

V Neapoli dokončí novou trolejbusovou trať

24.11 2019 12:32, Redakce, Nezařazené

Italská Neapol dokončí v příštím roce stavbu trolejbusové trati o délce téměř 7 km, kterou začala stavět již na konci roku 2011. Tato trať je trasována od národního archeologického muzea ležícího v centru města směrem na sever a poté se obrací na západ, přičemž směřuje k areálu nemocnice Ospedale Antonio Cardarelli, kolem kterého opisuje jednou velkou smyčku proti směru hodinových ručiček. Úsek okolo nemocnice je tedy jednostopý a má délku zhruba 2,4 km, zbývající úsek od nemocnice do centra města je dvoustopý a měří zhruba 4,5 km. Trolejbusová infrastruktura je už několik let dokončená na více než polovině trasy, zbývá dodělat zhruba 2km úsek Museo Archeologico Nazionale di Napoli – Museo e Real Bosco di Capodimonte (viz mapku níže), který už byl dříve místy rozestavěn. Nové troleje budou u muzea napojeny na stávající trolejbusovou infrastrukturu.

První plány na stavbu trolejbusové trati od muzea k nemocnici existovaly již v roce 2005, nicméně příprava projektu poměrně drhla a záměr stavět trať byl radnicí schválen až v roce 2010. Započatá stavba běžela nepravidelným tempem a nakonec se v červnu 2017 zastavila, když už bylo hotovo okolo 90 % stavby a utraceno ca 7 milionů eur. Nicméně hodnota celé stavby činí okolo 10 milionů eur a tato částka měla být téměř celá uhrazená z fondu určeného na projekty vedoucí k redukci výfukových plynů, jenž je spravovaný italským ministerstvem infrastruktury a dopravy. To ovšem čerpání potřebných prostředků roku 2017 pozastavilo. Azienda Napoletana Mobilità (ANM) coby městská společnost spravující dopravu na území Neapole a zároveň coby iniciátor nové trolejbusové trati totiž onoho roku 2017 spadla do krize, když její dluhy přesáhly hranici 160 milionů eur, a od krachu ji zachránila jen dohoda s věřiteli, kterou musel posvětit soud. Nějakou dobu tak trvalo, než se ANM podařilo resuscitovat, nicméně ani nyní není její situace růžová. Postupně se ovšem mohlo pracovat na tom, aby se trolejbusová trať mohla dokončit, ostatně řada faktur zůstávala neproplacených a hrozba soudů visela ve vzduchu. Projekt už byl navíc v tak pokročilém stádiu, že by jeho nedokončení znamenalo pro některé politiky špatnou reklamu. Místní média ostatně měla projekt od počátku na mušce a některá už jej stihla i jízlivě okomentovat, například se slovy, že jeho jedinou hodnotou zatím bylo rozsvícení některých nových lamp.

Až 31. října 2019 ale došlo k podepsání nového kontraktu mezi městem a konsorciem zhotovitelů RTI Alstom + De Luca (RTI = *Raggruppamento Temporaneo di Imprese*; "dočasné uskupení společností"), díky čemuž by měla být stavba příští rok konečně dokončena. Do poslední chvíle se přitom řešily otázky financí i možných úprav v zatím nezavršeném projektu. Například bylo dohodnuto, že troleje nebudou na úseku přes most Sanità, což si nepřáli ministerští úředníci. Hodí se však uvést, že na daném mostě, jenž je vklíněn mezi hustou městskou zástavbu, z jedné strany sloupy veřejného osvětlení dlouhodobě jsou a navíc jsou mezi sebou propojeny viditelnými dráty, tudíž je otázkou, zda by výložníky situaci podstatně zhoršovaly. Projekt trolejbusové trati přitom od počátku kladl důraz na to, aby trať vizuálně nehyzdila okolí. Proto už v minulosti radnice po konzultacích s občany rozhodla o tom, že budou sice postaveny zcela nové sloupy, ale jako náhrada těch, které

slouží veřejnému osvětlení. Jinými slovy nové sloupy jsou uzpůsobeny pro zavěšení trolejových vedení i pro připevnění lamp veřejného osvětlení. Zejména ve staré zástavbě jsou pak dané sloupy velmi štíhlé, takže působí přirozeně. Na dráty jsou navíc v Neapoli desítky let zvyklí, avšak nejen kvůli tramvajím nebo trolejbusům, ale i kvůli veřejnému osvětlení, jež bylo v centru tradičně zavěšováno na lana ukotvená do stěn domů.

Má to smysl?

