

Návrat po 12 letech. Ve Švýcarsku obnovili trolejbusový provoz

23.02 2026 17:42, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 20. 2. 2026 došlo po 12 letech k obnovení trolejbusového provozu ve švýcarském městě La Chaux-de-Fonds. Trolejbusy se prozatím vrátily na linku číslo 302, a až postupně – do roku 2028 – se počítá s jejich rozšířením na trasy čísel 301 a 304. Návrat trolejbusů je momentálně spíše symbolický, protože ve městě jsou dislokovány jen dva trolejbusy HESS lighTram 19 DC, z nichž nasazován do provozu je navíc denně pouze jeden, zatímco druhý slouží pro potřeby školení řidičů.

Trolejbusový provoz v La Chaux-de-Fonds je českým čtenářům znám především díky místní české stopě. V roce 2003 byly do města dodány trolejbusy Solaris Trollino 12 AC (3 ks) a Solaris Trollino 18 AC (4 ks), které byly zkompletovány v Dopravním podniku Ostrava. Právě ten později – po rozhodnutí o nahrazení trolejbusů hybridními autobusy – ojeté vozy o délce 12 m odkoupil a dodnes jsou na pomezí Moravy a Slezska v původním provedení provozovány (článkové oproti tomu zamířily do Salzburgu).

Zastavení provozu trolejbusů bylo iniciováno na jaře 2011 přímo dopravcem TransN, který je z hlediska právní subjektivity akciovou společností s kapitálem veřejných subjektů (kantonu samotného a vybraných měst) a který zajišťuje dopravní obslužnost prakticky v celém kantonu. La Chaux-de-Fonds přitom nebylo jediným trolejbusovým provozem pod správou TransN, protože společnost provozovala (a provozuje) trolejbusy i v sousedním Neuchâtelu. Diskuze o likvidaci trolejbusů se ale ve své době omezila pouze na La Chaux-de-Fonds, v němž bylo poukazováno na vysoké provozní náklady. Z hlediska topografie města (leží v nadmořské výšce okolo 1 000 m n. m.) se sice papírově dalo předpokládat, že trolejbusy budou využívat svých přirozených výhod, jenomže malá flotila trolejbusů v reálném provozu v podstatě neumožňovala využívat jednu z těch provozně nejvýznamnějších – rekuperaci. Energii vznikající při brzdění nebylo čím spotřebovávat, a ta se tak pálila v odporníku. Navíc bylo poukazováno na složitosti zimní údržby, kdy bylo nutno trolej

kvůli námraze před vyjetím vozu speciálně ošetřovat, aby mohly trolejbusy vůbec vyjet.



Až do roku 2014 se udržely v provozu trolejbusy SwissTrolley 2. Trolejbusů bylo ve městě pět z roku 1997 a po skončení služby v La Chaux-de-Fonds byly ještě předány do sousedního Neuchâtelu. Mladší Trollina byla naopak prodána. (foto: André Knoerr)

Jako záminka pro zrušení trolejbusů pak posloužila plánovaná přestavba přednádražního prostoru (*Place de la Gare*), který je centrálním přestupním uzlem. Rekonstrukce tohoto prostranství byla zahrnuta do investičních plánů města na léta 2008 až 2012, a to včetně trolejbusové infrastruktury. V roce 2011 se ovšem začalo vyzdvihovat, že celková finanční zátěž projektu by se dala snížit vyškrtnutím stavby trolejového vedení, čímž by město ušetřilo částku ve výši 2,5 mil. švýcarských franků (tehdy cca 50 mil. Kč). Trolejbusová infrastruktura přitom byla označena již jako účetně odepsaná, stejně jako vozidla (resp. stavu účetního odepsání blížící se). Namísto trolejbusů byly dopravcem TransN doporučeny hybridní autobusy. Ty pak byly již v roce 2012 pořízeny a od října 2012 zařazeny do provozu s tím, že se na linkách v té době ještě prokládaly se zbylými provozními vozy Solaris Trollino.

