



Autotrolej v Rijece se vrací k elektrické MHD. S elektrobusy

25.08 2026 19:09, Libor Hinčica, Autobusy

Ve svém názvu stále odkazuje na provoz trolejbusů, avšak v její flotile se již 57 let žádné trolejbusy nenacházejí. Řeč je o chorvatské společnosti Autotrolej z Rijeky, která se letos vrátí k provozování elektrické veřejné dopravy díky nákupu dvacítky nových elektrobusů, z nichž ty první v podobě osmi vozů Karsan e-ATA 10 byly do města na pobřeží Jadranu přivezeny dne 20. 8. 2026.

V Rijece bychom v minulosti našli i tramvaje, které tvořily kolorit ulic od roku 1899 do 1952, kdy byly nahrazeny trolejbusy, jež zahájily provoz o rok dříve (27. 10. 1951). Přestože trolejbusy v nadcházejících letech posilovaly svou roli a v roce 1962 bylo ve flotile už 29 vozů, nastal ve druhé polovině 60. let v bývalé Jugoslávii rychlý obrat a trolejbusová doprava začala být s odkazem na vysoké náklady utlumována. V Rijece byly ještě v roce 1966 postaveny nové sloupky pro budoucí prodloužení směrem na Podvežicu, avšak k montáži troleje už nedošlo.

Z pohledu našince je zajímavé, že nepříznivý vývoj se zde v roce 1968 snažila zvrátit (podobně jako o několik týdnů později v Praze) Škoda Ostrov, která ve městě prezentovala jeden vůz Škoda 9 Tr. Přestože jeho zkoušky měly dopadnout na výbornou, rozhodnutí o likvidaci trolejbusů se revokovat nepodařilo, a ty zde tak vyjely dne 16. 8. 1969 naposledy. Přípomínkou na ně zůstalo jméno městského dopravce Autotrolej používané od roku 1953.

Později, s příchodem ropných krizí, se mělo o možném návratu trolejbusové dopravy do ulic Rijeky opět uvažovat. Úvahy o zpětné implementaci trolejbusů jsou okrajově zmíněny ještě v generálním urbanistickém plánu města z roku 2007, kdy je trolejbus uváděn jako další v úvahu přicházející dopravní prostředek pro zajištění MHD. Trolejbusy byly v rámci strategických dokumentů dopravního plánování brány do úvahy i v dalších letech, jenomže reálně se žádné kroky k jejich návratu nepodnikaly. Namísto trolejbusů se město i přes svou topografii (Rijeka je značně kopcovitá

a rozkládá se od pobřeží až do výšky cca 400 m nad mořem) rozhodlo kráčet cestou pořízení elektrobuseů.



Ještě jeden snímek z přepravy elektrobuse Karsan e-ATA 10. (zdroj: AUTOBUSI U RIJECI)

Výběrové řízení na jejich nákup bylo vypsáno dne 2. 6. 2025, přičemž nabídky bylo možné (po prodloužení) podávat do 30. 7. 2025. Soutěž počítala s dodáním celkem 20 vozů, které ale byly rozděleny do tří délkových kategorií, přičemž nabídky bylo možné podávat do každé části soutěže samostatně. Konkrétně bylo poptáváno osm vozů standardní délky cca 12 m, dále osm vozů kategorie nazvané *midi* s délkou okolo 10 m a čtyři vozy kategorie *mini* o délce cca 7 m.

V každé části se setkaly tři nabídky, přičemž v prvních dvou (na dodání cca 12m a 10m elektrobuseů) podal nejlepší nabídku lokální distributor čínského King Longu, společnost Vincek. Ta ovšem byla v obou případech vyloučena, a tak k vítězství dokráčeli jiní producenti.

V případě 12m vozů šlo o dalšího čínského dodavatele – Higer (skrze distributora *Novatec*). Třetí v této části (resp. po redukci účastníků druhý) pak skončil MAN. Ten obsadil poslední příčku i v části na 10m elektrobusey, kde uspěl vůbec poprvé v Chorvatsku Karsan se svým modelem e-ATA 10. Distribuci jeho elektrobuseů zde zajišťuje společnost *Wawa*, která od té doby zvládla uspět v zemi červenobílé šachovnice ještě v dalších dvou městech – ve Varaždinu (dodat tam má sedm vozů) a Sisaku (tam zamíří dva elektrobusey). Také v těchto případech půjde o model e-ATA 10.

Karsan (potažmo *Wawa*) se snažil uspět i v části na dodávku minibusů, kde mu sekundovala ještě společnost *Auto Hrvatska PSC*, která je distributorem tureckého Otokaru. První příčku ale pro sebe také v této části uzmul Higer se svým modelem Azure 7.

Smlouvy s dodavateli byly podepsány na počátku letošního roku (12. 1. 2026). Dodáno dosud bylo jen osm vozů e-ATA 10 od Karsanu, které byly vyhotoveny ve třídvéřovém provedení, které bylo u této délkové verze použito v rámci produkce modelu e-ATA patrně vůbec poprvé. Výrobce u vozů e-ATA 10 deklaruje dojezd až 400 km, avšak vzhledem k instalované kapacitě elektrické energie v bateriích – 399 kWh – jde spíše o přání než reálně dosažitelnou hodnotu. Max. obsaditelnost činí 89 osob, což je dáno i délkou vozidla, která je blíže jedenácti metrům než deseti (konkrétně jde o 10,75 m).

Jeden elektrobus e-ATA 10 v provedení pro Rijeku vychází na částku 543 495 € bez DPH, tedy na cca 13,2 mil. Kč, což je na tuto délkovou verzi poměrně vysoká částka – ostatně delší 12m vozy od Higeru pořizuje Rijeka za částku o skoro 2,4 mil. Kč na vůz (!) nižší. Vozidla od Karsanu byla převzata ve výrobním závodě Karsanu v turecké Burse ve dnech 27. až 29. 7. 2026, následně byly elektrobusy exportovány do Chorvatska. Do Rijeki dorazily všechny dne 20. 8. 2026, osm dnů před smluvním termínem.

Url: [Autotrolej v Rijece se vrací k elektrické MHD. S elektrobusy](#)