Řím se chystá na otevření trolejbusového BRT koridoru

22.04 2019 13:48, Redakce, Nezařazené

Hlavní město Itálie se připravuje na otevření trolejbusového BRT koridoru Eur Laurentina – Tor Pagnotta. Dne 22. dubna 2019 primátorka města Virginia Raggi oznámila, že společnost ATAC S.p.A., která je koncesovaným veřejným dopravcem zajišťujícím většinu MHD na území italské metropole, již vyškolila 35 nových řidičů trolejbusů.

Jak jsme na podzim 2018 informovali, stavba zhruba 6km trati, která spojuje konečnou linky B místního metra Laurentina s jižním okrajem Říma, byla ještě loni nedokončená, ačkoli se trať rozestavěla ještě v minulé dekádě. Nicméně stávající vedení města se rozhodlo splnit svůj slib daný loni a začalo promptně trať dobudovávat, přičemž je nutno říci, že se za pár měsíců podařilo udělat opravdu velký kus práce. Otevření se však už nestihlo ani loni, jak zněl optimistický předpoklad, ani v prvním čtvrtletí roku 2019, jak zněl předpoklad realističtější. Otevírat by se ale přesto už brzy mělo, ačkoli radnice ještě nedala jasný termín, protože se stále čeká na drobné dodělávky a kolaudaci. Zkoušky na nové trati začaly každopádně v polovině března 2019.

Nakonec se nepodařilo pro trolejbusy postavit oddělenou infrastrukturu na prvních zhruba 800 m trati, protože radnice ustoupila obyvatelům římského obvodu Municipio IX, z nichž se někteří obávali kácení stromů na středovém ostrůvku dotčené komunikace, druzí pro změnu zúžení chodníků, zatímco další nechtěli méně prostoru pro IAD. Ještě na podzim 2018 se přitom uvádělo, že by se trolejbusy měly dočkat stavebně vyhrazeného koridoru i na tomto úseku, což v původním schváleném projektu nebylo. Jelikož je BRT koridor řešen jako středový, budou trolejbusy muset ve směru Eur Laurentina přejíždět přes levý pruh sousední silnice, aby se dostali k pruhu pravému, který byl jen částečně opatřen žlutou dělicí čárou. Stejně tak budou v opačném směru muset trolejbusy na koridor najíždět tak, že přejedou levý pruh. Tím se dá očekávat vyšší riziko kolize s okolní silniční dopravou v místech daných křížení, zejména když je předmětný úsek s ohledem na vyšší intenzitu dopravy u koncové stanice metra zřejmě vůbec nejkritičtější z celé nové trasy trolejbusů. Následně se dá očekávat zpomalení provozu MHD i IAD v oblasti konečné metra.

Pokud jde o troleje, ty budou, aspoň prozatím, chybět přímo na obratištích Eur Laurentina (průjezd celým autobusovým terminálem; je snaha vést tudy stopu také, proti čemuž ale panuje z některých míst odpor) a Tor Pagnotta (v tomto případě jen na kruhovém objezdu). Video z nové trati možno vidět zde (není zobrazen jen počátek trati a malá část v její středové části). Zřízená trolejbusová linka obsluhující celou metrobusovou trasu by měla nést číslo 74. Nasazeny na ní mají být především

18m trolejbusy Solaris Trollino s dieselagregátem, který je ovšem velkým “žroutem” paliva. Je však možné, že se, po vzoru jiných italských měst, začne uvažovat o náhradě tohoto agregátu bateriemi. Ve špičkách má na lince č. 74 jezdit okolo 15 trolejbusů. Dále se uvažuje o zřízení dvou trolejbusových linek č. 72 a 73, které by koridor využívaly jen z menší části a směřovaly dále na jih. Nasazovány by měly být na tyto dvě linky trolejbusy BredaMenarinibus Avancity Plus HTB, které jsou rovněž vybaveny dieselagregátem, avšak zřízení těchto linek s využitím dieselového pohonu na delších úsecích by bylo spíše provozním harakiri. Jistě není bez povšimnutí, že ATAC registruje dluh ve výši zhruba 1,5 mld. eur. Spíše je tedy pravděpodobné, že se počká, až se podaří trolej protáhnout dále na jih, aby byly linky 72 a 73 pod trolejí z větší části. To však nebude otázka několika měsíců.

Text: Vít Hinčica

Url: Řím se chystá na otevření trolejbusového BRT koridoru