



Ciudad de México vypsalo tendr na 30 nových trolejbusů

14.02 2019 18:40, Redakce, Nezařazené

Trolejbusové dopravě v hlavním městě Mexika, Ciudad de México, začíná svítat naděje. Jak jsme již psali v předloňském roce, tamní provoz vlivem minimálních investic v posledních zhruba deseti letech chátral. Na konci roku 2018 se po nástupu nové primátorky Claudie Sheinbaum opětovně objevil záblesk naděje v podobě možné koupě [100 nových trolejbusů](#). Třebaže se zdálo, že zůstane opět jen u slov, začaly se dít zázraky. Neprovozní vozidla začala vyjíždět do ulic a v lednu 2019 se ve městě objevil na zkouškách i nový trolejbus se škodováckou výzbrojí. Dne 11. února 2019 pak vypsal město tendr na prvních třicet nových trolejbusů s autonomním dojezdem alespoň 10 km.

Přežily vše

Trolejbusy v Ciudad de México jezdí od roku 1951. Přežily nástup městských autobusů, masivní rozvoj metra i příchod metrobusů a nyní se zdá, že odolají i mocné elektrobusevé lobby, která útočila z Asie i Evropy. Jezdí i přesto, že jim byly záměrně kráceny prostředky i na pouhou údržbu, což se pak postaralo o nelichotivé statistiky.

Na osmi trolejbusových linkách, které ve městě nadále působí, bylo roku 2018 registrováno 51 467 závad trolejbusů, z nichž 26 434 vyústilo v přerušení jízdy. Nebylo tedy loni vůbec výjimkou vidět někde po trase „mrtvý trolejbus“, například kvůli prasklé pneumatice. Nadto je ještě nutné připočítat krádeže napájecích kabelů, jejichž měď se stala natolik lákavým artiklem, až bylo roku 2017 dokonce za jejich krádež zatčeno hned 15 pracovníků Federální komise pro elektřinu (*Comisión Federal de Electricidad*). Podobné „zlodějiny“ přitom mají velmi neblahé důsledky pro cestující, například v závěru loňského roku muselo dojít k přerušení provozu hned na dvou linkách současně, a stejně tak se stávají argumentem, jakkoli neférovým, proč trolejbusy ve městě více neprovozovat.

V roce 2019 mají nejmladší vozidla 20 let, nejstarší pochází ještě z let šedesátých. Třebaže bývalý primátor města Miguel Mancera slíbil již roku 2017 nákup 100 nových vozidel a v úředním věstníku města se tento záměr objevil dne 3. července 2017, nic se nestalo, navíc nebylo z odstavených vozidel zprovozněno ani jediné, třebaže padl slib stejnému počtu vozů prodloužit životnost. Za jmenovaného primátora se ostatně do trolejbusů spíše neinvestovalo, než investovalo. To už byl ostatně i případ předchozího primátora, který sice otevřel první trolejbusový koridor na území města (v trase linky A) s tím, že na něm bude jezdit 100 vozů, ale nakonec se na něm provozovalo jen okolo 50 vozů, což pak vyústilo v jejich nadužívání bez adekvátního zajištění potřebné údržby.

Za čím dál tím horším stavem vozového parku ovšem stál nejen nedostatek financí do nových vozidel, ale i neochota, ne-li rovnou lenost, zajišťovat preventivní a korektivní údržbu, pro kterou přitom nějaké prostředky byly, třebaže jich bylo postupně méně a méně. Klesající počet provozuschopných vozidel pak kladl zvýšené nároky na ta funkční, která musela jezdit častěji, než by obvykle jezdila, ostatně denně může být trolejbus v provozu i 18 hodin, což je obdivuhodné číslo, pokud vezmeme v úvahu, že některé vozy už jezdí 35 i více let a de facto tak už některé skoro dvakrát přežily svou deklarovanou životnost 20 let. Jeden ze členů odborů letos vypověděl, že se trolejbusy například nevypravovaly proto, že nešly zavřít dveře, nebo jim chybělo nějaké zrcátko, a ačkoli náhradní díly mohly být sebelevnější a údržba sebejednodušší, nic se nedělo. Kromě toho se v posledních zhruba třech letech projevovala snaha zahraničních firem i některých politiků prolobovat do města elektrobuses, ačkoli pro ně není připravena vhodná infrastruktura a prostředky na jejich plošné zavedení by byly daleko vyšší než renovace celého trolejbusového systému. Tento fakt je možné také označit za jeden z faktorů brzdících obnovu mexických trolejbusů.

