

V červenci začnou zkoušky nového trolejbusového systému v Avellinu

27.06 2022 16:23, Vít Hinčica, Trolejbusy

Před léty postavený a dosud nezprovozněný trolejbusový systém v jihoitalském Avellinu, zvaný „lehké metro“, se dočkává prudkého obratu ve vývoji. Poté, co Evropská unie dala místní radnici na vědomí, že mu míní vzít tučnou dotaci (cca 20 mil. EUR z 25 mil. EUR), díky které mohl být systém vybudován, pokud se trolejbusy nerozjedou do 31. července 2022, se stávající vedení Avellina probudilo k činnosti a začaly se dít věci.

Jak už jsme svého času uvedli, systém v Avellinu je reprezentován 11km jednostopou okružní tratí, jež je na krátkém úseku přerušena, načež bylo nutné zakoupit trolejbusy s dieselagregátem (v době, kdy byly trolejbusy pořizovány, byly parciální trolejbusy ještě „v plenkách“). Dieselagregát je nicméně potřebný i pro cesty do nezatrolejované vozovny. O tom, že se Avellino rozhodlo povolat pomoc z nedaleké Neapole, aby systém zprovoznilo, jsme už psali v únoru t. r., avšak jen málokdo by si vsadil na to, že se Avellino nakonec rozpohybuje. Skládání mozaiky toho, co se v posledních týdnech děje, je ovšem poněkud složité, protože i lokální média si postěžovala na to, že je avellinská radnice k trolejbusové otázce na slovo skoupá, ostatně nejinak tomu bylo i v letech minulých. Sehnání snímků s aktuální podobou trolejbusů je taktéž nemožné.

Každopádně v červnu 2022 začala být, ještě bez účasti trolejbusů, prověřována průjezdnost ulic, načež začal být upravován silniční provoz a parkování v ulicích, po kterých budou trolejbusy jezdit. Třebaže primátor města slíbil, že se nebudou parkovací místa rušit, tento slib bude těžké dodržet, nemají-li tedy řidiči trolejbusů předvádět v běžném provozu soutěž zručnosti. Navíc bylo zjištěno, že v některých zatáčkách hrozí kolize s obrubníky.



Vymezení koridoru pro trolejbus. (foto: primativvu.it)

V červnu se také rozběhlo v zázemí dopravce Air Spa zaškolování řidičů. Zájem o řízení trolejbusů na základě uveřejněného inzerátu projevilo okolo 15 osob, což není zrovna vysoké číslo. Dne 22. června 2022 byla celá okružní trať v čase od 8 do 16 hodin uvedena pod napětí, aby byl prověřen její stav a funkčnost jednotlivých součástí. Rozběhly se také opravy 11 trolejbusů Van Hool, pro což byla vyčleněna částka 110 tisíc eur. Všem vozidlům musí být vyměněny pneumatiky, ačkoli většina z nich najela za svůj život sotva jeden kilometr. Dále musí u trolejbusů projít opravami či výměnou vybrané elektronické komponenty, u nichž diagnostický systém na jaře signalizoval závadu. Trolejbusy zřejmě dostanou i nové barevné schéma, minimálně s pomocí polepů. Dne 6. července 2022 by pak měl začít v ulicích Avellina jejich hromadný zkušební provoz. Ten umožní ověřit funkcionalitu celého trolejbusového systému, vyladit fungování vozidel, prověřit praktické dovednosti řidičů či nastavit jízdní doby i jízdní řády. Od 31. července musí být spuštěn provoz s cestujícími a následně zajišťován po dobu pěti let, v opačném případě bude muset město dotace vracet.

Jistě velmi zaujme informace z místních médií o tom, že stávající vedení radnice vůbec netuší, zda bude po trolejbusech poptávka. Trolejbusová trať je totiž, jak už bylo řečeno, jen jednostopá a vytváří na území města jeden velký okruh. Je tedy otázkou, na základě jakých studií mohla být výstavba takovéhoto systému před více než dekádou vůbec schválena. Nadějí na úspěch by sice mohly být atraktivní intervaly, avšak toto je v Itálii v případě trolejbusů, jak známo, spíše zbožné přání. Taktéž je otázkou, kolik vozů bude Avellino udržovat pravidelně v provozu. Na stole je už ovšem prodloužení lehkého metra do sousedních městeček Atripalda (východně od Avellina) a Mercogliano (západně od Avellina), pravděpodobně se tak bude dít s pomocí elektrobusů, ale trolejbusy stále zůstávají ve hře.

Místní média trolejbusový systém opakovaně kritizovala. A není divu. Nápad na jeho vytvoření totiž přišel v roce 1999, schválení o jeho realizaci proběhlo krátce před nástupem hospodářské krize, samotná realizace se pak táhla skoro dekádu, přestože většina prací byla hotová už během dvou let, a dodané, zcela nové vozy zůstávaly garážované po dobu minimálně 8 let. Zatímco osobám na avellinské radnici odpovědným za správu projektu a dohled nad ním byly vyplaceny nejen všechny mzdy, ale i odměny v souhrnné výši 394 tisíc euro, místní občané se mohli poslední dekádu

koukat akorát tak na pusté trolejové vedení. K tomu všemu je pak nutné dodat i nejasné zákulisí celé investice, o kterém se radnice nechtěla nikdy příliš vyjadřovat.

Url: V červenci začnou zkoušky nového trolejbusového systému v Avellinu