

Trolejbusy v Římě nejezdí

06.11 2020 19:06, Redakce, Trolejbusy

Loni po dlouhých letech stavby otevřený trolejbusový koridor v Římě od 1. května 2020 opustily trolejbusy. Důvodem mělo být vypršení dvouleté servisní smlouvy, přičemž v této souvislosti byla skloňována plzeňská Škodovka. To ovšem zdaleka není vše.

Jaro 2020

Vozy Avancity S pořízené od již zaniklého výrobce BredaMenarinibus před více než 10 lety stály většinu svého dosavadního života v garáži a oživeny byly teprve v souvislosti s otevřením nové trolejbusové trati Eur Laurentina – Tor Pagnotta v jižní části města, která se podařila po dlouhých letitých prodlevách zprovoznit teprve loni. Jak jsme již opakovaně uváděli, tato trať je z větší části řešena jako BRT koridor a nezatrolejovaná je jen na dvou koncových úsecích. Časně z jara tohoto roku se odehrála nehoda, která vedla k přerušení dodávek trolejového vedení a přinutila trolejbusy jezdit větší část trasy na naftu, což je v případě pomocných dieselagregátů drahé a neekologické řešení, ježto tyto agregáty byly řešeny pro potřeby nouzového pohonu a jejich spotřeba je enormní. Už na konci dubna 2020 ale trolejbusy na koridoru přestaly jezdit úplně.

Jako první vytáhla na záchrana trolejbusů členka římského zastupitelstva Ilaria Piccolo, která na konci dubna 2020 uvedla toto: *“Kontrakty vypršely a nebyly obnoveny a trolejbusy přestaly jezdit. Co by se mohlo stát v dalších dnech pro trolejbusový provoz, je vážné. Důležitá vozidla jsou stahována z provozu zrovna na začátku fáze 2* (jarní rozvolvoňování nouzových opatření; pozn. autora)*, kdy je větší potřeba veřejné dopravy. Technici společnosti Škoda se totiž vrátili do České republiky a smlouva s Amatiho společností* (Carlo Amati je kontroverzní římský podnikatel, jehož společnosti Drive Line měl výrobce trolejbusů Avancity S svěřit kontrakt na zprovoznění zakonzervovaných trolejbusů, není ovšem jasné, zda kontrakt s Drive Line pak běžel paralelně s kontraktem se Škodou Electric, či zda si Drive Line českou firmu najala jako proveditele servisu, ostatně, jak jde vidět i zde, tvrzení v italských médiích jednou odkazují na „smlouvu“, a jindy na „smlouvy“) je *ukončena kvůli vypršení termínů. Trolejbusy z garáže Tor Pagnotta, nasazené na koridoru mobility, od 1. května 2020 už nepojedou. Důvod, co jsme se dozvěděli, se týká právě ztráty smlouvy o údržbě, která vypršela a není pro nadcházející měsíce k dispozici. Navíc mechanické dílny Atacu* (Atac je veřejnou společností, která má od Říma koncesi na organizování městské hromadné dopravy na území města, včetně některých návazných činností)*, po propadu kloubového spojení dne 14. ledna 2020 na lince 90* (na jednom z trolejbusů došlo k vážném poškození kloubu za jízdy, nikdo nebyl zraněn; pozn. autora)*, které vrhlo cestující do paniky, nemohou zasáhnout kvůli probíhajícímu sporu. O této záležitosti a nevydařené přípravě potřebné údržby jsem připravila urgentní dotaz pro primátorku Raggi a* (městskou, pozn. autora) *radu.“*



A stojí a stojí. (foto: Il Cotidiano del Lazio)

Aby to bylo ještě zapeklitější, uvádí se, že 45 trolejbusů dostala před třemi lety do správy společnost Roma Metropolitane. Ta měla přitom zajistit, že budou trolejbusy bez problému jezdit a budou i udržovány. Z toho by vyplývalo, že Roma Metropolitane požádala výrobce (tím už ale nebyla BredaMenarinibus, protože roku 2015 zanikla včleněním do podniku Industria Italiana Autobus), aby nasmlouval údržbu, avšak zde se další vazby ztrácejí. Každopádně Roma Metropolitane už byla poslána do likvidace, tudíž de facto chybí i provozovatel.

Po létě

Vedení města situaci v květnu 2020 odmítlo blíže komentovat, a to i našemu časopisu, který se na něj opakovaně obrátil. Lépe ale nedopadli ani novináři italští. Nebylo tedy řečeno, zda právní spor kvůli dřívější nehodě jednoho z trolejbusů brání prodloužení stávající či vytvoření nové servisní smlouvy, jaká, pokud vůbec, je vazba mezi servisem vozů Avancity S a servisem Trollin, či proč si Atac nemůže údržbu provádět sám. Každopádně o pár týdnů později utnul Atac provoz trolejbusů Solaris Trollino 18 na trolejbusové lince 90, čímž trolejbusy přestaly v Římě jezdit úplně. Důvodem měla být nemožnost využívat klimatizaci ve chvíli, kdy trolejbus opustil trolejové vedení. Po prázdninách se sice Trollina na dva týdny vrátila na linku č. 90, ale už od 14. září 2020 opět nejezdí, a to bez udání důvodu. Celkem tedy všech 75 římských článkových trolejbusů stojí odstavených.

Před začátkem léta ovšem někteří představitelé města slíbili, že trolejbusy nasadí co nejdříve zpět, a vyjadřovali se v tom smyslu, že dojde k podepsání nových smluv o údržbě. Co více, slíbili i rozvoj trolejbusové dopravy. Zatím ovšem skutek utek. Nejkurióznější na celém případu je ovšem fakt, že Atac trolejbusy v tichosti a hromadně, nadto ve stavu celostátní nouze, odstavil, jako by nemohly aspoň ty funkční z nich jezdit do doby, než by vykázaly nějakou závadu. A tak zatímco centrální italská vláda stanovovala už na jaře požadavky na redukovanou obsazenost vozidel veřejné dopravy, kapacitní „kloubáky“ sbíraly v garážích prach, a namísto nich město posílalo do provozu krátké

autobusy. Kloubové autobusy město vyslat nemohlo, protože jich má dlouhodobě velmi málo… Ale to není vše. 90 nedávno dodaných plynových autobusů vyrobených v Turecku muselo být zrovna na jaře 2020 staženo, protože měly vadný ventil, takže ve směru na jih Říma byl provoz autobusů drasticky omezen a značné omezení náhradní autobusové dopravy přetrává dodnes.

Ačkoli se 11. září 2020 o problematice nefunkčnosti trolejbusů na městské komisi mobility diskutovalo, dosud se návrat trolejbusů nerealizoval. A tak zatímco ještě loni se římská radnice chlubila, jak zlepšila v jižní části města životní prostředí a zrychlila a zkomfortnila mobilitu občanů, tento rok ji dlouhodobě opuštěné trolejbusy nijak nevzrušují. Ve světle aktuální „nutnosti“ opětovně zavádět silně restriktivní opatření pro celou italskou společnost jsou pak krátké autobusy, ve kterých se musejí mačkat cestující pomalu hůře než v době mimocovidové, doslova výsměchem místních politiků…

Url: Trolejbusy v Římě nejezdí