



Trolejbusy pro Třinec

27.10 2024 19:57, Libor Hinčica, Trolejbusy

Naše nepravidelné ohlížení za úvahami o možné implementaci trolejbusů do vybraných měst Československa na počátku 80. let nás po minulém zastavení v Karviné přenesse tentokrát do jiného slezského sídla - Třince.

Také v tomto případě se základním studijním materiálem stala studie dokončená v roce 1982 ze strany Výzkumného ústavu dopravního v Žilině, která se zabývala možností zavedení trolejbusů ve městech s více než 30 000 obyvateli, v nichž dosud nebyl zřízen městský DP, což byl i případ Třince, v němž zajišťoval provoz městské dopravy místní závod ČSAD Ostrava.

Rozvoj Třince je bezpochyby spjat především s místními železárnami, které vznikly v těsném sousedství obce a do jejichž bezprostřední blízkosti byla přivedena hlavní železniční trať. Obec samotná však rostla pozvolna a statusu města se dočkala až od 1. 1. 1931. Největšího rozmachu se pak dočkala v době exaltovaného budování po druhé světové válce, kdy došlo k připojení vybraných okolních obcí a kdy byl vytvořen nový regulační plán města počítající i s výstavbou nových sídlišť dál od původních železáren. Tak se začalo rodit sídliště Lyžbice v duchu socialistického realismu, jehož široký středový bulvár se stal novým centrem města. Místní autobusová doprava byla v Třinci uvedena do provozu v říjnu 1950, a to v trase Třinec - Lyžbice - Oldřichovice - Nebory - Třinec. Starší úvahy o zavedení trolejbusů v Třinci se nám v archivech nalézt nepodařilo, za zmínku ale jistě stojí, že v době před koncem první světové války se uvažovalo o možnosti prodloužení tramvajové tratě z nedalekého (tehdy ještě sjednoceného) Těšína směrem do Třince.

Přeneseme-li se do období počátku 80. let, zjistíme, že na konci roku 1980 žilo v Třinci zhruba 44 500 obyvatel. Do roku 1990 se počítalo jen s mírným nárůstem, v dalších deseti letech, kdy se předpokládalo dobudování nových sídlišť, měl počet obyvatel stoupnout na cca 55 000 a v roce 2020 dokonce na 67 000. Ve skutečnosti nastal krátce po sametové revoluci odliv občanů a dnes žije v Třinci jen okolo 34 000 obyvatel.



Už v roce 1998 se Třinec dočkal prvního nízkopodlažního autobusu v podobě modelu Karosa Renault Citybus. Na snímku z 8. 6. 2002 je zachycen na autobusovém nádraží. (foto: Ing Robert Janků)

Městská doprava byla v roce 1980 tvořena deseti linkami MHD o délce 79 km, jež měly průměrný špičkový interval 5 až 15 minut, ale sedlový (rovněž průměrný) 15 až 40 minut. Kromě 35 autobusů ŠM 11/Škoda 706 RTO byly k dispozici i čtyři kloubové vozy Ikarus 280, nemalý objem cestujících svázely také posilové spoje linkové dopravy při návozu zaměstnanců na/ze směny železáren, přičemž výkony těchto spojů nebyly v kalkulacích pro zavádění trolejbusů zohledňovány. Není divu, že průměrný počet cest MHD na jednoho obyvatele pak činil jen 88 za celý rok (1980), což patřilo v rámci měst sledovaných studií vůbec k nejnižším hodnotám.

Komplikací z hlediska implementace trolejbusů do třinecké MHD byla velká plocha města a rozdrobenost zástavby, kdy v okrajových částech jednoznačně převládaly rodinné domy. Tomu odpovídal i interval spojů vedených do těchto částí, jenž činil i více než 60 minut. Ostatně při srovnání velikosti měst dle rozlohy zjistíme, že Třinec dnes zabírá plochu 85,36 km², což je jen nepatrně méně, než mají například Jihlava či Most, a více než katastrální plocha Pardubic, což jsou vše města mající výrazně větší počet obyvatel než Třinec.



Autobus Karosa B 952E projíždí po rekonstruované spojnici v centru města mezi náměstím Svobody a náměstím T. G. Masaryka. Původně byla i v této části silnice rozdělena na dvě jednosměrky vedené podél budov, čímž vznikal široký středový bulvár. Úsek měla dle návrhu trolejbusové sítě využívat linka číslo 3. (foto: Libor Hinčica)

Změnu v hustotě osídlení měla přinést výstavba nových sídlišť. V období 7. a 8. pětiletky (tj. let 1981–1990) se mělo jednat o sídliště Sosna v sousedství třinecké nemocnice na pravém břehu řeky Olše, kde mělo vzniknout 730 bytových jednotek. Toto sídliště bylo skutečně do počátku 90. let dokončeno. Větší dopad, promítající se i do očekávaného růstu počtu obyvatel, jenž jsme zmiňovali výše, mělo přinést vybudování sídliště Závist s 2 300 bytovými jednotkami v jižní části Trnince, přičemž stavba měla proběhnout v období let 1991–2000 (v rámci 9. a 10. pětiletky). Menší vliv měla investiční činnost v části Vendryně, která probíhala už na počátku 80. let.

