



Bologna zahájila zkušební jízdy na nové trolejbusové infrastrukturu

18.04 2019 17:09, Redakce, Nezařazené

Dne 10. dubna 2019 provozovatel boloňských trolejbusů, veřejná společnost Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna (TPER), spustil první zkoušky trolejbusů s optickým naváděním na nové infrastrukturu budované od roku 2007 směrem z centra Bologny do jihovýchodně ležícího města San Lazzaro di Savena. Jedná se již o druhý pokus zavést provoz s optickým naváděním do hlavního města italského regionu Emilia-Romagna.

Počátky projektu na zavedení systému TPGV neboli tzv. "veřejné dopravy s vázaným naváděním" (*trasporto pubblico a guida vincolata*) spadají do druhé poloviny 90. let 20. století. Tehdy se objevil záměr vybudovat pro Bolognu moderní tramvajový systém, proti čemuž se postavil ministerský orgán mající za úkol dohlížet na kulturní dědictví, který argumentoval tím, že by mohlo dojít v důsledku vibrací a nutnosti provádět kvůli pokládce kolejí i metr hluboké výkopy k nevratnému poškození citlivých památek města, které se měly podél tras budoucích tramvajových tratí nacházet. Je nutné ovšem říci, že v některých trasách už tramvaje v minulosti jezdily, než byly v 50. a 60. letech 20. století zlikvidovány (poslední tramvaj vyjela roku 1963). Namísto tramvají bylo každopádně navrženo jiné řešení: trolejbus s optickým naváděním, který také spadá do kategorie TPGV.

V roce 2000 se začalo o tramvaji hlasovat, nicméně v městském zastupitelstvu se nemohli shodnout na tom, zda tramvaj ano, a jestli tramvaj, tak kudy ji vést. Některým se tramvaj ani nelíbila a navrhovali místo ní metro. Z vítězství se ale nakonec radoval trolejbus, který znesvářené strany do jisté míry usmířil natolik, že se mohl vůbec nějaký kapacitní systém prosadit. V roce 2002 byl projekt s trolejbusy odklepnut a v únoru 2004 si zakázku na jeho realizaci odnesly podniky Irisbus a Consorzio cooperative costruzioni (zkr. CCC, CCC sestávalo z několika stavebních firem), které společně vytvořily dočasné sdružení společností (*associazione temporanea di imprese*; zkr. Ati). Tendr byl sice vypsán, ale měl jen jednoho účastníka, což se nesetkalo u některých představitelů boloňské provincie s velkým pochopením. Nový systém byl velkoryse pojat, jelikož měl několika tratěmi pokrýt nejen jihovýchodní část Bologny, ale i nedaleko ležící město San Lazzaro di Savena (dále jen "San Lazzaro") mající dnes zhruba 32 tisíc obyvatel. Jednalo se vsukutku o nevídaný plán na renesanci a nadto i rozvoj trolejbusové dopravy ve městě, která už od poloviny 70. let zažívala úpadek, až byla roku 1982 zrušena. Naštěstí se Italům nikdy moc nechtělo rušené troleje ve svých městech demontovat, a tak mohla být trolejbusová doprava od 90. let v rámci nové ekologické vlny postupně obnovována, byť se tato obnova neskutečně vlekla a pořízené trolejbusy (v letech 1996 a 1998 se jednalo o 35 ks typu BusOtto 18 UL/MAN/ADTranz) v některých letech častěji stály ve

vozovně, než aby se ukazovaly na trati.

