

Janov představil svůj modifikovaný trolejbusový projekt

21.04 2020 17:17, Redakce, Nezařazené

Italský Janov se loni neúspěšně ucházel u Ministerstva infrastruktur a dopravy o tučnou finanční podporu ve výši 547 mil. eur na svůj projekt páteřních trolejbusových linek. Ministerstvo janovskou žádost odmítlo s tím, že nevyhovuje pravidlům podpory a dalo mu šanci na to, aby svou žádost do několika měsíců dopracoval a zejména pak doplnil o relevantní dokumenty.

Janovská radnice neztratila optimismus a pustila se do práce. Tento týden byly odhaleny detaily obřího projektu, který byl oproti prvotní ideji modifikován. Oproti původnímu záměru nasadit parciální trolejbusy, které by obsluhovaly síť zatrolejovanou jen ze zhruba 55 %, došlo k rozhodnutí zatrolejovat kompletně vše. Nově sice budou pořízeny trolejbusy s bateriovým pohonem, ten ale bude sloužit pouze pro mimořádné situace. Přechod z čistě parciálních trolejbusů ke klasickým s bateriemi jako doplňkovým pohonem představuje nevídaný obrat ve vývoji, hlavně pak ale znamená výraznou úsporu v položce vozového parku, neboť rozpočet předpokládá, že ceková cena za 145 kloubových vozů dosáhne 123 250 000 eur, což je 850 tisíc na jeden trolejbus neboli v dnešních cenách zhruba 23,3 mil. Kč, zatímco původně se kalkulovalo s vyšší částkou. I tak se dá soudit, že 850 tisíc eur nadále představuje přemrštěnou částku, neboť cena jednoho článkového vozu s bateriovým pohonem pro krátký dojezd bývá na unijním trhu mnohem menší a jediným ospravedlnitelným důvodem by snad mohla mít dlouhodobá údržba ze strany výrobce, což se ovšem v dokumentech neuvádí. Každopádně i tak je vidět, že cena projektu spadla dolů. Původní odhady nejprve hovořily o 650 mil. eur, které budou na realizaci trolejbusové expanze potřeba, na síť parciálních trolejbusů pak žádal loni Janov "jen" 547 mil. eur a nyní na síť o stejném rozsahu, avšak plně zatrolejovanou, žádá 471,645 mil. eur. Je tedy zřejmé, že je plnohodnotně zatrolejovaná síť levnější než stavba jen části trolejí s využitím dražších parciálních trolejbusů, a to i pokud započítáme fakt, že radnice musela nyní kalkulovat předpokládané náklady o něco poctivěji než v minulosti.

Stávající síť mající něco okolo 14 km trolejí (obousměrně) se co do rozlohy více než zpětinásobí: nově má totiž délka všech stop měřit 96 km (jednosměrně necelých 50 km, dnes méně než 10 km, viz článek zde). 70 % sítě bude řešeno jako vyhrazené BRT pruhy/koridory (na některých ulicích bude jen jedna stopa jako samostatně vyhrazený pruh, na jiných budou obě stopy oddělené od okolního provozu a někde nebudou žádné stopy trolejbusům zcela vyhrazené).

V celém projektu zůstává jedno místo, které je velmi kritizováno. Jedná se o střed údolí Bisagno, kde není samostatné těleso pro trolejbusy navrženo, ačkoli se právě tam generují velké kongesce. Politici se zatím nedokázali shodnout na finálním řešení v této oblasti, a tak předkládaný projekt takovýto zásah nepředpokládá.

Janov má za povinnost odeslat žádost o financování do konce května 2020 a bylo uvedeno, že tak již učinil. Rozhodnutí ministerstva nelze očekávat dříve než v letních měsících. Pokud bude kladné, začnou se vypisovat soutěže. Očekává se, že výběrové řízení na článkové vozy bude vypsáno v roce 2021, přičemž v roce 2023 a 2025 dojdou trolejbusy v hodnotě 36 975 000 eur (cca 43 ks) a v roce 2024 v očekávané hodnotě 49 300 000 eur (cca 58 ks).

Text: Vít Hinčica

Url: Janov představil svůj modifikovaný trolejbusový projekt