



## Avellino stále bez trolejbusů

28.08 2020 20:53, Vít Hinčica, Trolejbusy

Italské město Avellino se zhruba 50 tisíci obyvateli ležící ve vnitrozemí, asi 45 km východně od Neapole, se v tomto století rozhodlo, že si vybuduje na svém území trolejbusovou trať. Tu skutečně později vybudovalo a dokonce si pro její obsluhu koupilo 11 sólo trolejbusů belgického výrobce Van Hool, nicméně po trati se cestující nikdy nesvezli. Jelikož město na naši opakovanou žádost zodpovědět dotazy ohledně osudu jeho trolejbusového systému nereagovalo, nezbylo nám než jen hledat v dostupných zdrojích a zjistit, co se vlastně děje.

### Historie

Avellino už trolejbusy mělo, a sice mezi léty 1947 až 1973. Tehdejší síť byla zpočátku tvořena meziměstskou tratí Avellino centrum - vlakové nádraží - Atripalda, přičemž Atripalda je město sousedící s Avellinem hned u jeho východní hranice a dnes má okolo 10 tisíců obyvatel (viz plánek níže). Provoz byl zahájen za účasti tehdejšího ministra dopravy dne 16. září a v té době byly k dispozici čtyři trolejbusy FIAT 668F/CaNSA/CGE + MRA. Ty měly původně směřovat do španělské Valencie, která si je objednala už roku 1944. Jenže turínská fabrika je mohla dodat až nějakou dobu po válce a to už je Valencie nechtěla. K těmto čtyřem trolejbusům ještě vzápětí přišel jeden téhož typu určený přímo pro Avellino, nicméně tak jako tak nebyl počet vozů, umožňující v provozu jen zhruba 20minutový interval, pro uspokojení poptávky dostatečný, na což si místní cestující stěžovali. Kromě toho se pasažérům nelíbily ceny, které se odvíjely od ujeté trasy (10 a 20 lir).

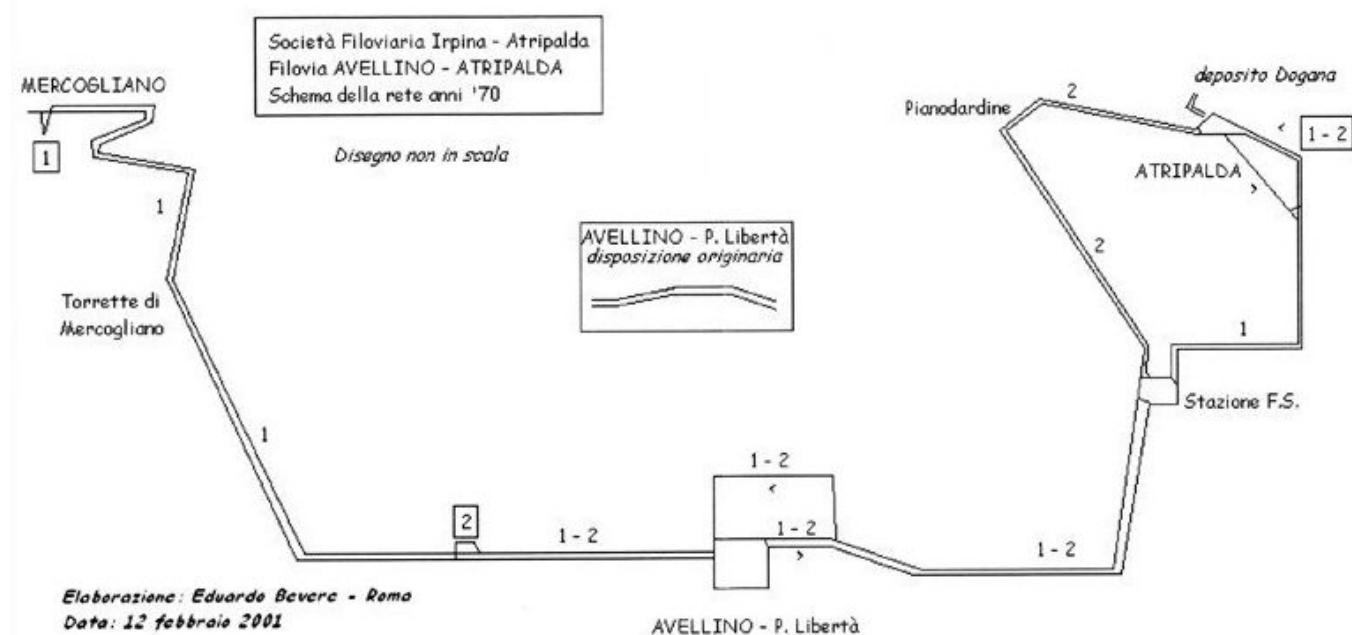
V roce 1949 se do místní sítě začlenila alternativní trať z Avellina do Atripaldy, a to od vlakového nádraží přes severovýchodní čtvrť Avellina zvanou Pianodardine. Není jistě bez zajímavosti, že tato trať byla navrhována už v počátcích, avšak zpoždění v dodávce trolejových sloupů její realizaci neumožnilo, což při otevírání první trati v roce 1947 vedlo k protestům občanů, k jejichž bydlištěm se trolejbus tehdy nedostal. Od roku 1949 každopádně byly zavedeny linky 1 a 2.

