

Prodlužování trolejbusového systému v Pescaře začíná

26.08 2020 19:49, Vít Hinčica, Trolejbusy

O trolejbusovém BRT systému v italské Pescaře jsme za posledních pět let informovali již dvakrát a vývoj se kvůli byrokratickým průtahům a politickým půtkám dosud daleko neposunul, nicméně se pomalu začíná rozjasňovat, co bude dále.

Připomínka historie

Jak už jsme psali, trolejbusy v Pescaře jezdily už na počátku 20. století, a to v letech 1903–04, nicméně později přebraly nosnou úlohu v místní veřejné dopravě vlaky. Od roku 1929 do roku 1963 totiž protínala Pescaru od jihu až na sever meziměstská úzkorozchodná železnice (950 mm) vedená v trase Pineta di Pescara (jižní část Pescary) – Pescara – Penne a provozovaná v letech 1929–63 (do Pinety di Pescara se jezdilo až od roku 1934, předtím se končilo o něco severněji, v přístavu, přičemž z trati do přístavu se roku 1934 vlivem otevření prodloužení stala odbočná větev, viz schéma níže). Tato železnice na úseku Pineta di Pescara – hlavní nádraží – Zanni (severní část Pescary) nabízela nějakou dobu i tramvajové spojení, to ovšem bylo s příchodem 60. let zrušeno.



Vedení železnic na území Pescary v minulosti. Zeleně je vyznačená úzkorozchodná trať. Dokončený trolejbusový úsek je ovšem veden v trase konvenční železnice (viz ještě nákres níže), která byla na konci 80. let přeložena o něco dále od moře. (zdroj: Ferrovie Abbandonate)

V roce 1988 se konečně podařilo nevyužité těleso mezi hlavní stanicí v Pescaře, tehdy čerstvě modernizovanou, a severně ležícím a dnes 50tisícovým městem Montesilvano odstranit. Současně s tím byla téměř paralelně vedená konvenční (= 1 435 mm) trať posunuta dále od pobřeží, čímž se umožnila masivnější urbanizace pobřeží a eliminovaly úrovňové přejezdy. Někdy okolo roku 1992 se objevil nápad využít zrušená tělesa úzkorozchodné trati a přesunuté konvenční trati a vybudovat místo nich kapacitní systém MHD, přičemž se původně mělo dokonce zvažovat, že by mezi Montesilvanem a jihem Pescary mohly po samostatném tělese jezdit elektrobusy, nicméně tento záměr měl být kvůli nedokonalosti technologie záhy zavrhnut ve prospěch trolejbusů. V roce 1995 přišly na trolejbusový projekt první finance a ke konci 90. let už byla část trasy budoucího BRT systému v úseku mezi Montesilvanem a hlavním nádražím v Pescaře vyasfaltována. Dále už se ale práce zadrhly. Mezi léty 1999 až 2002 bylo mezi ministerstvem, regionem Abruzzo, Pescarou a správcem zrušené trati, společností Gestione Trasporti Metropolitani, stanoveno, že pro Pescaru a nejbližší okolí bude vybudován BRT systém, jenž bude sestávat z 24km severojižní osy Silvi Marina (od Pescary nejseverněji ležící obec, až sem ale úzkorozchodné vlaky nejezdily) – Montesilvano – Pescara – Pineta di Pescara – Francavilla al Mare (až sem úzkorozchodné vlaky také nejezdily) a navíc zahrne i odbočku k letišti.

