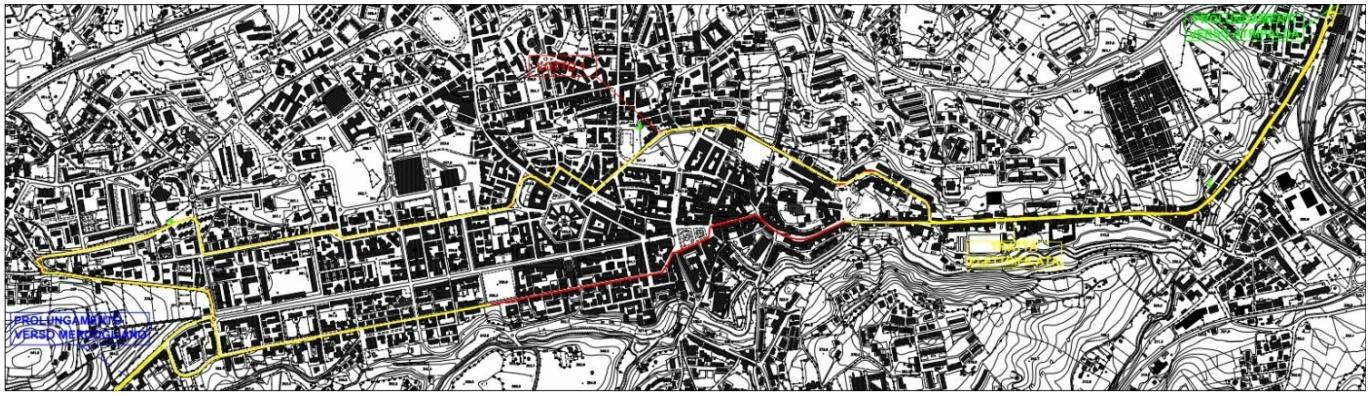


Avellino vypsalo tendr na vyprojektování a stavbu nových trolejbusových tratí

19.01 2023 20:39, Vít Hinčica, Trolejbusy

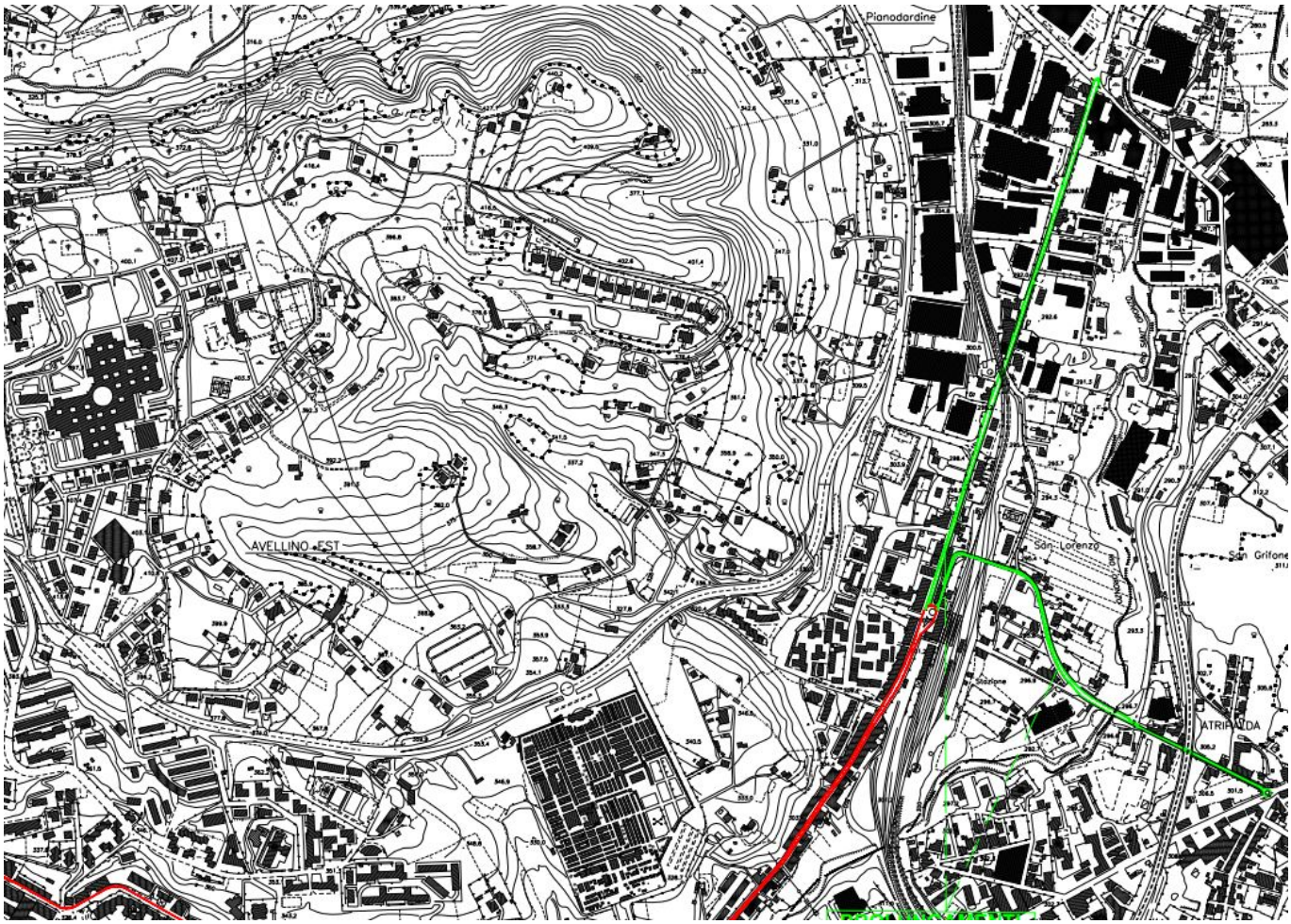
Avellinská radnice minulý týden, dne 9. 1. 2023, při příležitosti plného zprovoznění dlouho budovaného autobusového nádraží uvedla, že se opět rozběhly simulační zkoušky provozu trolejbusového systému, podivně nazývaného jako „lehké metro“, a na ministerský orgán Ansfisa bude podána žádost o schválení jeho komerčního provozu. Dnes, po deseti dnech od plného otevření nádraží, které už se stihlo stát terčem vandalů, starosta města Gianluca Festa na adresu lehkého metra uvedl, že *„potřebná oprávnění stále řešíme, ale až bude stavba zkolaudována a uvedena do chodu, navrhnu ministerstvu změny, protože se mi linky* (MHD) *a trasa* (trolejbusů) *nelíbí.“*

