

Nejasná budoucnost tramvají a trolejbusů v severokorejském Pchjongjangu

14.03 2026 20:30, Libor Hinčica, Lukáš Vrobel, Tramvaje Trolejbusy

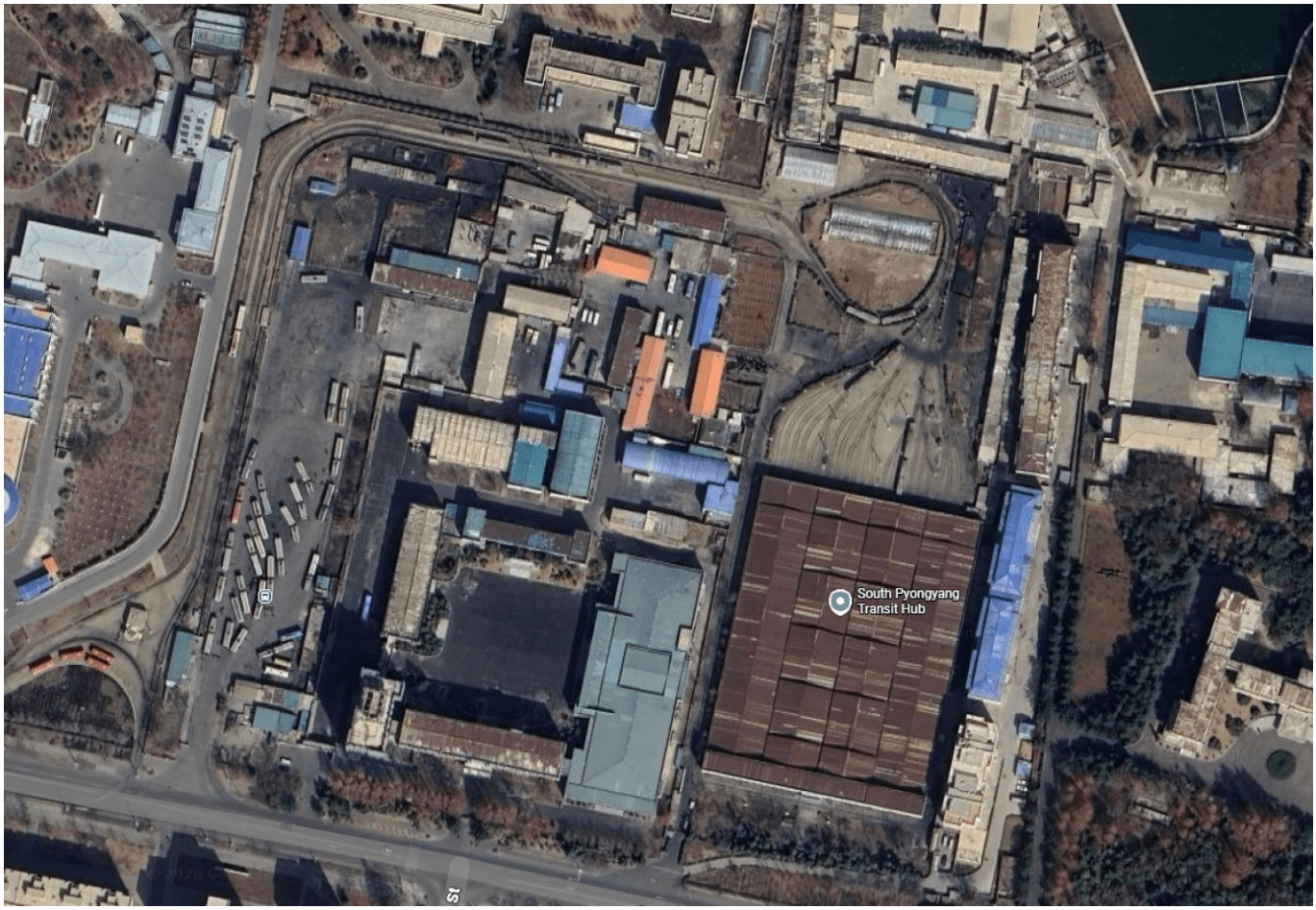
Metropole Korejské lidově demokratické republiky (KLDR) učinila v pocovidové éře několik zásadních změn v oblasti veřejné dopravy. S ohledem na uzavřenost místního režimu je nicméně velmi obtížné dohledávat přesnější informace. Do značné míry spolehlivým zdrojem jsou letecké snímky, z nichž však ty opravdu aktuální jsou za nákladnými platebními branami. Další informace pak pocházejí od návštěvníků, kteří do země zavítají. KLDR ale byla po vypuknutí Covidu-19 dlouhou dobu turistům zcela uzavřena, a i dnes je podle všeho možné vpustit do země jako turisty jen občany Ruské federace a Čínské lidově demokratické republiky.

