

Tečka za provozem meziměstských trolejbusů v italském Sanremu

05.05 2024 18:56, Libor Hinčica, Trolejbusy

V italském Sanremu od 27. 2. 2024 dochází k postupné likvidaci místního unikátního trolejbusového systému, a to navzdory protestům odborné i laické veřejnosti. Trolejbusy jezdící po pobřeží Ligurského moře spojovaly originálně Sanremo s městy Taggia na východě a Ventimiglia na západě, přičemž celková délka tratě činila 29 km. Na trase byly původně provozovány tři linky písemného značení T, V a U. První dvě směřovaly ze Sanrema do výše jmenovaných měst, linka U tvořila posilu na úseku v samotném Sanremu a nejbližším okolí. Trolejbusový provoz byl však dlouhodobě podfinancován a na obnovu vozového parku a (především) údržbu infrastruktury se nevykládaly takřka žádné finanční prostředky.

Kdo sleduje články o dění v Itálii a zdejších trolejbusových provozech na našich stránkách dlouhodobě, ví, že jsme dávno překřtili místní vývoj v rámci komunikace na sociálních sítích pod souhrnný název „Italská trolejbusová telenovela“. Toto pojmenování jsme zvolili jako eufemismus shrnující pod sebe zcela absurdní zvraty v místním vývoji v jednotlivých městech vyvolané nezájmem a nekompetentností politiků, úřadů i dopravců, velkohubými prohlášeními, jež si nezřídka protiřečí, nesmyslným investováním, kde vynaložené finance mizí bůhvíkde, aniž by byl hmatatelný výsledek (čest světlým výjimkám), anebo naopak absolutním přiškrcením peněžních prostředků, které pak scházejí i na tu nejzákladnější údržbu. Sotva některé z italských měst prorazí dno stupidity,

naleznete se dříve, než se usadí rozvířený prach, jiné z místních sídel, jež ukáže, že vždy lze klesnout ještě hlouběji.



Sanremo mělo ve své flotile dokonce jeden historický trolejbus, konkrétně trolejbus Fiat 2411F z roku 1957 ev. č. 29, který byl restaurován do původního stavu v závěru 80. let. (zdroj: Wikipedia.it; foto: Ale Sasso)

Díl o Sanremu je v rámci italské trolejbusové telenovely vskutku jedním z „nejpovedenějších". Likvidace místního trolejbusového provozu začala de facto již na počátku milénia, a to – jak už to v Itálii bývá – naprosto nepochopitelně. V roce 1991 si místní dopravce *Riviera Transporti* (RT) pořídil flotilu nových vozů Bredabus 4001.12 a v souvislosti s přestavbou silnice do městečka Taggia (mimochodem některými považovaného za vůbec nejkrásnější město oblasti Ligurie) se dostalo i na rekonstrukci části místního trolejového vedení. Šlo o investici nesmírně důležitou, protože trolejbusy využívaly stále z větší části původní infrastrukturu z doby výstavby. Ta byla zahájena během války, přičemž do jejího konce se podařilo zprovoznit v roce 1942 pouze městský úsek v Sanremu, zatímco meziměstské větve do Taggia a Ventimiglia se přidaly až v letech 1948 a 1951. V roce 2001 byla dokončena 700 m dlouhá přeložka trolejbusové trati včetně nové smyčky a provoz byl dne 20. 12. 2001 obnoven, udržel se však jen do března 2002, kdy došlo opět k náhradě trolejbusů za dieselové autobusy, a to s odůvodněním pokračování rekonstrukčních prací na silnicích. Dočasný stav byl prohlášen záhy za trvalý a nově vystavěné trolejové vedení bylo později dokonce sneseno.

Zbytek trolejbusového provozu ovšem nadále přežíval, a to přesto, že se potýkal s poměrně častými výpadky, jež byly dány nulovými investicemi do infrastruktury, která 60–70 let po svém vybudování v přímořských klimatických podmínkách nebyla – světě, div se – v nejlepší kondici. Je neuvěřitelné, že s omezenými zdroji zvládly trolejbusy ve městě přežívat až do roku 2021, tedy dalších dvacet let. Ty byly vyplněny dušováním se místních politiků o nutnosti zachování trolejbusů, což bylo v roce

2007 podpořeno nákupem dvou trolejbusů Solaris Trollino 12 AC. Tím ale obnova vozového parku skončila. Navíc nová technika byla náročnější na specializovanou údržbu, kterou v místních podmínkách nebyli s to řešit. V případě i banální závady se Trollina zpravidla odstavila a mnohdy teprve po měsících (až roce) se začal někdo z pracovníků pídit po tom, co vlastně ten či onen trolejbus trápí a zda by nebylo od věci mu od tohoto trápení nějak pomoci. Když se pak konečně podařilo servisní zásah zorganizovat, nastal jiný problém, spočívající ve špatné platební morálce. Tomu se někteří dodavatelé do budoucna rozhodli předcházet jednoduše – požadavkem na předplatbu dle předpokládaných nákladů. Po vyslovení této podmínky nastal ze strany dopravce (už nikdy nepřerušený) rádiový klid.



