

Trolejbusem až do Gdaňsku

30.09 2018 17:00, Redakce, Nezařazené

Zítra ráno se v Pomořském vojvodství odehraje malá sláva. Gdyňské trolejbusy poprvé v historii zavítají na samotnou hranici měst Sopoty a Gdaňsk, když dojedou k multifunkční Ergo Areně, která byla vybudována na pozemcích obou těchto sídel. V budoucnu by nicméně trolejbusy měly popojet alespoň ještě o pár set metrů dále, aby umožnily svým cestujícím přímý přestup na gdaňské tramvaje.

Kam dráty nevedou, pomohou baterie

Gdyňské trolejbusy momentálně obsluhují nejen Gdyni samotnou, ale i jižně sousedící město Sopoty, které pro změnu sousedí s ještě jižněji ležícím Gdaňskem. Uvedená tři města vytvářejí konurbaci zvanou Trojměstí. V Sopotech zajišťuje veřejnou dopravu přes nasmlouvané soukromé i městské společnosti podnik ZKM Gdynia, protože vlastní provozovatele MHD Sopoty nemají. Společností provozující gdyňské trolejbusy je od roku 1998 Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni.

Momentálně do Sopot zasahuje z Gdyně jedna dlouhá trolejbusová trať, která je ukončená smyčkou Sopot Reja. Tato smyčka je od hranice Gdaňsku vzdálená zhruba 1 km a končí na ní trolejbusové linky 21 a 31. Každý, kdo chce pokračovat dále do Gdaňsku, musí zkusit štěstí s přestupem na některé “přeshraniční” autobusy, nebo, což je občas i efektivnější, vyrazit do Gdaňsku pěšky či se místo cesty s přestupem rovnou spolehnout na vlak, který Trojměstím projíždí a obsluhuje jej v častých intervalech. Nyní se ovšem začíná zhmotňovat myšlenka, která není úplně nová, a sice napojit gdyňskými trolejbusy i Gdaňsk.

Poprvé se o tomto plánu vážně hovořilo zhruba přes 10 lety, kdy se měla k tehdy ještě rozestavěné Ergo Areně vybudovat klasická trať. Polské ministerstvo rozvoje ale tuto investici spolu s dalšími třemi plánovanými trolejbusovými tratěmi smetlo ze stolu, protože dle něj neměla Gdyně k dispozici hotové stavební projekty. Tímto se na tratě nedostalo unijních peněz a rozvoj trolejbusové sítě v Gdyni zamrzl. Plán zavést gdyňské trolejbusy až k samotné hranici Gdaňsku se ale opět vzkřísil zhruba před čtyřmi léty, a byl takový, že ze Sopot pojedou trolejbusy k uvedené aréně na baterie. Trasa byla navržena tak, že zastávku před konečnou Sopot Reja trolejbusy sběrače sklopí, odbočí na východ k moři, přičemž překonají železnici, a teprve poté budou pokračovat na jih k aréně. Takto byl tedy načrtnut asi 2 km dlouhý úsek, který měl být pojížděn s pomocí baterií. Nicméně problémem byla absence vozidel, která by tuto vzdálenost bez trolejí obousměrně zvládla. Letos rozběhnutý příchod nových trolejbusů už ale tento nápad umožnil naplnit.

Od zítřejší zhruba 6. hodiny ranní tak začnou vybrané spoje linky č. 31 jezdit v hodinovém intervalu až k Ergo Areně. Jakmile bude nových vozů více, zkrátí se interval na půl hodinu. Nicméně toto nemá být konečný stav a cílem je trolejbusy dostat alespoň k nejbližší tramvajové zastávce na gdaňské ulici Pomorska, což je minimálně 900m vzdálenost. Zatím se tak nestane kvůli absenci dohody všech tří měst. Zatímco Gdyně a Sopoty by, soudě dle různých tiskových zpráv a zpráv z novin, viděly trolejbusy na katastru Gdaňsku nejraději už nyní, Gdaňsk zatím neníní zdánlivě jednoduchý krok posvětit. Musí se totiž mj. zajistit, aby trolejbusy nebyly konkurencí pro nasmlouvané dopravní společnosti. Tak jako tak se již ale 1. říjen 2018 zapíše do historii veřejné dopravy celého Trojměstí.

Gdyně na nákupech

Nyní ještě krátce o vozech, které momentálně do Gdyně putují. Letos bylo za částku 95 mil. zlotých (zhruba 570 mil. Kč) objednáno 30 vozů Solaris Trollino s autonomním pohonem 20 až 25 km (o tendru jsme informovali v prosinci 2017), z toho 14 12metrových a 16 18metrových, a nadto sady baterií pro 21 starších vozů, které budou moci po nezbytné modernizaci ujet bez trolejí zhruba 15 až 20 km. Jedná se také o důležitý moment, protože po několika desetiletích se do Gdyně vrátí kloubové trolejbusy, o kterých se některé odpovědné osoby dlouhodobě domnívaly, že jich není ve městě již více potřeba.

V následujících letech se v Gdyni neplánuje stavba nového trolejového vedení, což je oproti situaci panující před zhruba deseti lety poněkud velká změna. Díky již velkému rozsahu trolejové sítě a boomu parciálních trolejbusů může ZKM Gdynia realizovat rychlý rozvoj trolejbusové dopravy do od stávajících tratí nedalekých sídel bez toho, že by musela řešit spory s některými občany či úředníky o tom, zda mají další troleje smysl, nebo ne. Parciální trolejbusy umožní v krátké časové době obsloužit všechna sídla, do kterých se troleje nepodařilo v minulosti vybudovat. V budoucnu se dá tedy spíše očekávat jen lokální výstavba, která umožní trolejbusy poslat do ještě vzdálenějších končin. Ne nadarmo je tedy gdyňský trolejbusový provoz dáván na různých konferencích za vzor v oblasti realizace udržitelné dopravy.

Text: Vít Hinčica

Url: Trolejbusem až do Gdaňsku