Další historie už je všeobecně známá. Po různých studiích, jednáních, schvalováních a peripetiích se podařilo docílit toho, že se pohnula situace alespoň s úsekem mezi Pescarou a Montesilvanem.
V roce 2009 se začalo opětovně kopat, jenže stavba postupně mířila do časového skluzu. Během dalších let se podařilo nainstalovat trolejové vedení a téměř celá trať Pescara – Montesilvano o délce 6 km byla až na detaily dokončena. Trolejbusy na ní nevyjely, protože objednané vozy Phileas nebyly kvůli krachu výrobce APTS z Nizozemska dodány. Namísto článkových vozů, jež měly být naváděny magneticky (v asfaltu měly být magnetické sensory o průměru 15 a 30 mm rozmístěné po cca 4 až 5 metrech, ve voze pak měla být příslušná „čtečka“), tak zůstal jen koridor BRT, který navíc začal chátrat. Na druhou stranu se umrtvené prostředí stalo vhodným pro růst různých stromů a jiné

zeleně, a tak si zejména zastíněné části koridoru oblíbili lidé z okolních domů, jež za poslední tři dekády kolem zamýšleného tělesa BRT vyrostly. Koridor tak začal být využíván ke sportování, procházkám či sousedským setkáním.

Dne 7. března 2017 se po dokončené trati v rámci kolaudačního procesu projel první (sólo) trolejbus Van Hool A330T ze sousedního města Chieti (viz zde), tím ale vystoupení trolejbusů v Pescaře zase skončilo. V červenci 2017 navrhla společnost TUA ABRUZZO coby výhradní provozovatel veřejné dopravy v regionu Abruzzo rozvázání smlouvy s vítězným konsorciem Alpiq a vypsání nového tendru na nové trolejbusy, a to parciální. Toto přání ale tehdy regionem Abruzzo, který figuroval jako stavebník trolejbusového projektu, nebylo vyslyšeno.

Region Abruzzo ve druhé polovině února 2018 pak sice rozhodl o tom, že smlouvu s konsorciem Alpiq ukončí, protože jedna ze společností tohoto sdružení, už výše zmíněná společnost APTS, nebyla schopna splnit závazek, tj. dodat trolejbusy, zároveň ale představitelé regionu a Tuy uvedli, že se namísto trolejbusů pořídí elektrobusy (předpokladem bylo 12 12m elektrobusů). Nicméně proti elektrobusovému záměru se dle dostupných údajů postavilo italské Ministerstvo infrastruktur a dopravy, které nasypalo do projektu nemalé množství peněz.



V chladném dni plném větru a deště se 7. března 2017 projel po Pescaře a Montesilvanu trolejbus. Poprvé a zatím naposledy. (foto: ABR 24 News)

Posléze se objevila zpráva, že by vozy mohla dodat firma Van Hool. Podle loňských informací v médiích se mělo pořídit 9 kloubových trolejbusů, které měly být dodány podle předpokladu již do konce roku 2019, o těchto trolejbusech ale nakonec nebylo ani vidu, ani slechu. V médiích se objevila

informace, že vozy neměly vyhovovat šířkou 2,55 m a ani jejich 12m krátká alternativa údajně neměla být přípustná, nicméně zda se jednalo o reálné problémy, lze jen těžko posoudit. Z politické opozice ještě zazněla kritika, že by nové trolejbusy nebyly naváděné, jak bylo původně v plánu, což měl být jen další důvod pro to, aby byl trolejbusový projekt poslán k šípku.



Je libo trolejbus Phileas zkrachovalého nizozemského výrobce APTS? Ještě je šance… Italský prodejce ojetých vozů Basco nabízí jak prototypový vůz se třemi dveřmi na obou stranách (viz snímek), tak prototypový vůz se třemi dveřmi na jedné straně. Oba trolejbusy byly vyrobeny v roce 2014. Uvádí se, že prototyp pro Pescaru, dle všeho ten oboustranný, měl mít původně bateriovou skříň, jenže ta se musela demontovat, protože vozidlo bylo samo o sobě příliš těžké. Trolejbusy Phileas měly skončit nejen v Pescaře (6 ks), ale i v Rimini (9 ks) a výhledově i ve Veroně, avšak v Itálii s nimi nakonec ani nebyly zahájeny zkoušky. V Pescaře byl trolejbus, potažmo celý systém, označen jménem *Filò*, což jej mělo personifikovat, a toto jméno se pak objevilo i v názvu místního protestního hnutí *No al Filò*. Do komerčního provozu aspoň zamířily autobusy Phileas, ze kterých byly trolejbusy odvozeny a které například skončily v Istanbulu – i tam ovšem byly kvůli přetěžování vozidel, ovšem v důsledku nadměrného počtu pasažérů, problémy. Ty se řešily úpravou náprav. (foto: Basco S.r.l.)