Kromě 12 vlastních trolejbusů Fiat 2411F si Sanremo pořídilo později ještě čtveřici ojetých trolejbusů téhož typu z Boloně z roku 1959. (zdroj: Wikipedia.it; foto: Ale Sasso)

Předpokládané investice do trolejbusové dopravy nebyly nikdy (alespoň dle slov politiků) puštěny ze zřetele, přesto bylo nutné pečlivě zvažovat, na co peníze rozumně vynaložit v rámci celého systému hromadné dopravy tak, aby byla zajištěna i nezbytná enviromentální udržitelnost. Město, které nebylo schopno ufinancovat v zásadě primitivní trolejbus, se po roce 2010 rozhodlo, že se stane leaderem zelené mobility a objednalo si v roce 2012 pět vodíkových 12m autobusů od společnosti Van Hool, jež měly být do provozu zařazeny nejpozději v březnu 2013 na lince T (tedy de facto coby náhrada původní trolejbusové linky). Na realizaci projektu si Sanremo půjčilo 10 miliónů euro, celkový účet ale byl nakonec nižší a vyšplhal se „jen“ na 7,3 mil. € (cca 190 mil. Kč), z nichž 3,3 mil. € zaplatila navíc dotace z EU.

Autobusy s palivovými články do Sanrema skutečně dorazily, projekt byl ale natolik nepřipravený, že nebylo vůbec možné pomýšlet na jejich brzké zařazení do provozu. Navíc došlo k jeho refinancování směrem dolů (právě proto výsledná cenovka klesla), takže dva z pěti autobusů byly dříve, než vůbec

svezly cestující, zase vráceny. Ve městě tak zůstali jen tři mušketýři, z nichž se na dlouhá léta stalo sousoší v areálu dopravce. Teprve 3. 12. 2018 byl provoz vodíkových autobusů slavnostně zahájen, přičemž bylo po pěti letech ostudného zpoždění přece jen nutné zmínit nějaká pozitiva: *„Jsou to autobusy s nulovými emisemi a jsme společně s Milánem a Bolzanem prvními provozovateli, což nám dává příležitost ukázat, že věříme v „zelenou“ dopravu,“* uvedl krajský radní Gianni Berrino. Slepá víra byla nicméně v historii mnohdy průvodcem tragických přešlapů a v Sanremu tomu nebylo u vzývání zeleného Jupitera jinak. Vodíkové autobusy se ukázaly provozně nespolehlivé, přičemž Riviera Transporti nebyla schopna zajišťovat jejich údržbu. Jejich provozní nasazení tedy trvalo pouhých šest měsíců, než byly vozy opět pasovány do role statického pomníku. Nešlo přitom úplně spoléhat na to, že by výrobce vozidel – společnost Van Hool – hodlala Sanremu poskytovat nějaký servis, protože dopravce věrný svým tradicím poněkud opomněl výrobci platit, takže v listopadu 2022 činil dluh u Van Hoolu už 771 000 € (cca 20 mil. Kč). Není divu, že se město rozhodlo vozidla i plnicí stanici prodat, stejně tak se však nelze podivovat tomu, že si ani jedna z položek kupce nenašla.



V letech 1984 a 1985 bylo pořízeno deset trolejbusů IVECO 2671 s karoserií Portesi. První čtyři vozy disponovaly elektrickou výzbrojí Ansaldo a vyřazeny byly již v letech 1993 a 1994, dalších šest trolejbusů s výzbrojí ESD sloužilo až do let 2001 až 2003. (zdroj: Wikipedia.it; foto: Ale Sasso)

Riviera Transporti v té době už dotáhla kupící se problémy minulých let na mez únosnosti a v roce 2021 spadla do insolvence. Dluhy společnosti dosáhly 32 mil. € (cca 832 mil. Kč), s věřiteli se ovšem podařilo dohodnout na restrukturalizačním plánu, jehož součástí byl také odprodej areálu vozovny či nepotřebných vozidel. Mezi nimi se objevila i dvojice trolejbusů Solaris Trollino 12 AC z roku 2007, která byla už nepojízdná. Přestože o trolejbusy projevil zájem mj. dopravní podnik z maďarského Szegedu, byla komunikace vedena „po italsku“ (takže s nevysvětlitelným tichem z Apeninského poloostrova) a k odprodeji nedošlo.

