



## Trolejbusová síť v Chieti se rozšíří

19.04 2020 11:54, Redakce, Nezařazené

Zhruba 50tisícové město Chieti ležící v italském regionu Abruzzo, nedaleko od pobřežní Pescary, se už několik let pyšní obnoveným trolejbusovým provozem. Ten má momentálně podobu jedné hlavní trati o délce 9,6 km spojující kostel Sant'Anna ve východní části města, která je převážně historická a umístěná na kopci, s nemocnicí lokalizovanou v západní, novější části města, jež je zeměpisně položena níže, přičemž z této hlavní trati ještě v západní části města vychází cca 2km odbočka směřující dále na sever. Po ní ovšem trolejbusy nejezdí, třebaže byla v tomto století postavena jako zcela nová. To ovšem místní politiky zřejmě nijak nevzrušuje, neboť se chystají dokončit léta plánovaný projekt, a sice zakruhování hlavní trati, čímž se v Chietu vytvoří trolejbusový prstenec.

### Něco k historii

Během druhé světové války došlo k vážnému poškození místní úzkorozchodné, téměř 9km dráhy Chieti città - Chieti stazione, která od roku 1905 zajišťovala vnitroměstskou obsluhu města a v roce 1943 posloužila lidem naposledy. Proto padlo rozhodnutí zavést trolejbusy. Jejich trať ovšem nebyla navržena stejným směrem, byť měla spojit některé stejné body a mít trasu i do malé míry shodnou. Trolejbusy poprvé v Chieti svezly cestující 1. srpna 1950 a spolehlivě je na jediné zřízené lince Sant'Anna - centrum - Madonna delle Piane o délce více než 8 km přepravovaly až do roku 1992, kdy už místní trolejová infrastruktura byla opotřebovaná natolik, že se musel provoz zavřít.

Do provozu bylo mezi léty 1950-1955 postupně zaváděno 7 nových trolejbusů Fiat 668F/113 s výzbrojí Stanga-TIBB (nesly ev. č. 1 až 7), ke kterým se přidala v roce 1959 dvojice ex-janovských trolejbusů Fiat 668F/111 s výzbrojí TIBB (získaly ev. č. 8 a 9) a v roce 1963 ještě další dvojice ex-janovských vozů Fiat 668F/210 (získaly ev. č. 10 a 11), rovněž s výzbrojí TIBB. Všechny tyto trolejbusy byly v roce 1985 vyřazeny, když do města dorazily v počtu 10 ks nové trolejbusy Menarini Monocar F201/2 LU s výzbrojí TIBB (získaly ev. č. 212 až 221). Ev. č. 9 a 11 skončila v La Spezii v národním muzeu dopravy (*Museo Nazionale dei Trasporti*), které bylo zřízeno v roce 1986.

Ačkoli bylo v plánu, že se po uzavření trolejbusového provozu na konci roku 1992 nastartuje brzká modernizace, nic se nedělo, tedy pokud nepočítáme většinovou demontáž trolejového vedení. Teprve v roce 1998 bylo rozhodnuto o tom, že se modernizace opravdu spustí, na což byl vydělen i tučný balík peněz. V roce 2001 byly vztyčeny první sloupy, o dva roky později již bylo hotovo téměř celé trolejové vedení. Navíc došlo k prodloužení trati z původní konečné Madonna delle Piane (dnes Martini Pennesi) na východ o cca 1 km kolem místní univerzity až k nemocničnímu areálu, čímž se páteřní trať natáhla na stávající délku 9,6 km. Ze zastávky Madonna delle Piane ještě byla vyvedena

větev o délce téměř 2 km, která směřovala na sever po třídě Viale dell'Unità d'Italia a pak zahrnula na východ do ulice San Martino, kde byla téměř vzápětí ukončena jednostopou smyčkou. Jistě je zajímavostí, že lví podíl na montáži trolejí měla firma Elektroline. Dne 2. prosince 2005 proběhly zkušební jízdy s vozy č. 212 a 213, které byly odstaveny dlouhých 13 let. Tyto vozy byly spolu s dalšími pěti podrobeny rekonstrukci v Modeně, kde získaly i nový lak. Tři zbývající trolejbusy Menarini, ev. č. 214, 216 a 218, byly použity na náhradní díly a po čase byly sešrotovány.

Práce se podařilo prohlásit za zcela dokončené až roku 2009 a provoz byl 26. září 2009 obnoven. Jak bývá v Itálii častým zvykem, na trolejbusové lince se objevovaly paralelně i autobusy, v případě Chieti v odpoledních hodinách, zatímco většina trolejbusů zůstávala ve vozovně, k čemuž je ovšem nutné dodat, že provozní spolehlivost rekonstruovaných vozů nebyla úplně dobrá. Každopádně nedlouho po obnově provozu došlo v oblasti místní univerzity (tj. na prodloužení páteřní trati) ke stavbě podjezdu a trolejbusy se opět zastavily. Proč nemohly trolejbusy jezdit alespoň na většině trasy, zůstává nejasné, každopádně na celé trase jezdit nemohly, neboť neměly diselagregát. Dne 6. července 2011 byla podepsána smlouva s konsorciem výrobců Van Hool a Vossloh Kiepe na dodávku pěti nových 12m vozů typu A330 T, které už měly dieselagregát mít. Nové vozy byly dodány v srpnu a září 2012 a po dlouhých zkouškách 25. března 2013 byly představeny před katedrálou ve starém centru města, kde se jim dostalo požehnání. Cena kontraktu dosáhla 2,4 mil. eur. Dne 15. dubna 2013 byl podruhé za čtyři roky obnoven pravidelný provoz trolejbusů ve městě, jenže znovu se starými vozy Menarini (nasazovány byly pouze dva vozy). Ministerská komise, která měla nové trolejbusy schválit do provozu přímo na místě, si totiž naplánovala návštěvu Chieti na začátek května. Ani tak ale nedorazila a svou účast realizovala až v polovině onoho měsíce. Nakonec se po zajištění všech potřebných papírů a razítek mohly nové trolejbusy začít ulicemi projíždět až od 1. července 2013, čemuž 26. června 2013 předcházela inaugurační jízda, která se odehrála opět za přítomnosti politiků. Staré vozy se sporadicky objevovaly v provozu ještě v dalším roce. Dnes je všech sedm rekonstruovaných trolejbusů odstavených.