Nové vedení, které se na radnici objevilo roku 2004, nemělo z “hurá akce” již tak velkou velkou radost, nicméně největším podporovatelem projektu byl italský stát, který hradil okolo 60 % nákladů, a ten projekt tlačil vpřed. V plánu bylo zřídit 18,93 km tratí, na kterých by mohly být trolejbusy s optickým naváděním nasazeny, přičemž drtivá většina z nich se musela budovat jako zcela nové. Nemělo se ovšem jednat o síť vyhrazených koridorů BRT, ale pouze o kombinaci menšiny stavebně oddělených úseků s většinou stavebně nijak nesegregovaných úseků. Stavět se začalo nejprve ve městě San Lazzaro, a to od 16. září 2007. Spolu se 49 trolejbusy, jejichž hodnota byla odhadována na 62,6 mil. eur, měl celý projekt stát 182 160 492,69 eur (bez DPH), což bylo při tehdejšímu kurzu zhruba 4,5 mld. Kč. Rovných 109 296 295,20 eur (bez DPH) mělo hradit ministerstvo infrastruktury a dopravy (*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*), 48 milionů eur ATC, 18,3 milionů eur město Bologna, 4,5 milionů eur region Emilia-Romagna a město San Lazzaro 2,1 milionů eur. ATC je zkratkou pro Azienda Trasporti Consorziali, což byl organizátor dopravy v Bologni a okolí. V ATC byly zastoupeny město Bologna a provincie Bologna a jeho činnost probíhala od roku 1975 do roku 2012, kdy se po fúzi s dalšími subjekty z regionu stal součástí výše zmíněného TPER.

Objednána byla článková vozidla, jejichž jednotková hodnota činila v přepočtu zhruba 31 mil. Kč (bez DPH). S ohledem na tehdejší ceny kloubových trolejbusů se jednalo o přinejmenším dvojnásobnou částku, která šla sotva ospravedlnit tím, že byla do vozidel namontována čelní kamera s příslušnou technologií pro čtení bílých pruhů namalovaných vodorovně na vozovkách. Ostatně o pár let později předmětné ministerstvo uvedlo, že by se hodnota této zvláštní výbavy mohla snížit až o 30 %... Nicméně na nějaké to euro se tehdy nehledělo – první vozy byly sice dodány s velkým zpožděním až roku 2008, ale práce běžely po nastartování v roce 2007 téměř podle plánu a rozvíjely se postupně dále ve směru od San Lazzara do Bologne. Avšak zkoušky s vozidly nedopadly dobře, neboť se ukázalo, že naváděcí systém je nespolehlivý a jeho nasazení v ostrém provozu, kde by se potkávaly trolejbusy běžně s okolními silničními vozidly, by ohrozilo bezpečnost cestujících. Ministerstvo infrastruktury a dopravy odmítlo vydat trolejbusům schválení k neomezenému provozu. Vozidla sice bylo možné provozovat, avšak jen s plnou účastí řidiče. Tím se ovšem hatila původní myšlenka projektu, a sice ta, že se bude jednat o projekt inovativní. Roku 2011 tedy tímto akce zamrzá a Bologna ztrácí o vozidla Civis zájem. Spolu s tím se probudily i kontrolní orgány a začalo vyšetřování. Ukázalo se, že projekt byl předražený, při výběru zhotovitele měla panovat korupce, načež začala padat různá obvinění a rozběhly se i soudy. Ty dokonce pár jedinců stihly i odsoudit a některé zase osvobodit, přičemž v rozsudcích obvykle padaly tučné pokuty ve výši statisíců eur. Irisbusu a CCC byl na počátku března 2012 preventivně zabaven majetek v celkové výši 76,3 mil. eur. CCC byl ještě na konci března 2012 rozmrazen, ale nestalo se tak u Irisbusu, kterému byla část majetku navracena až v říjnu 2012.

Nové trolejbusové tratě rozvíjené jihovýchodně od centra Bologni mezitím stály bez užitku, zatímco v provozu byly nadále jen čtyři trolejbusové linky, dvě okružní okolo centra (32 a 33, jedna jezdí po směru hodinových ručiček a druhá proti směru) a dvě tranzitní (13 a 14). V roce 2010 sice přišlo do města deset 18m Trollin, které však sotva stačily na pokrytí postupně prodlužovaných linek č. 13 a 14 (starší mapu v ruštině s boloňskou trolejbusovou sítí možno spatřit [zde](#), provozované jsou pouze tmavě vyznačené úseky a zelený úsek jižně od Bologne, ostatní zeleně vyznačené úseky ukazují možná rozšíření, světle modré pak neprovozní úseky; zeleně vyznačený úsek jihovýchodně od Bologne je již zatrolejovaný).

