

V Itálii padl návrh na přeměnu železniční trati na trolejbusovou

06.03 2020 21:10, Redakce, Nezařazené

Bývalý modenský radní pro městské plánování, Daniele Sitta, tento týden rozvířil diskusi nad možným osudem jednokolejné železniční trati vedené z Modeny do jihozápadně ležícího města Sassuolo. Tato více než 19km trať, otevřená roku 1883, byla s rozchodem 950 mm první italskou úzkorozchodnou tratí a roku 1932 byla předělána na klasický rozchod a zároveň elektrifikována. Na přelomu 20. a 21. století se dočkala dílčí rekonstrukce spjaté s částečným, zhruba kilometrovým zahloubením v jihovýchodní části Modeny.

Již dlouho se diskutuje o smyslu trati, na které provoz v posledních letech upadá. Nasazovaný, zpravidla letitý vozový park se poslední léta potýkal s výpadky, což s sebou neslo velká zpoždění, nebo potřebu nahrazovat vlaky náhradní autobusovou dopravou, a to nejen jednorázově či krátkodobě. Počet spojů v pracovní dny je momentálně v jednom směru 26 (z toho je několik autobusových), přičemž v srpnu klesá o devět, o víkendech pak padá nabídka v jednom směru na pouhé tři spoje, ačkoli Sassuolo čítá více než 40 tisíc obyvatel. Organizátor dopravy v regionu Emilia-Romagna, Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna, uvádí, že pro zajištění většího počtu spojů dlouhodobě chybí personál. K tomu všemu cestovní doba většiny spojů dosahuje 38 minut, což jsou tedy v průměru 2 minuty na zhruba 1 km. Na příští rok sice byly přislíbeny investice do instalace zabezpečovače SCMT, který by měl umožnit vlakům zvýšit na vybraných úsecích maximální rychlost, nicméně se spolu s tím objevily obavy, že se jeho zavedením prodlouží čekací doba na úrovňových přejezdech. Díky celkové finační injekci ve výši zhruba 20 mil. eur na tento i některé další zásahy do infrastruktury by mělo dojít nejen ke zrychlení provozu, ale rovněž k zavedení 30minutového intervalu bez nutnosti si vypomáhat autobusy, jenže to se zdá momentálně spíše shledávat jako zbožné přání. Nedávný příslib z Říma ve věci možného zařazení trati do programu komplexnější modernizace se státní podporou do roku 2025 je pak ještě mlhavější.

Jako hlavní možné řešení této nelichotivé situace, navíc s nejasnou vidinou budoucnosti, se poslední měsíce skloňovala adaptace železniční trati na tramvajový provoz nebo provoz typu tram-train, což by mělo přinést úspory jak na straně investic do nového vozového parku, tak i na straně následných provozních nákladů. Stejně tak se daly očekávat i jednodušší administrativní procedury při provozu trati.

Výše zmíněný Daniele Sitta v návaznosti na informaci o tom, že byly před nedávnem přiděleny prostředky na studii proveditelnosti přechodu od železnice na jinou technologii, ovšem tento týden prohlásil, že jediným skutečným řešením je trolejbus. *“Železnice z Modeny do Sassuola má 11*

zastávek, a tedy 10 úseků na 19,4 km trasy. To znamená, že vlak jede v průměru z jedné zastávky do druhé jen 1,9 km. Nemá čas na zrychlení a už musí brzdit. Z pohledu železničního provozu se jedná o čistou bestialitu. Aktuální průměrná rychlost je 33,3 km, vzhledem k tomu, že vlaku trvá 35 minut na to, aby urazil 19,4 km. Trolejbus neznečišťuje vůbec, jako vlak, a je mnohem více tišší. Není vlastně pravda, že je vlak zcela tichý, stačí se zeptat těch, kteří bydlí blízko kolejnic, a ještě více těch, kteří bydlí blízko úrovňových přejezdů. Trolejbus by měl stejnou rychlost jízdy jako vlaková linka. Skutečným problémem je však obslužnost, a to je frekvence spojů, protože právě v tomto bodě se hraje o schopnost atraktivity veřejné dopravy a její využívání ze strany uživatelů. Aktuální obsluha je dopravně katastrofou."

Sitta poukazuje na to, že nejsou peníze na to, aby se navýšila nabídka vlakových spojů. I kdyby se tak nakrásně stalo, znamenalo by to dle něj nárůst silničních zácp kolem trati v důsledků existence částých úrovňových přejezdů, na jejichž zrušení a náhradu mimoúrovňovými řešeními se peníze nemohou najít už vůbec. Zejména pak Sitta upozorňuje na to, že aby byla veřejná doprava na určitých relacích atraktivní, je nutné nabízet krátké intervaly, přičemž poukazuje na Modenu, kde bylo nutné zachovat na páteřních linkách alespoň 10minutové intervaly, aby poptávka po službách veřejné dopravy nespadla. *"Vlakový spoj stojí třikrát tolik co spoj vykonávaný trolejbusem. Takže s těmitéž zdroji by se mohly okamžitě zdvojnásobit spoje mezi Modenou a Sassuolem a zcela jistě by se navýšili i cestující."*

Jeho návrh se ovšem dočkal od místního ekologického sdružení Legambiente Modena zavržení: *"Ekologická a klimatická nouze vyžaduje nové odpovědi na poptávku občanů po mobilitě a pokračující vyřazování železnic z provozu ve prospěch silniční dopravy, ať už elektrifikované, je nesprávnou odpovědí."*

Text: Vít Hinčica

Url: V Itálii padl návrh na přeměnu železniční trati na trolejbusovou