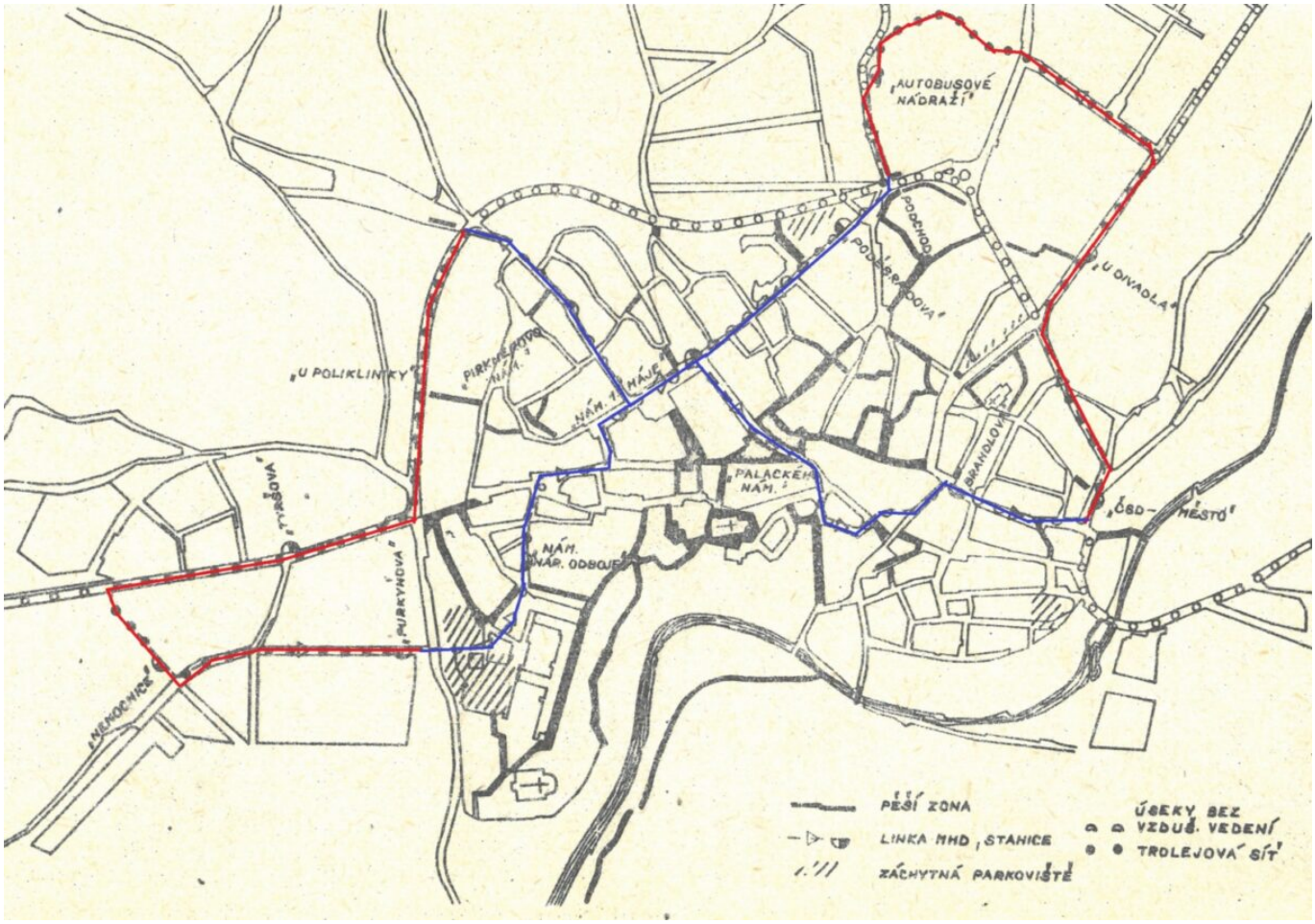


1981: Parciální trolejbusy pro Kutnou Horu

22.04 2023 18:57, Libor Hinčica, Trolejbusy

V dnešním historickém příspěvku si připomeneme návrh na možnou výstavbu trolejbusové infrastruktury v Kutné Hoře, který se však patrně nikdy nedostal do fáze hlubšího prověřování v rámci stupňů projektové přípravy a zůstal jen jakýmsi námětem, z dnešního pohledu nicméně velmi zajímavým v tom směru, že v něm bylo navrhováno užití trolejbusů s trakčními bateriemi v každodenním provozu, tedy vozidlo, které bychom dnes nazvali parciálním trolejbusem.

