



Trolejbusový BRT koridor Rimini - Riccione před otevřením

18.09 2018 19:52, Redakce, Nezařazené

Italská města Rimini a Riccione jsou od 1. ledna 1939 propojena trolejbusovou tratí o délce zhruba 12 km, která se většinou táhne podél pobřeží Jaderského moře. Několikrát se skloňovalo její zrušení a ani dnes není zcela zažehnáno. Přesto se během zhruba posledních šesti let vybuďovala dále od téhož pobřeží paralelní trolejbusová trať. Ta však není tradiční.

Unikátní a kontroverzní

Nová trať o délce 9,8 km spojuje vlaková nádraží Rimini a Riccione a není tradiční, protože je koncipována jako BRT (*Bus Rapid Transit*) koridor. Trolejbusových BRT koridorů, natož pak celých trolejbusových BRT systémů, je momentálně na světě naprosté minimum, tento je však unikátní v tom, že je možné jej označit za pravý nebo také *hard* BRT koridor, neboť s výjimkou několika málo desítek metrů u konečné před nádražím Riccione je dráha trolejbusů od okolního provozu fyzicky naprosto oddělena a další silniční vozidla na ni nemají přístup. Toto rozhodně není u stávajících trolejbusových BRT koridorů zvykem, jelikož se na nich obvykle musí trolejbusy spokojit s tím, že jim alespoň na několika úsecích okolní doprava zkrříží cestu.

Co to vlastně je?

Projekt BRT koridoru dostal své jméno, a sice *Trasporto Rapido Costiero* (TRP) neboli "Rychlá pobřežní doprava". Tento název ovšem zřejmě působil příliš oficiálně, a tak se pro něj zejména ve sdělovacích prostředcích začalo používat označení, které, řečeno dnešní terminologií, působí více "sexy", a sice *metropolitana di costa*, nebo jednoduše *metrò di costa*, což v překladu není nic jiného než "pobřežní metro". Trolejbus se sice nikde pod zem zahrabávat nebude, nicméně když ve španělském Castellónu zakuklili svůj trolejbusový systém pod značku TRAM, proč by si u severního Jadranu nemohli zavést podzemku...

Nápad s BRT koridorem se objevil na počátku tohoto století a už od počátku svého představení, které se odehrálo ještě před krizí, se stal kontroverzním tématem, avšak ani ne tak proto, že nasazeným prostředkem měl být trolejbus, ale proto, že celá akce vzbudila pochybnosti ohledně své užitečnosti pro danou oblast. Jednak je třeba začít tím, že obě výše uvedená nádraží koridor spojuje nejlehčím možným způsobem, a sice lemováním stávající železniční trati, po které se prohání regionální i dálková doprava. Trolejbusové trolejové vedení tedy kopíruje to vlakové a nikdy se od něj nevzdaluje. Trolejbusy tedy obslouží nejen hlavní vlaková nádraží v Rimini a Riccione, ale i mezilehlou vlakovou

zastávku Rimini Miramare. Po trase však bude zastávek více, kromě dvou konečných a Rimini Miramare jich bude ještě 14, takže cílem není suplovat železnici, jak by se mohlo zdát, ale zajistit rychlé lokální spojení od vlakových stanic do okolních sídel.

Důvodů, proč se stal koridor předmětem pochyb, ne-li terčem kritiky, je však více. Skloňovala se například skutečnost, že stávající trolejbusová trať mezi Rimini a Riccione není od nového BRT koridoru vzdálena více než nějakých 700 m, přičemž v některých místech se přibližuje i na vzdálenost méně než 300 m. Nicméně při husté (nejen) liniové zástavbě není ve světě neobvyklým jevem, že autobusy jezdí i po dlouhých paralelních trasách (kdysi tak v mnoha městech světa činily i tramvaje a výjimečně tak dodnes činí), nicméně některým místním se zdály dvě trolejbusové tratě jsoucí si na dohled příliš, což se dá s ohledem na přítomnost železnice chápat opravdu jako zbytečný luxus. Za relevantnější kritiku by se však dala považovat ta, která poukazuje na to, že BRT koridor nespojuje žádné významné body obou měst, pokud tedy za ně nebudeme považovat nádraží. Zástavba kolem trolejbusové trati je sice až na pár zelených ploch hustá, ale jednotlivé stavby nejsou vysoké, takže počet obslužených obyvatel nebude příliš velký.

Snaha vytvořit segregovanou dráhu za účelem rychlého přesunu vozidel se dá jistě vysoce ocenit, jenže se už během příprav ukázalo jako komplikované ji do stávající husté zástavby mezi Rimini a Riccione vůbec vměstnat, a tak i přes to, že byl koridor natrasován kolem železnice, bylo nutné podniknout určitý kompromis, který spočívá v tom, že šířka trolejbusové dráhy osciluje v intervalu od 4,20 m do 7,30 m, z čehož tedy vyplývá, že částečně je dráha, ačkoli se dvěma stopami, řešena jen pro průjezd jednoho vozidla a není plně obousměrná. Obousměrný provoz je možný jen asi na 40 % dráhy, což de facto znemožňuje zavedení velmi krátkých intervalů, ostatně stávající plán počítá ve špičce jen s 10minutovými intervaly (při nasazení 5 vozidel), což je pro BRT koridor, který je z principu určen jako dopravní prostředek pro masy, velmi nezvyklé, byť při zvýšené poptávce bude možné zavést interval 7,5 minuty (při nasazení 8 vozidel). Momentálně se však počítá s tím, že v jednom směru nabídne kapacita pro 1 500 osob.