V roce 1956 se podařilo dokončit a otevřít trať do západně ležící obce Mercogliano, které mělo tehdy necelých 4 tisíce obyvatel a dnes jich má přes 12 tisíc. V tomtéž roce se zároveň otevřela pozemní lanová dráha z Mercogliana na blízkou horu ke svatyni [Montevergine](#), a tak trolejbus, mající konečnou nedaleko spodní stanice lanové dráhy, přišel vhod. Od roku 1956 tedy byla trolejbusová síť větší a až do svého uzavření měla délku okolo 13,5 km.

Pro potřeby tohoto rozšíření se podařilo pořídit další trolejbusy, tentokrát třinápravové. Jmenovitě se jednalo o jeden, jen rok starý ex-salernský trolejbus Alfa Romeo 140AF s karoserií Pistoiesi a výzbrojí

firem CGE a MRA, a jeden nový Alfa Romeo 140AF s karoserií Casara a výzbrojí CGE + MRA určený přímo pro Avellino, který měl být rovněž vyroben roku 1955. Nicméně oba vozy nebyly na novou trať do Mercogliano nasazovány, protože byly dlouhé a na tam vytvořeném vratném trojúhelníku by měly problém se otáčet.

Trolejbusový provoz přestal být už v roce 1959 s nástupem automobilové a autobusové dopravy výdělečný, a protože každým dalším rokem se finanční situace nelepšila, bylo jasné, že jsou dny trolejbusů sečteny. Nic na tom nezměnil ani příchod tří staříčkových vozů Fiat 668F/Cansa/CGE ze Salerno vyrobených roku 1945, jež byly předány Avellinu na konci roku 1966. Stejně tak ničemu nepomohl v roce 1953 vyrobený vůz Fiat 2401FM/Cansa/OCREN – jednalo se o unikátní prototyp, který navštívil hned několik měst jako Bergamo, Neapol či Bolognu, ale nikde si jej natrvalo nepořídili, přičemž před příchodem do Avellina v roce 1965 se stal tento vůz ještě předmětem některých úprav.

