

# 1982: Trolejbusy v Karlových Varech

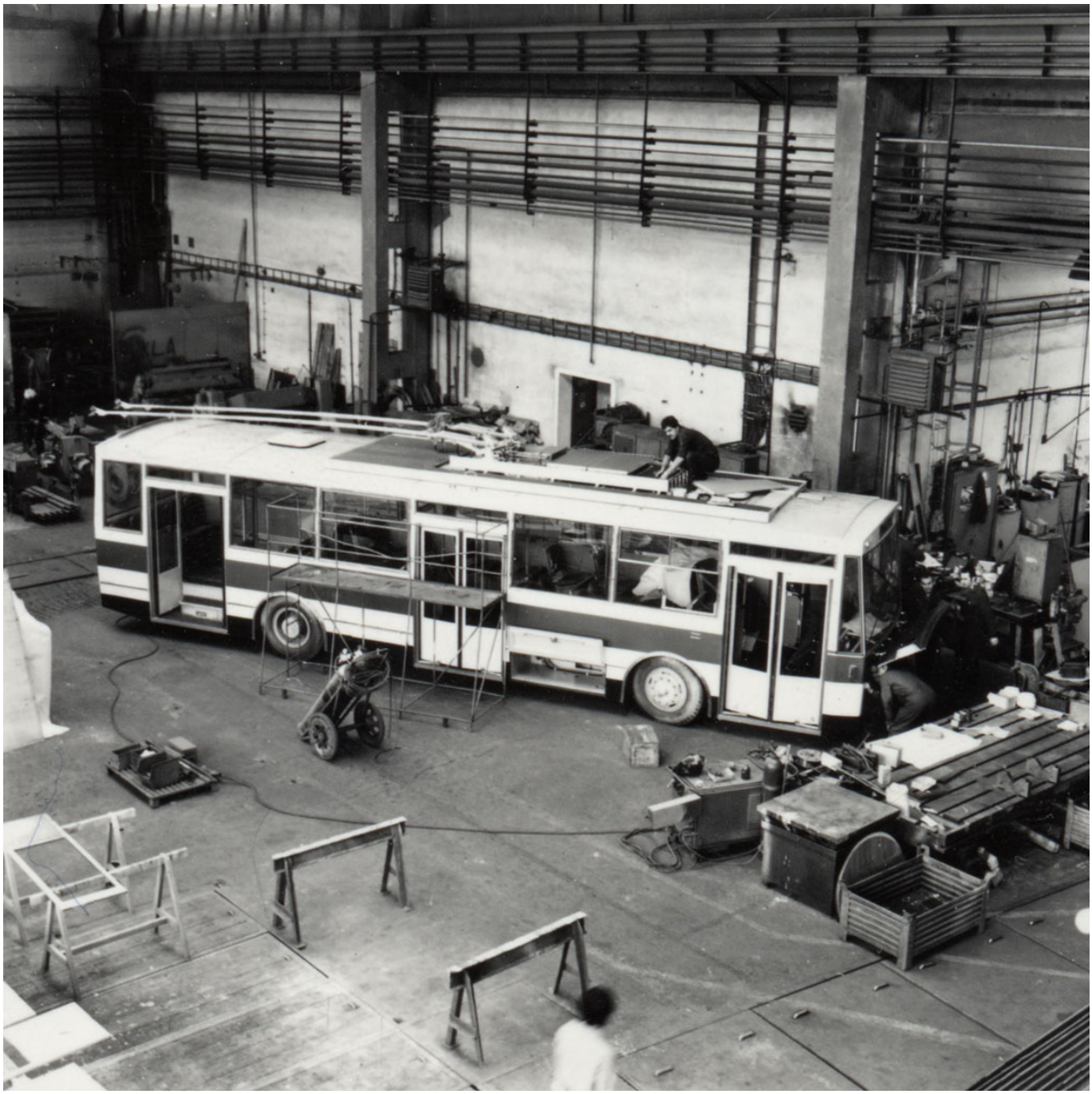
30.10 2022 20:35, Libor Hinčica, Trolejbusy

Minulý týden jsme na našem webu publikovali článek, který shrnoval nám známé archivní poznatky o návrhu na zavedení trolejbusové dopravy v nejznámějším českém lázeňském městě – Karlových Varech. Text se zaměřoval výhradně na období let 1955 a 1956, z nějž pocházejí archivní dokumenty, které jsme měli možnost prostudovat a na jejichž základě bylo možné kostru našeho příběhu sestavit. Článek se okrajově zabýval i otázkou karlovarských tramvají a zmínil, že úvahy o zavedení trolejbusů do města se slavným Vřídlem se objevily znovu ještě v 80. letech s tím, že k tomuto období žádnými podklady nedisponujeme.