V roce 1981 se konalo v tehdejším Gottwaldově (dnes Zlíně) sympozium zaměřené na rozvoj trolejbusové dopravy v ČSSR. Se svým příspěvkem zde vystoupil i Ing. Ivan Kňourek z pražského Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS), v němž se zabýval možností využití trolejbusové dopravy v rámci aglomerací středních a malých měst.

Tím šel částečně proti všeobecně přijímanému názoru, že vhodnost užití trolejbusové dopravy se odvíjí pouze od velikosti města či terénního reliéfu, což demonstroval i na historických příkladech malých Mariánských Lázní či rovinatých Pardubic. Mnohem důležitější byla podle něj otázka dostatečné přepravní poptávky. Stát z hlediska rozvoje elektrické veřejné dopravy přitom v té době postupoval při vytipovávání vhodných adeptů pro zavedení tramvají či trolejbusů primárně podle počtu obyvatel, kdy jako spodní hranici stanovil 30 000 obyvatel. Teprve později se o trolejbusech začalo hovořit i v některých menších městech a zvažovalo se i širší zapojení technologie trolejbusů do nákladní dopravy.

V Kutné Hoře dnes žije okolo 21 000 obyvatel a stejná situace zde panovala i přes čtyřmi desítkami

let, kdy se PÚDIS zabýval studií možnosti aplikace trolejbusové dopravy do jejích ulic. Město bylo pro tento účel vybráno záměrně s ohledem na rozsáhlou památkovou zónu (dnes čtvrtou největší v ČR a druhou největší v Čechách; vyhlášena byla již v roce 1961) a prověření její obsluhy trolejbusovou dopravou.

Už v roce 1978 byl v ateliéru pražského PÚDIS ve spolupráci se SÚRPMO (Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů) vypracován územní plán městské památkové rezervace, který počítal s utvořením klidové zóny v rozsahu většiny jádra města a s vybudováním třech až čtyřech obvodových parkovišť, která měla pojímat návaly turistů. Dál do nitra města měl být propouštěna jen nezbytná obslužná doprava a osobní vozy rezidentů, přičemž většina ulic měla být zjednosměrněna, neboť i okleštěná propustnost automobilů byla vnímána jako dostatečně silná pro zatížení úzké komunikační sítě. V zájmu snížení exhalací se mělo výhledově přistoupit k vybudování překladiště a výchozí garáže pro elektromobilové dodávky, které měly sloužit k rozvoji zboží po městě. Pro samotnou obsluhu centra města pak byla navržena mikrobusová linka, která měla propojit historickou část s nádražím ČSD Kutná Hora-město, autobusovým nádražím ČSAD a areálem nemocnice.

Trasa této mikrobusové (dnes bychom spíše řekli midibusové) linky měla mít tvar osmičky, jejíž průnik by se nacházel na tehdejším náměstí 1. máje (dnes Václavské náměstí). Celková délka trasy měla činit 5 km a navrženo na ní bylo 14 zastávek. Z uvedené délky 5 km mělo být 2,2 km (se sedmi zastávkami) v samotné památkové rezervaci, zbylých 3,8 km v novější části města. K výběru vhodné technologie vozidla PÚDIS uvedl: *„(…) Zcela optimální, i když ne dosud dostupnou formou, by bylo využití jednotek hybridních elektrobusů užívajících trolejové trakce mimo vlastní jádro město a v jádru provozovaných jako bateriový elektrobus.“*

Takový (dnešní terminologií) parciální trolejbus ovšem, jak sám autor uváděl, v té době na trhu nebyl dostupný a jediný československý výrobce trolejbusů – závod Škoda Ostrov – s vývojem menších vozidel ani nepočítal. Z tohoto pohledu tak byl záměr od počátku odsouzen k nezdaru, přesto jde z pohledu historického bádání o zajímavý návrh dokládající snahu o rozvoj nejrůznějších forem trolejbusové dopravy v ČSSR v období raných 80. let.

Doplňme, že vozidel s elektrickým pohonem v podobě elektrobusů se nakonec Kutná Hora dočkala až v červnu 2019. Pro provoz na MHD jsou využívány tři vozy SOR EBN 11,1 a dvojice midibusů Rošero-P First-FCLEI.

Url: 1981: Parciální trolejbusy pro Kutnou Horu