Co by chtěl avellinský starosta s trolejbusovým systémem, který už stál italské daňové poplatníky minimálně 25 milionů eur, aniž by se s trolejbusy mohli vůbec svézt, provádět, nebylo řečeno. O tom, že je avellinský trolejbusový systém nevhodně navržen (polookružní, většinově jednostopá trať, navíc částečně přerušená), jsme již psali opakovaně, a taktéž jsme již zmiňovali možnost, že budou trolejbusy k novému autobusovému nádraží možná dělat zajížďku, neboť ji trolejbusová trať míjí na vzdálenost několika málo stovek metrů. Zatím jsme ovšem nezmínili, že dne 30. prosince 2022 vypsala avellinská radnice tendr na prodloužení systému lehkého metra směrem k východně ležícímu městu Atripalda (cca 11 tisíc obyvatel) a západně ležícímu městu Mercogliano (cca 13 tisíc obyvatel). Očekávaná hodnota zakázky je 5 275 995,21 EUR (cca 126 mil. Kč), z toho má být 1 201 750,00 EUR vynaloženo na trolejové vedení, 1 960 750 eur na měnírny a další finance pak na komunikační a ovládací systémy, doprovodné investice či například zákonné pojištění. Datum pro podání nabídek je 6. 2. 2023.



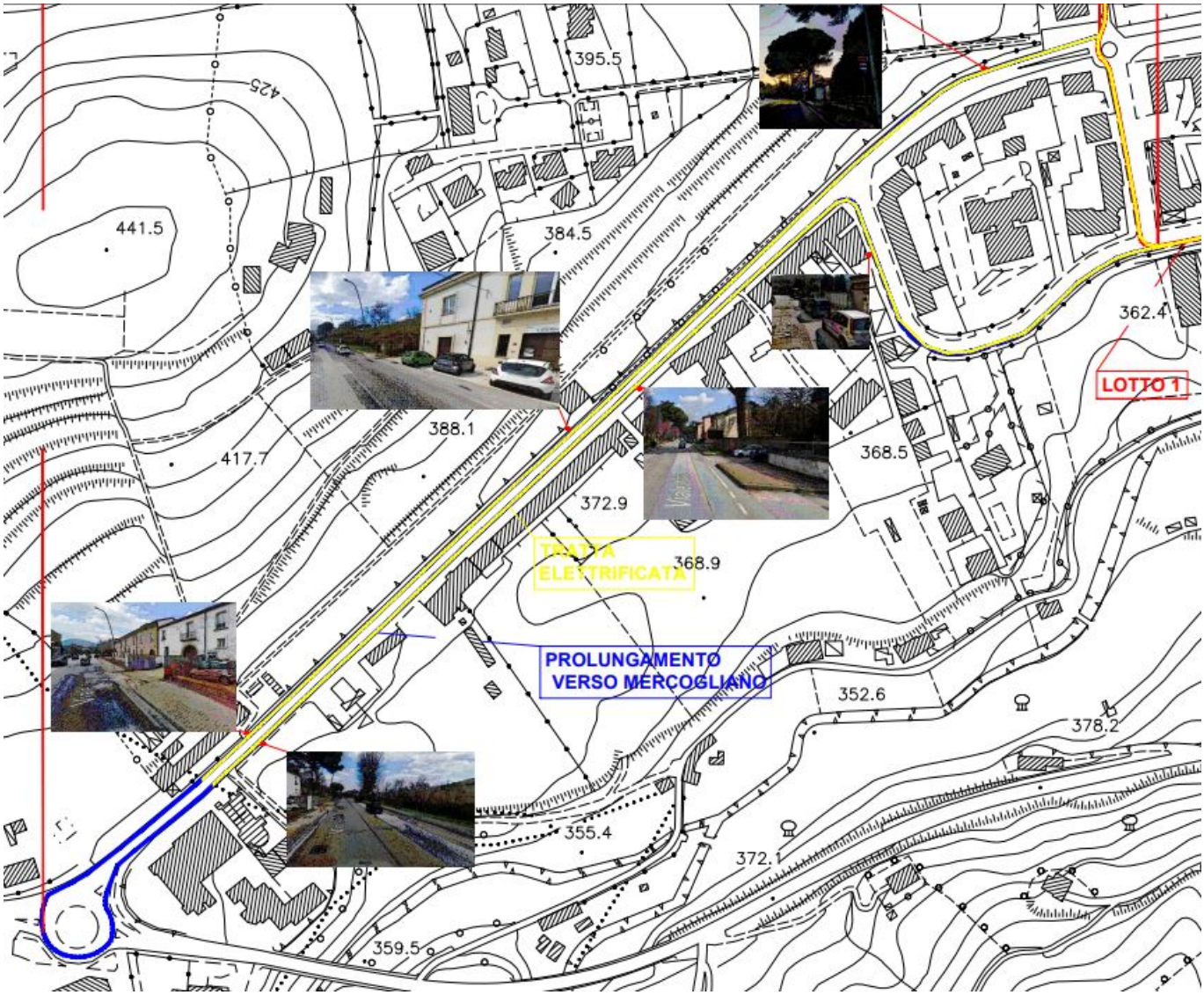
Stávající podoba lehkého metra s naznačenými prodlouženími na západ a východ v rozích plánku. Červeně nezatrolejovaný úsek. (autoři: ing. Caetano d'Agostini/ing. Diego Maurielli/arch. Simona Filippuzi)

