

# Trolejbusy v Ciudad de México opět vyrazily na pomoc metru

07.05 2021 12:15, Vít Hinčica, Trolejbusy

Ciudad de México v krátké době provedlo už druhé neplánované rožšíření trolejbusové dopravy. Po lednovém požáru na jedné z měníren tamní podzemní dráhy se s pomocí parciálních trolejbusů prodloužily hned dvě trolejbusové linky, a sice 1 a 2, přičemž prodloužení linky č. 2 se stalo od února permanentní. Nyní, po tragické nehodě na nadzemním úseku linky metra č. 12, byly trolejbusy s bateriemi nasazeny místo metra znovu, když se východním směrem prodloužila trolejbusová linka č. 7 Ciudad Universitaria – Lomas Estrella, a to o úsek Lomas Estrella – Tláhuac, a dále byla zavedena kyvadlová trolejbusová doprava Tasqueña – Culhuacán – Tláhuac využívající jen část trati trolejbusové linky č. 7.

**Pár slov k lince metra 12**

Linka mexického metra č. 12 Mixcoac – Tláhuac o délce 24,5 km a 20 stanicích byla zprovozněna jako zatím poslední z místního systému metra v roce 2012 a od roku 2017 je prodlužována o krátký úsek na západě města Mixcoac – Observatorio, jenž má být kvůli zpoždění z minulých let dokončen až ke konci roku 2022 (viz plánek zde). Jedná se o jedinou linku systému místního metra (které je v centru hlavního města v podzemí a na předměstích většinou na povrchu či v podzemí), jež není fyzicky napojena na jiné linky metra, a spolu s linkou A je jednou ze dvou místních linek, která je řešena jako klasická železniční dráha, zatímco ostatní (č. 1 až 9 a B) byly postaveny jako metro na pneumatikách.

O příčinách nehody z tohoto týdne, která se měla udát 3. května 2021 okolo 22:22 a vyžádat si zhruba 25 zesnulých a 80 zraněných osob, se zatím jen spekuluje. Obyvatelé města hned po nehodě zaplavili sociální sítě i redakce místních médií zprávami, ve kterých připomínali stížnosti lidí ze září 2017, kteří poukazovali na to, že po zemětřesení z 19. září 2017 mělo dojít k narušení původní polohy betonového tělesa, přičemž se těmito stížnostmi dosud neměl nikdo adekvátně zabývat. Podle

některých obyvatel žijících hned vedle nadzemního úseku ale byla kvalita nadzemní konstrukce špatná už od okamžiku výstavby.




Posilové trolejbusy. Řidič jednoho z nich maluje na čelní sklo informaci o ceně jízdného. (foto: El Mundo de los Trolebuses)

Je faktem, že o pochybné kvalitě linky 12 mexického metra se psalo i diskutovalo už před jejím otevřením a už po té, co linka svezla první cestující, začala vykazovat různé technické problémy, načež byla v letech 2013 a 2014 opakovaně částečně nebo zcela uzavírána. Mezi městskými politiky, stavebními společnostmi a dodavateli různých systémů a podsystémů dráhy se na to konto rozběhla argumentační přestřelka, neboť nikdo pochopitelně nechtěl za nastalé nepříjmenosti nést vinu, a tak byly v roce 2014 tehdejším vedením hlavního města povolány francouzské společnosti Systra a TSO, aby provedly diagnostiku stavu linky metra č. 12 a navrhly řešení vedoucí k nápravě stavu. Francouzské společnosti viděly stav dráhy jako tristní a ohrožující životy cestujících, přičemž spatřovaly příčiny jak v projektové, tak realizační fázi. Ačkoli údajně měly následkem určených zjistění být potrestány desítky osob (především městských funkcionářů) ať už finančně, ztrátou práce, či soudními rozhodnutími, celý příběh linky č. 12 není tak jednoduchý. Ostatně jeden z členů vyšetřovací komise hlavního města tvrdil, že francouzské společnosti nejsou tak nezávislé, jak měly působit, jelikož Alstom, který byl ve zhotovitelském konsorciu spolu s mexickými firmami Carso a ICA, měl být propojen se společností TSO a ta pro změnu se Systrou. Je dále zajímavé, že vlaky pro linku 12 dodával CAF, a právě toho zpráva francouzských společností nazvedla ze židle, když jejich zjištění poukazující mj. na nekompatibilitu vlaků s tratí označil jako *„založená na vizuálních ohodnoceních a nikoli na vědeckých důkazech a oprávněných výpočtech.“* Jaká opatření nakonec

byla po roce 2014 uvedena v praxi, lze těžko soudit. Je každopádně potvrzeno, že situace s linkou metra č. 12 nebyla uspokojivá už od samého počátku.

Nynější vedení města hned po letošní květnové nehodě slíbilo nezávislé vyšetření příčin nehody s tím, že povolá zahraniční experty, aby určili, kdo je za nehodu odpovědný. Prezident země vyhlásil tři dny smutku a slíbil, že bude ve věci nehody odhalena *„veškerá pravda“.*

**Trolejbusy na výpomoc**

Nešťastná událost s sebou ovšem přinesla další příležitost pro místní bateriové trolejbusy. Ty totiž byly bleskurychle po nehodě povolány do posílené služby, když městský dopravce STE po dohodě s radnicí prodloužil už od 4. 5. trolejbusovou linku č. 7, aby obsloužil část linky metra č. 12, která je od 4. 5. zcela uzavřená, a dále zavedl kyvadlovou dopravu řešící situaci v nejbližších ulicích od místa nehody. Spolu s trolejbusy byly na výpomoc povolány i autobusy jiných dopravců, aby řešily situaci na jiných trasách.

Díky trolejbusové infrastruktuře linky č. 7 mohou trolejbusy jezdit po celý den bez nutnosti čekat na dobíjení, čímž se opět potvrzuje efektivita parciálních trolejbusů. Občané města sice opět přivítali zavedení trolejbusů do postižené oblasti, objevily se ale kritické hlasy, které poukazovaly na to, že město nebylo dosud po příchodu nových trolejbusů schopno adekvátně navyšovat nabídku na stávajících trolejbusových linkách, ale pro nouzový provoz se najednou z vozovny vypraví hned desítky trolejbusů. Někteří si také stěžovali na to, že standardní cena v trolejbusech linky č. 7 jsou 2 pesa (cca 2 Kč), ale město si na prodloužené lince i kyvadlové trolejbusové dopravě účtuje 5 peso (cca 5,50 Kč).

Dodejme, že zatím nejsou žádné novinky k plánovanému nákupu dalších trolejbusů, ačkoli město svůj závazek přikoupit další vozy na jaře 2021 znovu zopakovalo.

Url: Trolejbusy v Ciudad de México opět vyrazily na pomoc metru