V samotném městě La Chaux-de-Fonds nepanovala shoda na tom, že odklon od trolejbusů je vskutku tou nejlepší variantou a na jejich náhradu kývla městská rada jen pod podmínkou, že ekologické přínosy budou srovnatelné s těmi, jež nabízí trolejbus. Na začátku února 2012 si město nechalo zadat odbornou studii, kterou vypracovala společnost *Transitec Ingénieurs-Conseils SA*, která měla odpovědět na otázku, zda je nejlepší pokračovat dál s trolejbusy, hybridními autobusy, anebo flotilou čistě dieselových vozů. Samotná studie ale jasnou odpověď nedala a ve svém závěru v podstatě shrnula sice odborně znějící, ale v podstatě všeobecně známý popis výhod a nevýhod sledovaných dopravních prostředků. Dokončená (avšak rozsahem nikterak dlouhá studie) se dostala na pořad jednání zastupitelstva až v roce 2014.



Záminkou pro zrušení trolejbusů v roce 2014 se stala rekonstrukce přednádražního prostoru. Absencí trolejí se mělo údajně ušetřit zhruba 50 mil. Kč, později se ukázalo, že skutečná výše nákladů by byla výrazně nižší. (foto: André Knoerr)

Osud trolejbusů byl v té době do značné míry již zpečetěn, protože nebylo nikterak revidováno rozhodnutí vedení města z 6. 3. 2012, které poměrem hlasů 18 ku 11 návrh na náhradu trolejbusů hybridními autobusy podpořilo (byť s oním dodatkem stran požadavku na vypracování nezávislé studie). Na druhé straně fakt, že o další budoucnosti trolejbusů měla rozhodnout odborná diskuze, zamezil likvidaci veškerého trolejového vedení a infrastruktury, která tak – vyjma přestavovaného přednádraží – zůstala zachována. Město tak nadále platilo za údržbu trolejového vedení i po 20. 5. 2014, kdy trolejbusy vyjely naposledy. Roční náklady na tuto činnost činily okolo 25 000 švýcarských franků (cca 500 000 Kč). Nejednoznačné závěry studie se město rozhodlo ověřit vlastním empirickým sledováním provozu hybridních autobusů i dalšími diskuzemi (například s kolegy z Ženevy), pročež složilo zvláštní komisi, která se pak celkem sedmkrát sešla mezi říjnem 2014 a srpnem 2016.

Hybridní autobusy – tolik vyzdvihované coby adekvátní náhrada trolejbusů – byly nedlouho poté, co byla do provozu zařazena celá jejich flotila (tj. všech sedm vozů do května 2014), zatraceny na základě mimořádně mizerného vystoupení polských Urbin. Již na zasedání 24. 11. 2015 – pouhý rok a půl po zastavení provozu trolejbusů – bylo konstatováno, že na základě výsledků z provozu se do budoucna s hybridy nebude počítat. Namísto proklamovaného snížení spotřeby o 30 % byla průměrná spotřeba hybridního Urbina 55 litrů na 100 km, zatímco u klasického dieselového autobusu plnicího normu EURO VI šlo jen o 50 litrů na 100 km.

Současně se ukázalo, že suma 2,5 mil. franků za doplnění trolejového vedení v přednádražním prostoru, se kterou se po celou dobu operovalo, byla značně nadsazená a skutečné reálné náklady by byly nižší – pouze 1,6 mil. franků. Dopravce TransN ale o trolejbusy ani v roce 2016 příliš nestál.

Poukazoval především na to, že u trolejbusů má být dražší údržba, vyšší cenu měla mít vozidla i náhradní díly a investovat by bylo zapotřebí i do napájecí infrastruktury, třebaže bylo připuštěno, že je celkově v dobrém technickém stavu.



Náhradou trolejbusů se staly hybridní autobusy Solaris Urbino 18 hybrid, které však v místních podmínkách měly vyšší spotřebu než klasické dieselové vozy. Již v roce 2015 tedy bylo rozhodnuto, že se hybridní autobusy v budoucnu pořizovat nebudou. (foto: André Knoerr)

Doporučení komise, přijaté 29. 8. 2016 městským zastupitelstvem, počítalo s ponecháním *statusu quo*, kdy měl být provoz nadále zajišťován dieselovými autobusy, avšak město mělo nadále nést náklady na údržbu trolejbusové infrastruktury a konečné rozhodnutí o obnově vozového parku mělo být přijato nejpozději v roce 2021, kdy se očekávala další výměna vozového parku.

