


# Řím chce zavést další trolejbusové linky

30.04 2026 13:13, Vít Hinčica, Trolejbusy

Nepříliš prosperující trolejbusový provoz v italském Římě, který dnes tvoří tři trolejbusové linky (60, 74, 90), dostává nový impuls. Městská společnost Roma Servizi per la Mobilità, která má na starosti strategické plánování, dohled, koordinaci a kontrolu veřejné i soukromé mobility na území hlavního města Itálie, před nedávném vyhlásila potřebu zintenzivnit trolejbusový provoz ve směrem na jih města, aby bylo lépe využito zatrolejovaného koridoru Eur Laurentina – Tor Pagnotta, a zdá se, že se tomuto záměru nyní začaly otevírat dveře.

Trolejbusový koridor Eur Laurentina – Tor Pagnotta byl zprovozněn po letech průtahů 8. července 2019 a působní na něm od počátku jen jedna trolejbusová linka, a sice ta čísla 74. V některých obdobích po tomto koridoru trolejbusy vůbec nejezdily, za čímž stály nejen některé nehodové události, ale i typický italský nezájem vypravovat trolejbusy do provozu. Avšak i v obdobích pravidelného provozu není trolejbusový provoz až na špičkové časy nijak zvláště intenzivní (obvykle jen 3 až 5 spojů za hodinu).

V plánu je tedy nasadit na laurentinský koridor další trolejbusové linky, které by pak v jižním perimetru města obsluhovaly nové relace. Tento plán není úplně nový, protože již před zhruba pěti léty se plánovalo prodloužení trolejí až za hranice konečné Tor Pagnotta, nicméně k ničemu dalšímu se radnice města několik let neměla. Teprve na počátku loňského roku římská radnice svému plně vlastněnému provozovateli římské veřejné dopravy, společnosti Atac, navýšila objem výkonů, které

mají trolejbusy ročně na území Říma vykázat, a to z 1,8 mil. vozokm na 2,6 mil. vozokm, přičemž v tomto navýšení mělo být i zavedení nových trolejbusových linek č. 72 (Laurentina – Trigoria) a 73 (Agricoltura – Trigoria), respektive jejich převedení z autobusového režimu. Druhá uvedená linka už dosahuje hranic historického centra města.

Využít se přitom mělo nadbytečných 18m trolejbusů typu BredaMenarinibus Avancity HTB, které lelkují v garážích Atacu bez užitku (momentálně je už ale provozních méně než 40 vozidel z 45 původně dodaných). Navýšení se mělo dít ještě na jaře roku 2025, avšak teprve nyní se částečně pohnuly ledy, protože se město na konci loňského roku rozhodlo zjistit, zda elektrická infrastruktura na předmětném koridoru zvládne bezpečný provoz více trolejbusových linek v souladu s platnými předpisy, a teprve na konci března 2026 provozovatel římské veřejné dopravy, společnost Atac, schválila přímé zadání zakázky v hodnotě 30 000 eur (+ DPH) na vypracování elektrické studie napájení trolejbusového systému na tomto laurentinském koridoru. Zakázku získala katedra elektroenergetiky Sapienza Università di Roma. Oproti minulému plánování, kdy se ve směru do periferní čtvrti Trigoria počítalo s trolejemi, je jisté, že na linkách 72 i 73 budou jezdit trolejbusy mimo dnešní koridor výhradně na dieselagregát, který přitom vykazuje ohromnou spotřebu až 1 l na 1 km. Za poslední rok se už ve směru k Trigorii aspoň upravily všechny zastávky tak, aby na nich mohly 18m trolejbusy zastavovat, včetně konečného obratiště na náměstí Guglielmo Guasta v Trigorii.

Mimochodem se sluší dodat, že místní média už dříve reportovala o tom, že v minulých letech nebyl objem nasmlouvaných najetých kilometrů trolejbusy ze strany Atacu nikdy dodržen a v některých letech byly rozdíly mezi plánem a skutečností markantní. Není se však čemu divit, protože například na trolejbusové lince č. 60 jsou častějším pravidlem naftové autobusy a nikoli trolejbusy.

Řím nadále ve svém strategickém plánu mobility počítá s rozvojem trolejbusů, avšak na čtyřech izolovaných koridorech. O nových vozidel se však radnice nikde zatím nezmínila.

Url: Řím chce zavést další trolejbusové linky