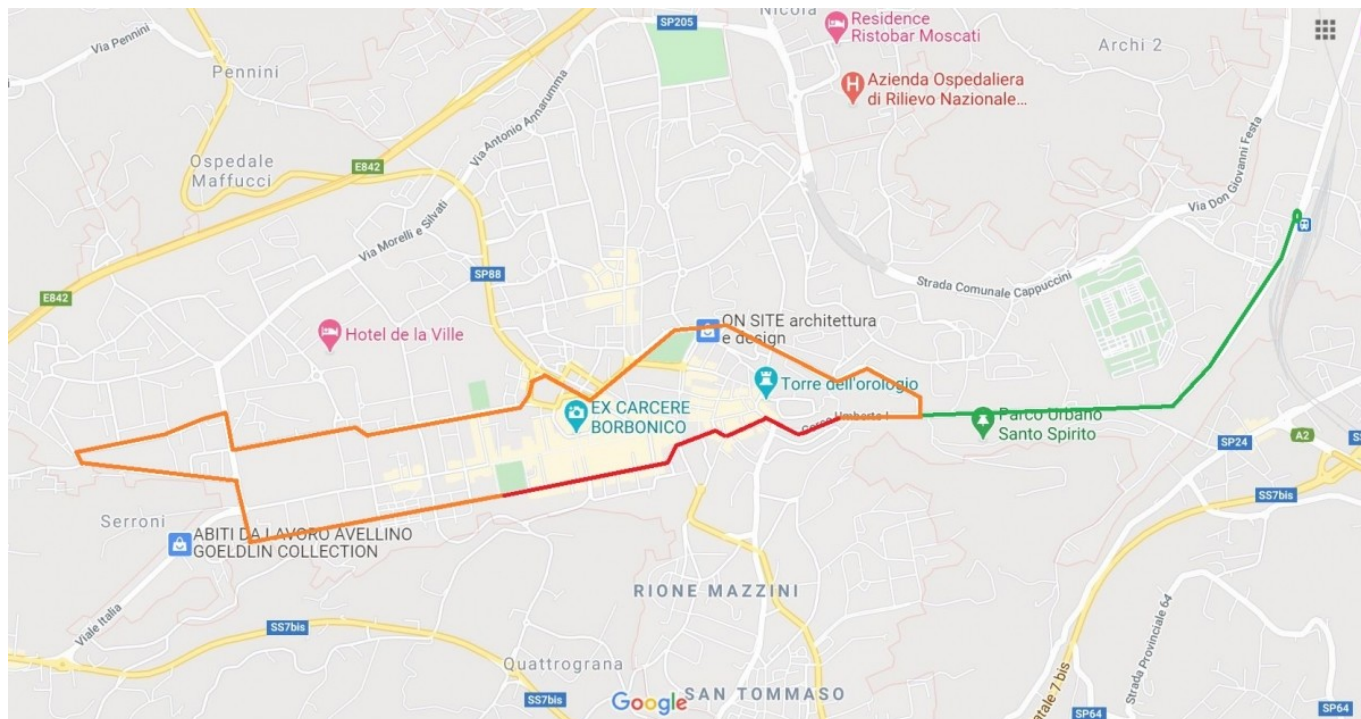


Plán sítě na počátku 70. let. (zdroj: Clamfer.it, autor: Eduardo Beverc)

V roce 1971 si místní DP, který byl ovšem od počátku akciovou společností, vzalo pod nucenou správu ministerstvo dopravy a 1. listopadu 1973 trolejbusy ve městě skončily, třebaže úřední rozhodnutí o povolení jejich náhrady autobusy bylo vydáno až 11. června 1974.

## 21. století

Avellino se roku 2007 rozhodlo, že na svém území zavede „lehké metro“, a to v podobě trolejbusové dopravy. Pravda, termín poněkud netradiční, avšak nebylo to poprvé ani naposledy, co se pro trolejbusy snažil někdo vymyslet inovativní označení, ostatně stačí připomenout castellónský TRAM. Avellino vymyslelo trať, která začíná u vlakového nádraží na východě města, a odsud pokračuje směrem na západ. U centra se dvě stopy trati od sebe vzdalují a směřují pak po jeho okraji ve směru na západ. Jižně položená stopa je ovšem ve spodní části nedlouho od tohoto odloučení přerušena na vzdálenost asi 1,5 km, zatímco ta severní je nepřetržitě tažena až na západ a tam se stáčí, aby se spojila s jižní. Na této síti nejsou žádné výhybky (viz nákres níže).



Dnešní avellinská trolejbusová síť. Zeleně: dvoustopý úsek, červeně: nezatrolejovaný jednostopý úsek, oranžově: zatrolejovaný jednostopý úsek. (autor: Vít Hinčica, podklad: Google Maps)

Dne 4. února 2008 podepsala radnice se společností Sirti Spa coby lídrem vybraného konsorcia smlouvu o realizaci trolejbusového projektu na klíč. Původní udávaná hodnota projektu byla 18,4 mil. EUR, což bylo tehdy asi 490 mil. Kč, o rok později už se hovořilo o 24 mil. EUR, což bylo tehdy asi 630 mil. Kč. Dalšími členy konsorcia byly podniky Imet, Van Hool and Vossloh Kiepe.

