



Naděje na návrat trolejbusů do Coimbrы mizí

15.06 2025 01:08, Vít Hinčica, Trolejbusy

Jsou tomu už čtyři roky, co v Coimbre přestaly trolejbusy jezdit. Oficiálním zdůvodněním toho, aby dne 21. března 2021 došlo k zastavení již dlouhá léta předtím skomírajícího trolejbusového provozu, bylo započítí stavebních prací na novém metrobusovém systému, jehož ústředním dopravním prostředkem bude elektrobus. Nicméně faktem, navíc dohledatelným na Google Maps, je, že ještě na počátku roku 2023 se v trasách dvou přežívajících trolejbusových linek 4 a 103 nic významného nedělo. Teprve v dubnu 2023 došlo k přerušení trolejového vedení v blízkosti železniční stanice Coimbra-A u centra města, čímž byl trolejbusům odříznut přístup do vozovny, jež leží na druhém břehu řeky Mondego, podle které je také stále nedokončený metrobusový systém nazván. Stejně tak došlo v posledních dvou letech ke znehodnocení trolejového vedení i na několika jiných místech, kde se přitom žádné stavební práce vůbec neodehrávaly. Co hůř, stavba metrobusové sítě, která navázala na zpackanou stavbu lehkého metra v téže trase, se také rádně protahuje, a spolu s tím se tedy prodlužuje i odstávka trolejbusového provozu, jež může jednoduše vyústit ve zrušení celého trolejbusového systému.



Solaris Trollino ev. č. 75 z roku 2009 na snímku ze 14. 6. 2025. (foto: Vít Hinčica)

V důsledku stavby metrobusového koridoru bylo sneseno okolo 2 450 m trolejí a kabelů, a to především u nádraží Coimbra-A a na návazné nábrežní třídě Emídio Navarro, po které už trolejbusy dlouhá léta nejezdily. Tyto komponenty pak byly uloženy v zázemí městského podniku SMTUC.



Trolej na ulici Olímpio Nicolau Rui Fernandes.

Loni 8. července bylo na městské radě odhlasováno, že se prozkoumá možnost návratu trolejbusů alespoň v turistické variantě. Socialistická strana, stojící nyní v opozici, sice navrhovala zachování regulérního trolejbusového provozu, to však nynější vedení radnice zamítlo s tím, že se socialisté „pokoušejí přepsat a mystifikovat historii“ a zároveň se snaží zprostředkovat myšlenku, že „výkonná moc je proti trolejbusům“.



Letos v lednu došlo k zastavení provozu na krátkém železničním úseku Coimbra-A – Coimbra-B, který napojoval centrum Coimby na hlavní koridorovou trať spojující jih země se severem. Namísto kolejí se budou v tomto úseku prohánět elektrobusy. Železniční stanice Coimbra-A zůstala po 140 letech věrných služeb bez užitku.

Předseda městské rady José Manuel Silva loni v červenci uvedl, že pro návrh socialistů jeho strana nemůže „přirozeně hlasovat“. Dále za celou vládnoucí koalici uvedl, že si uvědomuje, že „bychom měli předložit návrh, jehož cílem je obnovit historickou pravdu, a zopakovat to, co vždy bylo naším postojem: obnovit trolejbusovou trať, která má v podstatě turistický charakter.“ O jakou trolejbusovou trať půjde, to nevíme.



Trolejbusy stojí už čtyři roky nechráněny v místní vozovně, která je na druhé straně řeky Mondego. Ani předtím to nebylo lepší, trolejbusy však aspoň sloužily lidem. Proč stávající vedení radnice dlouhodobě odstavená vozidla nechrání před nepřízní počasí, když se loni rozhodlo zvážit zřízení turistické linky, je otázkou.

Každopádně se je nutné zastavit u jiné věci. Ačkoli primátor Silva obviňuje své soupeřníky ze snahy o přepisování historie, faktem je, že trolejbusy nikdy neměly v Coimbre turistický charakter a byly standardním dopravním prostředkem. Mladší generace si pochopitelně nemohou pamatovat, že trolejbusy měly v Coimbre v minulosti velký význam, protože poslední tři dekády setrvaly v Coimbre skomíraly, a s výjimkou roku 2009, kdy do města přišlo jedno jediné Trollino, nikdo nové vozy nenakoupil, a to ani socialisté, kteří radnici vedli v minulém volebním období a nyní by, jak aspoň tvrdí, rádi trolejbusový provoz zase obnovili. Avšak rozsah sítě, který je dosud zřejmý, dokazuje, že se trolejbusy v minulosti nezavedly pro potěšení turistů.



Metrobusový koridor na třídě Emídio Navarro. Údajně jeho část zprovozní politici už letos v létě, což už je v pořadí neznámo který slibovaný termín. Většina tělesa hlavní trasy až do 36 km vzdálené obce Serpins, kam ještě v tomto století jezdily vlaky, je už však připravena.

