



Organizace Trolley:Motion apeluje na Košice ve věci zachování trolejbusů

13.12 2024 18:01, Libor Hinčica, Trolejbusy

Slovenské Košice neustále přešlapují kolem budoucnosti svého trolejbusového provozu, jehož provoz byl před takřka deseti lety (30. 1. 2015) z politických motivů zastaven za vlády tehdejšího primátora Richarda Rašiho (tehdy SMER, dnes po převlečení kabátu Hlas). Současný primátor Košice Jaroslav Poláček (nezávislý kandidát) v minulosti v rámci své předvolební kampaně slíbil návrat trolejbusů do ulic, nicméně reálné kroky - pomineme-li projekty jako „Dobrý trolejbus“ - se takřka neuskutečnily.

Počáteční vlna nadšení ve vztahu k brzkému návratu trolejbusů na přelomu let 2018 a 2019 byla bohužel utnuta. Mnozí z našich čtenářů si možná vybaví akci s názvem Košický trolejbusový den, která se sice nakonec přes veškeré těžkosti podařila v červnu 2019 uspořádat, původně ale měla být jen pomyslnou třešničkou v aktivitách, které byly na poli pomoci Košicím s brzkým návratem trolejbusů v dané době realizovány. Většina činností zůstávala veřejnosti skryta.

Mezinárodní tým spolupracovníků, který se podařilo v první polovině roku 2019 zajistit, nabízel (v bezbřehé naivitě zdarma) nejen své zkušenosti z hlediska například vypracování posudku ve vztahu k infrastruktuře, pomoci při zajištění náhradních dílů pro měnirny, ale také v oblasti vozidel, kde se pozornost orientovala na možnost nákupu nízkopodlažních ojetých vozidel s cílem obnovit provoz co nejrychleji. Předjednat se podařilo deset vozidel SwissTrolley 2 ze švýcarského Bielu, případně byly alternativně nabídnuty trolejbusy Iveco Crealis z neodebraného kontraktu pro Boloňu, obojí však bylo ze strany košického DP odmítnuto s poukazem na špatný stav napájecí infrastruktury (trolejbusy z Bielu pak skončily v ukrajinském městě Černivci, zatímco ty boloňské ve šrotu). Do snah o vedení racionální diskuze o krocích směřujících k návratu trolejbusů začala brzy vstupovat osobní

animozita, která se vytvořila mezi košickým primátorem a tehdejšími řediteli Dopravného podniku města Košice, takže aktivity směřující k obnovení provozu trolejbusů utichly, byť se alespoň podařilo revidovat původní studii, na jejímž základě byl v roce 2015 jejich provoz přerušen.



Symbolickou první vlašťovkou před plnohodnotným návratem trolejbusů do Košic bylo v roce 2019 vypravování vozu 14 TrM ev. č. 2003 v roli tzv. Dobrého trolejbusu. Po skončení projektu se však trolejbus z ulic města opět odporoučel. Jedna vlašťovka zkrátka jaro nedělá. (foto: Libor Hinčica)

V květnu letošního roku však byla dokončena další studie, která měla z ekonomického hlediska mj. zhodnotit návrat trolejbusů, nákup parciálních trolejbusů a případný nákup elektrobusů. Text byl napsán poněkud šalamounsky a asi nejlépe jej shrnul titulík deníku SME z 28. 10. 2024: „Štúdia trolejbusy celkom neodpísala, ale ani im nepomohla“. Celkově mírně vyšších nákladů na provoz trolejbusů je přitom ve studii dosaženo tím, že je celá stávající trolejbusová síť navržena pro rekonstrukci, přičemž vyčíslené náklady odpovídají novostavbě. Navíc nebyl vůbec brán v potaz fakt, že už stávající rozsah trolejbusových tratí by umožnil převést (za využití parciálních trolejbusů) do elektrického módu také další autobusové linky. Problém trolejbusů/elektrobusů (a dalších alternativ) ve vztahu ke Košicím by přitom neměl být vnímán izolovaně jen ve vztahu ke stávajícím ex-trolejbusovým linkám čísel 71 a 72.

Poté, co byla studie v září letošního roku prezentována zástupcům města, se její text dostal i na veřejnost, a odtud i do zahraničí. V průběhu října a listopadu se mělo hned několik odborníků, mezi nimi zástupci provozovatelů trolejbusové dopravy, výrobců komponentů pro trolejové vedení, vysokých škol, v nadpisu zmíněné asociace Trolley:Motion i mezinárodní asociace veřejné dopravy UITP obrátit na primátora města a nabídnout pomoc buďto při zpracování oponentní studie, anebo i přímém prověření stavu infrastruktury. Podle dostupných informací nebylo prozatím ze strany kanceláře košického primátora na žádný z dopisů a bezplatných nabídek reagováno.



