



Ostravské trolejbusy oslavily 65. výročí. Dožijí se 100 let?

10.09 2017 16:33, Redakce, Nezařazené

V sobotu 9. 9. 2017 byla Dopravním podnikem Ostrava (DPO) v areálu vozovny trolejbusů uspořádána oslava 65 let provozu trolejbusů v Ostravě. Nejvyšší představitel DPO, Daniel Morys, se ovšem tento týden pro sdělovací prostředky opakovaně vyjádřil v tom smyslu, že by budoucnost měla ve městě patřit namísto trolejbusů elektrobusům.

Proč?

Nejprve uvedme některá tvrzení ředitele Moryse, která se v médiích objevila:

„Budoucnost trolejbusů je asi taková, že je postupně začnou nahrazovat elektrobusy s moderním bateriovým systémem, a podle mého názoru řekněme v horizontu 15 až 20 let tyto moderní technologie vytlačí trolejbusy úplně.“ ([ČT24](#))

„Vývoj nových technologií i trhu naznačuje, že v dlouhodobém hledisku, řekněme přibližně do 15 až 20 let, budou trolejbusy nahrazeny výkonnými elektrobusy. Nové parciální trolejbusy jsou předzvěstí této změny. Jsou naprosto ekologické a můžeme je využívat také na delších trasách mimo trolejové vedení, což nám dává možnost pružně kombinovat nové trasy a linky a obsluhovat tak více míst i cestujících.“ ([Novinky.cz](#))

„Letos slaví trolejbusová doprava v Ostravě 65 let. Jsem si jistý, že stovku už neoslaví. Tím neříkám, že odsouváme trolejbusy na vedlejší kolej. Naopak, zatím je to stále ekologická doprava, kterou chceme zkvalitňovat.“ ([iDNES.cz](#))

Samozřejmě, každý má právo se svobodně vyjádřit, nicméně slova vyřčená člověkem, jenž je jedním z těch, kteří mohou do osudu ostravských trolejbusů přímo mluvit, nemohou být brána jen jako čistě osobní pohled. Je nasnadě se ptát, proč budoucnost trolejbusů v Ostravě vůbec zpochybňovat, a proč zvažovat jejich náhradu elektrobusy, neboli jaké věcné argumenty proti trolejbusům má DPO (příp. město) na stole. Ekologická doprava, minimálně z hlediska lokálních emisí, to byla vždy a také bude, žádné „zatím“ v tomto kontextu nemá opodstatnění. Již předválečné archivní dokumenty dokazují, že se trolejbusová doprava vyplatí i ekonomicky, pokud je na určité trase taková poptávka, která umožní určitý minimální provoz trolejbusových vozidel. Jenom připomeňme, že cena ropy byla kdysi na zlomku dnešní hodnoty, tudíž právě tehdy si musely trolejbusy své místo v městských provozech obhájit. Pokud by nebyly ekonomicky výhodné, nikdy by v konkurenci s automobilovou dopravou do dnešních dnů nikde na světě jako běžný prostředek MHD nepřežily, nebo by nebyly dále rozvíjeny. Řada měst dodnes trolejbusy udržuje právě proto, že se jim provozně vyplatí, třebaže

některá z nich už nemusí mít na obnovu svých sítí dostatečné prostředky. A ačkoli trolejbusy nemají lobbistickou podporu jako některé jiné dopravní prostředky (zejména plynové autobusy či v posledních letech elektrobusey), je možné sledovat, že se trolejbusy nadále rozvíjejí, a vznikají či se plánují i nové sítě. Také na mapě České republiky brzy přibude nový trolejbusový provoz, a to v Praze, byť zde jen v podobě parciálních trolejbusů, o kterých se záměrně hovoří jako o dynamicky nabíjených elektrobusech, což je (jak jsme si prozradili nedávno v našem [článku](#) zde na webu) jen krycí název pro trolejbus s baterií.