Zavedení trolejbusů v Trinci bylo označováno jako žádoucí z ekologického hlediska, jejich brzkému uvedení do provozu ale bránila skutečnost, že vznik smysluplné sítě byl podmíněn řadou nemalých investic. I tak by základní síť zahrnovala jenom tři linky.



Návrh trolejbusové sítě v Třinci dle studie z roku 1982. Jak je z plánu patrné, byla výstavba tratí podmíněna dvojicí významných investic, a sice sídliště Závist a mostní estakády v oblasti dnešní železniční zastávky Třinec-centrum. Tyto dvě klíčové investice, bez nichž zavedení trolejbusů nedávalo v tehdejších podmínkách smysl, se nikdy neuskutečnily.

Trasy linek čísel 1 a 2 měly shodně začínat na autobusovém nádraží u Třineckých železáren (konečná Pod Kanadou) a vést kousek souběžně do oblasti tzv. Starého města (původního Třince, z něj však v důsledku rozšiřování železáren a asanací mnoho nezbylo). Linka 1 měla následně vést prakticky rovnoběžně s hlavní železniční tratí až do Vendryně, kde by trolejbusy železniční trať podjížděly a byly ukončeny na smyčce plánované v místech, kde bychom dnes našli okružní křižovatku. Před mostem přes řeku Olši, v místech, kde se nacházely (a dodnes nacházejí) zahrádky byla předběžně navržena pozice vozovny. Linka číslo 2 měla po odpojení ve Starém městě vést rovněž jižním směrem, avšak nikoli po tehdejší Gottwaldově třídě (dnes Jablunkovské) jako linka číslo 1, ale po Lidické ulici, tj. zhruba o 500 m západněji. Namísto směřování do Vendryně by ale „dvojka“ pokračovala skrze sídliště Terasa, stočila se k Třineckému lesoparku a pak po nových komunikacích obsloužila navrhované sídliště Závist, kde měla končit i linka číslo 3.

Ta by byla navržena souběžně s trasou linky 2 ze sídliště Závist až do centra města k náměstí Svobody (tehdy náměstí Rudé armády). Zde by trolejbusy odbočily, přičemž (vzhledem k původnímu řešení uliční sítě) by trolejové vedení bylo zavěšeno pro každý směr zvlášť v rámci jednosměrek po stranách někdejšího náměstí Lidových milic (dnes náměstí T. G. Masaryka). Následně by linka číslo 3 překřížila trasu linky č. 1 a pokračovala dál po navržených mostech přes železniční trať (přibližně nad dnešní železniční zastávkou Třinec-centrum, která však v té době neexistovala) a přes řeku Olši k třinecké nemocnici. Zde by se trať napojila na Kaštanovou ulici, obsloužila (rovněž už zmíněné)

nové sídliště Sosna a zamířila až hlavnímu třineckému nádraží, kde by byla její trasa ukončena.



Konečná linky číslo 3 byla navržena u vlakového nádraží. Na rozdíl od autobusových linek ale neměly trolejbusy využívat nedaleký podjezd směřující do Starého města, ale měly být vedeny k nemocnici a po nové mostní estakádě přes řeku Olši a železniční trať do centra města. (foto: Libor Hinčica)

Délka linky číslo 1 měla činit 4,7 km, v případě linky číslo 2 by se jednalo o 5,8 km a u linky číslo 3 o 7 km. Nejmenší špičkový interval měl být na lince číslo 2, a sice 5 minut, v případě linek 1 a 3 by se jednalo o 10 minut. V sedlech by linka 2 jezdila každých 13,3 minuty, linka číslo 1 ve 20minutovém taktu a linka číslo 3 v 15minutovém. Potřeba vozidel byla vypočtena na 4 trolejbusy pro linku číslo 1, 8 vozů pro linku č. 2 a 6 pro linku číslo 3. Včetně provozní rezervy se předpokládalo pořízení 24 vozů Škoda 14 Tr v hodnotě 14,9 mil. Kčs.