Shodou okolností se však v mezičase do rukou autora článku dostal dokument, který je datován rokem 1982 a který se věnuje i otázce trolejbusů v Karlových Varech. Z pohledu příprav na zavedení trolejbusů, jež se na soutoku Ohře a říčky Teplé v průběhu osmé dekády minulého století odehrály, jde o pomyslnou startovací čáru a je zřejmé, že život této vstupní studie pokračoval po roce dvaaosmdesát dalšími návaznými kroky. Ačkoli nemáme k dispozici podklady, na jejichž základě by bylo možné zpracovat celý historický proces, jenž se v Karlových Varech v inkriminovaném období odehrál, rozhodli jsme se ve volné návaznosti na dříve publikovaný článek dát prostor na následujících řádcích pro vyskládání alespoň té části složité dějinné mozaiky, k níž jsme kamínky poznání sesbírali. Vraťme se tedy o čtyřicet let zpátky – do roku 1982.

Brněnské pracoviště Výzkumného ústavu dopravního v Žilině (Výzkumná oblast pozemních komunikací) v tomto roce dokončilo studii s názvem *„Návrh rozvoje trolejbusové dopravy ve vybraných městech ČSSR“*. Ta byla jedním z výsledků změny oficiálního kurzu státní politiky v oblasti směřování městské hromadné dopravy. Zatímco na počátku 70. let bylo rozhodnuto o ukončení vývoje a výroby trolejbusů v Československu a očekávalo se pokračování v nastoleném trendu postupného omezování trolejbusové dopravy ve prospěch autobusů (s tím, že města, kde měla být trolejbusová doprava zachována, měla pokrývat obnovu vozového parku dovozem z SSSR), již na konci sedmdesátých let se intenzivně pracovalo na tom, aby se závislost na ropě snížila, čemuž

měla dopomoci mj. prudká expanze systémů veřejné dopravy postavené na vozidlech s elektrickým pohonem.



Na počátku 70. let byl vývoj trolejbusů Škoda 14 Tr přerušen, aby mohl být na konci sedmdesátých let zase rychle oživen. V rámci plánu na výstavbu trolejbusů v Karlových Varech nebyla vyloučena ani varianta napojení na zkušební trolejbusovou trať z Ostrova do Jáchymova. (foto: Škoda Ostrov)

Důvodem ke změně tohoto kurzu byly události ropných krizí, jimiž si svět od počátku sedmdesátých let prošel a které vyšroubovaly ceny nafty do dosud nepoznaných výšin. Do Československa došly její dopady se zpožděním, protože ropa byla jedním z artiklů, kterými si sovětští představitelé kupovali věrnost svých satelitů, což se projevovalo stlačováním její ceny níže, než byla ta reálná na světových trzích. I toto kupování loajality ale mělo své limity, neboť pro samotný Sovětský svaz, který sám dlouhodobě lavíroval nad propastí ekonomického zhroucení, bylo perspektivnější černé zlato dodávat na trhy, které mu zaplatí cenu odpovídající jeho tržní hodnotě, takže bylo nutné i lokaje v čelech jednotlivých lidově demokratických států upozornit na to, že nízká cena je neudržitelná a že bude

nutné očekávat její navýšení.