Nicméně pescarský trolejbusový projekt neumřel. Loni po volbách usedli do čela regionu Abruzzo a do primátorských křesel měst Pescara a Montesilvano zástupci politických stran, které se charakterizují jako středopravicové, případně pravicové, a trolejbus začal opět dostávat podporu. V polovině února 2020 si po dopise odpůrců trolejbusového projektu odeslaného do Říma udělala z „věčného města“ do Pescary výlet ministerská inženýrka Paola Ventola, aby situaci posoudila na místě. Z Ministerstva infrastruktur a dopravy (MIT) pak přišla ve věci trolejbusového projektu určitá doporučení, které se město ve svém zájmu získat státní prostředky rozhodlo respektovat, projekt jako takový ovšem MIT nezavrhlo. Dne 29. května 2020 město schválilo usnesení, díky kterému bude pokračovat v myšlence na dokončení BRT systému na svém území, respektujíc tak doporučení MIT.



Z tělesa BRT se stala už před léty promenáda. (foto: Ivano Angiolelli)

Odpovědi z Pescary

K aktuálnímu stavu se našemu časopisu vyjádřil sám pescarský radní pro mobilitu, Luigi Albore Mascia, který byl mezi léty 2009 až 2014 primátorem Pescary. Na dotaz, zda má radnice v úmyslu prodloužit stávající troleje na ulici Castellamare Adriatico, bylo odpovězeno takto:

„Výchozí projekt momentálně nepředpokládá prodloužení již realizovaného trolejbusového úseku z Montesilvana do Pescary, podél Castellammare (mnohými nazývaná Strada-Parco).“

Na druhý dotaz, co má radnice v úmyslu s ulicí Strada-Parco a jestli na ní využije troleje, bylo odpovězeno takto:

„Ano, existující infrastruktura bude využívána [dopravními] *prostředky „full electric“* (tím jsou v Itálii

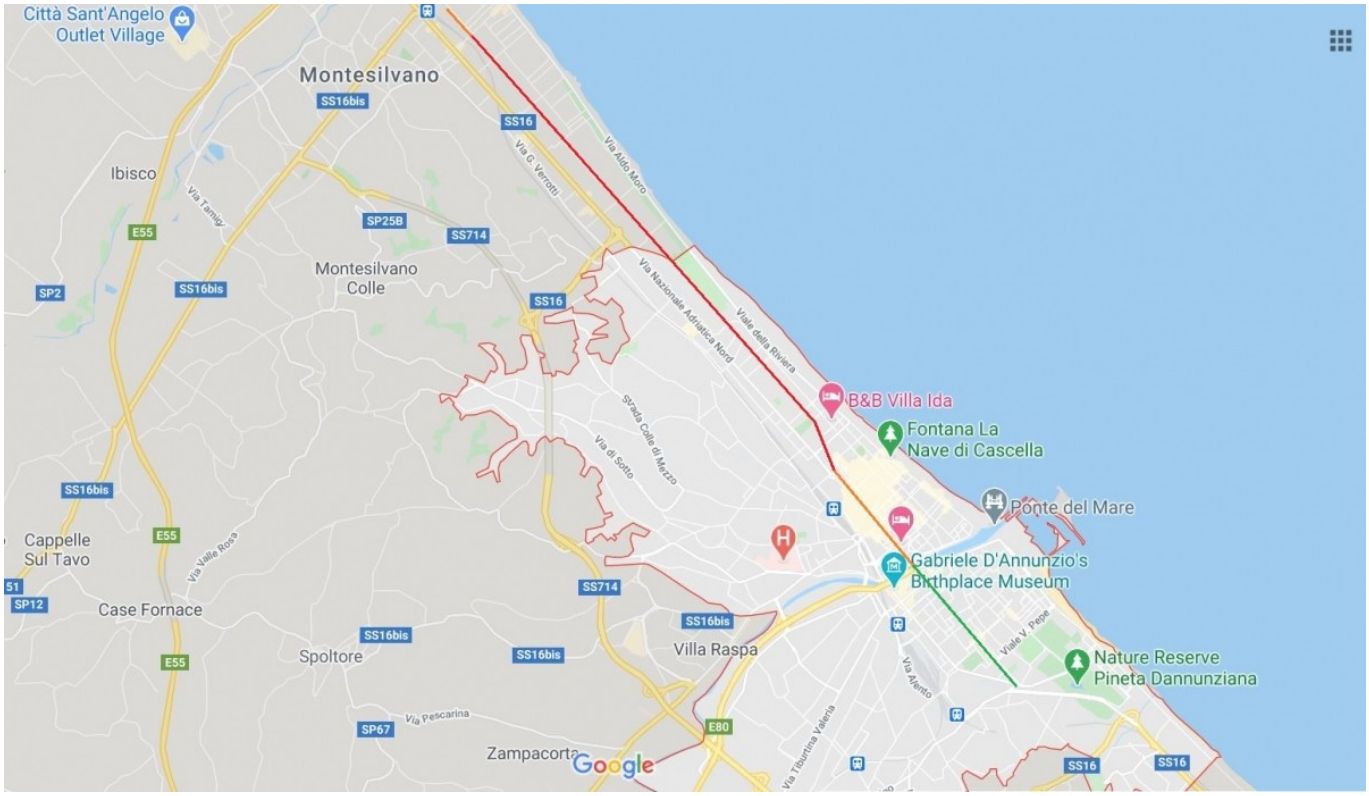
myšlena vozidla na výhradně elektrický pohon, pozn. autora textu), *které budou pokračovat v jízdě i mimo trolejbusový úsek díky dobíjecím bateriím, kterými budou vybaveny.“*