Spása na obzoru?

Loni nastoupivší primátorka města slib nakoupit 100 trolejbusů v říjnu 2018 zopakovala. V polovině ledna 2019 se vedení radnice tiskovou zprávou pochlubilo návratem 10 trolejbusů do provozu, na konci měsíce ledna jich bylo zpět ještě dalších pět. Bylo ostatně načase, protože ze 340 inventarizovaných vozidel jich bylo k 5. prosinci 2018 v provozu jen 135. Čím dál tím menší počet vozidel se pochopitelně podepsal i na počtu přepravených cestujících. V roce 2014 jich denně jezdilo trolejbusem v průměru 226 tisíc, o čtyři roky později jen 149 279.

Do čela provozovatele trolejbusů, kterým je společnost Servicio de Transporte Eléctrico (STE), usedl nový ředitel Guillermo Calderón, podle kterého nová radnice navýšila rozpočet STE vůči roku 2018 o 54 %. STE ovšem nespravuje jen trolejbusy, ale i jednu linku lehkého metra, která se také nemůže chlubit žádným excelentním stavem.

V pondělí 11. února 2019 se v úředním věstníku města objevil tendr na 30 nových 12m vozů s autonomním pohonem alespoň 10 km. Při té příležitosti opět město vydalo [tiskovou zprávu](#), kde se pochlubilo návratem dalších pěti trolejbusů do provozu (hovořilo už jen o 300 inventarizovaných vozidlech namísto nedávno zmiňovaných 340). Očekávaná hodnota zakázky je 290 milionů peso, což je asi 341 mil. Kč, neboli zhruba 11,3 mil. Kč za vůz. Jelikož si je zadávací dokumentaci možné vyzvednout proti platbě 4 300 MXN (cca 5 000 Kč) pouze fyzicky v sídle zadavatele jen od 11. února do 15. února v lokálním čase od 9:00 do 12:30, přičemž nabídku je třeba zpracovat ve španělštině do 11. března 2019, dá se předpokládat, že je zakázka ušitá na míru vybranému dodavateli (již při dřívějších konzultacích ale město evidovalo šest zájemců o dodávky trolejbusů). Tím bude zřejmě místní firma DINA, jejíž vozy jezdí v Guadalajaře. V lednu 2019 ostatně zachytila redakce našeho časopisu přímo v Ciudad de México na zkouškách nový vůz DINA s výzbrojí Škoda Electric. Jedná se zřejmě o totéž vozidlo, kterým se Škodovka pochlubila ve své tiskové zprávě z roku [2017](#), avšak v barevném řešení korespondujícím s lakem vozidel města.

Nové vozy mají mít 90 míst, některá místa k sezení mají být určena jen ženám. Město s STE slibují plnou nízkopodlažnost, LED osvětlení, bezpečnostní kamerový systém, klimatizace ale není zmiňována a místo ní se o hovoří o "lepší ventilaci" vozidla. Nové vozy mají zaměřit na nejvýznamnější linku A, označovanou jako *Eje Central*, která je řešena jako tzv. koridor s nulovými emisemi (viz [zde](#)). Vyhlášení výsledků výběrového řízení proběhne 1. dubna 2019, vozy mají být dodány do listopadu 2019.

Kolik trolejbusů se nakonec letos koupí, je otázka. Záměr na 100 ks sice zůstává, ale dle poslední

tiskové zprávy města má být tento počet zakoupen během celého šestiletého mandátu primátorky. To sice není žádná sláva, na druhou stranu je ale v úmyslu využít stávajících odstavených vozidel, z nichž se některé mohou poměrně rychle zprovoznit, a v kombinaci s poctivější údržbou stávajícího parku by se tak mohlo jednat sice o ne úplně dostatečný, ale jistě rozumný krok. Modernizace celého systému trolejbusů by dle odhadu odborů stála 6 mld. peso, což je asi 7 mld. Kč. Pouhé zavedení elektrobuses do města namísto trolejbusů přitom bylo před dvěma léty odhadnuto na zhruba 22,5 mld. Kč (bez započtení dalších pozdějších nákladů). Že by rozum zvítězil?

Text: Vít Hinčica

Url: [Ciudad de México vypsaló tendr na 30 nových trolejbusů](#)