

Budapešť má blízko k nákupu šesti ojetých Trollin z Neapole

18.02 2025 18:47, Libor Hinčica, Trolejbusy

Maďarská metropole zjevně brzy rozšíří svůj vozový park trolejbusů o šestici ojetých vozů Solaris Trollino 12 s elektrickou výzbrojí GANZ, které dříve sloužily v italské Neapoli u dopravce CTP, jenž však vozidla využíval minimálně. V létě loňského roku je získala soukromá maďarská společnost, která trolejbusy částečně opravila a nabídla do vypsaného výběrového řízení, kterého se pak účastnila podle očekávání jako jediná.

Neapol měla od roku 1964 dvě nezávislé společnosti provozující trolejbusovou dopravu, když byla pod správu společnosti TPN (*Tramvie Provinciali di Napoli*) svěřena nově zřízená linka z centra města na okraj Neapole (do části Secondigliano), jež byla záhy prodloužena až za katastrální hranice Neapole do městečka Aversa. V roce 1978 byl majetek společnosti převeden pod novou firmu CTP (*Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli*), v níž drželo 50% podíl město Neapol a zbylých 50 % provincie Neapol (samostatný samosprávný celek na vnější hranici města, jenž byl zrušen v roce 2014, kdy došlo k jeho pohlcení právě sousedním městem). Hlavním účelem společnosti CTP bylo zajišťování příměstské dopravy, přičemž trolejbusy zajišťovaly obsluhu dvojice linek.



Pohled do interiéru jednoho z neapolských trolejbusů po dlouhých letech odstavení. (zdroj: CTP)

V roce 2000 byly pro meziměstské trolejbusové linky v rámci obnovy vozového parku pořízeny tři trolejbusy AnsaldoBreda F19 (ev. č. 101–103), které v roce 2004 doplnilo deset vozů Solaris Trollino 12 s elektrickou výzbrojí od Ganzu (ev. č. 121–130), jež byly zařazeny do provozu od roku 2005, kdy došlo zároveň k prodloužení jedné z trolejbusových linek s tím, že na novém (zhruba 2 km dlouhém)

úseku byl využíván naftový agregát. Přestože se zdála být budoucnost trolejbusového provozu tímto nákupem zajištěna, ve skutečnosti nebylo nasazování trolejbusů nikým striktně vyžadováno, a ty tak buďto zůstávaly ve vozovně, případně jezdily na trase pouze v režimu na dieselagregát. Navíc třináct vozidel nestačilo ani pro obsluhu jediné linky, natož dvou (byť jedna z nich byla v roce 2011 převedena rovnou do autobusového módu celá a přestala být za trolejbusovou označována). Oficiálně se jako důvod nevypravování trolejbusů uváděly nekonečné rekonstrukce ulic, jimiž bylo vedeno trolejové vedení, ačkoli právě dieselový motor dával trolejbusům možnost dotčená místa bez obtíží objet.

S ohledem na tento systém řízení provozu není přesně známo, kdy se trolejbusy objevily v ulicích města naposledy. Nejpravděpodobnější se jeví datum 6. 8. 2015, kdy řidič nákladního vozu dokázal strhnout cca 500 m trolejového vedení na úseku nedaleko neapolského letiště. Opět platilo, že trolejbusy by mohly dotčený úsek projíždět za využití agregátu, nicméně po onom datu zřejmě již zůstaly odstaveny ve vozovně. Byly sice zahájeny práce na opravě poškozené trati a v roce 2016 dokonce došlo k montáži nového trolejového vedení ve vozovně Teverola, nicméně k obnově trolejbusového provozu podle dostupných informací už nedošlo. Samotná společnost CTP se dlouhodobě potýkala s ekonomickými problémy, které vyvrcholily v závěru roku 2021, kdy došlo od 20. 12. k pozastavení veškerých služeb podniku, jehož provoz a část infrastruktury převzal druhý městský dopravce, takže z CTP zůstala do značné míry jen prázdná schránka s dluhy okolo 98 mil. €. Firma zamířila v dubnu 2022 do insolvence, načež byla zlikvidována a její zbylý majetek byl postupně rozprodáván. Součástí nabídky byly i trolejbusy, přičemž vozidla Solaris Trollino 12 – takřka shodná s těmi, jež v minulosti odebíral budapešťský Dopravní podnik (BKV) – zaujala v Maďarsku.



Stanoviště řidiče jednoho z trolejbusů Solaris Trollino 12 před prodejem do Maďarska.
(zdroj: CTP)

Z desítky Trollin bylo k prodeji nabídnuto jen 8 vozů (zbylá dvě byla zřejmě ve stavu, který nalezení kupce už vylučoval). Ani oněch osm trolejbusů ovšem nebylo na pohled právě v ucházejícím stavu a dva z nich byly částečně vytěženy na náhradní díly, takže nešlo počítat s jejich zprovozněním. Samotný rám vozů a celkový stav nerezové karoserie ale byly v dobré kondici, což vycházelo i z minimálního kilometrického nájezdu. Vozidla měla mít najeto jen mezi 130 000 až 150 000 km, což

je porce kilometrů, kterou v našich podmínkách zvládnou trolejbusy zpravidla najezdit během dvou let, což nejlépe vypovídá o tom, jak intenzivně je CTP využívala. Dlouhá doba odstavení se však podepsala na naprostém zpustošení interiéru i stanoviště řidiče, nefunkční byly rovněž dieselové agregáty.

Všech osm trolejbusů bylo převezeno do Maďarska soukromou společností s poněkud dlouhým a pro našince nepříliš poetickým názvem *„Truck-Trailer & Parts Haszongépjármű és Alkatrész Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.“* v létě roku 2024. Následně začalo být šest trolejbusů upravováno do provedení, které by umožnilo jejich nasazení v Budapešti. Jednat se mělo mj. o celkovou repasi interiéru, náhradu nefunkční elektrické plošiny pro vozíčkáře za ručně výklopnou, výměnu sběračové soustavy, informačního systému, pneumatik, palubních baterií, opravu vzduchových i elektrických obvodů (tam, kde byla vyhodnocena jako nezbytná) atp. Vozidla byla rovněž přelakována do barev odpovídajících zbarvení BKV.



V Neapoli se více než trolejbusům daří popínavým rostlinám. Jedna z nich zvládla obalit část vozu ev. č. 125. (zdroj: CTP)

Budapešťský DP mezitím vypsal tržní konzultace, v jejichž rámci příhodně poptával šest ojetých trolejbusů, jež nebudou vyrobena dříve než v roce 2004, načež dne 18. 12. 2024 bylo vypsáno výběrové řízení. Nabídky do stanoveného termínu (do 21. 1. 2025) podal podle očekávání pouze jediný uchazeč. V současné době není soutěž ještě uzavřena, lze nicméně očekávat, že Budapešť

trolejbusy pořídí. Známá prozatím není ani hodnota zakázky.

Url: Budapešť má blízko k nákupu šesti ojetých Trollin z Neapole