



Plánovaný velký rozvoj trolejbusové dopravy v La Spezii

13.04 2019 19:48, Redakce, Nezařazené

Italské město La Spezia ležící na pobřeží Ligurského moře má zhruba 100 tisíc obyvatel a platí za dlouholetého provozovatele trolejbusové dopravy. Její role by měla díky plánovaným investicím podstatně vzrůst.

Provozovatelem trolejbusů je městská společnost ATC Esercizio S.p.A. Ta v současnosti vlastní osm krátkých Trollin z let 2013 a 2014 a také 14 starých vozů typu Bredabus 4001.12 z roku 1988, z nichž většina prošla před pár léty rekonstrukcí, ale dnes už je nasazována jen zhruba polovina z nich. V provozu jsou momentálně dvě trolejbusové linky (viz plánek níže nebo [zde](#) z roku 2016), jedna plně elektrifikovaná, a to č. 1 Pegazzano - Bragarina, a jedna částečně elektrifikovaná, a to č. 3 Chiappa - Felettino. Osm Trollin je vybaveno pomocným dieselaagregátem, právě díky čemuž bylo možné zavést provoz i mimo zatrolejované úseky. Není to přitom tak dávno, kdy se zdálo, že se trolejbusy budou v La Spezii spíše omezovat než rozšiřovat, zhruba od roku 2007 se totiž postupně trolejbusům zvyšovaly intervaly a působíště zkracovalo. Ostatně mezi léty 2012 a 2014 nejezdily vůbec. Nicméně nebylo to poprvé, kdy byl provoz přerušen, poprvé se nejezdilo dlouho ve druhé polovině 80. let.

Krátce k historii

Trolejbusy, ještě v primitivní podobě, se přitom v La Spezii objevily již v roce 1906, kdy byla zřízena meziměstská linka do 6 km vzdálené, rovněž pobřežní, obce Fezzano (mapa [zde](#)), která nikdy nebyla velká a dnes eviduje sotva tisícovku obyvatel. Trolejbusový provoz do Fezzana ovšem netrval dlouho, a sice od 10. února 1906 do listopadu 1909, kdy se namísto čtyř dvounápravových trolejbusů objevily ve směru do Fezzana elektrické tramvaje, které se po La Spezii poprvé projely už v roce 1902.

Nicméně tramvaje nakonec z města a jeho okolí musely pryč, když se v roce 1951 z jejich konce těšily právě trolejbusy. Už ve 20. letech 20. století byly registrovány první problémy s financováním tramvajového provozu a síť tramvají se po různých odkladech podařilo naposledy rozšířit v roce 1927. Před druhou světovou válkou se sice objevil plán na kompletní revitalizaci tramvajového provozu, nicméně po utichnutí bojů se zdály být tramvaje pro město příliš velkou zátěží, zejména když se silniční doprava začala těšit čím dál větší oblibě.

Trolejbusy začaly znovu v La Spezii působit 28. ledna 1951. Mezi léty 1951 až 1963 se v La Spezii objevilo celkem 40 trolejbusů, a to typů Fiat 668 (17 ks), Alfa Romeo 900 (11 ks), Alfa Romeo 910 (2 ks) a Alfa Romeo 1000 (10 ks). Za svého života byl překarosován přinejmenším vůz ev. č. 203. Vytvořeny byly postupně celkem tři linky, které nesly čísla 1 až 3 a obsluhovaly celkem 24,4 km dlouhou síť. Trolejbusové linky č. 1 a 3 měly shodné konečné Pegazzano a Chiappa, které obě ležely v západním sektoru města. Linky byly jednosměrné, přičemž linka č. 1 byla vedena z Chiappy do Pegazzana a linka č. 3 z Pegazzany do Chiappy. Obě linky směřovaly do východně ležícího centra, kde vytvářely okruh přes čtvrti Migliarina a Canaletto. Linka č. 2 naproti tomu spojovala konečné Cadimare – Muggiano, tj. objížděla celý místní záliv, přičemž centrum protínala. Cadimare je okrajovou čtvrtí La Spezie, která je přímo propojená s Fezzanem, aneb trolejbusy se po zhruba půl století navrátily tam, kde původně jezdily. Nicméně roku 1978 byla linka č. 2 zrušena.

