

Aktualizovaná dopravní strategie města Košice počítá s masivním rozvojem trolejbusové dopravy

25.08 2022 08:39, Vít Hinčica, Trolejbusy

Město Košice ve druhé polovině července 2022 zveřejnilo na svém webu dokument s názvem „Aktualizácia Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice“. Tato aktualizace předznamenává podstatnou změnu v osudu přerušeného trolejbusového provozu, neboť počítá nejen s obnovou místní trolejbusové dopravy už od roku 2024, ale i jejím podstatným rozvojem za pomoci parciálních trolejbusů. Včera, dne 24. 8. 2022, košická radnice na svém webu oznámila, že aktualizovaný dokument nebude muset projít procesem EIA. Je tedy otevřena cesta k tomu, aby byl už v září tohoto roku předložen ke schválení městskému zastupitelstvu.

Trolejbusy sem, trolejbusy tam

Aktualizaci zpracovala společnost NDCon s.r.o., která v roce 2015 předložila původní znění studie, jež navrhovalo *„pozastaviť prevádzku existujúcej trolejbusovej siete“*, což se díky rekonstrukci vybraných tramvajových úseků kolidujících s trolejbusovou infrastrukturou stalo ještě v okamžiku jejího vypracovávání. O sedm let později však už pražská společnost navrhuje masivní rozvoj trolejbusové dopravy, neboť tak reaguje na rostoucí popularitu parciálních trolejbusů. V úvodu aktualizovaného dokumentu, na 23. straně, ostatně píše: *„V súlade s trendmi elektrifikácie MHD bude na mieste sa zaoberať problematikou trolejbusovej dopravy vo svetle nastupujúcich nových technológií – najmä hybridných (parciálnych) trolejbusov.“*

Třebaže je aktualizovaná strategie především podkladovým dokumentem pro další rozhodování košického zastupitelstva a vedení města, nadto dokumentem počítajícím s výhledem až do roku 2050, a tedy předpokládajícím různé etapy vývoje, z nichž se zcela jistě podaří naplnit jen některé a další

pak jen částečně, i tak předznamenává pomyslný obrat o 180 stupňů v košické trolejbusové odysseji.

Nyní se podíváme detailněji na to, co aktualizovaná strategie pro trolejbusy navrhuje (ponecháváme původní slovenské znění):

Do roku 2024 („Obnova elektrickej siete pre napájanie elektrických cestných vozidiel“):

- *Obnova trakčných meniarní*
- *Obnova zemných káblov pre napájanie systému trolejov*
- *Kúpa elektrických vozidiel (10 ks dĺžky 18 m + rezerva)*
- *Sprevádzkovanie linky 71 v elektrickej trakcii*

Do roku 2026 („Prvá etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.1 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (19 ks dĺžky 18 m + 6 ks dĺžky 12 m)*
- *Sprevádzkovanie liniek 72, 36 a 27 v elektrickej trakcii*

Do roku 2028 („Druhá etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.2 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (21 ks dĺžky 18 m + rezervné vozidlá)*
- *Sprevádzkovanie liniek 15 a 10 v elektrickej trakcii* (na jiném místě, na str. 228, dokument zmiňuje i elektrifikaci linky č. 34)

Do roku 2030 („Tretia etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.3 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (10 ks dĺžky 18 m)*
- *Sprevádzkovanie linky 19 v elektrickej trakci*i

Do roku 2032 („Štvrtá etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.4 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (8 ks dĺžky 18 m + rezervné vozidlo)*
- *Sprevádzkovanie predĺžení liniek 71 a* 34 *v elektrickej trakcii* (v původním dokumentu se uvádí „71 a 15“, nicméně to odporuje textu na str. 216, kde se uvádí linka č. 34)
- *Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA*

Do roku 2036 („Piata etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.5 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (5 ks dĺžky 18 m + 4 ks dĺžky 12 m + rezervné vozidlá)*
- *Sprevádzkovanie liniek 52 a 16 v elektrickej trakcii*
- *Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA*

Do roku 2038 („Šiesta etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.6 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (6 ks dĺžky 12 m)*
- *Sprevádzkovanie linky 25 v elektrickej trakcii*