V Pchjongjangu byly v provozu čtyři tramvajové linky, z nichž ta první – na jejímž zřízení participovalo významně také Československo – byla uvedena do provozu dne 12. 4. 1991. K třem linkám normálněrozchodným se později přidala ještě jedna samostatná linka úzkokolejná. Linky nebyly označeny číslicemi, pouze cílovými stanicemi, avšak fanoušci dopravy, kteří do země zavítali, čísla linkám podle toho, jak postupně vznikaly, přiřadili. Plánky dostupné na internetu (jako je například *tento*) proto s čísly běžně pracují a pro snadnější orientaci v textu se jich přidržíme i my.



Úzkorozchodná tramvajová trať (1 000 mm) spojuje spojuje stanici metra Samhung s mauzoleem Kim-Ir Sena. Slouží na ní ojeté tramvaje původem z Curychu. Otázkou však je, zda skutečně ještě slouží. Letecké záběry odhalují, že na trati nebyly v době pořízení snímků viditelné žádné vozy, stejně tak v areálu vozovny. Částečně se navíc jeví trať jako nesjízdná (resp. dlouhodobě neudržovaná). (zdroj: Wikipedia.org, foto: AgainErick)

Podle dostupných zpráv došlo nejpozději v prosinci 2024 (jiné zdroje dokonce uvádějí, že již na jaře téhož roku) ke zrušení tramvajové linky č. 2, která spojovala východní vozovnu (anglické zdroje, včetně map Googlu, ji označují v rozporu s místními zvyklostmi jako depo jižní) s konečnou Tosong, přičemž po celou dobu vedla na levém břehu řeky Tädong (Taedong). Část tramvajové tratě následně byla do jara 2025 zlikvidována, nicméně zhruba třetina musela zůstat zachována pro manipulační jízdy, neboť se zde nachází hlavní dílny. Tramvaje byly v celé délce nahrazeny trolejbusy, které ale mají podle dostupných informací jezdit pouze na trakční baterie, tedy v režimu elektrobusu s tím, že by trolejové vedení mělo být údajně výhledově vybudováno.



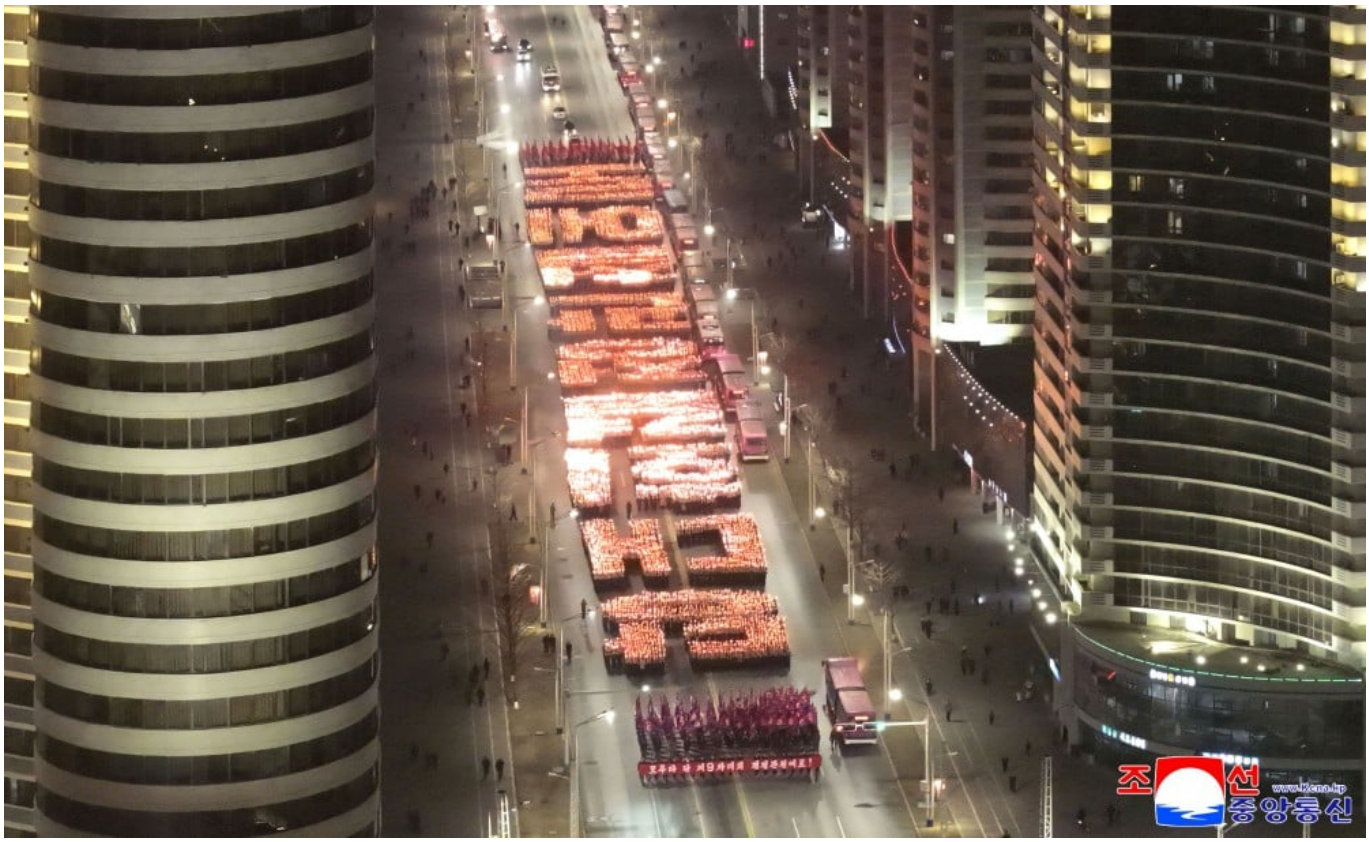
Východní (v angličtině nesprávně označovaná jako jižní) vozovna tramvají v Pchjongjangu tak, jak ji stále ukazují mapy od Googlu. (zdroj: Google Maps)