Ostatně k tomu měl SSSR i správný nástroj, protože i dotované ceny byly navázány na ceny světové a počítaly se pro každý rok na základě pětiletého klouzavého průměru. Bylo tedy zřejmé, že navýšení ceny ropy se dříve nebo později musí promítnout i do cen pro ČSSR, k čemuž došlo poprvé v roce 1977. I když nebylo toto zdražení ani dvojnásobné (a v dalších letech se kvůli negativní reakci navíc dále navzdory vývoji cen ve světě neměnilo), byly ekonomiky států východního bloku na dovozu, zpracování a využití ropy nesmírně závislé. V kombinaci s jejich rigiditností to znamenalo aplikace jedovatých injekcí do života tlejícího plánovaného hospodářství. Už na konci 70. let tak byl obnoven dříve zmrazený projekt trolejbusů Škoda 14 Tr, narychlo byla zavedena výroba trolejbusů 9 Tr s tyristorovou pulsní regulací a začala až zběsilá činnost na všech úrovních řízení státu, která měla přinést zvýšené využití domácích zdrojů energie (což v případě Československa znamenalo využití elektřiny) a co nejrychlejší zavedení především trolejbusové dopravy do vybraných měst. Dokonce i Praha, která trolejbusy zrušila v roce 1972, dostala již v roce 1979 (!) za úkol zabývat se myšlenkou na návrat trolejbusů do ulic metropole.

Jedním z mnoha výsledků plánování nových trolejbusových systémů byla i zmíněná studie žilinského výzkumného ústavu dokončená v roce 1982. Ta se zabývala výhradně městy, v nichž dosud nebyla trolejbusová doprava provozována a v nichž jako provozovatel figuroval některý ze závodů ČSAD. Nezařazení sídel s městskými dopravními podniky do studie neznamenalo, že by se zde s trolejbusy nepočítalo (ostatně zmíněný příklad Prahy je toho důkazem), otázku vhodnosti trolejbusové dopravy zde ale měl posoudit Ústav silniční a městské dopravy v Praze. Teoreticky tak na brněnské pracoviště Výzkumného ústavu dopravního v Žilině (dále též jen VÚD) zůstávala k posouzení i tak slušná řádka měst, avšak předvýběr měl ještě pár důležitých podmínek, a sice aby šlo o města s více než 30 000 obyvateli a aby zde bylo možné zavést trolejbusy již do roku 2000. Upřednostňována měla být měst hornická (hutnická) a lázeňská, v potaz se brala i možnost propojení s jiným trolejbusovým provozem v blízkosti formou vytvoření meziměstské tratě.



V roce 1982 měl mít karlovarský DP k dispozici celkem 54 autobusů ŠM 11 a Škoda 706 RTO. Na snímku vidíme jednu z karlovarských „ešemek“ na přestupním terminálu Tržnice. (zdroj: DPKV)

Studie se ve vytipovaných městech soustředila na stav komunikací, velikost přepravních vztahů na navrhovaných trolejbusových linkách, energetickou náročnost, podmiňující investice, počet vozidel, délku tratí, roční úspory tekutých paliv, ekologické přínosy, reliéf měst atp. Do užšího výběru se dostalo 27 měst, autoři ovšem optimisticky věřili tomu, že v budoucnu se podaří tento seznam ještě rozšířit.

Dokument sestavený pracovníky brněnského pracoviště VÚD nebyl vytržený od reality a neodehrával se bez zapojení partnerů na lokální úrovni, konkrétně byla jeho příprava i výstupy konzultovány se zástupci podniků ČSAD i s pracovníky příslušných odborů dopravy na úrovni okresních i městských národních výborů. To ve výsledku přispívalo ke zvýšení hodnověrnosti studie a možnosti využít ji jako vstupní podklad pro případné další studie či projekty. Ostatně v některých městech už v té době měli na posouzení vhodnosti zavedení trolejbusové dopravy pracovat z vlastní iniciativy, takže pokud zde již existovaly nějaké studie (byť třeba ve stádiu rozpracovanosti), byly i tyto zahrnuty do posouzení ze strany VÚD.

V zadání bylo stanoveno, že trolejbusová doprava nebude mít v žádném z měst ambici nahradit stávající provoz autobusů jako celek, ale pouze cca polovinu jeho rozsahu. K převedení do trolejbusového módu měly být vybrány jen ty existující autobusové linky, které byly nejvytíženější, případně úseky, kde jezdily dvě až tři autobusové linky současně. Zajímavé bylo odmítnutí stavby městských okruhů, zvláště těch jednosměrných, což například v 50. letech byly oblíbené formy návrhů budování trolejbusových tratí (nicméně skutečný trolejbusový okruh měla od roku 1952 u nás jen Ostrava). Trolejbusové linky měly dosahovat špičkového intervalu 3 až 14 minut, sedlového pak 8

až 25 minut. Veškeré výpočty byly provedeny na využití trolejbusů Škoda 14 Tr, které se měly svou kapacitou nejvíce přibližovat tehdy běžně provozovanému autobusu Karosa ŠM 11. Města vhodná pro kloubové vozy měla být vytipována samostatně.