Celková délka linek měla činit 17,5 km, délka trolejového vedení 13,4 km dvoustopě a 0,5 km jednostopě. Napájecí kabely měly mít délku 5,2 km, přičemž se počítalo s vybudováním trojice měníren. Celkové náklady (včetně vozidel) byly odhadnuty na 98 mil. Kč. Popisovaná základní síť měla vzniknout až po roce 1995, kdy se očekávalo, že ve městě bude žít již více než 50 000 obyvatel. Výhledově pak mělo být možné provoz dále zahušťovat, ale i prodlužovat, přičemž se uváděla možnost vybudování tratě směrem na České Těšín (nejspíše ve smyslu až do Českého Těšína). Počet vozů by se v takovém případě mohl navýšit až na 40 trolejbusů. Nadále by ale nebylo možné obejít se bez autobusů, a to kvůli vzdáleným okrajovým částem, kam nemělo smysl trolejbusy ani výhledově zavádět. Vedle čtyřicítky trolejbusů by tak sloužilo v Třinci ještě cca 25 autobusů na přibližně 5 linkách. Jako dopravce byl navržen samostatný závod ČSAD.

Zavedení trolejbusů by při předpokládaném ročním nájezdu (na základní třílinkové síti) 1 020 000 vozokm vedlo k úspoře přibližně 455 000 litrů nafty. Emise oxidů uhlíku by se snížily o 23 460 kg, oxidu dusíku o 5 150 kg, uhlovodíků o 1 850 kg atp. Z celého navrženého systému ale bylo možné

vystavět de facto jen linku číslo 1, obě zbylé trasy byly podmíněny významnými investicemi. Především šlo o samotné sídliště Závist a jeho obslužnou komunikaci o délce 1,5 km, jenomže sídliště ani plánovaná silnice nikdy nevznikly. Na místě sídliště se dodnes nacházejí jen zahrádky a nízká soukromá výstavba. V navrhované trase linky číslo 3 navíc chyběla ještě jedna významná stavba, a sice mostní estakáda z centra přes železniční trať a řeku Olši s návaznou komunikací k nemocnici o délce cca 1,3 km.



Elektrické MHD se dočkal Trinec v roce 2017, kdy byla do provozu uvedena desítka elektrobusů Škoda 26 BB s karoserií polského Solarisu. Do prostoru konečné „Pod Kanadou“ měly být vedeny trolejbusové linky čísel 1 a 2. (foto: Libor Hinčica)

Tuto stavbu navrhli sami autoři studie jako nejlepší řešení pro vedení trolejbusů, protože v té době existující jediný podjezd pod železniční trať v blízkosti hlavního nádraží byl pro provoz trolejbusů příliš nízký (zhruba 3,6 m) a zvětšení jeho světlé výšky se jevílo jako velice nákladné s ohledem na nízkou hladinu podzemní vody a špatné základové podmínky. Bylo proto navrženo řešení novostavby mostní estakády a návazné silnice, která by současně zajistila co nejlepší propojení s nemocnicí, sídlištěm Sosna i nádražím, tedy s výchozím bodem v centru města. Mostní konstrukce v dané lokalitě neměla být v územním plánu města vůbec navrhována, a tudíž ani zahrnuta v investičních plánech na nejbližší pětiletky. I proto bylo zřízení trolejbusového provozu navrhováno až v období 10. pětiletého plánu (1996–2000). Případná etapové výstavba jen západně od Košicko-bohumínské dráhy byla shledána jako neefektivní z důvodu malého rozsahu, navíc zde i tak byla podmínka dokončení sídliště Závist. Další vyvolané investice podmiňující výstavbu trolejbusové trati (rozšíření autobusového nádraží, rekonstrukce Hřbitovní ulice atp.) byly buďto menšího rozsahu, anebo již byly zařazeny v plánech bez ohledu na vývoj projektu trolejbusů.

Vzhledem k výše uvedenému bylo navrženo vypracovat podrobnou studii rozvoje trolejbusových linek

v Třinci a souvisejících investic, zejména onoho mostu přes železniční trať a řeku Olši. Tento výsledný návrh měl být zapracován do územního plánu, aby se v budoucnu předešlo zbytečným vícenákladům na úpravy komunikací, inženýrských sítí, osvětlení atp. Nadjezd přes železniční trať ani návazná komunikaci k nemocnici tak, jak byly navrženy autory studie, nikdy nevznikly. Zda se skutečně později otázka trolejbusů v Třinci nějak rozpracovávala, se nám bohužel vypátrat nepodařilo. Elektrické MHD se město dočkalo v roce 2017, kdy bylo do provozu uvedeno deset elektrobusů Škoda 26 BB s karoserií od Solarisu.

Url: [Trolejbusy pro Třinec](#)