Tak se také stalo. Už v roce 2019 sílily hlasy, aby se ve městě vyzkoušela funkčnost trolejbusové infrastruktury testováním některého z nově dodávaných trolejbusů s trakčními bateriemi. Další konzultace se švýcarskými provozovateli, především konference pořádaná ve městě v září 2020, směřovaly k tomu, že se město přece jen pro návrat trolejbusů rozhodne, byť se nikterak někteří zastupitelé netajili tím, že by raději dali přednost řešení zcela bez trolejového vedení.

Dne 18. 11. 2020 se trolejbus po La Chaux-de-Fonds skutečně po více než šesti letech rozjel, když zde byl otestován jeden z vozů z Fribourgu. Oficiálně se veřejnost dověděla o tom, že se město skutečně rozhodlo pro návrat trolejbusů, poměrně nenápadně v dubnu 2021. Trolejbusy pro La Chaux-de-Fonds byly zaneseny do společného programu kantonu na pořízení nových vozidel, v němž se počítalo s celkem 30 článkovými parciálními trolejbusy, které měly být rozděleny mezi města Neuchâtel a La Chaux-de-Fonds. Ty měl dopravce TransN hradit z příspěvků měst a kantonu a prostřednictvím úvěru.

Výběrové řízení na trolejbusy bylo vypsáno ještě v roce 2021 a dne 10. 2. 2022 bylo oznámeno, že vítězem se stala tradičně švýcarská společnost HESS, která měla nabídnout třicítku vozů za 33 mil. franků (tehdy cca 768 mil. Kč; tj. průměrně 25,6 mil. Kč za vůz). Dodávky měly být rozděleny do dvou částí – z první čítající 18 vozů mělo do La Chaux-de-Fonds zamířit šest trolejbusů určených pro linku číslo 302, zatímco ze druhé – dvanáctikusové – mělo jít o 10 vozů pro linky č. 301 a 304. Celkem se tedy mělo jednat o 16 vozů. Dodávky měly být zahájeny už v roce 2023 s tím, že otevření provozu v La Chaux-de-Fonds se očekávalo již o rok později (od prosince 2024). Ve skutečnosti ale došlo ke značnému zpoždění.



Ještě jedna fotografie ze zkušebních jízd trolejbusu HESS lighTram 19 DC v La Chaux-de-Fonds z února 2026. (foto: André Knoerr)

Nové trolejbusy sice do Neuchâtelu v roce 2023 skutečně dorazily, jenomže záhy se u nich objevily technické problémy, pro které musely být odstaveny z provozu. Dopravce TransN 17.4. 2024 uvedl, že se rozhodl pozastavit akceptační procedury dalších trolejbusů a že ve vztahu k těm stávajícím bude uplatňovat sankce vůči dodavateli, dokud nebudou trolejbusy řádně opraveny. Aniž by bylo blíže specifikováno, čeho se závady týkají, nejednalo se patrně o banality, neboť vozidla musela být odeslána na opravu zpět do výrobního závodu HESSu.

V La Chaux-de-Fonds došlo mezitím k opravám trolejového vedení i napájecí infrastruktury a dne 12. 2. 2024 došlo k obnově dodávky elektrického proudu do sítě, avšak zkoušky nebylo možné – pro absenci repasovaných trolejbusů – zahájit. Harmonogram školení řidičů byl nakonec výrazně posunut a začal až v listopadu 2025, kdy byly do La Chaux-de-Fonds přepraveny trolejbusy ev. č. 161 a 162. Ty pak byly v únoru 2026 odvezeny zase zpět do Neuchâtelu a namísto nich dorazily vozy ev. č. 163 a 164, které se ve městě jako jediné nacházejí i v době psaní tohoto článku.

Slavnostní okamžik obnovení provozu nastal dne 20. 2. 2026 speciální jízdou začínající v 16:55 u

nádraží a pokračující na konečnou Charrière. Cestující se mohli svézt zdarma s vozem HESS lighTram 19 DC ev. č. 164. V provozu s cestujícími se na lince 302 prozatím objevuje denně jen jeden vůz, zatímco druhý slouží k dalším školením řidičů. Právě nárůst počtu proškolených řidičů je nutnou podmínkou pro postupné zařazení dalších vozidel. Na konci roku 2026 by jich mělo být již všech šest, zprovoznění linek č. 301 a 304 se předpokládá v letech 2027 a 2028.

Url: Návrat po 12 letech. Ve Švýcarsku obnovili trolejbusový provoz