Nová trolejbusová trať znamená elektrifikaci autobusové linky 204. Poté, co ji trolejbusy převezmou, má být ve špičkách ustanoven interval 9 minut a očekává se, že trolejbusy budou v provozu od 5:30 do 23:45, přičemž denně převezou v průměru 24 000 lidí. Ačkoli Neapol zdůrazňuje pozitivní roli trolejbusů, jako by zapomínala na to, že v posledních letech zmizela z jejích ulic řada trolejbusových linek, přičemž mnohé trolejbusové úseky nebyly trolejí zbaveny, a mohl by tedy na nich být provoz obnoven během velmi krátké doby. Nová trolejbusová trať navíc začala být stavěna právě v době, kdy se některé trolejbusové linky přestaly obsluhovat. Jaký toto celé má z hlediska veřejných financí i ekologie smysl, ví jen politici na radnici. Nebude ale na škodu se alespoň telegraficky poohlédnout za minulostí neapolských trolejbusů.

Něco málo k historii

Město ležící pod Vesuvem bylo poměrně významným působištěm trolejbusů. Dne 8. května 1940 byla otevřena první trolejbusová trať, kterou spravovala společnost Azienda Tranvie Autofilovie Napoli, jež provozovala také tramvaje. Tato společnost byla předchůdkyní dnešní ANM a v jednu chvíli, v 60. letech, provozovala v Neapoli 31 různých linek, byť je pravdou, že řada z nich měla velmi podobné trasování. Od roku 1970 začal postupný úpadek, nicméně s příchodem tohoto století došlo k mírnému oživení, neboť v Neapoli zůstaly – po vzoru řady jiných italských měst, která trolejbusy rušila – některé trolejbusové tratě v téměř netknutém stavu a bylo na nich možné trolejbusy opětovně zavést bez větších nákladů.

V současné době ale ANM provozuje už jen 3 linky, z toho jednu meziměstskou, přitom to není ještě tak dávno, kdy ANM provozovala hned čtyři meziměstské linky, které všechny směřovaly směrem na jih (tj. směrem k Vesuvu). Nejdelší z těchto meziměstských linek měřila přes 11 km a vedla z centra Neapole do města Torre del Greco (dnes má přes 80 tisíc obyvatel, viz plánek zde).

Málokdo ovšem ví, že v Neapoli byli dva provozovatelé trolejbusové dopravy. V polovině ledna 1964 totiž začaly v Neapoli jezdit trolejbusy společnosti Tranvie Provinciali di Napoli (TPN), která provozovala příměstské autobusy i příměstské tramvajové tratě. Roku 1978 byla společnost reorganizována, když získala název Consorzio Trasporti Pubblici di Napoli (CTP), a roku 2001 byla reorganizována znovu, přičemž i tentokrát se její název změnil, a to na Compagnia Trasporti Pubblicci di Napoli (zkratka CTP ale zůstala zachována). Společnost TPN nejprve otevřela trolejbusovou trať z centra Neapole na náměstí della Libertà v severoneapolské periferní čtvrti Secondigliano a roku 1970 pak její prodloužení z daného náměstí přes město Melito di Napoli (má dnes okolo 37 tisíc obyvatel a je přidružené k Neapoli) do města Aversa (dnes má okolo 52 tisíc obyvatel), jež leží asi 5 km od severní hranice Neapole. Mimoto ještě o pár let později byla vybudována odbočná trať v neapolské čtvrti Secondigliano, která směřovala na konečnou Rione 167 (na tomto plánku má trať konečnou psánu jako "Via Fratelli Cervi/Materna Montale"). Takto se konsolidovaly linky M13 Neapol – Melito di Napoli – Aversa a M15 Neapol – Rione 167.

TPN, respektive CTP, tradičně využívala v centru Neapole několika trolejbusových úseků ANM, a to díky dlouhodobé dohodě mezi oběma společnostmi. Takto byl zajištěn přístup trolejbusů TPN (CTP)

až do nitra Neapole, jelikož v 60. letech již byly téměř všechny hlavní ulice historického jádra Neapole zatrolejované a příležitost instalovat v této oblasti vlastní troleje už de facto TPN neměla, a dohoda tedy byla zřejmě jediným možným východiskem. Dohoda navíc umožňovala plynulý přestup mezi vozidly obou dopravců. Linky CTP obvykle začínaly na náměstí Garibaldi.