Další věcí je pořizovací cena trolejbusů, která se zdá být vysoká a může být vnímána jako problém pro další rozvoj trolejbusové dopravy. Pravdou je, že cena trolejbusu byla v průběhu let na území ČR postupně navyšována, nicméně technologie klasického trolejbusu je už léta letoucí stejná a neměnná, bez ohledu na různá prohlášení výrobců napříč celým světem o tom, jakou další inovaci nám na trh naservírovali. Neboli důvod k podstatnému navýšení ceny trolejbusu jen tak jednoduše nenajdeme. Ostatně připomeňme si letošní zakázku pro [Kyjev](#): dvacet více než 18m nízkopodlažních trolejbusů a 60 cca 12m nízkopodlažních trolejbusů vybavených celovozovou klimatizací, kterou v českých trolejbusech ještě nejednou propagujeme jako převratnou novinku. Vysoutěžená průměrná cena na jedno vozidlo? V přepočtu méně než 4,3 mil. Kč na sólo vůz a méně než 8 mil. Kč na článkový vůz. U nás stojí krátký trolejbus v základní výbavě většinou více než 2x tolik (viz třeba [zde](#)) a 18m trolejbus až téměř 2x tolik (viz třeba [zde](#) nebo [zde](#)). Můžeme samozřejmě vzít v úvahu nižší platy na Ukrajině, nicméně řada komponentů v ukrajinských trolejbusech pochází z dovozu (nezřídká právě z ČR), tudíž proč až tak vysoký rozdíl v cenách? Při nedostatečné konkurenci na domácím trhu a štedrých dotacích je možné cenu trolejbusu prodávaného českým podnikům jednoduše šroubovat do nemalých výšin, ačkoli mezi trolejbusem a daleko levnějším autobusem opatřeným toutéž karoserií nemusí být kromě pohonu žádný podstatnější rozdíl. To pochopitelně hraje v neprospěch udržování jakéhokoli trolejbusového provozu. Nedávné výběrové řízení na trolejbusy pro Pardubice (později zrušené) přitom ukázalo, že cena trolejbusu může být skutečně výrazně nižší, než je tomu u nás obvyklé. Podobně hovoří také zkušenosti z Polska.

Lze souhlasit s tím, že vývoj baterií může za dalších 20 let být úplně někde jinde. Nicméně podobné prognózy byly vznášeny opakovaně už v minulosti a nikdy se nenaplnily, navzdory různým, nejednou velkoryse dotovaným projektům. DPO plánuje do roku 2021 pořídit 40 elektrobuseů, a to v rámci programu „Zelená Poruba“. Neobtěžuje se ovšem uvést, co je na elektrobusech tak „zelené“. Jejich uhlíková stopa, zejména kvůli vyšší spotřebě při provozu, bude vždy vyšší než u trolejbusů, vybudování infrastruktury pro jejich plošné nasazení není nijak levné, což jsme si před časem zmínili i v [článku](#) věnovanému trolejbusům v hlavním městě Mexika. Obecně platí, že čím více se trolejbusová infrastruktura využívá, tím menší jsou celkové náklady trolejbusů (což je logické, neboť náklady na zřízení infrastruktury a její údržbu se rozpočítávají mezi více vozidel/spojů). Právě plošná implementace elektrobuseů (s ohledem na limity baterií) je stále problém, byť výrobci a propagátoři elektrobuseů o tom neradi mluví. Společnost MAN Truck & Bus například oznámila, jak jsme si prozradili v tištěném čísle 3/2017, že bude u svých elektrobuseů sledovat cestu vozidel s tzv. pomalým nabíjením. Jedním z důvodů je skutečnost, že budovat nabíjecí stojany je velice nákladné (jde fakticky o malou měnárnu) a při vyšším počtu vozidel je nutné jich mít více (a na více místech). Z elektrobuseů se tak de facto stávají vozidla polozávislé trakce.

Pokud je dnes životnost elektrobuse odhadována někde okolo 10, případně i více let, baterie v něm vydrží účinně působit tak jako tak kratší dobu, nebo, abychom se vyjádřili lépe, bude třeba baterie minimálně jednou za životnost elektrobuse vyměnit. To je ovšem, kromě nevyhnutelného environmentálního vlivu, třeba také zaplatit, a tím se cena elektrobuse dostává výrazně nad cenu trolejbusu (za dva cca 12m elektrobusey minil DPO v letošní zakázce vydat 23 mil. Kč bez DPH + 11 mil. Kč bez DPH na nabíjecí infrastrukturu, avšak bez zahrnutí pozdější nutné výměny baterií). U

trolejbusu není třeba baterie měnit žádné (případně u parciálních trolejbusů „menší“, a tudíž levnější), jeho životnost je dnes uváděna na zhruba 20 let, ovšem historie nám dokladuje, že trolejbusy vydrží v provozu i 30 let a více. Navíc, a to je podstatné z hlediska líbivého slova „zelené“, co je tak ekologického na bateriích? To se nikde od propagátorů akce „Zelená Poruba“ nedozvíme. Uvede někdy město nebo dopravce, za jakých okolností vznikají baterie a jak přesně skončí jejich život kromě obecného slova „recyklace“? Neměla by být spíše cílem redukce odpadu? Nemálo podstatné je sledovat i veřejné finance a ptát se, která studie takto velký nákup vozidel a jejich budoucí provoz ospravedlnila.