V roce 1982 byly v Karlových Varech v provozu i tři autobusy Ikarus 280. I studie trolejbusů připouštěla možnost použití kloubových trolejbusů 15 Tr. (zdroj: DPKV)

Téměř třicítka měst byla rozdělena do třech kategorií podle toho, jak byla na zavedení trolejbusů připravena. V první se nacházela města s tzv. reálnou připraveností, což značilo města, v nichž mělo být možné zavádět trolejbusy prakticky okamžitě. Autoři předpokládali, že by v některých městech mohly trolejbusy vyjet už na konci sedmé pětiletky, tedy do roku 1985 – po pouhých třech letech od zpracování dokumentu (!), případně by se zde objevily v průběhu pětiletky osmé (1986–1990).
Z tohoto důvodu měla být v těchto městech zadána již projekční příprava na vytvoření první etapy rozvoje trolejbusové dopravy. Další kategorii představovala města, kde by zavedení trolejbusů připadalo v úvahu až během let 1990 až 2000 (9. a 10. pětiletka), část měst poté byla označena pro trolejbusy jako nevhodná pro zavedení dříve než okolo roku 2000 (tj. myšleno po roce 2000).

Karlovy Vary, které zajímají nás, spadaly do první zmíněné kategorie, a to společně s Žilinou, Havířovem, Banskou Bystricí a Kladnem. Zatímco v Kladně ani v Havířově trolejbusy nikdy nevyjely, Banská Bystrica i Žilina se jich dočkaly, byť se tak nestalo v průběhu sedmé pětiletky, jak bylo avizováno.

Nejznámější české lázně vykazovaly k 1. 1. 1980 více než 61 600 trvale žijících obyvatel, přičemž výhled do roku 2000 počítal s nárůstem až na 82 000. V tomto ohledu je nutno říci, že se plánovači značně přepočítali. Ve skutečnosti byly Karlovy Vary na počátku 80. let na vrcholu své demografické křivky a počet obyvatel zde od té doby kontinuálně klesal, takže dnes zde žije jen zhruba 46 000 lidí.

Na druhé straně bylo vždy nutno započítat i nemalé množství zde ubytovaných lázeňských hostů, neboť ti tvořili ne nevýznamnou složku počtu přepravených pasažérů (v roce 1980 mělo být v Karlových Varech průměrně okolo 5 000 hostů denně).

Městská doprava zde byla v roce 1982 provozována na celkem 17 linkách o délce 199,4 km, které svým charakterem odpovídaly klasickému provozu zajišťovanému podnikem ČSAD té doby, tj. s napojením prakticky všech myslitelných relací, avšak jen s malým počtem spojů. Pro provoz bylo k dispozici 57 autobusů, z toho tři článkové typu Ikarus 280 a 54 vozů ŠM 11 a dožívajících vozů Škoda 706 RTO. Ročně najezdily autobusy přes 3,1 mil. kilometrů a přepravily přes 19 miliónů osob.

