

Trolejbusem k propasti Macocha

12.07 2020 18:26, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dnes se budeme věnovat jednomu méně známějšímu historickému tématu, na které nás upozornil formou poslání podkladů jeden z našich čtenářů. Ačkoli se jedná jen o torzo informací, materiál nás natolik zaujal, že jsme se rozhodli jej zpracovat formou krátkého článku na webové stránky. Možná, že se mezi čtenáři či pamětníky naleznou další informace a údaje, které nás navedou k dalšímu rozšíření tohoto příspěvku.

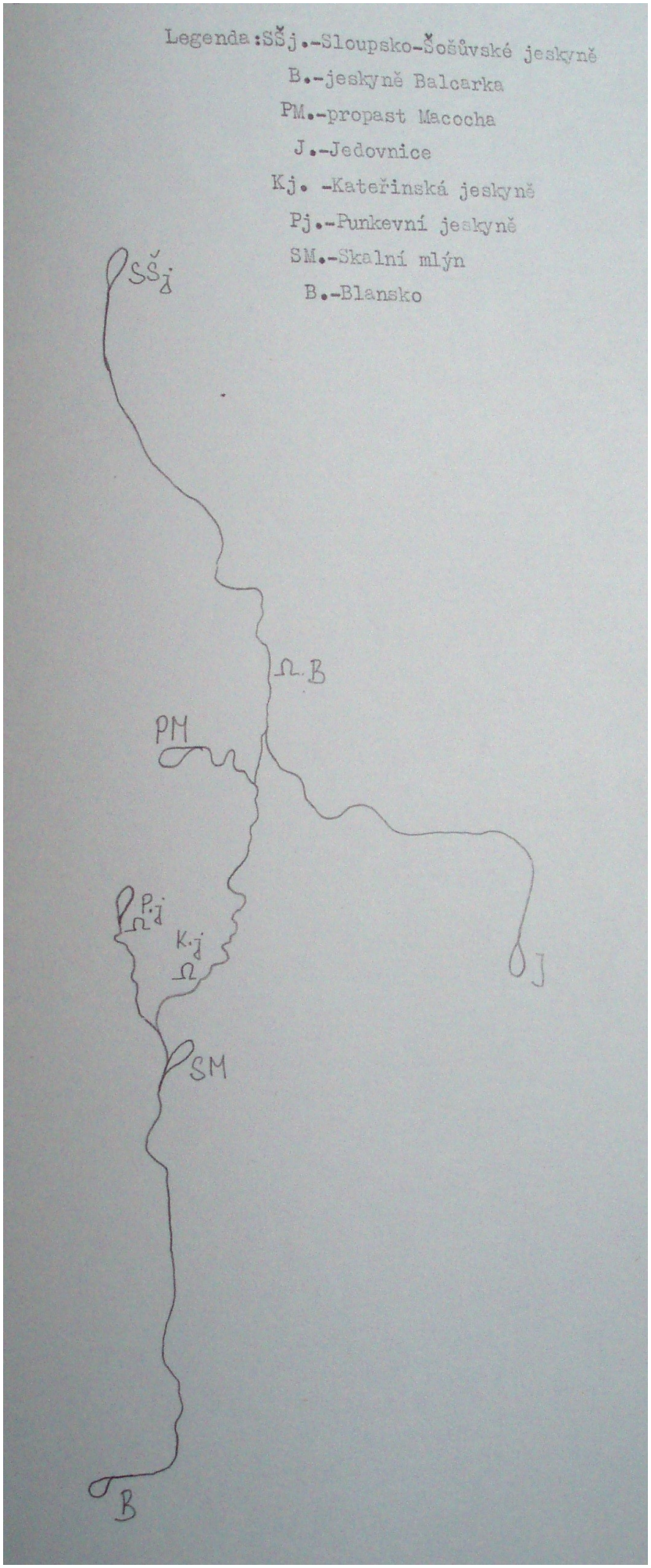
V průběhu 80. let zažívala trolejbusová doprava v Československu nebývalou renesanci, která byla spojena především s ekonomickými důvody. Cena ropy po několika ropných krizích v průběhu 70. let vystřelila nahoru a Československo se s ohledem na snahy o úspory podobně jako další státy východního bloku poohlíželo po možnosti, jak množství nafty importované z SSSR snížit a nahradit jiným zdrojem energie z vlastních zdrojů. V řadě měst ČSSR se podařilo trolejbusy skutečně zavést, v jiných byly již rozeběhlé práce po roce 1989 ukončeny (ačkoli byly provedeny již některé investiční akce – vzpomeňme například budovu trolejbusové měnírny na Kladně, anebo trolejbusové sloupy v Třebíči). Ještě větší množství pak existovalo nejrůznějších studií, které trolejbusy navrhovaly pro využití i v netradičních úlohách (například nákladní trolejbusy). Jeden takový materiál, k němuž se nám však podařilo sehnat jen zlomky údajů, se týkala také dopravní obslužnosti v Moravském krasu. Jeho vznik je datován patrně do roku 1990 nebo 1991 (soudně dle odkazu na turistickou sezónu v roce 1991 v textu).

Připomeňme, že plán na napojení krasové oblasti v okolí nejznámější české propasti Macocha se objevoval v minulosti několikrát v podobě výstavby železniční trati směrem na Sloup (později dokonce v elektrifikované podobě a s rozchodem 1 000 mm), avšak realizace se žádný z plánů nedočkal.

