



## Masivní invaze trolejbusů do Janova?

22.02 2019 17:43, Redakce, Nezařazené

Italský Janov, který má momentálně téměř 600 tisíc obyvatel, se mohl v minulosti pochlubit poměrně slušnou trolejbusovou sítí, která obsluhovala téměř všechny hlavní obytné oblasti města. Provoz ovšem trval jen 35 let, a to mezi léty 1938 a 1973. Trolejbusy byly zavedeny v době, kdy byly na Itálii kvůli válce v Etiopii uvaleny ekonomické sankce, jež jí ztěžovaly přístup k pohonným hmotám. Na svém vrcholu se janovská trolejbusová síť nacházela okolo roku 1955, kdy se na 27 km trati pohybovalo devět trolejbusových linek. Avšak už v první polovině 60. let, ve kterých byl v Janově vybudován například nevzhledný nadzemní 6km úsek dálnice SS1 lemující historické domy a mořské pobřeží, nebo také třeba loni zřícený most Morandi, začala rostoucí automobilová doprava trolejbusy postupně tlačit z ulic města ven, až se jí to podařilo úplně. Již roku 1966 skončily ve městě tramvaje, které v něm působily od roku 1878.

Roku 1997 došlo k návratu trolejbusového provozu do Janova, když byla natažena trolej na cca 7km úseku Foce - via di Francia, která zhruba kopíruje pobřeží Ligurského moře, byť přímo kolem něj tažená není. Po pár letech provozu se ale na této trati nejezdilo, a to kvůli opravám v centru města a zjednosměrnování jedné z ulic poblíž nádraží Piazza Principe, načež se muselo v jednom směru překládat trolejové vedení. Dne 13. února 2007 se provoz trolejbusů obnovil a dne 5. května 2008 bylo otevřeno prodloužení dále na západ asi o 2 km do čtvrti Sampierdarena, avšak trolejové stopy byly od sebe opět oddělené, protože nevedly stejnou ulicí. Fakticky je vzdálenost mezi konečnými Foce a Sampierdarena asi 9 km, délka trolejí je ovšem kvůli vedení stop jinými ulicemi zhruba 14 km. K původní lince 30 přibyla po prodloužení z roku 2008 další, a to s číslem 20. Linka 30 ale byla dne 15. října 2012 zrušena a na nějakou dobu nahrazena v kratší trase autobusy, až pak byla zrušena úplně. Dosud teď tedy přežívá už jen linka číslo 20.

V letech 2007 a 2008 byly vyrobeny trolejbusy Van Hool AG300T, které jsou vybaveny dieslovým agregátem. Začaly být nasazovány roku 2008 a město se chlubilo tím, jak velký příspěvek pro ekologii města budou znamenat. Jenže neuběhlo moc času a Janov se v tichosti zbavil 20 trolejbusů typu Breda 4001.12, se kterými byla roku 1997 restartována trolejbusová doprava. Ačkoli mohly 12m vozy nadále sloužit, a to nejméně 10 let, byly nepochopitelně odstaveny, načež zůstala k dispozici jen sedmnáctka vozidel od belgického výrobce. Avšak v souladu s "italskou tradicí", kdy tamní trolejbusová města mívají nejednou trolejbusy spíše na ozdobu garáží a vozoven než na provoz, byly hodnotné 18m stroje do ulic města vypravovány čím dál více nepravidelně, a jediná trolejbusová trať tak byla využívána daleko méně, než by mohla. Byly zaznamenány i případy, kdy trolejbusy jezdily se

sklopenými sběrači, ačkoli k tomu nebyl žádný provozní důvod.

Od listopadu 2018 trolejbusy nejezdí v Janově už vůbec. Jednak má být důvodem plánovaná oprava izolátorů, jednak koroze na trolejovém vedení způsobená mořskou solí, která si vyžaduje výměnu drátů, dále údajné nečekané škody způsobené na vedení i měnících v důsledku deště a větru z konce října 2018. K tomu všemu se ještě údajně počítají i některé uliční práce. Důvodů se zkrátka našlo z oficiálních míst tolik, že původní slib navrátit trolejbusy do provozu na konci února 2019 se zřejmě nenaplní, a je otázkou, kdy trolejbusy zase do ulic vyjedou.

## **Nový projekt**

Přes očividný nezáměr trolejbusy dostatečně využívat však loni Janov téměř v tichosti připravil žádost ve výši 650 milionů eur, kterou letos v lednu odjel prezentovat do Říma. Finance byly požadovány za účelem zavedení moderní kapacitní dopravy, která by měla směřovat po čtyřech hlavních dopravních osách z centra města ven. Ačkoli druh dopravy nebyl předem určen a město si nechávalo otevřené dveře, mělo se za to, že se na daných čtyřech osách ocitnou tramvaje, neboť tak to předpokládal nedávno vypracovaný plán mobility města. Stefano Pesci, generální ředitel společnosti Amt, která má koncesi na provoz MHD na území Janova, ale nedávno [oznámil](#), že by do města měly namísto tramvajů přijít trolejbusy. V neprospěch tramvajů totiž mluvila délka stavebních prací, které by paralyzovaly město do té míry, že by to nebylo akceptovatelné, a také vysoké náklady na infrastrukturu, které by státní injekce nepokryla.

Navrhovaná síť trolejbusů nemá být zcela zatrolejovaná, neboť se předpokládá nasazení parciálních trolejbusů, načež by bylo nutné drátovat zhruba jen 55 % délky jejich nového působiště. Proti trolejbusům se vzápětí vynořila kritika, která poukazovala na to, že nemohou být nikdy tak kapacitní jako tramvaje, město ale uvedlo, že by se za dané peníze podařilo postavit maximálně jednu tramvajovou linku. Dlouhodobě se sice zvažuje tramvaj do oblasti Valbisagno, což je severně ležící údolí, ve kterém žije zhruba 150 tisíc obyvatel (není bez zajímavostí, že v minulosti tramvaje do Valbisogna už jezdily a část trasy byla rovněž obsluhována trolejbusy), nicméně město dává přednost rychlé elektrizaci většiny místní MHD, čemuž by zřízení jediné tramvajové trati nevyhovovalo. Po kritice přesto vedení Janova nevyloučilo, že by se mohla do Valbisagna tramvaj podívat.

Na veřejnost mezitím prosákla informace, že je v plánu nákup 150 parciálních trolejbusů. O vyhovění janovské žádosti sice ještě nebylo rozhodnuto, italské ministerstvo infrastruktury a dopravy ovšem trolejbusy dlouhodobě podporuje (ačkoli některá italská města s přiznanými prostředky na trolejbusy nejednou nakládají podivně), takže se dá čekat kladné stanovisko. Jestli Janov začne skutečně stavět a nakupovat a nezůstane jen u slov, se ale teprve ukáže.

*Text: Vít Hinčica*

Url: [Masivní invaze trolejbusů do Janova?](#)