Provoz trolejbusů dnes zajišťuje společnost La Panoramica, která disponuje v Chieti dvěma deponovacími zařízeními, kde jsou trolejbusy skladovány, oběma situovanými při starší části města (tj. na východě). Jedno z těchto zařízení, které představuje klasickou vozovnu, byť jsou v ní současně deponovány i autobusy, je napojeno na troleje a je umístěno při ulici Padre Alessandro Valignani, nedaleko kostela Sant'Anna. Druhé je umístěno asi 350 m vzdušnou čarou (severním směrem) na ulici Picena a není trolejově napojeno, jedná se tedy o klasické garáže, ve kterých navíc provozovatel místní MHD sídlí. Právě v těchto garážích spočívají dva ze sedmi vozů Menarini, ev. č. 215 a 217, zatímco zbývajících pět je ve vozovně. Aktuální trolejbusová síť v Chieti je zachycena [zde](#).

## **Budoucnost**

Dle dostupných údajů se trolejbusy nikdy s cestujícími na 2km větvi vedené v úseku Madonna delle Piane - San Martino neprojely. Důvodem je to, že jedna ze stop nebyla v úrovni kruhového objezdu, kde se stýkají ulice Via Gorizia a třída Viale dell'Unità d'Italia, natažena správně, respektive se jednalo o provizorní zavěšení (viz obrázek vpravo). S tímto stavem dosud nikdo nic neudělal. Je také vhodné říci, že se uvažovalo o prodloužení této větve dále na Pescaru, která leží od Chieti jen asi pět kilometrů, čímž by vznikla meziměstská trať (V Pescaře se dosud nepodařilo trolejbusový systém zprovoznit vůbec a přes opakované spory politiků a sliby dohledného řešení patové situace se zatím nic zvláštního neděje).

Každopádně už v roce 2016 padlo na úrovni radnice, stejnojmenné provincie a regionu Abruzzo rozhodnutí obě konečné linky č. 1 mezi sebou propojit. Díky více než 3 km trolejového vedení by byl tedy v Chieti vytvořen trolejbusový prstenec, který by měl délku cca 13 km. Nový úsek, vedený po

ulici dei Veistini, by ovšem neprocházel příliš obydlenými oblastmi a některé hustěji zalidněné části města by tedy byly nadále bez trolejbusů. Navíc se má u kostela Sant'Anna vytvořit pěší zóna a troleje v této lokalitě odstranit, což by, pokud by se tak opravdu stalo, znamenalo, že by se jednak prstenec fyzicky nepropojil, ale hlavně by se kvůli pár desítkám metrů trolejí musely pořizovat v budoucnu už jen trolejbusy s náhradním pohonem. Nicméně oficiální plán potřebu nových trolejbusů ani nezmiňoval, a tak zůstává záhadou, jaký nejkratší interval by mohlo pět Van Hoolů na dvoustopém okruhu nabídnout... Loni si však Chieti pořídilo dva mini elektrobusy Rampini E80 FC o délce necelých 8 m, které se nabíjejí z trolejí, přičemž [udávaná](#) cena každého z nich činí závratných 480 tisíc eur (přes 13 mil. Kč!), za což si je na unijním trhu možné koupit parciální trolejbus o délce 12 m. První elektrobus došel loni na podzim a další dojde do konce roku 2020.

Očekávaná cena více než 3km prodloužení byla 4 mil. eur. Stavět se mělo začít už loni a letos měl být nový úsek zkolaudován, avšak fáze studií a projektů se natáhla. Teprve tento týden radnice pod vedením starosty Umberta di Primia uvedla, že nejdůležitějším projektem, který by měl být v dohledné době spuštěn, je právě zmiňované dokončení trolejbusového prstence. Peníze by měly přijít z regionu Abruzzo, který pro provincii Chieti potřebnou částku 4 mil. eur zahrnul v [masterplánu](#) z roku 2016 a má ji nadále vydělenou v rozpočtu. Realizací projektu by dle radnice došlo k odstranění neviditelné bariéry mezi městskou částí Chieti Scalo (de facto západní část města) a historickým jádrem města, přičemž bylo zmíněno, že by tak vysokoškolští studenti mohli z univerzity, která je umístěna nedaleko od nemocnice, jezdit trolejbusem do centra a zpět přímou cestou. Datum zahájení prací nebylo oznámeno, neboť ještě stále chybí dokončit administrativní kolečko a získat stavební povolení, nicméně optimistické předpoklady hovoří ještě o roce 2020...

Co se stane se severní větví k ulici San Martino, kam trolejbusy nejezdí, zůstává neznámo a evidentně se k ní nikdo na městě nehlásí.

*Text: Vít Hinčica*

Url: [Trolejbusová síť v Chieti se rozšíří](#)