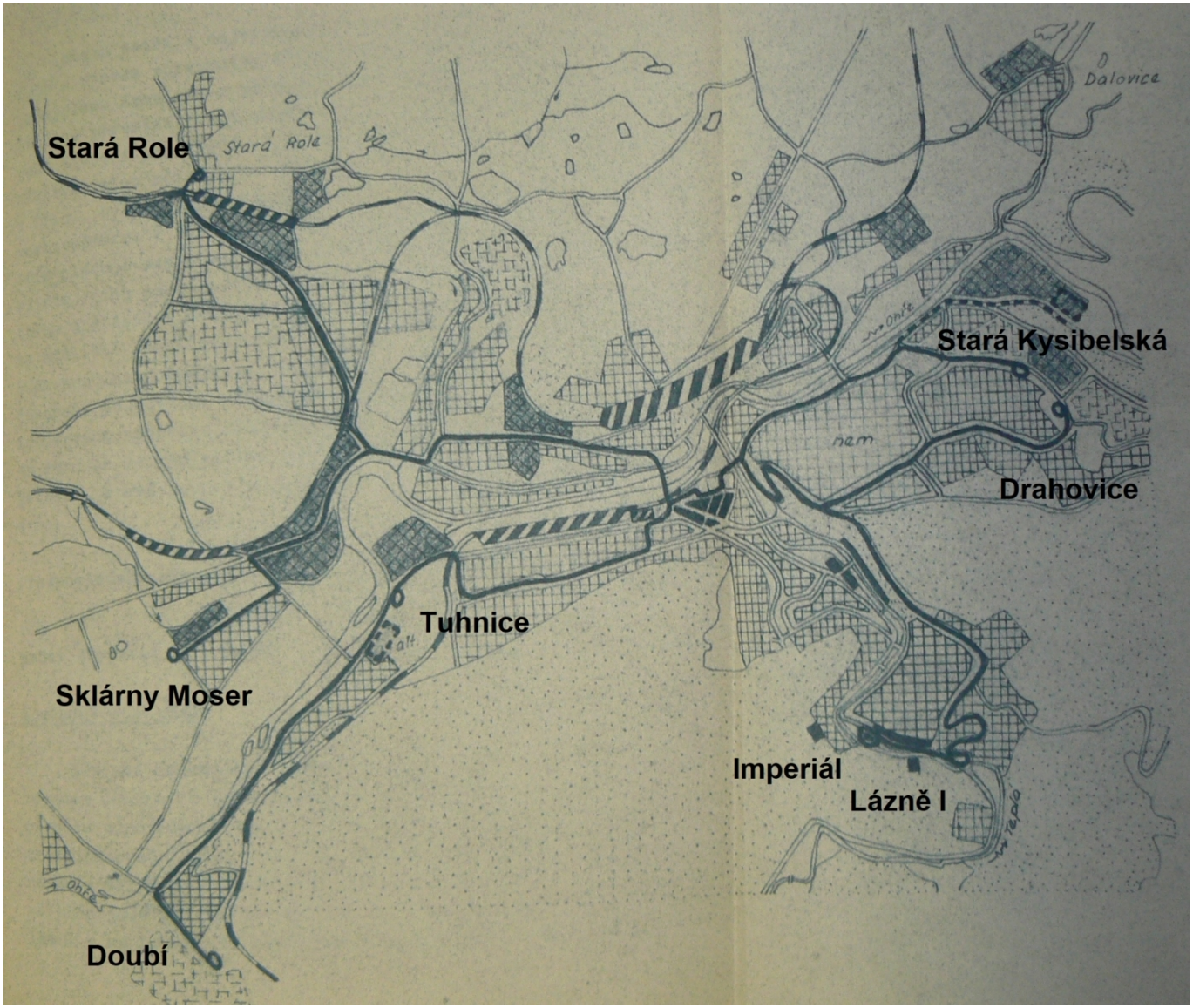
Jako linky se skutečným charakterem městské dopravy byly označeny pouze čtyři (čísel 2, 3, 6 a 10), které měly špičkový interval 5 až 10 minut a které svým charakterem plnily stanovené nároky na zavedení trolejbusové dopravy dle parametrů studie VÚD. Není proto překvapivé, že pro nasazení trolejbusů byly vytipovány právě čtyři trasy, které však studie označila čísly 1 až 4 (tedy mimo dobové číslování linek ČSAD). Konkrétně mělo jít o linky:

Linka číslo 1: Tuhnice – Moskevská – Tržnice – nemocnice – Na Vyhlídce – U Imperiálu – Lázně I (o délce 6,5 km a se špičkovým intervalem 10 minut a sedlovým 15 minut);

Linka číslo 2: Doubí – Moskevská – Tržnice – Vítězná – Stará Kysibelská (o délce 7,1 km a se špičkovým intervalem 10 minut a sedlovým 15 minut);

Linka číslo 3: Sklárny Moser – Engelsova (dnes Sokolovská) – Tržnice – nemocnice – Lidická – Drahovice (o délce 6,6 km a se špičkovým intervalem 10 minut a sedlovým 12 minut);

Linka číslo 4: Stará Role – Nejdecká – Engelsova (dnes Sokolovská) – Tržnice – nemocnice – Drahovice nebo Imperiál (o délce 7 km se špičkovým intervalem 5 minut a sedlovým 10 minut).