Třetí náš dotaz směřoval k vozovému parku, a sice nás zajímalo, zda už má Pescara nějaké trolejbusy pořízené, jak se bylo svého času možné v různých sdělovacích prostředcích dočíst, a pokud ano, kdo je výrobcem a jaká je jejich délka, a stejně tak nás zajímaly termíny dodání.

„Ne, trolejbusy nejsou pořízeny, neboť vypisovatelé zakázek, TUA a region Abruzzo, čekají na to, až dostanou zelenou od MIT (Ministerstva infrastruktur a dopravy). Vozidla v projektu by měla být 18metrová. Pokud procedura bude probíhat dle stanovených časů, při zohlednění nutnosti min. 18 měsíců pro výrobu řečených vozidel, zamýšlená doba není méně než 24 až 36 měsíců.“

Poslední náš dotaz zněl, zda má Pescara v úmyslu trolejbusový projekt zkrátit nebo zrušit. Odpověď je tato:

„Ne, naopak. Místní správa, aktuálně ve funkci něco málo přes rok, silně věří v realizaci elektrického BRT, s velmi nízkým dopadem na životní prostředí. Pravda je taková, že před chvílí byly zahájeny na ulici Marconi – silniční úsek spadající do vytyčené hlavní trasy, stejně jako jedna z hlavních městských tepen – zásadní infrastrukturní práce pro zkrácení, ve skutečnosti snížení na polovinu, jízdních dob trolejbusu. Tím spíše že myšlenka pro budoucnost je ta rozšířit trasu vozidel na západ, až k letišti Abruzzo, a na jih, do sousední Francavilly al Mare.“



Plánovaná první pescarská trolejbusová linka na nákresu. Červeně: zatrolejovaný úsek; zeleně: jednosměrný vyhrazený pruh na ulici G. Macroni, který se právě začíná budovat (v opačném, severním, směru se má zatím jezdit v pruhu s ostatními silničními vozidly), oranžově: nezatrolejované úseky. (autor: Vít Hinčica, podklad: Google Maps)

K těmto výrokům ještě dodejme pár poznámek. Při naplnění aktuálních ambicí na zavedení trolejbusů až k letišti a do jižně ležícího městečka Francavilla al Mare (asi 25 tisíc obyvatel) by de facto došlo k víceméně úplnému naplnění na přelomu staletí zamýšleného rozsahu BRT systému

na území Pescary a přilehlých lokalit.

