

Verona začala budovat trolejbusový provoz

16.11 2018 16:46, Redakce, Nezařazené

Bez většího zájmů médií byly 5. listopadu 2018 zahájeny první stavební práce na novém trolejbusovém systému v italském městě Verona, jmenovitě v zóně San Giacomo. Jak jsme již informovali v roce 2016, nejedná se o nový projekt, neboť první plány na návrat trolejbusů do města Romea a Julie jsou více než 10 let staré, nicméně celý proces se zadrhl a podařil se znovu nastartovat až v posledních měsících.

Jednu dobu se dokonce zdálo, že se projekt schválený poprvé roku 2007 nejen zmrazí, ale i smete definitivně ze stolu, a to přesto, že se už začal krátce po světové finanční krizi zhmotňovat. Nakonec se černý scénář nedostavil, nicméně muselo proběhnout přehodnocení projektu a opětovné zajištění financí. Teprve 28. června 2018 italské ministerstvo infrastruktury a dopravy dalo pozměněnému projektu zelenou, dosud se však řeší některé záležitosti, například kudy přesně vést trolejové stopy některými ulicemi. Stejně tak není jisté, zda se nakonec opět, obrazně řečeno, neskončí u pár vykopaných děr.

Nová síť o délce cca 23,7 km a odhadované hodnotě 143 mil. EUR (60 % nese stát, 40 % město) by měla být tvořena zatrolejovanými (dále od centra) a nezatrolejovanými úseky (spíše v centru), pro což bude třeba pořídit parciální trolejbusy s autonomním chodem větším než 10 km. Nasazená vozidla budou článková a měla by operovat ve špičkách v 3 až 5minutovém intervalu. Práce by měly být ukončeny do 31. ledna 2022.

Trolejbusy Verona zvolila jako alternativu k dražším tramvajím. Jejich příchodem má dojít k citelnému poklesu autobusové dopravy na vybraných trasách městem, zároveň nebudou muset být prováděny velké stavební zásahy do silničního provozu. Současný projekt se však dočkal od některých opozičních politiků kritiky. Byl prý vypracován zbrkle a není prost chyb. Jednak mělo dojít k některým škrtům (např. záchytná parkoviště na konečných), jednak se v projektu neměly zohlednit cyklostezky, avšak hlavně má být trolejbusům postavena síť, která má být pro ně z hlediska poptávky poddimenzovaná, respektive některým hustě obydleným oblastem se mají trolejbusy vyhýbat, nebo není dosud vůbec jasné, kudy přesně povedou (diskutuje se třeba oblast bývalé tabákové továrny, která má projít urbanizací). Panují také obavy, že nabízená kapacita naopak nebude na některých relacích, zejména v oblasti nádraží Porta Nuova, dostatečná. Denní nabízená přepravní kapacita by měla být okolo 5 000 cestujících, původně se však mělo počítat s větším počtem. Někteří se dále bojí, že jednorázová investiční akce nedělená na po sobě jdoucí, ale částečně překrývající se etapy zcela paralyzuje provoz ve městě.

Celková cena za projekt se může zdát také poměrně vysoká. Za jeden km trolejbusové trati (včetně nezatrolejovaných úseků!) utratí Verona v přepočtu asi 155 mil. Kč. Nicméně pokud započteme některé vyvolané investice ve městě, 39 článkových vozů, které by se měly do částky 143 mil. EUR

počítat, stavbu měníren a vozovny, mohly by být cca 3,7 miliardy Kč snesitelné.

Text: Vít Hinčica

Url: Verona začala budovat trolejbusový provoz