

Zkoušky na trolejbusovém BRT koridoru Rimini – Riccione na dohled

10.11 2019 20:25, Redakce, Nezařazené

Před více než rokem jsme detailně reportovali o tehdy již téměř hotovém projektu nazvaném *Trasporto Rapido Costiero* (TRP) neboli "Rychlá pobřežní doprava", který je ztělesněn novou trolejbusovou tratí Rimini – Riccione, jež je až na pár desítek metrů zcela řešená jako BRT koridor. Dosud se ovšem po trati cestující nesvezli.

Jak jsme uváděli, trolejbusový BRT koridor vzbuzuje dohady o tom, zda má vůbec nějaký smysl, když jen kopíruje železniční úsek, na kterém je hned několik železničních zastávek, a byl navíc vybudován jen pár set metrů od hojně využívané pobřežní trolejbusové trati, která letos oslavila 80. výročí a která má být po zprovoznění BRT koridoru uzavřena. Také současné vedení města Riccione se diví, proč trolejbusy nemají smysluplnější trasování a nebyly navrženy až do San Marina nebo alespoň k nedalekému mezinárodnímu letišti (k němu má jezdit kyvadlová autobusová doprava), aby měly větší přepravní potenciál, a v říjnu 2019 prohlásilo, že projekt je *"zastaralý a nepřizpůsobený aktuálním potřebám obyvatel a turistů."*

Nicméně město Rimini k tomu uvádí, že BRT koridor pro trolejbusy má být dále rozšiřován, a to ve směru na sever, a tak zatím nemá smysl investici zpochybňovat. Jenže severní prodloužení o délce 4,2 km je plánováno až na léta 2021 až 2025 a jeho cena je při přepočtu na 1 km odhadována na téměř dvojnásobek. Iniciátoři projektu, kterými jsou kromě města Rimini stejnojmenná provincie a region Emilia-Romagna, se sice brání tím, že prodloužení bude zahrnovat i některé nákladné prvky jako podjezdy po celou ulicí, avšak tak jako tak má tato investice stát v přepočtu více než 1,3 mld. Kč, a proto se nakonec může stát, že po volbách již může být trolejbusové prodloužení považované za příliš nákladné, a tedy zbytečné. Tím by se pak smysl celé trolejbusové akce hledal jen velmi těžko.

Aby toho ale nebylo málo, zkušební provoz s cestujícími na již dostavěném koridoru se ještě stále nerozběhl a měl by odstartovat teprve 23. listopadu 2019, a to nejprve s autobusy. Výrobce Van Hool v dodávce nových kloubových trolejbusů totiž nabral nemalé zpoždění. Nejprve se očekávalo, že je dodá na počátku roku 2018, protože ale nebyla hotová ještě infrastruktura, došlo k odložení dodávek. Vzhledem k tomu, že se měnila očekávaná data zprovoznění, lze usoudit, že odklad dodávek nebyl jen jeden. První vůz měl být každopádně podle (posledního) upraveného harmonogramu dodán do 23. srpna 2019 a poslední do 23. ledna 2020, nicméně ani to belgický výrobce nestíhá. Tomu tak za každé zpoždění oproti odsouhlasenému kalendáři běží penále ve výši 1 000 euro/den/vůz, nicméně trápit jej to nemusí, neboť nasmlouvaná cena jeho vozidel je vysoká, cca 1,1 mil. eur/článkový vůz.

Nové trolejbusy by měly přicházet takto: 2 v listopadu 2019, 3 v prosinci 2019, 3 v lednu 2020 a 1 v únoru 2020. Nicméně vozy se po příjezdu do Itálie nemohou hned zařadit do provozu, jelikož nejprve musí být schvalovány k provozu a toto schvalování by mělo probíhat v Modeně a první vůz by jej měl podstoupit až dne 20. listopadu 2019. Výrobce si již postěžoval na to, jak je italská byrokracie neefektivní.

"Máslo na hlavě" má ovšem i druhá strana. V květnu 2019 bylo zjištěno, že podél trati není hotová signalizace, na počátku léta 2019 pro změnu místní novináři vyšťourali, že nikdo z radnice ani provincie nedodal na italské Ministerstvo infrastruktury a dopravy potřebné doklady k tomu, aby mohlo začít schvalování trati, a na internetu se objevily fotografie dokazující to, že ne vše bylo postaveno tak, jak se narýsovalo na papír (např. byl zazděn prostor pro výtah u jednoho z pojezdů). Dílo nakonec bylo nakonec prohlášeno za dokončené až v srpnu 2019 a povolení ke zkušebnímu provozu se objevilo až na podzim 2019. Jenže tady se hlasitě začalo ozývat vedení města Riccione, které prohlásilo, že nepodpoří záměr zahájit zkušební provoz s cestujícími s článkovými hybridními autobusy a autobusy na zemní plyn. Zdůvodnilo to tím, že celou dobu byly plány na nový dopravní systém pro danou oblast přehodnocovány (první z těchto plánů má počátky již v 90. letech 20. století) a z původních futuristických vizí počítajících s kolejovými vozidly zbyl jen trolejbus a nakonec ani ten nevyjede a objeví se na něm jen "*prosté autobusy*". Proto už Riccione nechce investovat ani do dodatečných úprav stavby a námitky má i k financování provozu.

Na to vedení Rimini i stejnojmenné provincie uvedlo, že je stavba BRT koridoru hotová a je třeba začít s provozem co nejdříve, trať otestovat a ne čekat několik měsíců na to, až budou trolejbusy schváleny k provozu. Tyto spory, jejichž popis by vyšel na několik stran, pokračují v podstatě dodnes, a tak ani 23. listopadu 2019 nemusí být konečné datum…

Text: Vít Hinčica

Url: Zkoušky na trolejbusovém BRT koridoru Rimini – Riccione na dohled