Písmeno M poukazovalo na neapolskou vozovnu Maddalena, ze které trolejbusy TPN (CTP) vyjížděly a která byla roku 1999 uzavřena. Do roku 2001 byly trolejbusy CTP deponovány v pronajatých prostorách a poté přemístěny do nového zázemí CTP v obci Teverola (přes 12 tisíc obyvatel), kam byly troleje z města Aversa prodlouženy. Tím vznikla nejdelší meziměstská trolejbusová trať v západní Evropě Neapol – Aversa – Teverola, jež má délku 22 km. Současně s tím ale byla zrušena linka M15. Linka M13 si zachovala písmeno M, aby lidé nebyli zbytečně mateni. Díky vozům s dieselagregátem byla v červnu 2005 zavedena kratší linka M11 Teverola – Aversa – Melito di Napoli – Scampia Metro MN1. Koncový úsek ke stanici metra o délce asi 2 km byl provozován na diesel. Proč nezůstaly trolejbusy na plně elektrifikované lince M15 a namísto toho se jezdilo na diesel na části jiné, nově vytvořené linky, když spotřeba dieselagregátu je u trolejbusů tradičně enormní, je záhadou.

Nicméně na trolejbusové lince CTP M13 musely být tak jako tak paralelně nasazovány i autobusy, protože trolejbusů měl dopravce CTP málo, a nakonec to dopadlo tak, že v roce 2011 přestala linka M11 jezdit úplně a roku 2013 přestaly trolejbusy zcela jezdit také na nejdelší lince M13. Na jaře 2015 se trolejbusy na linku M13 sice vrátily, nicméně nadrozměrný kamion strhl v srpnu 2015 trolej v lokalitě Capodichino (nedaleko od neapolského letiště) a trolejbusový provoz byl opět zastaven. Ačkoli přerušení trolejí fakticky nevadilo, jelikož trolejbusy mohly jezdit na dieselový pohon (což už částečně předtím dělaly kvůli rekonstrukci některých ulic a ostatně i při provozu linky M11, jak jsme právě uvedli) a stejně tak šlo trolej opravit poměrně rychle, ani jedno řešení nebylo zvoleno, respektive započatá oprava trolejí nebyla dokončena, a tak trolejbusy na lince M15 nejezdí dosud. Paradoxem ovšem zůstává to, že v roce 2016 bylo ve vozovně Teverola zřízeno několik desítek metrů zcela nového trolejbusového vedení…

Trolejbusový vozový park CTP je dlouhodobě poměrně skromný, když je tvořen 10 vozy Solaris Trollino II 12 Ganz D z roku 2004, třemi vozy AnsaldoBreda F19 z roku 2000 a dvěma historickými vozy Alfa Romeo 1000 F/Pd. Pokud nepočítáme ony dva historické vozy, pak je k dispozici jen 13 trolejbusů, což stačilo sotva na plnohodnotný provoz alespoň jedné z výše uvedených linek. Neexistují zprávy o tom, že by si CTP měla pořídit nová vozidla, ani že by se měly trolejbusy na infrastrukturu CTP vracet, a tak je severně od Neapole k vidění stále dobře vypadající (byť částečně přerušená) trolejbusová infrastruktura, do které se už ale pomalu zahlodává zub času.

Dopravce ANM má ve flotile stále okolo 60 vozidel AnsaldoBreda F19, kterých si na přelomu staletí pořídil 87, využívá nyní ale jen 23 z nich. Z toho vyplývá, že i na třech zachovaných linkách ANM jsou k vidění tu a tam autobusy. Dalších 12 vozů by mělo najít uplatnění na elektrifikované lince 204. Jako hlavní důvody toho, proč trolejbusy ANM nejezdí v Neapoli ve větším počtu, jsou uváděny různé stavební práce na silničních komunikacích a nedostatek řidičů trolejbusů. Jestli to bude příští rok lepší, zůstává záhadou. I v případě ANM se ale nepočítá s tím, že by se pořizovala nová trolejbusová vozidla, finance se totiž sotva najdou pro nutné opravy a údržbu.

Hlavně být optimistou

Místní média navíc hovoří o tom, že situace s neapolskými trolejbusy ještě není tak dramatická jako v případě tamních tramvají. Ty totiž nejezdí poslední měsíce vůbec, protože opravy některých neapolských ulic, po kterých vedou tramvajové koleje, se vlečou šnečím tempem a stavební práce na jedné z těchto ulic, via Marina, tramvajím rovnou znemožnily výjezd z vozovny, a tak není možné

obsluhovat ani žádný kratší úsek. Radnice ovšem slibuje brzkou nápravu…

Text: Vít Hinčica

Url: V Neapoli dokončí novou trolejbusovou trať