Bylo slibováno, že ve špičce budou jezdit trolejbusy každé tři minuty, jenže v roce 2009 se objevila zpráva, že výrobce Van Hool dodá celkem 11 sólo trolejbusů, což by při délce jednoho okruhu 10 km se 36 zastávkami (původně se uvádělo jen 12) znamenalo, že by se musely trolejbusy městem poměrně rychle provléci, aby se dal špičkový 3minutový interval vůbec stihnout, o nutné pauze pro řidiče a potřebné záloze nemluvě. Ony tři minuty slibované v roce 2008 je tedy nutné brát poněkud s rezervou (později se ostatně hovořilo o sedmi minutách).

Trolejbusy každopádně byly vyrobeny dříve, než byla hotova místní infrastruktura. Ta se pomalu začala stavět v roce 2009, jenže vzápětí byly práce přerušeny, protože konsorcium a město řešilo s Ministerstvem infrastruktur a dopravy úpravy v projektu, jmenovitě se mělo jednat o úsek na třídě Europa, který nakonec zůstal nezatrolejovaný. V roce 2010 se v této souvislosti objevila zpráva, že vyráběné vozy jsou schopny autonomního pohonu na baterie, jež mají být nabíjeny z přídavného dieselového motoru splňujícího normu Euro 5.



Jeden z trolejbusů pro Avellino byl otestován na síti v Solingenu. Při závěrečných zkouškách tam byl zachycen na konci ledna 2011. (foto: Marcus Fey)

Teprve ke konci roku 2011 se podařilo s ministerstvem dohodnout, jaká bude upravená podoba sítě, přičemž bylo určeno, že na třídě Europa a dalších dvou návazaných ulicích dráty nebudou, a to v souvislosti se zavedením pěší zóny v dané oblasti (jaký paradox, že auta odtamtud dosud nezmizela...). Co přesně ministerstvo chtělo, nebylo uvedeno, avšak úpravy v projektu měly být z jeho popudu, aby bylo možné projekt dále ze státní kasy profinancovat. V listopadu roku 2011 byly zároveň uvedeny aktualizované náklady, tentokrát stanovené ve výši 24,7 mil. EUR, přičemž 60 % stavby měl financovat stát, 30 % stavby regionální fondy a zbytek mělo uhradit město. Za zmínku stojí fakt, že tou dobou byl jeden nový trolejbus pro Avellino ukázán návštěvníkům výstavy v muzeu MHD v belgickém Liège, která se konala na podzim 2011.

Práce v Avellinu se opětovně rozběhly až na podzim 2012 a město slibovalo, že v roce 2013 bude hotovo. Nebylo a síť se ještě dodělávala v roce 2018. Důvodem byly chybějící finance (problémy měly být zejména s čerpáním nestátních zdrojů), ke kterým se ovšem ještě měly přidávat blíže neprobírané politické neshody. Jeden z trolejbusů se objevil na tehdy hotovém 4km úseku v roce 2016, nicméně od té doby se nic zajímavého ve městě dít nemělo. V roce 2020 má tedy město kompletní infrastrukturu, na které nic nejezdí.



Trolejbusová trať na záběru z roku 2018. (zdroj: Google Street View)

V roce 2019 jeden [úřední dokument](#) zmiňoval, že je nutné diskutovat problematiku zprovoznění lehkého metra na území města a také řešit se společností AIR Spa z Torrente di Mercogliano smlouvu o provozu a deponování 11 trolejbusů v komunálním vlastnictví, přičemž dokument v této druhé otázce neurčitě zmiňoval „*problematiky spjaté s probíhajícími právními spory mezi stranami.*“ Dodejme, že uváděný název společnosti není úplný, společnost totiž nese plný název „A.I.R. Autoservizi Irpini S.p.A.“, přičemž v Torrente di Mercogliano má jednu ze svých základen. Daná společnost je téměř plně vlastněná regionem Kampánie a donedávna v oblasti města Avellino spravovala pouze meziměstskou autobusovou dopravu, avšak od roku 2017 po fúzi s jinou společností dostala i na starost avellinské městské linky. Zřejmě se tedy řeší, kdo a za jaké peníze bude ochoten trolejbusy provozovat, zatímco tyto postupně stárnou a infrastruktura pomalu chátrá...

— The part below is for the purpose of the site test —





Křižovatka s ulicí Komenského.





V dále křižovatka s ulicí Hálkova.





Zde vidíme Velkou okružní ulici, která bude mezi křižovatkou s ulicí Komenského a křižovatkou s ulicí Hálkova. TEST.







Url: [Avellino stále bez trolejbusů](#)