Na druhou stranu je třeba říci, že autoři projektu nepočítali s tím, že by koridor skončil tím, že spojí hlavní nádraží v Rimini a v Riccione. Předsevzali si totiž pokračovat v prodlužování z Riccione o asi 9 km dále na jihovýchod do další přímořské obce Cattolica a na druhém konci koridoru od hlavního riminského nádraží do průmyslové lokality Rimini Fiera ležící na severozápadě Rimini, asi 4 km od centra. Nicméně do Cattolice se prodloužení odehraje zřejmě opět v souběhu s železnicí, příp. po blízké silnici, a při cestě do průmyslové zóny se má trolejbus vídat s vlakovými soupravami zcela jistě. Dle zpráv z tohoto roku se s prodlužováním v obou směrech počítá.

Po trase letos dokončeného koridoru měly být dvě nácestné smyčky, a sice u zastávky Toscanini a Miramare airport, jenže smyčka byla zatím vybudována jen u té druhé, kde je možné provést obrát vozidel a navrátit se do Rimini, ale také koridor zcela opustit, což lze i u zastávky Toscanini. Název druhé zastávky ovšem neznamená, že se lidé po výstupu z trolejbusu vydají rovnou k odbavovacím přepážkám blízkého letiště, do které jsou dnes směřovány především sezónní lety, protože letiště je pěšky asi ještě km daleko. Proto se předpokládá, že mezi odbavovací halou a trolejbusovou zastávkou bude jezdit kyvadlová doprava, nicméně jen o něco málo delší vzdálenost k odbavovací hale je i od železniční stanice Rimini Miramare, takže je otázkou, zda není lepší provozovat kyvadlovou dopravu rovnou odtamtud, aby byla k užítku nejen cestujícím trolejbusů, ale i vlaků. Nicméně Italové asi rádi experimentují, ostatně trolejbusy ještě nevyjely a už stihli přejmenovat přes polovinu zastávek. Stejně tak podoba některých zastávek se změnila, některé byly navrženy jako velkorysé stanice se zastřešením tyčícím se nad vozovkou, nicméně nakonec se muselo šetřit, na druhou stranu ale ani upravená podoba neuráží a zajisté umožní lepší údržbu.

Policie zasahuje

Schválené náklady na stavbu byly přes 92 milionů eur, přičemž z 60 % se na nich podílel stát a ze 40 % lokální struktury (region Emilia Romagna, provincie Rimini, města Rimini a Riccione a společnost Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini, která spravuje v dané oblasti dopravu), celkové náklady se ale o něco navýšily.

Když v srpnu roku 2011 začaly přípravné práce spočívající v přeložkách inženýrských sítí, které trasu budoucího BRT koridoru křížily, začala kritika sílit. Dne 14. července 2012 získala zakázku římská společnost ItalianaCostruzioni, která se ale do prací pustila hlemýždím tempem. Když se však roku 2014 začalo ve větším stavět v urbanizovaných oblastech, začaly protesty. Lidem se nelíbily ani vysoké náklady, ani vyvlastňování. Protesty byly tak silné (vyústily i v poškozování veřejného majetku), že na místo dorazila policie, která musela sjednat veřejný pořádek.

Stavba koridoru BRT nebyla úplně jednoduchá, protože pod železniční tratí existuje mnoho podjezdů a propustků, takže pro koridor bylo třeba vybudovat všechny tyto stavby zvlášť. Roku 2017 byl koridor dokončen, letos pokračovaly práce zejména na zastávkách a v září 2018 byla stavba celá hotová, jenže se stále nejezdí, protože v Itálii ještě nejsou k dispozici trolejbusy.

Loni byla objednána u společnosti Van Hool vozidla Exqui.city 18T, vybavená výzbrojí od Vossloh Kiepe. Vozidla o délce ca 18 m, jejichž cena činí 10,454 mil. eur (cena za jedno vozidlo je skoro 30 mil. Kč), jsou vybavena bateriemi, které umožní dojezd mimo trolej až 15 km (s bateriemi se však počítá pro nouzové případy, vozy tedy nejsou z výroby koncipovány jako parciální), a objednáno jich bylo 9 s tím, že 8 bude nasazováno do provozu. Ve vozech je místo pro 150 stojících a 37 sedících pasažérů. Dodávky by se měly brzy rozběhnout, přesto se očekává, že se začne jezdit nejprve v roce 2019. Jakmile se tak stane, vozidla by měla koncové body koridoru spojit za 23 minut, přičemž jejich maximální provozní rychlost má být 70 km/h.

Co bude s linkou 11?

Co bude se starou trolejbusovou tratí, po které jezdí spoje jediné tamní trolejbusové linky nesoucí č. 11, není známo. K dispozici je jen 6 vozidel Van Hool AG 300T vyrobených roku 2009, takže na lince je nejkratší interval jen 15 minut, zato trolejbusy jezdí denně i 20 hodin. V posledních dvou dekádách bylo ovšem tradicí, že některé dny i týdny trolejbusy vůbec nejezdily, přičemž důvod se nikdo neobtěžoval cestujícím sdělit, jako častý důvod ale figuruje nedostatek elektřiny v letní sezóně. Před nedávnem ale nejezdily trolejbusy mezi Riccione a Rimini po dlouhé měsíce vůbec a kvůli stavbě na katastru Rimini chyběl dlouhou dobu i kus trolejí. Letos v létě ale trolejbusy opět vyjely, stejně jako v minulosti jsou ale spoje linky č. 11 obsluhovány i s pomocí autobusů. Poslední zprávy hovoří o tom, že by se měla linka č. 11 zrušit, aby nedocházelo k paralelnímu provozu trolejbusů...

Video z nového úseku Rimini - Miramare airport [zde](#).

Text: Vít Hinčica

Poděkování za spolupráci: Vladyslav Savytskyy

Url: [Trolejbusový BRT koridor Rimini - Riccione před otevřením](#)