Samotný trolejbusový provoz dále skomíral, ačkoli se pořád zdálo, že bude přece jen zachráněn. Vodíkové dobrodružství nedopadlo podle představ, a tak se o možné náhradě trolejbusů touto progresivní technologií již nehovořilo, naopak bylo ještě v lednu 2019 slibováno výběrové řízení na pořízení 16 nových trolejbusů i investice do napájecího systému a trolejového vedení. Reálné dění ale bylo jiné. Trolejbusová linka do Ventimiglia byla v témže roce zastavena kvůli rekonstrukcím silnic a stavbě nového kruhového objezdu. Um italských projektantů zde dosáhl svého zenitu, když se v návrhu okružní křižovatky poněkud zapomnělo na trolejové vedení, dále na sloupy trolejového vedení a napájecí kabely, zkrátka „zapomnělo se“ na to, že zde vůbec trolejbusy jezdí, načež napravit tuto chybu se zdálo být tak zásadním problémem, že kdyby si měl autor článku vsadit na to, zda dojde dříve k vyřešení matematické Yangovy–Millsovy teorie a s tím související hypotézy hmotnostních rozdílů, anebo k dostavbě trolejového vedení na italském „kruháči“, nemusel by dlouho váhat, neboť musí být bezpochyby jednodušší zodpovědět otázku, proč mají elektrony hmotnost, než kvantifikovat lidskou hloupost.



Montáž trolejbusů Solaris Trollino 12 AC pro Sanremo proběhla v roce 2007 v ostravské trolejbusové vozovně. První z dvojice vyrobených vozů je na snímku zachycen u zadní brány vozovny. (foto: Libor Hinčica)

Přesto trolejbusům dále svítila jiskřička naděje. Předlužená Riviera Transporti neváhala připravit projekt rekonstrukce trolejbusové trati (a to včetně obnovení do Taggia) a nákupu nových vozidel. Původní záměr nakoupit 16 trolejbusů se ovšem ukázal jako podhodnocený, protože uvedený počet by stejně vyvolával potřebu nasazovat na linky dieselové autobusy. Proto bylo v lednu 2021 přikročeno k revizi a navýšení počtu na 23 vozů, z toho dokonce desíti článkových. Předpokládalo se,

že všechny trolejbusy budou parciální a že na trase dojde k navýšení napětí na 750 V DC. V prosinci 2021 byl projekt „dočasně“ odložen, neboť se nedařilo dosáhnout úrovně požadované rentability. Město a dopravce totiž poněkud nafukovali rozpočet celé investiční akce. V roce 2019 se očekávaly náklady okolo 20 až 25 mil. €, o rok později šlo už o 30 mil. € a v roce 2021 se budget dostal na 50 mil. € (1,3 mld. Kč). Italské ministerstvo dopravy, které obecně dotace na trolejbusy prozatím vesele rozdávalo, na takto drahý podnik peníze neuvolnilo. Trolejbusy v Sanremu mezi tím došly do svého smutného finále, když byl jejich provoz v srpnu 2021 zastaven i na poslední městské lince U.

Ještě v srpnu 2023 byl program obnovy trolejbusové tratě zařazen do regionálního plánu infrastruktury, mobility a dopravy coby nezbytná infrastrukturní práce, o půl roku později bylo vše jinak. Trolejové vedení a sloupy, na jejichž údržbu se v rámci nutných škrtů už úplně rezignovalo, nevydržely pro svůj zanedbaný stav na některých místech stabilní, takže hned několik trakčních stožárů se v průběhu zimy 2023/24 zhroutilo. Dne 26. 2. 2024 bylo pod záminkou zajištění bezpečnosti oznámeno, že trolejové vedení bude na celé trati sneseno, přičemž se očekávalo, že náklady na tuto akci budou do značné míry uhrazeny rozprodejem měděného vedení, což se ukázalo jako poněkud naivní předpoklad. Práce na likvidaci byly zahájeny večer dne 27. 2. 2024 na prvních dvou úsecích, poslední zbytky trolejového vedení by měly zmizet nejpozději v únoru 2025.

Proti uvedenému rozhodnutí neúčinně protestovali odborníci, veřejnost i opoziční politici. Objevovaly se výroky o tom, že demontovat trolejbusovou trať je absurdní a bezohledné. Není ovšem právě absurdita a bezohlednost tím, co vystihuje plošně celou „Italskou trolejbusovou telenovelu“?

Url: Tečka za provozem meziměstských trolejbusů v italském Sanremu