

Norský Bergen hodlá zrušit trolejbusový provoz

02.10 2025 14:10, Libor Hinčica, Trolejbusy

Jediný norský trolejbusový provoz, jemuž jsme se nedávno věnovali ve dvojici historických příspěvků na téma dodávek československých trolejbusů Škoda 9 Tr, by se měl uzavřít. V krajním případě hrozí zrušení provozu ještě do konce letošního roku. Důvodem jsou vysoké náklady na jeho provoz a údržbu.

Informace o záměru zlikvidovat jediný norský trolejbusový provoz byla zveřejněna 1. 10. 2025 v souvislosti s jednáním krajského zastupitelstva, které poměrem 52 hlasů ku 11 rozhodlo o řízeném ukončení provozu nejpozději do roku 2030. Současně byl uložen návrh realizace likvidace v rámci rozpočtu na rok 2026. O budoucnosti trolejbusů se však diskutuje již delší dobu, a to přesto, že byla jejich jediná linka nedávno významně rozšířena (do provozu byla uvedena teprve v roce 2022) a na části původní trasy probíhaly v uplynulých letech rekonstrukce.

Pro obsluhu jediné trolejbusové linky, která na části své trasy využívá trakční baterie, je zapotřebí pouze 10 trolejbusů Solaris Trollino 18 (s elektrickou výzbrojí od Škody Electric), které byly zařazeny do provozu s platností nových smluv od 1. 12. 2020. Společně s deseti trolejbusy ale bylo do provozu zařazeno i 102 elektrobusů z produkce čínského Yutongu (a 26 autobusů na bionaftu), které se ukazují v provozu jako mimořádně spolehlivé. Náklady na jejich provoz se sice mohou jevit jako mírně vyšší v porovnání s trolejbusy (byť přesná kalkulace podle všeho provedena nebyla), nicméně to platí pouze tehdy, pokud se nezapočítávají náklady na údržbu trolejbusové infrastruktury. Poté se má stát v bergenských podmínkách elektrobus jednoznačným vítězem. Právě nutnost vysokých investic do infrastruktury je hlavním motivem ke zrušení trolejbusového provozu.



Trolejbus Solaris Trollino 18 pro Bergen na propagačním snímku výrobce. (foto: Solaris Bus & Coach)

V roce 2015 přebírala do své správy trolejbusovou infrastrukturu společnost Bybanen AS zodpovědná i za tramvajovou síť ve městě. Stav trolejbusové infrastruktury byl v té době považován za velmi špatný, což bylo dáno skutečností, že trolejbusová linka byla svého času stavěna na místě původní tramvajové trati, takže některé trakční stožáry pocházely z roku 1912, tj. byly více než sto let staré. Ze strany společnosti Elektroline byla proto na objednávku vypracována zpráva o stavu trolejového vedení, napájecí sítě i stožárů, na jejímž základě bylo zjištěno, že zhruba 150 stožárů již dosáhlo nebo se blíží konci své životnosti, přičemž u 50 z nich byla doba bezpečného použití odhadována na 0–2 roky. Bybanen AS v souvislosti se strategií města proto zahájila postupnou výměnu a rekonstrukci a v letech 2017 až 2025 postupně nahradila 136 trakčních stožárů, z toho:

- 6 v roce 2017;
- 6 v roce 2020;
- 61 v roce 2021;
- 13 v roce 2023;
- 44 v roce 2024;
- 6 v roce 2025.

V současné době, po rozšíření sítě v roce 2022 do Birkelundstoppenu, má Bybanen AS ve správě 800 (trolejbusových) trakčních stožárů, 320 domovních růžic, 7 měníren a 44 km trolejového vedení (měřeno pro každý trolejový drát samostatně). V roce 2023 bylo provedeno nové posouzení stavu trolejového vedení ze strany společnosti Løvaas Maskin AS, z nějž vyplynulo, že na hranici životnosti se v mezičase ocitlo dalších 188 stožárů (nad rámec těch 136, jež byly postupně do roku 2025 vyměněny). Konkrétně byla životnost stanovena následovně:

- 123 sloupů s životností 0 let;
- 48 sloupů s životností 1 rok;
- 62 sloupů s životností 2 roky;
- 8 sloupů s životností 3 roky;
- 2 sloupy s životností 5 let.

Současně se došlo k závěru, že je nutné vyměnit napájecí zařízení v trojici ze sedmi měníren. Bybanen AS přitom poukazuje na to, že sama není schopná tyto činnosti realizovat pro absenci odborného personálu, a tak dlouhodobě spoléhá především na kapacity českého Elektrolinu, s nímž má uzavřenou smlouvu o údržbě.

Elektroline se podílel dodávkami také na vybudování již vzpomínaného prodloužení v roce 2022 (nebyl však zhotovitelem stavby), které ovšem částečně rovněž vrhlo špatné světlo na postavení trolejbusů. Jak zmiňuje důvodová zpráva k budoucnosti trolejbusové dopravy, dílo bylo dokončeno se zpožděním oproti plánu a vykazovalo řadu stavebních vad, které byly reklamovány, takže nová infrastruktura nemohla být od poloviny prosince 2022 do března 2023 vůbec používána. Nápravu pak zajistil právě Elektroline. V porovnání s naprosto bezproblémovým zavedením více než stovky elektrobusů do provozu nešlo o nejlepší reklamu na moderní trolejbusový systém.

