

Demontáž trolejbusového vedení v Coimbře

03.04 2022 11:35, Vít Hinčica, Trolejbusy

Portugalská Coimbra se toto století v oblasti veřejné dopravy nechvalně prosavila coby postupný hrobař svého trolejbusového systému. V roce 2009 přivítala jedno jediné Trollino a od té doby další nové vozy nekoupila, navzdory tomu, že všechny její ostatní vozy byly vyrobeny už roku 1984, a navzdory tomu, že nákup dalších nových vozidel různí čelní představitelé města, kteří se dosud na radnici od roku 2009 vystřídali, slibovali. Kmenová flotila 20 trolejbusů Salvador Caetano/Efacec UEC 25 zajišťující v Coimbře trolejbusový provoz od výše zmíněného roku 1984 se sice redukovala už od počátku tohoto milénia, jenže nezájem o „generálky“ vozidel, a jejich údržbu všeobecně, vedl k tomu, že se s vyřazováním vozidel pokračovalo i později. Dnes už je tak v coimbrském parku papírově provozních jen 5 vozů, avšak v uličním provozu nebylo poslední léta výjimkou vídat i jen jedno vozidlo denně. V některých obdobích pak nejezdily trolejbusy vůbec a v tomto roce dle dostupných informací také nejezdí, a to údajně kvůli mechanické závadě (jaké a jak se mohla týkat všech pěti disponibilních trolejbusů, z toho jednoho Trollina, zároveň, zůstává nejasné).



Likvidace trolejí na náměstí 25 de Abril na snímku z března 2022. (foto: Noticas de Coimbra)

Třebaže město bylo v minulosti pokryto trolejbusovou sítí, která pokrývala téměř všechny hustě obydlené části města (viz zde), investice do jejího rozvoje prováděny nebyly a naopak se po kouscích síť od zhruba 90. let krátila, a to většinou tak, aby se nesneslo vedení nad ulicemi celé, ale zároveň nebylo možné na jednotlivé stopy trolejbusy najíždět, nebo stopy plně projet. To, co zbývá v Coimbře dnes, lze už nazvat jen přežilým torzem.

Nicméně ještě stále je z čeho ukusovat. V březnu tohoto roku totiž začala být likvidována trolej na náměstí 25 de Arbil, blízko místního fotbalového stadionu, a to v souvislosti se stavbou dráhy pro metrobusový koridor. Ten je převážně budován v trase bývalé 37km dlouhé místní železnice zvané Ramal da Lousã (pojmenované podle od Coimbry jihovýchodně ležícího města Lousã), avšak metrobusový koridor nebyl tím řešením, které mělo opuštěné drážní těleso zastoupit. Původně totiž bylo navrhováno lehké metro. Kvůli vysokým očekávaných nákladům však byla možnost zavedení lehkého metra v roce 2017 skartována a navržena byla jako příhodnější alternativa výstavba BRT koridoru o délce až 42 km. Po něm mají jezdit cca 18 m dlouhé elektrobusy. Ani BRT koridor s elektrobusy ovšem není žádná láce a odhadované konečné náklady se v průběhu let jenom zvyšují. Práce na BRT koridoru se zatím omezují spíše na demoliční činnost, která se dotýká převážně drážních objektů. První etapa BRT koridoru by mohla být dokončena v březnu 2024.



Možná konečná podoba BRT koridoru, nadále vzletně zvaného „Metro Mondego“. (autor: Maximilian Dörrbecker/Wikipedia.org)

K aktuální demontáži trolejbusového trolejového vedení Ana Bastos, jedna z aktuálních radních města, uvedla pro místní média, že se *„nejedná o konec trolejbusů ve městě, ačkoli nyní je všechno otevřené.“* Pokud se trolejbusy vrátí, bude to dle ní spíše v turistickém režimu, protože běžný provoz je podle ní *„mnohem dražší“*. Nad argumentací radní Bastos se je nutné zamyslet, neboť tvrzení, že je provoz trolejbusů dražší bez uvedení dat a komparace s jinými druhy místní dopravy, už s oblibou používali i jiní hrobaři trolejbusových systémů ve světě. V případě Coimbry však může být toto tvrzení více než pravdivé, protože město opakovaně pouštělo do svých trolejí proud i přesto, že na tratě téměř nic či rovnou nic nevypravovalo, takže náklady na takovýto bizarní provoz, byť už na jednom jednostopém okruhu, musely být vysoké. Udržovat turistickou linku však ve světle slov radní nebude o nic levnější.



Pět elektrobusů BYD přivítala Coimbra v těchto dnech. Cena jednoho vozidla dosahuje v přepočtu více než 11 mil. Kč. (foto: SMTUC)

Nicméně údajná drahota provozu trolejbusů nebyla jediným argumentem, který se nedávno v souvislosti s častou absencí trolejbusů v ulicích Coimbry objevil. Někteří politici v minulosti tvrdili, že na nové trolejbusy nejsou peníze nebo že by musely být investovány do místních 2 měníren prostředky ve výši zhruba 2 mil. EUR. Jaké však překvapení, že město v posledních letech opakovaně koupilo nové elektrobusy (naposledy přivítalo 5 ks BYD v jednotkové ceně více než 11 mil. Kč), pro které by ještě rádo zřídilo nové zázemí, a ještě se pustilo do stavby metrobusového koridoru, který, pokud by se postavil celý, bude stát v přepočtu několik miliard korun. Problém tedy evidentně nebude v prázdné kase města, kde by se nenašlo pár set tisíc euro ročně na průběžnou obnovu trolejbusového parku a infrastruktury, nýbrž v odlišných zájmech místních politiků bez ohledu na jejich stranickou příslušnost.

Url: Demontáž trolejbusového vedení v Coimbře