Na ulici Marconi, jež leží v jižní části Pescary, bude v následujících týdnech v délce 1,6 km vytvořen jeden vyhrazený pruh pro trolejbusy, a to ve směru na jih. Další dva (dnes už existující) pruhy budou po úpravách určeny pro obousměrný provoz veškeré silniční dopravy. Pokud pojedou trolejbusy na jih, pojedou samy ve svém pruhu, v opačném směru, tj. k centru, se budou ovšem „tlačit“ v pruhu s okolní silniční dopravou.

Původní záměr nynějšího vedení radnice sice předpokládal zavést na ulici Marconi jednosměrný provoz pro auta a obousměrný pro trolejbusy, které měly mít vlastní dvoupruhové těleso, avšak právě protesty některých občanů a obchodníků vedly k tomu, že muselo město ustoupit. I tak ovšem dojde v důsledku zřízení třetího pruhu, jenž doplní stávající dva, ke zrušení několika desítek parkovacích míst, což se řadě místních nelíbí. Do budoucna by mělo totéž dopravní řešení vzniknout i na východněji ležíci ulici Benedetto Croce, tj. trolejbusy by se pak do centra dostávaly po vlastním pruhu, zatímco ostatní silniční doprava by měla obousměrný provoz zachován. I zde by došlo k omezení parkování. Je ovšem nutné říci, že momentálně jsou na obou ulicích parkovací místa po obou stranách vozovky a město, které zavedení BRT systému avizovalo už dávno, samo o sobě nemůže za to, že si lidé během posledních let zvykli parkovat všude a některé domácnosti ještě očekávají, že mají ve veřejném prostoru nárok na hned několik parkovacích míst zároveň. Je tedy logické, že se vždy nějaké protestní hlasy ozvou, na druhou stranu segregování trolejbusů alespoň na některých místech Pescary bude znamenat rychlejší a bezpečnější veřejnou dopravu a menší kolizi s ostatní dopravou.

Dále uveďme, že na konci ulice Marconi, v blízkosti pescarské univerzity a soudu, by měla být pro trolejbusy zřízena nabíjecí stopa.



Stávající zakončení trolejbusové trati v Montesilvanu na snímku ze srpna 2019. (foto: Google Maps)

Z pohledu koncepce BRT zůstává zatím nevyřešený úsek o délce asi 1,3 km po ulici Vittorio

Emmanuele. jedná se o úsek mezi nádražím a severem ulice Marconi. Ten už byl v minulosti rekonstruován, a zavádění dalších pruhů je tak zde *de facto* vyloučeno. Na druhou stranu se jedná jen o krátký úsek, který by trolejbusy po cestě příliš zdržet neměl.

Doplňme, že Montesilvano a Pescara mají momentálně dohromady něco okolo 180 tisíc obyvatel, což není sice málo, avšak to nevypadá, že by měl v blízké budoucnosti na území těchto měst, navzdory budování BRT systému, panovat velký trolejbusový ruch. Letos se totiž objevila zpráva, že by mohlo být ze státních prostředků zafinancováno 8 trolejbusů. To by na aktuálně plánované trolejbusové lince Montesilvano – nádraží Pescara Centrale – soud o délce zhruba 9 km stačilo sotva na zavedení 10minutového intervalu. Nezbývá tedy než jen doufat, že nakonec město zajistí více vozidel, neboť s osmi trolejbusy, a tedy ve výsledku ne zrovna krátkými intervaly, bude místní BRT systém nadále některými považován za zbytečně megalomanskou akci.

Autor děkuje pescarskému radnímu pro mobilitu, Luigimu Alboremu Masciaovi, za laskavé zodpovězení všech dotazů.

Url: Prodlužování trolejbusového systému v Pescaře začíná