Aktuální propočet nákladů počítá s tím, že pokud by měla být zajištěna životnost na dalších 50 let, bude zapotřebí investovat celkem 246,8 mil. norských korun (cca 513 mil. Kč) v období let 2025 až 2029 (včetně). V této sumě je zahrnuta údržba trolejového vedení při nákladech 8,5 mil. norských korun (zhruba 17,7 mil. Kč) ročně, takže na samotné stavební činnosti zbývá 204,3 mil. NOK (cirka 425 mil. Kč), z čehož největší porci představuje náklad na výměnu technologií měníren (173,5 mil. NOK; přibližně 361 mil. Kč). Na samotnou výměnu problematických stožárů trakčního vedení by tedy byla zapotřebí částka odpovídající přibližně 64 mil. Kč (30,82 mil. NOK). Tyto sumy se zdají být pro mrňavý trolejbusový provoz jako těžko obhajitelné, a to i v dlouhodobém horizontu padesáti let.



V minulosti sloužily v Bergenu jako v jediném západoevropském státě i trolejbusy Škoda 9 Tr. (foto: Michael Russell)

Na základě zjištěných poznatků bylo již dne 16. 5. 2025 předloženo správní radě společnosti Bybanen AS ke schválení usnesení, v němž se mj. uvádí: *„Správní rada doporučuje, aby vlastník prověřil možnost postupného ukončení provozu trolejbusů, jelikož se předpokládá, že náklady převyšují přínosy, a technologický vývoj může nabídnout flexibilnější a nákladově efektivnější řešení.“* Následně byly prověřovány, a to i ve spolupráci s provozovatelem a vlastníkem trolejbusů (společností Skyss) dvě základní varianty ve vztahu k útlumu trolejbusů. Ta první počítala s doběhem smlouvy na dopravní obslužnost (tj. do 30. 6. 2030), druhá pak s postupným útlumem trolejbusů před tímto termínem. Stanoveny byly dva možné milníky – zrušení již do 1. 1. 2026 a zrušení do 1. 7. 2027 (třetím pak bylo uzavření až k 30. 6. 2030, tj. s koncem oné smlouvy). Aktuálně by mělo v Bergenu probíhat další posouzení stavu trolejové infrastruktury ze strany společnosti Elektroline, které by mělo přinést odpověď na otázku, kterou z uvedených variant upřednostnit.

Bybanen AS přitom upozorňuje na to, že pokud dojde k rozhodnutí zachovat trolejbusy ve městě až do roku 2030, nevyhne se – vzhledem ke špatnému stavu infrastruktury – dalším investicím, přičemž mezi řádky lze vyčíst, že je společnost považuje za zbytečné. Proto si zadala i odbornou expertízu u společnosti *Regulator Mekaniske Verksted*, která se soustředí na problematiku ocelových konstrukcí a svářečství. Ta by měla nastínit technické řešení, na jehož základě by bylo možné trolejbusové stožáry pouze podepřít, aby se nemuselo přistoupit k jejich nákladné výměně (náklady na dvojici protilehlých stožárů včetně základů jsou vyčísleny na přibližně 300 000 norských korun; tj. zhruba 624 000 Kč). S investicemi do usměrňovačů v měnírnách se vůbec nepočítá, a pokud by některý z nich selhal, má se pracovat už jen se záložním a do jeho opravy či výměny se už nemá investovat. I nejnutnější údržbové práce by měly spolknout 70 až 130 mil. NOK (okolo 145–270,5 mil. Kč), a to v závislosti na tom, jaké datum bude zvoleno jako tečka za provozem trolejbusů.

Pokud město a kraj odmítnou jakékoli (i ty údržbové) další investice do trolejbusové sítě, je doporučeno, aby došlo *„k co nejrychlejšímu uzavření trolejbusové dopravy, a to do 1. 1. 2026“*. Náklady na likvidaci trolejbusové sítě jsou vyčísleny na 32,5 mil. NOK (cca 67,6 mil. Kč) bez započítání výnosů z recyklace.

Problematika trolejbusů v Bergenu se následně přesunula od společnosti Bybanen AS do politické roviny. Postupně se na svých zasedáních zabývaly budoucností trolejbusů hlavní výbor pro dopravu a mobilitu (16. 9. 2025), krajská rada (23. 9. 2025) a krajské zastupitelstvo (1. 10. 2025), jež se 52 hlasy ku 11 přiklonilo k uzavření trolejbusů do roku 2030, aniž by bylo vysloveno, zda ještě budou provedeny ony investice v mezičase, anebo se půjde naopak nejrychlejší a zároveň nejméně nákladnou cestou. Je příznačné, že hlavním motivem těch, kteří chtěli zachování provozu trolejbusů, byla především otázka symboliky a nostalgie, nikoli přesvědčení o tom, že by parametry trolejbusů byly lepší (snad s výjimkou možnosti dobíjení za jízdy). Opakované výluky při náhradě trolejového vedení v předešlých letech ostatně ukázaly, že elektrobusy, které trolejbusy vždy na dobu několika týdnů či měsíců nahradily, zvládají jejich výkon bez větších obtíží (a to patří trolejbusová linka číslo 6 k těm nejvíce vytíženým – ročně se jí sveze okolo 3,75 mil. cestujících). Skutečnost, že budoucnost trolejbusů je nutně spojena s dalšími výlukami, při nichž je nutné nasadit za ně tak jako tak náhradní dopravu (což zase zvyšuje nákladovost), je bohužel dalším prvkem, který trolejbusům podráží nohy. Samotný dopravce a vlastník vozidel Skyss přitom nemá s trvalou a předčasnou náhradou problém, a tak jediné negativní finanční důsledky jsou vnímány pouze ve vztahu k vypovězení smlouvy o údržbě s Elektrolinem.

Url: Norský Bergen hodlá zrušit trolejbusový provoz