

Pod dráty trolejbusem na naftu

04.03 2020 23:14, Redakce, Nezařazené

Loni zprovozněná nová trolejbusová trať v Římě Eur Laurentina – Tor Pagnotta řešená z větší části jako BRT koridor se už od svého otevření setkává s kritikou. Zavedení trolejbusové dopravy totiž vedlo k pokrácení, případně i zrušení několika autobusových linek. To by, i s ohledem na včasné oznámení o optimalizaci provozu mající za cíl zlepšit životní prostřední, za normálních okolností nezpůsobilo žádný větší rozruch, jenže v Římě byly změny v autobusové dopravě provedeny takovým způsobem, že se obslužnost pro řadu lidí žijících jižně od konečné metra Laurentina citelně zhrošila a v jednom případě dokonce došlo k odříznutí několika tisíců lidí od blízkého přístupu k MHD. Navzdory opakovaným slibům odpovědných osob dosud nedošlo k provázání autobusových linek s trolejbusovými tak, aby se vyhovělo co největšímu množství dopravními změnami negativně zasažených občanů. To ovšem není vše.

Trolejbusy nejezdí nijak zvláště často, a tak se v jižní části města při příchodu na zastávku nebo přestupech cestující občas načekají, přičemž zastávky nejsou na větší množství čekajících pasažérů uzpůsobeny. Nyní se ovšem objevila v tamních lokálních médiích ještě více politováníhodná informace: trolejbusy jezdí pod dráty ze zhruba dvou třetin trasy se zapnutým přídavným dieselovým pohonem, přičemž spotřeba je u nasazených kloubových vozů BredaMenarinibus Avancity Plus HTB okolo 1 litru nafty na 1 km. Dané trolejbusy BredaMenarinibus Avancity Plus HTB sice používají motory Euro 5, jenže provoz jednoho trolejbusu je dražší, než kdyby byly nasazeny dva kloubové autobusy dohromady, a kvůli vysoké spotřebě paliva nejsou nijak příznivé ani emise. Daný stav má přitom panovat už přinejmenším dva týdny.

Montáž přídavných dieselových agregátů do trolejbusů byla tradičně primárně motivována snahou dodat vozidlu pohon pro nouzové potřeby a v menším počtu případů pak pro kratší dojezdy do nezatrolejovaných oblastí (přídavné dieselové agregáty byly populární před současným boomem baterií), ostatně vysoká spotřeba těchto přídavných agregátů z ekonomické logiky vylučovala dlouhodobé nasazování jimi vybavených trolejbusů na dlouhé nezatrolejované úseky.

Oficiální sdělení ve věci římské marnotratnosti zatím nepadlo, spekuluje se o výpadku dodávek elektrické energie do části trolejové sítě z důvodu dopravní nehody jedné z nočních linek či stavebních prací v jižním sektoru města. Každopádně se jedná o nevhodnou praktiku, která vrhá na celou, po letech zpoždění dokončenou investici, další nehezké světlo. Pro objektivnost nicméně uveďme, že Řím není prvním italským městem, ve kterém byl pomocný naftový pohon trolejbusů za podivných okolností přetvořen na pohon hlavní – tato praktika už byla čas od času vídána hned

v několika dalších italských trolejbusových provozech, v některých případech pak byly trolejbusy dokonce ponechávány rovnou ve vozovnách a namísto nich byly vypravovány autobusy. Nezbývá než doufat, že Řím nemá dostatek prostředků na rozhazování a trolejbusy budou spalovací agregát používat jen na konečných nezatrolejovaných obratištích, jak bylo původně zamýšleno.

Text: Vít Hinčica

Url: Pod dráty trolejbusem na naftu