Ještě v roce 1977 byly pořízeny z Janova čtyři ojetiny typu Fiat 668 Mauri, avšak po zrušení linky č. 2 dalšího roku došlo k likvidaci všech vozů typu Alfa Romeo 910, Alfa Romeo 910 a podobný osud potkal i vozy Alfa Romeo 1000 a většinu vozů Fiat 668. Do roku 1985, kdy došlo k zastavení trolejbusové dopravy po zahájení rekonstrukce ulice Chiodo, pak jezdily v ulicích jen vozy ev. č. 203, 209, 214 a 241 až 244. Trolejbusy se mohly vrátit na scénu až 26. listopadu 1988, kdy už ve městě byly nové vozy od Bredabusu (v roce 1989 vznikla akvizicí jiné firmy známá společnost BredaMenarinibus), které zaujaly nejen nouzovým pohonem, ale i klimatizací. První Bredabus byl odzkoušen roku 1987. Po nějakou dobu se ještě vyskytovaly v provozu i přeživší Fiaty, ale v 90. letech se už s nimi cestující museli rozloučit. Linky č. 1 a 3, které se chovaly jako (polo)okružní, přestaly být mezi sebou provázané roku 1998, kdy byl otevřen nový úsek Canaletto – Bragarina. Linka č. 1 začala jezdit v dodnes platné trase Bragarina – Canaletto – Via Chiodo – Pegazzano a linka č. 3 v trase Canaletto – Migliarina – Via Chiodo – Chiappa. Po zavedení parciálních trolejbusů na lince č. 3 došlo k přesměrování trolejbusů na konečnou Felettino, čímž byl přerušen provoz na severozápadně ležícím úseku Migliarina – Canaletto. Zachovaná síť měří momentálně 22 km.

Návrat zašlé slávy?

Loni v červenci La Spezia oznámila, že roli trolejbusové dopravy pozvedne a dopravu v centru města plně elektrifikuje právě s pomocí trolejbusů. Radnice města považuje stávající situaci ve středu města za kritickou a namísto všudepřítomných aut chce dát přednost pěším, cyklistům a hlavně čisté a moderní veřejné dopravě. Italské Ministerstvo infrastruktury a dopravy (*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*) bylo La Spezií na přelomu let 2018 a 2019 zažádáno o podporu při obnově a rozšíření trolejbusového vozového parku a také infrastruktury. Nejedná se přitom o skromnou akci.

Pokud jde o nové vozy, ke stávajícím 12m Solarisům Trollino by se mělo přidat dalších 19 nových vozidel, která budou všechna řešena jako parciální a pět z nich bude poprvé v historii města kloubových. Stávající Trollina mají obdržet baterie, kterými by se tak nahradil dieselaagregát. Tím by měl dopravce ve flotile celkem 27 bateriových trolejbusů a mohl se zbavit starých Bredabusů.

“Trolejbus se stane naším metrem,” prohlásil v lednu 2019 Kristopher Casati, místní radní pro mobilitu. Trolejbusové spoje mají jezdit mezi hlavním nádražím a nemocnicí v centru každé čtyři minuty. V plánu je nasazovat denně 22 z 27 vozů, přičemž jeden kloubový vůz a čtyři krátké budou sloužit coby záloha. K 19 novým trolejbusům by měly přibýt ještě nový montážní vůz trolejového vedení, nový pojízdná vysokozdvíhací plošina a nové odtahové vozidlo. Za těchto celkem 22 vozů by mělo být utraceno 23.491.100 eur, včetně DPH (přes 600 mil. Kč), což indikuje poměrně vysoké částky za jednotlivá vozidla.

Co se infrastruktury týče, zde se očekává úprava zastávek pro provoz 18m vozidel, což by mělo stát 970 tisíc eur (včetně daní). Dále má dojít k výstavbě několika trolejbusových tratí a manipulačních úseků o celkové délce 7,1 km. Dvě stávající měnírny mají být modernizovány a doplněny o novou. Počítá se s přechodem z 600 V na 750 V. Stávající vozovna má být přizpůsobena 18m vozům a doplněna o dvě stopy, na kterých se budou moci vozy nabíjet. Tyto všechny investice by měly spolknout 10 milionů euro včetně daní, což je překvapivě slušná částka. Kromě toho ještě má být zaváděna preference na křižovatkách, která si vyžádá podle odhadu 1.163.880 eur (včetně daní). Ve výsledku by se mohl provoz trolejbusů rozprostřít na až 7 linek.

Je nutné uvést, že to není poprvé, kdy La Spezia hlásala, že by trolejbusům ráda dala větší prostor, v roce 2014 s příchodem Solarisů byla za trolejbusovou linku prohlášena i linka č. 37 Stazione Centrale - Pianazze, jenže zatrolejovaný úsek této linky je příliš krátký a jeden nový se nepodařilo dobudovat, a tak se na lince č. 37 dle dostupných zdrojů trolejbusy zřejmě nikdy v běžném provozu neobjevily a dnes jsou na ní v provozu zejména hybridní autobusy. Nové plány jsou ale oproti těm z roku 2014 daleko komplexnější a dne 9. dubna 2019 La Spezia potvrdila, že na nich nic měnit nehodlá. Nezbývá tedy, než si na rozhodnutí ministerstva a následné případné kroky La Spezie počkat.

Text: Vít Hinčica

Titulní snímek: Elia Berti

Url: [Plánovaný velký rozvoj trolejbusové dopravy v La Spezii](#)