Město se ovšem myšlenky na opticky naváděná vozidla nechtělo vzdát, a tak TPER po dohodě s Irisbusem ještě v listopadu 2012 souhlasí s pořízením 49 nových vozidel, které měly nahradit Civisy bez dodatečných nákladů pro objednatele. Jak to bylo se zbytkem majetku zabaveného Irisbusu, se

už italské zdroje nezmiňují, nicméně bylo řečeno, že touto dohodou měly být všechny soudní tahanice mezi Irisbusem a TPER ukončeny. Značka Irisbus každopádně dalšího roku v důsledku majetkových změn jako taková mizí ze scény.

Výrobou vozů typu Crealis Neo se už zabírala společnost Iveco Bus, tedy téměř přímý nástupce Irisbusu, přičemž elektrickou výzbroj dodala česká Škodovka. [Inaugurační jízda](#) s novým vozidlem se v Bologni odehrála dne 2. 2. 2016. Nová vozidla s pomocným dieselaagregátem splňujícím emisní normu Euro 6 (Civisy splňují normu Euro 3) byla všechna dodána do roku 2016, nicméně poprvé byla nasazena na nové tratě budované pro Civisy teprve v dubnu tohoto roku, zatímco předtím měla jezdit pouze na konvenční síti. Před nasazením vozů na první zkoušky totiž bylo nutné provést změny na vozovce a v zastávkách, stejně jako zkontrolovat a případně i poupravit trolejové vedení, a získat od ministerstva zelenou. Crealisy byly v dubnu 2016 v Bologni pojmenovány jako "Emilio", což je jméno, které vymysleli žáci páté třídy boloňské základní školy Casaralata a vyhráli s ním v místně vyhlášené soutěži. Od původních Civisů se nové vozy liší nejen tím, že jsou mladšího data, ale také tím, že mají levostranné optické navádění funkční pouze při příjezdu k zastávkám, zatímco Civisy měly navádění zastředované s tím, že mělo fungovat v celé délce jim předurčených tras.

Ohledně technologie optického navádění panuje dlouhodobá debata ve věci její skutečné užitečnosti. Kritické hlasy namítají, že řidiči obvykle umí na zastávkách zastavit tak, že je vozidlo téměř u nástupní hrany a že celá technologie nepřináší do provozu žádnou revoluci. Například ve španělském Castellónu někteří politici argumentovali tím, že optické navádění celý projekt zbytečně prodražilo a jen spolkló finance pro jiné infrastrukturní projekty ve městě, potažmo vyčerpalo zdroje pro další rozvoj trolejbusů do dalších směrů. Jestli bude navádění v případě Crealisů Neo něčím užitečné, se však teprve ukáže až poté, co se začne používat v ostrém provozu. Zatím se na nové infrastrukturu ještě navádění netestuje, neboť ministerstvo infrastruktur a dopravy na tuto fázi zkoušek ještě povolení nevydalo. Co je každopádně zajímavé, je to, že se dnes opět v Bologni plánuje tramvaj.

Co se 49 Civisů týče, ty od počátku spočívaly odstavené na periferii Bologne v areálu zvaném Centro Agro Alimentare di Bologna. Až do roku 2011 se výrobce snažil některé z nich nasazovat ve městě, nicméně většina trolejbusů nikdy do boloňských ulic nevyjela. Momentálně by mělo být k dispozici 47 vozidel, většina v nepoškozeném stavu, dvě jsou zřejmě již zničená. Trolejbusy jsou nadále nabízeny k prodeji.

Text: Vít Hinčica

Url: [Bologna zahájila zkušební jízdy na nové trolejbusové infrastrukturu](#)