Do roku 2040 („Siedma etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Výstavba potrebnej infraštruktúry napájacieho vedenia (kap. C.1.13.7 dokumentu Aktualizácia SRD Košice 2022)*
- *Kúpa elektrických vozidiel (4 ks dĺžky 18 m)*
- *Sprevádzkovanie linky 29 v elektrickej trakcii*
- *Nová trakčná meniareň s inštalovaným výkonom 3 MVA*

Po roku 2040 („Ôsma etapa ekologizácie autobusovej dopravy“):

- *Kúpa elektrických vozidiel (3 ks dĺžky 18 m + 5 ks dĺžky 12 m)*
- *Sprevádzkovanie liniek 22, 32 a 54 v elektrickej trakcii*

V případě hypotetické záchrany trolejbusového provozu a realizace všech 8 etap mýcení autobusů z ulic města by mezi léty 2024 až 2050 bylo dáno do provozu 80 kloubových trolejbusů (10 + 19 + 21 + 10 + 8 + 5 + 4 + 3) a 21 ks (6 + 4 + 6 + 5) sólo trolejbusů, plus blíže neupřesněný počet rezervních vozidel, celkem tedy 101 trolejbusů a rezevní trolejbusy. Tyto vozy by nejen zamířily na svá tradiční působiště v podobě linek 71 a 72, ale také by nahradily přinejmenším na třinácti linkách (10, 15, 16, 19, 22, 25, 27, 29, 32, 34, 36, 52 a 54) autobusy. Kromě toho by během realizace plánu došlo díky trolejbusům ještě k prodloužení linek 34 a 71. Za účelem takto masivního rozvoje trolejbusů by bylo nutné vybudovat tři nové měnírny (na jiném místě, na str. 230, ovšem dokument uvádí potřebu 4 měníren) a také postavit několik trolejbusových tratí nebo úseků o célkové délce více než 30 km (bráno jednosměrně).

Na tomto plánku je možné vidět, jak by se měla trolej ve městě do roku 2040 rozvíjet (po roce 2040 už se s prodlužováním trolejí nepočítá). Zajímavostí je jistě od okolní sítě „odříznuté“ sídliště Ťahanovce či chybějící troleje na Staničném náměstí. Na druhou stranu by měla páteřní trolejbusová síť zůstat zachována a spolu s některými novými úseky by mohla teoreticky umožňovat i provoz neparciálních trolejbusů, které jsou obecně o něco levnější než „parciály“. Aktualizovaná strategie nicméně předpokládá, že se trolejbusy na elektrifikovaných linkách budou na některém místě po trase odpojovat a totéž má být i případ tradičních linek č. 71 (závlek k nádraží) a 72 (svedena na Prešovskou cestu), takže jiné než bateriové trolejbusy *de facto* nepřicházejí při pořizování vozového parku v úvahu.

V řadě případů jsou trolejbusové úseky přerušovány kvůli tomu, aby nedocházelo ke křížení trolejbusových tratí s tramvajovými. Cena jednoho křížení je však s ohledem na životnost trolejbusového vedení (50 i více let) a zejména v kontextu zamýšleného obřího rozvoje trolejbusů v Košicích zanedbatelná (zhruba cca 40 až 70 tisíc Kč), navíc nutnost natrolejovat se po trase častěji než 1x (což by se týkalo např. linky č. 34) znamená už přece jen určitou časovou ztrátu. Spolu s tím se také nabízí otázka, zda by nebylo vhodnější některé úseky, zejména prostřednictvím doplnění chybějících křížení, mezi sebou propojit, aby tak odpadla potřeba na vybrané linky parciální trolejbusy kupovat. Místo „parciálů“ by pak, jak už jsme zmiňovalo, bylo možné nasazovat klasické trolejbusy či klasické trolejbusy dovybavené baterií pro nouzovou potřebu. Na druhou stranu parciální trolejbusy nabízejí dopravcům daleko větší možnosti svého využití než klasické trolejbusy.

Cesta k realizaci této aktualizované strategie bude ještě velmi trnitá a, jak už bylo řečeno, nedá se ani reálně počítat s tím, že by se v případě jejího schválení košickým zastupitelstvem postupovalo

přesně podle jejího obsahu. Nicméně i tak se na konci pomyslného tunelu objevilo nemalé světýlko značící naději. Snad tedy tato naděje brzy nevyhasne.

Spolupráce: Zdeněk Sýkora

Url: Aktualizovaná dopravní strategie města Košice počítá s masivním rozvojem trolejbusové dopravy