrobusy. Tato skupina se dohodla s městem na tom, že nejprve odstraní linky č. 2 a 26, které by s linkou č. 13 velkou měrou kolidovaly, a své staré mikrobusy, které na nich provozovala, nechá sešrotovat.



Nový trolejbus na nové lince. (autor: transporcapital_mx)

Stejně tak bylo dohodnuto i to, že zmizí mikrobusové linky č. 1 a 14, které část trasy linky č. 13 dosud využívají. Kdy se tak stane, není známo, uvádí se ovšem, že linka č. 13 bude mít ještě další tři varianty trasování (zda pod stejným číslem nebo s nějakým přídomkem, není známo).

Vozidla pro linku č. 13 byla objednána bez překvapení (a tedy taktéž bez výběrového řízení) v Číně a dorazila do hlavního města Spojených států mexických v letech 2024 až 2025. Jestli jich bylo nových dodáno celkem 46, nebo méně s tím, že byla část vozidel převzata od městského dopravce, se neví. Všech 46 trolejbusů typů ZK5120C (sólo) a ZK5180C (článkový) však nese na bočnici a na čele zkratku CEEM.

Je zvláštní, že město namísto převzetí trolejbusového provozu na tak strategické trase nechalo trolejbusy linky č. 13 soukromému subjektu, který na ní celá léta provozoval mikrobusy ve špatném, neřku-li hrozném stavu. K zamyšlení určitě stojí také to, proč ani po dvou letech není zatrolejována celá trasa linky č. 13, a proč nebyly zavedeny pro tuto linku důstojné zastávky. Kromě označníků poukazujících na zastávku trolejbusu se cestující nedoví nic o čísle linky nebo názvu zastávky, nemluvě pak o absenci jakýchkoli přístřešků.

Když už nic, je třeba se aspoň radovat z toho, že trolejbusy rozšířily v Ciudad de México během jednoho roku už potřetí své působiště, a to citelným způsobem (otevřeny byly linky č. 11, č. 12 a nyní č. 13, navíc se už připravuje otevření linky č. 14, která bude příští rok důležitá pro přesun fotbalových fanoušků na stadion ve čtvrti Coyoacán, a k tomu se mj. plánuje realizace obří

meziměstské trati o délce téměř 40 km). Že si za tímto účelem trolejbusy pomáhají především bateriemi a nikoli dráty, které město instaluje pomalu a někde jen po úsecích nebo vůbec (např. linka č. 12 jezdí téměř výhradně díky bateriím a stejně tak 18km koridor z Santa Marthy do Chalca, kde jezdí od května 2025 linka č. 11, zatím není celý zadrátovaný), je už asi jen nepodstatný detail, ke kterému se město nevyjadřuje už vůbec.

Url: Ciudad de México zprovoznilo další dlouhou trolejbusovou linku