Plán vedení navrhovaných trolejbusových linek z roku 1982 včetně vyznačených pozic přicházejících v úvahu pro vybudování vozovny. (autor: VÚD Žilina, pracoviště Brno; úprava redakce)

V případě linek čísel 1 až 3 byla špičková potřeba vozidel odhadována vždy na 6 vozů, v případě linky číslo 4 mělo být k dispozici 12 vozidel. Denně tak mělo být nasazeno do provozu max. 30 trolejbusů. Celková potřeba vozidel byla vypočtena na 42 trolejbusů typu Škoda 14 Tr.

Uvedený plán měl být realizován do konce deváté pětiletky, tj. do konce roku 1995. Do té doby se však mělo začít alespoň s realizací první etapy rozvoje trolejbusové dopravy, která by zahrnovala vybudování dvou linek, jež by obsloužily především oblast lázní a městského centra. Tuto etapu mělo být vhodné uvést do provozu již koncem 7. pětiletky, anebo počátkem pětiletky osmé, tedy už okolo roku 1985. Urychlenému postavení všech čtyř tratí dle navrženého schématu měl bránit v podstatě jen úrovňový přejezd s železniční tratí Cheb – Sokolov na Nejdecké ulici, kterou měla využívat linka směřující do Staré Role. Tato trať byla v danou dobu elektrizována (k dokončení došlo v roce 1983), což mělo vylučovat zavedení trolejbusů. Náhrada úrovňového křížení novým podjezdem přitom neměla proběhnout dříve než v roce 1990.

Autoři studie kromě této základní čtyřlinkové sítě polemizovali o tom, že by bylo možné v budoucnu nitky měděné pavučiny rozplést ještě do dalších oblastí, a tím počet trolejbusových linek navýšit, přičemž využívána by byla z větší části již ona základní struktura tratí. Jen slovně tak byla nastíněna

možnost rozvětvení v oblasti Staré Role (po ul. Okružní), vybudování linky do sídliště Čankovská atp. Zajímavá byla rovněž následující zmínka: *„Reálné je rovněž přímé trolejbusové spojení K. Vary – Ostrov n. Ohří – Jáchymov, jehož uskutečnění naráží na nízkou světlou výšku železničního podjezdu na Jáchymovské. Pro toto propojení by tedy bylo vhodné hledat novou trasu, například s využitím ulice V. Noska s nutným mimoúrovňovým vykřížením s železniční tratí Cheb – Chomutov. Propojení uvedených měst by dále snížilo spotřebu tekutých paliv a mohlo využít existujícího zkušebního trolejového vedení Ostrov – Jáchymov.“*

Kromě trolejbusů se měla zvážit i možnost zavedení elektrobusů, ale jen coby doplňkového systému na trase od nádraží přes centrum proti proudu říčky Teplé až ke konečné Lázně I. Vozidla pro takovou linku měla být pořízena nejlépe z dovozu, což si lze v dané době vzhledem k cenám takových vozidel jen obtížně představit (byť se jejich vývojem zabývali i někteří výrobci v zemích východní Evropy).

Pokud by se Karlovy Vary spokojily s onou čtyřlinkovou sítí jako konečným stavem, mělo být nadále zapotřebí pro obsluhu města ještě 30 autobusů, které by obsluhovaly dalších 8 linek. Jak je z tohoto počtu zřejmé, počítalo se s úpravou stávajícího linkového vedení (a tedy s redukcí počtu 17 linek na 12) na straně jedné, a se zvýšenou potřebou vozidel na straně druhé, což odráželo očekávaný nárůst počtu obyvatel (pro rok 1995 mělo jít o 72 000). Zajímavostí je, že ze čtyř navržených trolejbusových linek měly být tři (čísel 2, 3 a 4) podle autorů studie vhodné nikoli pro užití trolejbusů 14 Tr, ale článkových typů 15 Tr. Nebylo však již uváděno, zda by užití kloubových trolejbusů znamenalo současně úpravu intervalů a snížení celkového inventárního stavu trolejbusů z oněch předpokládaných až 42 vozů.