Stejná vozovna na jiném leteckém snímku mladšího data. Fotografie zřetelně ukazuje vytrhané koleje, ale ze snímku je patrné i nově vybudované nabíjecí místo pro elektrobusy (oficiálně trolejbusy) v levém rohu. (zdroj: Arcgis)

Je ovšem otázkou, jaká je v Pchjongjangu budoucnost samotných trolejbusů, které dotvářejí jeho kolorit od 30. dubna 1962. Ještě v dubnu 2022 sice byla zprovozněna jedna nová trolejbusová linka a další byla prodloužena, v mezičase ale byly tři z třinácti známých linek zrušeny a nahrazeny elektrobusy. Použijeme-li opět číslování používané v mapách fanoušků dopravy, pak se mělo jednat během září 2025 o linky čísel 1 (o délce 9,9 km), 3 (o délce 7,1 km) a 4 (o délce 5,9 km). Nelze nicméně vyloučit, že zrušených tratí či snesených úseků bude více, anebo že naopak nějaká nová trolejbusová linka (třeba na torzu některé z těch původních) vznikla. Fotografie a videa z centra města zveřejněná nedávno na internetu návštěvníky z Ruska ukazují, že zde trolejbusové trolejové vedení chybí. Z leteckých snímků je identifikace trolejbusů na jednotlivých linkách prakticky nemožná, zvlášť když minimálně část elektrobusů vzniká přestavbou z trolejbusů.

O prvním elektrobusu severokorejské produkce referovala místní média v únoru 2024, kdy se již dokončeným vozem měl svézt premiér severokorejské vlády Kim Tok-hun. Tento vůz měl být postaven na platformě článkového trolejbusu typu Čchollima-518/1 (resp. Chollima-518/1, budeme-li se držet obvyklejší anglické transkripce). Zdá se, že následně Severokorejci zahájili sériovou výrobu těchto kloubových elektrobusů, a současně nejpozději na podzim 2025 přestavěli část dříve dodaných trolejbusů uvedeného typu na klasické elektrobusy. Opřít se můžeme opět pouze o kusá dostupná data – web Transphoto.org zná kupříkladu 34 vozů Čchollima-518/1 z let 2022 až 2025, z nichž mělo být na elektrobusy přestavěno prokazatelně už 12.



Na výřezu záběru ze severokorejské státní televize je zřetelně viditelná řada článkových elektrobusů, které patrně vznikly přestavbou nedávno dodaných trolejbusů Čchollima-518/1.

Motivy rušení tramvajových a trolejbusových tratí nejsou z veřejně známých zdrojů dohledatelné. Nelze vyloučit, že svou roli sehrálo dlouhodobé podfinancování napájecí infrastruktury a (v případě tramvají) i kolejového svršku, stejně jako obtížně pochopitelné touhy na „oddrátování“ měst, což má však významný dopad do celkového urbanismu města. V případě centra si ovšem Pchjongjang objektivně snesením trolejí usnadnil práci při pořádání pravidelných velkých vojenských přehlídek.

V minulosti bývalo běžné, že se trolejové vedení tramvají i trolejbusů v centru na dobu přehlídky snášelo, aby následně bylo opět nainstalováno. Tato starost nyní režimu zmizela.

Url: Nejasná budoucnost tramvají a trolejbusů v severokorejském Pchjongjangu