Vyřazené trolejbusy byly částečně prodány a částečně odvezeny do areálu tramvajové vozovny a později sešrotovány. Rozhodnutí o zastavení provozu trolejbusů v roce 2015 bylo tak náhlé, že na jednom z trolejbusů byly přerušeny práce v údržbě krátce po osazení novými plechy. (foto: Libor Hinčica)

Dvojice odborníků – docent Mikołaj Bartłomiejczyk z Fakulty elektrotechniky a automatizace Technické univerzity v Gdaňsku a hlavní energetik provozovatele trolejbusové dopravy v Gdyni společně s profesorem Pavlem Bauerem působícím na Technické univerzitě v nizozemském Delftě (původem však pochází z Košic) – dokonce z vlastní iniciativy vypracovali studii, v níž analyzovali možnosti využití parciálních trolejbusů na celkem sedmi linkách v Košicích, přičemž výsledek své práce poskytli zdarma médiím. Závěry pak publikoval nedávno košický deník Korzár.

Ve vztahu k budoucnosti košických trolejbusů de facto nebylo dosud přijato žádné jednoznačné usnesení a aktuální dění směřuje jen k zachování statusu quo. Studie, které mají trolejbusy jednou zatratit a podruhé vyzdvihnout, se zadávají podle aktuálních nálad, aniž by přinášely reálnou změnu. Jistou výhodou je ochrana drah ve slovenské legislativě (zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach), která v podstatě znemožňuje zrušit trolejbusovou či tramvajovou infrastrukturu, pokud již byla vybudována (§ 12, odst. 1). Jediný zákonem připuštěný důvod je pomínutí přepravní potřeby, tj. například zbourání sídliště, které trolejbusová dráha napojuje, a ekonomická neefektivnost přepravy (splněny musí být obě podmínky současně). Taková situace ale v Košicích nenastala. Město, potažmo jím vlastněný Dopravný podnik, má tedy dále povinnost trolejbusovou dráhu udržovat v provozu a sjízdnou (dle § 28, odst. 1 a 2 téhož zákona). Studie vypracovaná v květnu 2024 přitom skutečnost, že podniku při volbě jiného dopravního prostředku než trolejbusu náklady na udržování dráhy nezmizí, vůbec nezohledňovala.

O tom, že prezentace zastupitelům v září 2024 byla pouhou kulisou, svědčí fakt, že Dopravný podnik

již v březnu 2024 (dva měsíce před dokončením studie) vypsal výběrové řízení na nové elektrobusesy zamýšlené pro provoz na linkách č. 71 a 72, které si navíc stihl v červenci i objednat, a to závazně v počtu, jenž alternativně ke koupi trolejbusů navrhovala ona studie. Stejně tak byla zadána i výstavba nových nabíjecích míst ve vozovně trolejbusů a na konečné na sídlišti KVP. Košický DP tedy dle závěrů studie přistupoval k obnově vozového parku ještě před onou přednáškou pro reprezentanty města.



Košice: Trolleybussystem als Schlüssel für nachhaltige Mobilität – Ein Appell für den Erhalt

09-12-2024 | Alexandra Scharzenberger

Die Diskussion um die Zukunft des Trolleybussystems in Košice hat eine lange Vorgeschichte. Bereits 2012 wandte sich trolley:motion, eine internationale Organisation zur Förderung moderner Trolleybussysteme, in einem offenen Brief an die Stadtführung, um auf die Vorteile dieser Technologie aufmerksam zu machen. Nun, 2024, wurde ein weiterer Appell veröffentlicht, da die mehr...

Problematika trolejbusů v Košicích se dostala na [webové stránky organizace Trolley:Motion](#) a je momentálně německy i anglicky sdílena na sociálních sítích. (zdroj: Trolley:Motion)

Do diskuze s městem se nyní snaží pustit i organizace Trolley:Motion, jež se dlouhodobě pokouší o edukaci veřejnosti v oblasti využití trolejbusové dopravy. Zatímco povětšinou se tyto aktivity odehrávají v uzavřených konferenčních sálech či formou apoštolských listů směřovaných na vedení měst či dopravců, nyní přikročila organizace nezvykle k apelu veřejnému, a tak se povědomí o košickém návratu trolejbusů, který prozatím ze všeho nejvíce připomíná ducha filmové pohádky o princezně Koloběžce první („oblečená–neoblečená“), dostává na mezinárodní scénu, a tím do povědomí celého odborného světa.

Jen málokdy se stane, že jsou odborníci napříč (nejen) Evropou ochotni se spojit a nabídnout tak komplexní rozbor a účinnou pomoc některému z měst. Košice již jednou (ve zmíněném roce 2019) tuto šanci dokonale prohospodařily. Nyní mají šanci na reparát, je však otázkou, zda zde vůbec existuje někdo, kdo je ochoten hozenou rukavici zvednout.

Připomeňme, že když byla v září 1993 trolejbusová doprava uvedena v Košicích do provozu, bylo předpokládáno, že po jejím dokončení budou trolejbusy přepravovat zhruba 10 % všech cestujících. Těchto čísel se skutečně podařilo po roce 1999 dosáhnout, a to přesto, že z původního rozsahu sítě byla realizována zhruba polovina. Otázka, jaký by byl jejich podíl v případě většího rozšíření parciálních trolejbusů, je bezpochyby nabíledni.

Url: [Organizace Trolley:Motion apeluje na Košice ve věci zachování trolejbusů](#)