

Athény hodlají zrušit do roku 2027 trolejbusy

19.07 2025 18:44, Libor Hinčica, Trolejbusy

Řecká metropole po letech přešlapování učinila pod taktovkou náměstka ministra dopravy Konstantinose Kyranakise rozhodnutí stran budoucnosti místního trolejbusového provozu, který vyznívá pro tradiční dopravní prostředek krajně nepříznivě – do roku 2027 by měla být stávající flotila více než 130 provozních trolejbusů vyřazena a nahrazena elektrobusy a hybridními (reálně pouze mild hybridními) autobusy.

Trolejbusy jezdí v Athénách od roku 1954, již o pět let dříve vyjely v přilehlém městě Pireus, nicméně až do roku 1990 byly oba systémy nepropojeny. Provoz byl rozsáhle modernizován v letech před konáním olympiády v roce 2004 a vozový park čítá oficiálně dodnes přes 300 trolejbusů, které všechny pocházejí z let 1999 až 2004. Jen část z těchto trolejbusů je ale provozních, neboť Athény postupně rozsah provozu (i s ohledem na celostátní úsporná opatření po faktickém ekonomickém kolapsu země) osekávaly. Dnes tak má zůstávat v provozním stavu jen okolo zmíněných 130 vozů, nemalá část těch dalších tvoří donátory náhradních dílů, kterých má být i tak údajně nedostatek, alespoň tedy dle aktuálních tvrzení pokoušejících se záměr na zrušení trolejbusů obhájit.

Trolejbusová doprava byla v athénských podmínkách dlouhodobě mimořádně spolehlivá, nicméně na její údržbu jsou vynakládány nízké částky, což s přihlédnutím k věku vozidel (od 21 do 26 let) její disponibilitu v posledním období snižuje. Technické obtíže ale nejsou hlavním zdrojem výpadku trolejbusových spojů, i když se to tak snaží zastánci likvidace provozu prezentovat. Athény se totiž dlouhodobě potýkají s nedostatkem řidičů, přičemž u trolejbusů byla tato situace nejpalčivější.

Trolejbusům je vyčítána také jejich nízká průměrná rychlost, která dosahuje pouze 13,4 km/h, zatímco u autobusů má jít o 18,4 km/h. Současně mají být na trolejbusových linkách největší odchylky od jízdního řádu (v odpolední špičce až 75 %). Nižší průměrná rychlost ovšem vychází z charakteru trolejbusových tras, které jsou nezřídka vedeny uličkami v centru města, kde vyšší cestovní rychlosti nelze dosáhnout. Uvedené srovnání je proto zavádějící, stejně jako komentář

o tom, že jsou u řidičů trolejbusů nižší výkony oproti těm autobusovým (jako by tomu při nižší průměrné rychlosti mohlo být vůbec jinak). Trolejbusy mají údajně vykazovat největší náklady na kilometr (4,06 €) ze všech dopravních prostředků, a to nikoli v rámci Athén, ale rovnou v celém Řecku. Kalkulační jednice k tomuto údaji nicméně poskytnuta nebyla, a tak není zřejmé, co vše je a není do výpočtu zahrnuto.



V letech 2003 a 2004 byla dodána flotila trolejbusů Neoplan 861 (90 ks) a 863 (50 článkových vozů) s obchodním jménem „Electroliner“, jejichž finální montáž se odehrávala ještě v kooperaci s lokálním partnerem ELVO. (foto: Libor Hinčica)

Zajímavé je tvrzení, že trolejbusové linky mají pokrývat jen 13 % poptávky, ani tato data ale není možné nijak ověřit, protože dopravce OASA (ΟΑΣΑ; *Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών;* v překladu: Aténská městská dopravní organizace) ve svých výročních zprávách nikterak nerozlišuje mezi počtem přepravených cestujících v autobusech a trolejbusech. Ministerstvo dopravy na základě údajně nízkého počtu pasažérů údajně vidí, že *„občané již trolejbus opustili“*, a tak je prý řada na státu, aby přistoupil k jeho likvidaci. Zastánci trolejbusů udávají příklady ze zahraničí, kde se trolejbusová doprava naopak rozvíjí, nicméně to je smetáváno se slovy, že jde o úplně jinou technologii (parciálního trolejbusu), přičemž právě o využití parciálních trolejbusů se v Athénách dlouhodobě hovořilo jako o možnosti, jak trolejbusový provoz nejen zachovat, ale i jej dále rozvinout. Tato skutečnost je nyní zcela přehlížena.

Pozornost si zaslouží zmínka z řeckých médií o pražském provozu. Praha byla uvedena jako příklad města, v němž je trolejbus zachován pouze z historických nebo turistických důvodů, s malým počtem linek a vysokou provozní dotací. Má jít tedy o příklad města s historickou turistickou sítí, která funguje spíše jako atrakce než jako plnohodnotný dopravní prostředek. Skutečnost, že trolejbusy v Praze jezdí teprve rok a byly obnoveny po více než 50leté přestávce právě v podobě moderního dopravního prostředku, autorům poněkud utekla, pokud tedy nebyl pisatelem této pasáže některý

z moderních podpůrných prostředků tzv. umělé inteligence.

Odstranění trolejbusového provozu a infrastruktury má výrazně přispět k estetickému vylepšení veřejného prostoru. Se zrušením trolejbusům bude údajně město lépe dýchat a chodci zažijí *„lidštější prostředí“*, neboť v mnoha oblastech Athén museli občané po celá desetiletí žít pod sítí trolejových drátů, které způsobovaly *„zrakovou únavu“*. Přičteme-li k tomu komentáře o tom, že nahrazení trolejbusů vytvoří i *„humánnější prostředí“* (těžko říci, čím se má odlišovat od onoho výše zmíněného *lidštějšího prostředí*), vzniká vskutku neuvěřitelný eintopf hloupých argumentů, jejichž cílem má být vykreslit trolejbus jakožto zastaralý dopravní prostředek, který se pro budoucnost Athén nehodí.

Url: Athény hodlají zrušit do roku 2027 trolejbusy