

Řím rozšiřuje trolejbusovou dopravu

04.10 2018 17:41, Redakce, Nezařazené

Hlavní město Itálie nadále plánuje rozvíjet trolejbusovou dopravu. Trolejbusová linka č. 90 Express, dosud obsluhovaná na části trasy s pomocí pomocného pohonu, se má dočkat zatrolejování i v centru města. Kromě toho se blíží otevření nové trolejbusové trati, připravuje se stavba další a nadto se ještě jedna trať začala plánovat.

Trolejbusy, vraťte se!

Jak známo, fungovala trolejbusová doprava v Římě mezi léty 1937 až 1972. Roku 2005 se dočkala obnovy, když byla postavena trolejbusová trať v úseku Porta Pia – Largo Labia. Na ní pak začaly jezdit trolejbusy Solaris Trollino, které s pomocí bateriového pohonu obsluhovaly i nezatrolejovaný úsek Porta Pia – Roma Termini. Nicméně postupně se počet nasazovaných vozů snižoval, až se roku 2014, kdy jich bylo místo 30 jen 7, veřejnost dozvěděla proč: baterie fungovaly jen v případě, kdy byl trolejbus pod dráty, jakmile se totiž sběrače sklopily, začaly být nepřiměřeně namáhány a začaly vypovídat službu. Technici maďarského závodu Ganz se tehdy nechali slyšet, že na baterie je možné pojíždět jen krátké úseky, a přišli s řešením problému, které spočívalo v tom, že by byly vozy dovybaveny další sadou baterií, díky kterým by se mohly vozy mimo dráty pohybovat bez obav o to, že předepsanou trasu nedojedou. Toto bylo ovšem shledáno jako nesmírně drahé řešení, ostatně vozy samotné byly už v době nákupu předražené, a stály každý městskou kasu přes 20 mil. Kč. Ani nasazování trolejbusů s dieselagregátem, které byly pořízeny později, není dlouhodobým východiskem, tedy určitě ne v masovém měřítku. Spotřeba dieselu na 1 km totiž v těch vozech dosahuje v průměru jednoho litru, což se logicky vůbec nevyplatí, navíc tyto trolejbusy byly zakupovány s cílem nasazení na úplně jiné relaci (viz níže). Proto se loni rozjela příprava, která předpokládá zatrolejování úseku Porta Pia – Roma Termini, čímž se troleje dostanou až k hlavní římské železniční stanici, a tedy do centra města. Linka č. 90 Express se tak stane plně zelenou. Kromě toho ale ještě zůstane zachována linka č. 60 Express, která je taktéž obsluhována s pomocí trolejbusů a stávající trolejbusovou infrastrukturu částečně využívá.

Od loňského roku se připravuje stavba asi 11 km dlouhé trati vedené ze severovýchodní čtvrti Ponte Mammolo přes severně ležící čtvrť Fidene až k nemocnici Sant'Andrea, jež je od čtvrti Fidene vzdálená západně asi 5 km. Už během několika měsíců by se ale konečně měla otevřít nová, zhruba 6 km dlouhá linka Eur Laurentina – Tor Pagnotta, jež se buduje už neuvěřitelných 10 let, respektive po většinu této doby její stavba stála, zejména proto, že se nepodařilo pohnout se stavbou přemostění *Grande raccordo anulare*, tj. velkého silničního okruhu Říma majícího délku bezmála 70 km. Bez tohoto přemostění se trolejbusová trať, která je řešená jako BRT koridor, nemohla dostat do čtvrti

Fonte Laurentina, kde má mít konečnou, přitom nová trať měla být hotová již roku 2012. Nové vozy byly pořízeny také dávno, téměř před 10 lety. Nakoupeny byly od zaniklého výrobce BredaMenarinibus, a to v počtu 45 ks (jedná se o model Avancity S), až do roku 2016 přitom většina z nich podléhala zubu času ve vozovně Tor Pagniotta a teprve poté se alespoň některé z nich začaly využívat v ostrém provozu mezi centrem a severovýchodem města, jak jsme uvedli výše.

Otevření jižně orientované trati bylo slíbeno do konce roku 2018, nicméně se jako realističtější jeví termín první čtvrtletí 2019. Zpoždění ve výstavbě ale přineslo přece jen jedno pozitivum, a sice že 5,8 km dlouhý úsek Eur Laurentina Tor – Pagnotta bude v celé své délce disponovat samostatnou dráhou pro trolejbusy, nebo alespoň pruhy, protože zpočátku se počítalo s tím, že na 800 metrech budou trolejbusy jezdit ve stejných pruzích jako ostatní silniční vozidla. Trolejbusový BRT koridor ale budou zřejmě využívat i dvě autobusové linky, ostatně již pár let se na dostavěném, byť neelektrifikovaném úseku, autobusy prohánějí. Výhledové cca 4km prodloužení do jižně ležící lokality Trigoria, ve které sídlí univerzitní kampus a která ještě patří do římské aglomerace, se zdá momentálně možné jen s pomocí pomocného pohonu, protože finance na tento úsek se jen tak nenajdou. Nicméně je možné, že ekonomika provozu radnici stejně dožene a ta se tak nakonec raději rozhodne investovat do trolejí, jako se k tomu chystá v případě úseku k nádraží Termini.

Na přelomu let 2017 a 2018 se ale každopádně rozběhl archeologický průzkum v trase budoucí trati Eur Fermi – Tor de‘ Cenci o délce 11,9 km. Jak tato trať, tak trať Eur Laurentina – Tor Pagnotta jsou součástí projektu *corridoi del trasporto pubblico* (koridory veřejné dopravy), které představují kapacitní dopravní tepny, tj. jsou řešené převážně ve stylu BRT systémů.

Text: Vít Hinčica

Url: Řím rozšiřuje trolejbusovou dopravu