Alternativně bylo navrhováno pro nasazení na linkách čísel 2 až 4 i použití kloubových vozů Škoda 15 Tr. Na snímku vidíme prototyp z roku 1983 na brněnském výstavišti. Sériovou výrobu se nicméně podařilo rozeběhnout až v roce 1988. (foto: Škoda Ostrov)

Zřízení trolejbusové dopravy mělo vyvolat i několik nezbytných přímých investic, konkrétně úpravu

poloměrů oblouků silnice v blízkosti hotelu Imperiál, dále výměnu mostu přes řeku Teplou u Lázní IV., zpevnění povrchu některých komunikací a zmíněný železniční podjezd na Nejdecké ulici na cestě do Staré Role. Za nepřímou investici pak bylo považováno vybudování silničního průtahu I/6 po levém břehu Ohře, který se ale plánoval nezávisle na vybudování trolejbusů.

Celkové odhadované náklady byly vyčísleny na 154 mil. Kčs (pro porovnání průměrná mzda v roce 1983 činila 2 822 Kčs), přičemž největší položkou měla být stavba nové vozovny, která měla spolknout 43,5 mil. Kčs. Z tohoto důvodu bylo navrženo, že by v rámci první etapy nemusela být vozovna vystavěna a že by byl nadále využíván stávající závod ČSAD, k čemuž by však bylo nutné vybudovat navíc manipulační trať (alternativně byla jako vozovna nabízena lokalita v Tuhnicích). Bohužel autoři neuváděli, které přesné úseky (vyjma zmíněného vágního tvrzení *v centru a lázeňské části*) měly být v rámci první etapy vybudovány, ani jaká by zde byla potřeba vozidel, na druhou stranu je zajímavé, že se počítalo s tím, že i v budoucnu bude doprava ve městě zajišťována podnikem ČSAD a že tedy nedojde ke zřízení městského DP.

Právě vozidla v cílovém počtu 42 ks měla být další výraznou nákladovou položkou – jejich nákup měl vyjít na 26 mil. Kčs. Pro napájení mělo vzniknou celkem pět typizovaných měníren (24,5 mil. Kčs), tratě měly mít celkovou délku 17,9 km (dvoustopé vedení; 20,6 mil. Kčs), potřeba trakčních kabelů byla odhadnuta na částku 7,8 mil. Kčs atp. Při denním proběhu 6 100 km v pracovní dny a 3 500 km v nepracovní dny mělo dojít ročně ke snížení emisní oxidu uhelnatého o 48 850 kg, částic $NO_x$ o 9 770 kg a dalších uhlovodíků ($CH_x$) o 3 500 kg.

Přestože studie sama o sobě byla bezpochyby dobrým základem pro zhodnocení možností zavedení trolejbusové dopravy v Karlových Varech, sami autoři si uvědomovali, že jde o koncept předběžný, takže bude nutné před realizací I. etapy posoudit ještě další možné alternativy vedení trolejbusových tras základní sítě. Zmíněno bylo například vedení trolejbusů po Ostrovském mostě, namísto navrženého směrování po Chebském mostě (šlo mimochodem o stejný ústupek, jaký byl zanesen do plánu na zavedení trolejbusové dopravy již v květnu 1955), či změna trasování v oblasti Tržnice. Návazným krokem mělo být zpracování podrobné studie, která by již stabilizovala výslednou podobu sítě a která by již mohla být závazně zapracována do územně plánovací dokumentace. O tom, že nešlo jen o volání do větru, svědčí závěrečná poznámka, že: *„Projektová připravenost je v současnosti zajišťována zpracováním studie Pragoprojektu s termínem konec roku 1982.“*

Závěr studie jednoznačně hovořil pro zavedení trolejbusové dopravy, a to s ohledem na její ekologický i ekonomický přínos (snížení spotřeby tekutých paliv). Ucelená realizace ale neměla být možná kvůli návazných investic, a tak mělo dojít k rozdělení na dvě etapy s tím, že nejdůležitější přímé investice, zejména onen podjezd na Nejdecké ulici, měly být zahrnuty do plánu nejbližší pětiletky (1985–1990), aby bylo možné popisovanou základní síť čtyř linek dokončit. V tomto směru už ale zůstalo volání nevyslyšeno. Například zmíněný podjezd na Nejdecké ulici vznikl až po roce 2003. Oproti tomu trolejbusy nevyjely v Karlových Varech doposud.

Url: 1982: Trolejbusy v Karlových Varech