Řada provozovatelů trolejbusů dnes sahá po parciálních trolejbusích, které se jeví jako flexibilní a nemusí si vynutit stavbu zvláštní dobíjecí infrastruktury. I zde přitom platí, jak ukazují například výpočty ze Salzburgu, že se dlouhodobě vyplatí postavit v některých případech raději nové trolejové vedení na plánovaném úseku než opakovaně investovat do výměny baterií. Salzburg sice rovněž trolejbusy s bateriemi nakupuje, ty ale využívá jen jako náhradní zdroj pohonu, nikoli pro denní nasazení. Některá města dokonce zvažují, že by mohla zmizet trolej na vybraných úsecích (ostatně o něčem podobném se hovořilo shodou okolností i v Ostravě). Tato představa vychází z úvahy, že trolejbus na úseku bez troleje ušetří, což je pochopitelně zcela lichá domněnka, neboť elektrickou energii, kterou trolejbus vyčerpá během jízdy na baterie, musí zase načerpat zpět, takže se zvýší odběr v těch úsecích, kde trolej zůstane zachována (což by nezřídka vedlo k nutnosti posílit napájecí infrastrukturu, tedy investovat do dalších měníren).

V poslední době bývají často některým jedincům trnem v oku troleje, ačkoli těžko říci, proč se proti nim protestuje. V Ostravě, kde jsou nevkusné billboardy a poutače na každém kroku (některé z nich vyrostly teprve v posledních letech) a kde radnice i v roce 2017 láduje na hlavní ulice města lacinou zámkovou dlažbu a nadále plánuje dovést kapacitní silniční průtah na dohled od středu města (ul. Místecká), častější kritice laické i odborné veřejnosti navzdory (nemluvě pak o zpravidla tuctovém mobiliáři, nevalné čistotě většiny veřejných prostranství či třeba barevně vykřičených sídlišťích...), je trolejové vedení nad ulicemi naprosto zástupným problémem. Naopak troleje, a trolejbusy obecně, k Ostravě patří, minimálně mnohem více než třeba právě zámková dlažba, ve které si „velká radnice“ i řada ostravských obvodů našly od 90. let zalíbení.

Je otázkou, jak slova ředitele Moryse vyřčená do médií vlastně vnímat, tedy zda se jedná o další z přešlapů v rámci výroků pro média, prostý osobní názor, o který chtěl obohatit čtenářskou obec, nebo oficiální stanovisko a postoj dopravce (potažmo města). V kontextu nedávných drahých investičních akcí (trolejbusové tratě na Hranečník a ke Karolině) a těch (snad ještě) nadále připravovaných (prodloužení na Karolině, k Dolu Hlubina, přes Františkov aj.) by sice bylo s podivem, kdyby nemohla být životnost relativně mladé infrastruktury využita zcela (příklady ve světě ukazují, že trolejbusová infrastruktura vydrží nejednou i déle než 40 let). Avšak to, co se může jevit jako názor či odhad, se může stát již za chvíli realitou. Řada příkladů ze světa (některé byly publikovány na těchto stránkách a další ještě jistě budou) nám ukazuje, že trolejbusy je možné odstranit z ulic města prakticky ze dne na den, ačkoli budování či rozšiřování jejich sítí je, zejména kvůli rostoucí byrokracii a jakémusi všeobecnému nezájmu o jejich rozvoj, v dnešní době čím dál tím složitější. Někdy je zrušení trolejbusů opravdu jen otázkou jakési svévole nebo snad něčího záměru, o čemž jsme se přesvědčili v tuzemsku na příkladu Chomutova a Jirkova, kde se nejednou operovalo s argumentem, že jsou trolejbusy neflexibilní, protože jsou vázány na trolej, aby se pak nakonec, poté, co se zachránily, nakupovaly opět trolejbusy klasické, nikoli s baterií (byť jen pro nouzový provoz), aneb údajná neflexibilita zřejmě nebyla tím pravým důvodem, pro který měly být trolejbusy na severozápadě Čech rušeny...

Závěrem

Je tedy škoda, že poměrně důstojné oslavy 65letého výročí trolejbusů v Ostravě byly doprovázeny nejen včasnou marketingovou kampaní v ostravských vozidlech MHD, ale i právě výše citovanými vyjádřeními. Nezbývá než věřit, že se působiště trolejbusů bude nadále na území Ostravy rozvíjet a svých 100 let se dožijí. Různým prognózám navzdory totiž již desítky let platí, že ten nejspolehlivější elektrobuses se jmenuje trolejbus.

Text: Vít Hinčica, Libor Hinčica

Url: [Ostravské trolejbusy oslavily 65. výročí. Dožijí se 100 let?](#)