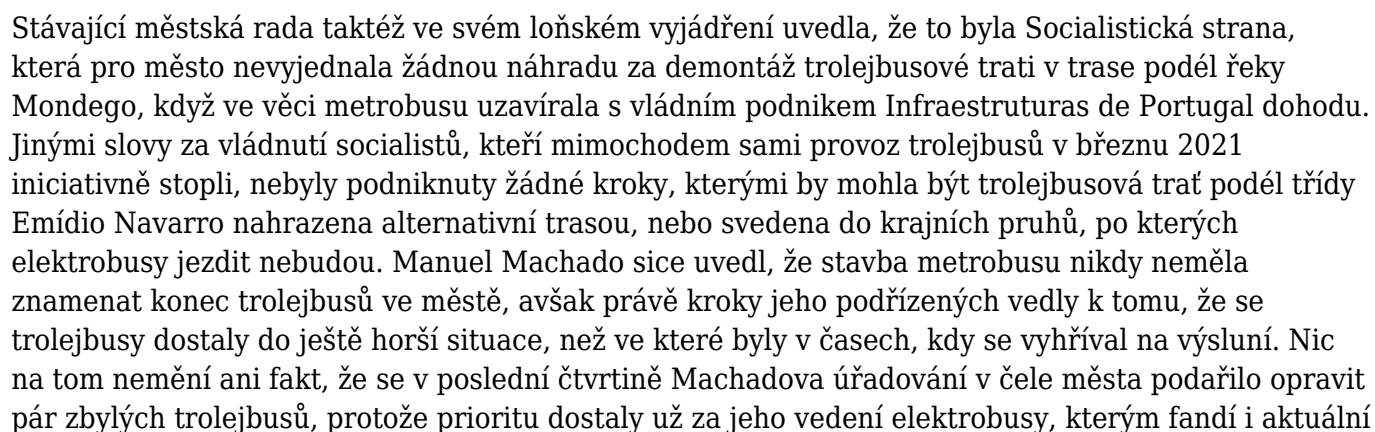
Ostatně pokles významu trolejbusového systému započal už pod socialisty, které vede ostrřílený politik Manuel Machado. Ten se usadil v čele radnice Coimbry hned dvakrát a byl i opakovaně zvolen, takže v primátorském křesle seděl v letech 1990 až 2001 a 2013 až 2021. Za jeho vedení se nenakoupil ani jeden nový trolejbus, paradoxně se však za jeho druhého úřadování zmodernizovala část sítě, a to i v místech, kde už trolejbusy nejezdily. Modernizační práce, které se dokonce týkaly už některých nefunkčních úseků, ovšem neměly žádný vliv na to, aby se nakoupily nové trolejbusy, nemluvě pak o postavení jakéhokoli adekvátního zázemí pro údržbu.

SERVIÇOS
MUNICIPALIZADOS DE
TRANSPORTES
URBANOS DE
COIMBRA

Escala 1:10 000

0 100 250 500 1000m

P Estacionamiento Interface H Hospital Escala U Ensino superior



vedení.



Poslední čtyři vozy typu Salvador Caetano/Efacec na snímku ze dne 14. 6. 2025.

Ostatně schválený návrh z loňského července pouze doporučil obnovení blíže nespecifikované trolejbusové trati, nejedná se tedy o žádný závazek. Vzhledem k minimální péči, které se trolejbusům poslední dvě dekády dostávalo a poškození trolejové sítě v posledních dvou letech, je už dnes nepravděpodobné, že by se vůbec nějaká turistická linka rozjela. Za vše mluví výše zmíněné Trollino, které stojí ve vozovně nepochopitelně s otevřenými dveřmi, a čtyři staříčké vozy domácí produkce jsou spolu s ním rovněž vystaveny den co den nepřízni počasí. Dá se tedy čekat, že zanedlouho radnice bude tvrdit, že jsou vozy zchátralé a nemá je smysl opravovat. Fotografie, které publikujeme, však budou dokladem toho, kdo je za momentální stav posledních pěti trolejbusů odpovědný.



Na elektrobusey různých typů i značek je v coimberském rozpočtu paradoxně peněz neustále dost.

Spolu s těmito posledními mohykány chátrá i malebná trolejbusová síť, která měla v místním kopcovitém terénu logiku. Místní média k této věci svorně mlčí. Stejně tak lokální veřejnost zůstává až na pár ojedinělých hlasů apatická, nevšímaje si toho, že jí nad místními ulicemi visí prověšené troleje, na řadě míst navíc různě pokrácené, zamotané nebo strhané.



Na snímku vidíme vizualizaci metrobusového koridoru. Celkem má mít metrobusová síť okolo 40 km délky a sestávat má z jedné hlavní trasy spojující železniční stanici Coimbra-B a obec Serpins a jedné odbočné větve, která má napojit nemocnici v Coimbre. Hlavní trasa kopíruje bývalou [železniční trať](#). Koncept metrobusového systému i jeho zakreslení do mapy je k vidění [zde](#).

Paradoxně však problémem místního trolejbusového provozu nejsou peníze, byť i na ty se v minulosti místní politici rádi odvolávali. Ostatně i toto portugalské město, které nebylo schopno na místo původní železniční trati vybudovat lehké metro a ani za posledních 15 let nenašlo peníze na koupi nových trolejbusů, totiž „zázračně“ a opakovaně našlo peníze na nákupy elektrobusů různých značek a dobíjecí stanice a promrhlo spoustu peněz na projekt metrobusů, který nejenže nabral velké zpoždění, ale na jednom úseku ani klasický metrobus nebude připomínat.



Na tomto snímku vidíme přerušení trati na mostě přes řeku Mondego v důsledku výstavby metrobusového koridoru.

Url: [Naděje na návrat trolejbusů do Coimbrы mizí](#)