Celková hodnota projektu ovšem bude vyšší, po započtení výkupů pozemků, vyvolaných investic, nákladů na studie, odborného dozoru, daní a jiných výloh se má jednat o 7,7 mil. EUR. O tom, že by se počítalo s pořízením nových trolejbusů, aby bylo možné zavést na síti nějaký rozumný interval, se však město vůbec nezmínilo. Drtivá většina z uvedených financí bude zajištěna z národního plánu obnovy a odolnosti.



Navržené trolejbusové trasy ve východní části Avellina; vyznačeny zeleně, červeně je vyobrazena stávající trať. Trasa směrem na sever bude plně zatrolejovaná, trasa směrem na východ, k hranici Atripaldy, bude zatrolejována jen asi na 600 m. (autoři: ing. Caetano d'Agostini/ing. Diego Maurielli/arch. Simona Filippuzi)

V případě východního prodloužení začínajícího u železniční stanice, kam ovšem momentálně nejezdí žádné osobní vlaky, je navržena dvoustopá trať o délce 1 350 m na severní okraj Avellina, do čtvrti Pianodardine. Z obratiště u železniční stanice by zároveň odbočovala dvoustopá větev směřující k západnímu okraji Atripaldy, která by však do Atripadly nezasáhla. Dalších zhruba 350 m tak mají trolejbusy jezdit na autonomní pohon. Ani tak by se ale trolejbusy nedostaly do centra Atripaldy, a je tedy otázkou, k čemu takovéto prodloužení bude.



Navrhované prodloužení trolejbusů k okraji katastru Mercogliano. Modře nezatrolejovaný úsek. (autoři: ing. Caetano d'Agostini/ing. Diego Maurielli/arch. Simona Filippuzi)

V případě prodloužení lehkého metra směrem k Mercoglianu je to podobné: jednalo by se o dvoustopou trať (na prvních asi 230 m však vedenou po jiných ulicích), která by však do Mercogliana rovněž nezasáhla, protože by byla ukončena už po asi 750 m a dalších 400 m plánované trolejbusové trasy by musely trolejbusy ke kruhovém objezdu na regionální silnici SS 7bis jezdit na autonomní pohon. Tento kruhový objezd sice spadá do vesnice Torelli-Torrette, která je už katastrálně pod Mercoglianem, ale do původního Mercogliana je to po silnici ještě asi 2 km a tam trolejbusy už jezdit nemají.



Trolejbus v Avellinu. (foto: ITV online)

Smyslem navrhovaných prodloužení se má odstranit nízký přepravní potenciál dosud vybudované trolejbusové trati na katastru Avellina, a tedy posílit ekonomickou smysluplnost celého systému lehkého metra. Tím, že trolejbusy ale nemají pronikat ani do centra Mercogliana, ani do centra Atripaldy, a navíc nejsou v plánu ani další vozidla, se však bude ekonomika trolejbusového systému vylepšovat jen velmi obtížně.

Url: Avellino vypsalo tendr na vyprojektování a stavbu nových trolejbusových tratí