



## Do Modeny doputoval první parciální trolejbus

13.02 2020 22:58, Redakce, Nezařazené

Italská Modena včera přivítala bateriový trolejbus Solaris Trollino. Jedná se o první z osmi trolejbusů, které si město objednalo roku 2018.

Nové vozy jsou dodávány za částku zhruba 650 tisíc eur/ks (dle dnešního kurzu 16,175 mil. Kč), přičemž 300 tisíc euro na každé vozidlo poskytuje region Emilia-Romagna přes regionální operační program, jenž je spolufinancovaný z Evropského fondu regionálního rozvoje. O [zakázce](#) jsme informovali již v roce 2018, a tak jen dodejme, že nové vozy jsou vybaveny výzbrojí Kiepe Electric s motorem o výkonu 180 kW a třemi sadami baterií, když celkový instalovaný výkon činí 45 kWh.

Nové vozy získají v Modeně ev. č. 35 až 42 a nahradí vozy Socimi 8833, které ještě dopravce ve svém parku i po více než třiceti letech provozu drží. Z deseti ještě evidovaných vozů tohoto typu jich už ale do provozu zasahuje obvykle jen menšina.

Momentálně jsou v Modeně v provozu 3 trolejbusové linky. V dávné minulosti byla síť, otevřená roku 1950, nejprve progresivně rozšiřována, v 60. letech se dostala na svůj vrchol, avšak pak z ní začaly trolejbusy mizet. Kritická situace byla v letech 1973 a 1974, kdy se provoz omezil jen na malý okruh centrem, ze kterého vybíhala dvě ramena. Z důvodu různých stavebních prací a přeložek trolejí byl pak trolejbusový provoz v ještě omezenějším režimu k vidění až do konce září 1975. K 1. října 1975 se sice trolejbusová síť o něco rozšířila, avšak ke "zlatým" 60. létům se nastalý stav nepřiblížil.

Od zhruba poloviny 80. let se podařilo zajistit nové trolejbusy (dodáván byl právě výše vzpomínaný typ) a roku 1993 přišlo na pořad i první rozšíření sítě po dlouhých 18 letech. Drátovalo se ještě několikrát v 90. letech a na počátku tohoto století. Dnes má síť modenských trolejbusů délku 21 km a 20 provozuschopných vozů. Po vyřazení vozů Socimi a zařazení nových Trollin se počet provozuschopných trolejbusů navýší o přibližně 5 kusů, avšak inventárně spadne počet trolejbusů z 27 na 25. Příchodem Solarisů navíc obnova parku trolejbusů není zcela vyřešena, protože dopravce ještě eviduje 10 kloubových vozů z roku 1999 typu Autodromo BusOtto 18 UL/MAN/ADTranz, které už pomalu přesluhují. Posledních 7 provozuschopných vozů je pak typu Neoplan N6316 a jsou staré v průměru zhruba 11 let.

**Situace jinde**

Pokud jde o další trolejbusové aktuality v Itálii, vynořilo se jich za poslední dobu hned několik. **Verona** pokračuje ve šnečí výstavbě svého nového [trolejbusového systému](#), přičemž se nadále objevují kritické hlasy, které místní média ventilují překvapivě často. Radnice nicméně projekt trpělivě obhajuje a hodlá jej dokončit, i kdyby mělo zpoždění v realizaci, které je už nyní registrováno (částečně kvůli odpůrcům), dále narůst. Paradoxní je, že projekt byl rozfázován do několika let tak, aby působil co nejmenší komplikace v silniční dopravě, a právě tyto vleklé dílčí uzavírky, které město nijak zvláště neparalyzují, generují další nespokojené komentáře, jejichž autoři příliš nerozumí tomu, co tak dlouho trvá na realizaci projektu, který počítá jen s částečným (cca 60%) zatrolejováním navrhované sítě.

Tak jako je vytrvalá Verona, tak je vytrvalý i **Janov**. Ten sice od italského ministerstva dopravy na konci loňského roku finanční podporu na [masivní rozvoj](#) trolejbusové dopravy nedostal, neboť procesně značně nevyhověl pravidlům, kterými je žádost o tučný státní příspěvek (547 milionů eur) podmíněna, zato ale od něj dostal šanci svou chybu do několika měsíců napravit. Odpůrci se sice opět ozvali i zde, nicméně Janov vidí v kapacitní trolejbusové dopravě smysl a hodlá svá pochybení do jara tohoto roku napravit. Už poslední prosincový den loňského roku zadal janovský odbor mobility a dopravy specializované firmě za 12 tisíc eur studii, která má preventivně zjistit, zda se v trase budoucích čtyř trolejbusových koridorů o celkové délce 41 km nemohou nacházet objekty archeologického zájmu.

**Rimini** zahájilo 23. listopadu 2019 provoz na [trolejbusovém koridoru](#) s autobusy na plyn a hybridy, avšak na nové trolejbusy ještě stále čeká, byť se s výstavbou prodloužení trolejbusového koridoru ve směru na sever města nadále počítá. Zato [projekt trolejbusů](#) v **Savoně** a jejím okolí začíná drhnout, protože nedaleká Albisola Superiore, do které mají trolejbusy také jezdit, sice nejprve s trolejbusy neměla problém, avšak před pár dny se její starosta ozval s tím, že se nelze finančně podílet na projektu, o kterém nemá zatím žádná čísla. Sám starosta sice uvádí, že proti elektrické dopravě nic nemá, ale bez uceleného plánu mobility celé oblasti, který by měl nejprve určit, jak lidi přitáhnout více z aut do MHD, hrozí, že může trolejbusový provoz na dennodenně přeplněné silnici mezi Savonou a Albisolou skončit neslavně. Momentálně je plán mobility nutný pro žádost o státní podporu se zpožděním připravován, avšak v předmětném starostovi nevzbuzuje takováto rychlá iniciativa velkou důvěru. Nicméně Savona zatím projekt nezavrhla, a tak ještě uvidíme, jak celý projekt skončí.

*Text: Vít Hinčica*

Url: [Do Modeny doputoval první parciální trolejbus](#)