



Obrat v Tallinnu. Město hodlá pořídit 40 parciálních trolejbusů

21.02 2024 18:37, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ještě v roce 2011 bychom v estonské metropoli napočítali osm trolejbusových linek, pak ale město začalo přistupovat k systematickému redukování jejich počtu: v roce 2012 byla uzavřena linka č. 2, v roce 2016 linky č. 6 a 7 a v roce 2017 i linka číslo 9. Jelikož provoz „osmičky“ byl zastaven již v roce 2000, zůstávaly nadále v provozu jen čtyři linky, které mohly být obsluhovány výhradně zbylými nízkopodlažními trolejbusy Solaris Trollino 12 a 18 (s výzbrojemi GANZ a Cegelec) z let 2002 až 2010. Právě skutečnost, že vozidla ještě nedosáhla své plánované životnosti, pomáhala udržovat trolejbusy na zbylých linkách v provozu, zástupci vedení města a DP (*Aktsiaselts Tallinna Linnatransport*; TLT) se ale nijak netajili tím, že by rádi trolejbusy z ulic pobaltské metropole vyprovodili docela.

Jedním z důvodů pro rušení trolejbusů v předešlých letech měl být údajně špatný stav vozů Škoda 14 a 15 Tr. Ty již bezpochyby byly za svou původně plánovanou životností, dopravce je ale zvládal udržovat v dobrém technickém stavu a některá vozidla byla vyřazena jen krátce poté, co na nich byla provedena větší oprava. Tato nelogičnost měla své opodstatnění a byla spojena s vedlejší benefity, nikoli pro tallinnský DP či město, ale pro skupinu jednotlivců ve vedení TLT, kteří byli napojeni na skupinu dodavatelů ojetých autobusů, od kterých přijímali úplatky, jež byly později v rámci vyšetřování vyčísleny na zhruba 2 miliony euro (samotný tallinnský DP požaduje po svých někdejších zaměstnancích a právnických osobách uhrazení škody 1,4 mil. €).



Ze 17 článkových vozů Trollino je 5 vybaveno elektrickou výzbrojí Ganz. Všechny byly dodány v roce 2003. (foto: Petr Bystron)

V současné době má TLT k dispozici 44 trolejbusů, z toho 18 článkových. Tato flotila, původně odsouzená jen k dožití, by měla být nahrazena v následujících třech až pěti letech 40 novými parciálními trolejbusy. Rozhodlo o tom vedení města na své schůzi konané dne 7. 2. 2024. Současně by se mělo dočkat opravy i trolejové vedení, které má být ale i dále redukováno, neboť město hodlá prostříhat troleje vedené v centru města (byť až výhledově). Trolejbusy přitom bezprostředně do historického centra (mimochodem v rámci metropolí jednoho z nejhezčích v Evropě) nezajíždějí. Samotný místostarosta města Vladimír Svet zodpovědný za rezort dopravy navíc není zastáncem likvidace trolejí: „Vím, že to (ničení obrazu města trolejovým vedením, pozn. autora) lidé vytahují, ale myslím si, že tento argument je jen o emocích. Pokud ty dva černé dráty ve vzduchu zajistí, že máte na ulici bezemisní MHD, která přepravuje hodně lidí, pak argumentuji, že ta přidaná hodnota pro ten daný prostor je vyšší.“

O budoucnosti trolejbusů rozhodly ekonomické ukazatele. Původní idea o náhradě autobusů na fosilní paliva a trolejbusů nejpozději do roku 2035 prostřednictvím elektrobusů a tramvají narazila na vyprázdněnou pokladnici. Studie prokázaly, že i přes náklady vynaložené do opravy trolejového vedení, bude trolejbusová doprava levnější alternativou k elektrobusům, kterých by muselo být pořízeno více a kde se náklady na vybudování nových přípojek elektrické energie v místech plánovaných nabíjecích stání ukázaly jako enormní. Přesto se momentálně plánuje náhrada de facto jen v poměru 1:1 ke stávající flotile trolejbusů (pořízeno by mělo být 22 článkových a 18 standardních trolejbusů za cca 30 mil. €), nikoli navýšení počtu, což by umožnilo postupně odstavovat dieselové/plynové autobusy.



Poslední nové trolejbusy obdrželo město v roce 2010, kdy byla dokončena dodávka 14 vozů Trollino 12 AC. (foto: Petr Bystron)

Očekává se, že po opravě a při správné údržbě by mohla trolejbusová infrastruktura sloužit ve městě dalších 50 let, což není nijak nadnesený odhad. Tomu na výměnu drahé baterie elektrobusů nebudou moci konkurovat. „Vzdát se trolejbusů by bylo pošetilé,“ uvedl pro média již citovaný místostarosta Vladimír Svet, a dodal: „Máme infrastrukturu, zkušenosti s její údržbou i s údržbou vozidel, vyhodit tohle všechno do koše by bylo plýtvání.“ V tomto směru si posteskl nad tím, že město před pár lety na zrušených tratích ihned přistoupilo k likvidaci trolejového vedení: „Dnes bychom měli mnohem snazší je rekonstruovat.“

Jakým způsobem by měly být parciální trolejbusy do budoucna využívány, prozatím není rozhodnuto, byť jejich technologie pochopitelně skýtá potenciál pro rozšíření jejich působnosti. Se 40 vozidly, která mají pokrýt dosavadní vypravenost na stávajících linkách, ale mnoho zázraků dělat nepůjde. Studie, která by měla ukázat, jak a kam elektrickou dopravu případně rozvíjet, se teprve připravuje. Nejvíce pozornosti se věnuje těm relacím, kde již v minulosti trolejbusy jezdily, a kde byly v nedávné minulosti nahrazeny. V tomto směru se skloňuje především obnova linky číslo 9 zrušené a snesené teprve před sedmi lety.

Url: [Obrat v Tallinnu. Město hodlá pořídit 40 parciálních trolejbusů](#)