V námi sledovaném období se uvažovalo v materiálu o zlepšení ochrany životního prostředí v oblasti Moravského krasu využitím ekologických autobusů. Plyn byl ale zavržen s tím, že jeho cena stoupá, baterie poté byly shledávány jako nedostatečné. Řešením se tak měl stát klasický trolejbus. Předpokladem dle autora návrhu bylo, že trolejbusová doprava se stane jedinou dopravou v oblasti. Automobily i autobusy měly být ukončeny na velkých nově vybudovaných záchytných parkovištích, konkrétně v Blansku, Jedovnicích a Sloupu. První jmenované parkoviště by využívala auta ze směru od Brna a případně částečně od Vyškova, nicméně pro většinu aut z Vyškova by bylo určeno parkoviště v Jedovnicích (to by bylo zase naopak dostupné i pro některá auta z Brna). Ve Sloupu by přechodný domov pro své plechové miláčky našla většina motoristů od Prostějova a Svitav.

Studie navrhovala možné vybudování čtyř trolejbusových linek, které by propojovaly celou oblast,

takže by návštěvníci mohli s přestupy cestovat trolejbusy mezi všemi body. Síť měla mít podobu písmene ypsilon (při troše představivosti), nicméně kromě trojice hlavních konečných (Blansko, Jedovnice, Sloup), měly být k dispozici ještě dva kratší výběžky se smyčkami a jedna nácestná smyčka. Tyto body byly zamýšleny nejen jako průjezdní zastávky v blízkosti hlavních turistických lákadel, ale měly být na jedné z nich dle návrhu trolejbusové linky přímo ukončeny.


Legenda: SŠj.-Sloupsko-Šošůvské jeskyně
B.-jeskyně Balcarka
PM.-propast Macocha
J.-Jedovnice
Kj. -Kateřinská jeskyně
Pj.-Punkevní jeskyně
SM.-Skalní mlýn
B.-Blansko
SŠj
B
PM
P.j
K.j
J
SM
B

Navrhované vedení trolejbusových tras v oblasti.

Ve směru od Blanska měla vzniknout první nácestná smyčka v oblasti Skalního mlýna (bez ukončení linky). Kousek za ní by následovala odbočka ke slavné Punkevní jeskyni. Zde měly být ukončeny linky číslo 1 (Blansko – Punkevní jeskyně) a 3 (Jedovnice – Punkevní jeskyně). Na hlavní trase by trolejbusy minuly Kateřinskou jeskyni, načež by následovala druhá krátká odbočka k propasti Macocha (bez ukončení trolejbusové linky, pouze průjezdná). Po návratu na hlavní trasu by již následovalo rozdělení směrem na Jedovnice a Sloup (kolem jeskyně Balcarka, přičemž v samotném Sloupu jsou pak k vidění ještě Sloupko-Šošůvské jeskyně). Linka číslo 2 měla být vedena v trase Blansko – Jedovnice – Kateřinská jeskyně – Balcarska – Sloup, linka číslo 4 by spojovala Jedovnice a Sloup.

Počítalo se s tím, že denně by během sezóny (od května do září) svezly trolejbusy 6 000 návštěvníků a v o víkendech 7 000, mimo sezónu by byl počet výrazně nižší, a sice 3 500 v pracovní dny a pouze 2 000 o víkendech. V mimosezónním období měl být počet pasažérů tvořen především místními obyvateli pro cestování mezi jednotlivými sídelními celky. Místním obyvatelům měl být průjezd autem nadále povolen, stejně jako složkám záchranného systému a pracovníkům správy oblasti.

Trolejbusová doprava měla přispět ke snížení spotřeby pohonných hmot. Pro jeden den sezóny se díky systému záchytných parkovišť počítalo s úsporou 1 800 litrů benzinu denně a zhruba 2 500 až 3 000 litrů nafty denně.

V závěru materiálu se uvádí: *„Z výsledků je patrno, že trolejbusová doprava v Moravském krasu by měla svoje opodstatnění. Cena ropy bude stoupat a elektrická energie se jeví jako zdroj budoucnosti.“*

Více informací se nám však k záměru bohužel sehnat nepodařilo, nicméně materiálu asi nelze z hlediska dějin trolejbusové dopravy v ČS(S)R přikládat velkou důležitost. Svým rozsahem byl velmi stručný, a přestože s ohledem na jeho zpracování lze usuzovat, že se dostal svého času mezi širší veřejnost, dochovaný popis, který se k nám do redakce nyní dostal, byl neúplný (až amatérský), a i když sám o sobě hovořil jako o studii, je přesnější mluvit spíše o ideovém návrhu. Širší rozpracování nákladů na stavbu, provoz, oběhy vozidel atp. v dokumentu chybí. Jedná se tak spíše o ukázku toho, jak široce byla v průběhu 80. let a počátku 90. let myšlenka na možnou výstavbu trolejbusových tratí a systémů rozšířena.

Závěrem se hodí dodat, že samotné město Blansko mělo dlouhá léta v územním plánu pro obsluhu Moravského krasu a města územní rezervu pro tramvajovou trať. Přestože žádný nový tramvajový systém v 80. a 90. letech v Československu nevznikl, i tramvaje byly považovány za perspektivní dopravní prostředek a o jejich možné výstavbě se leckde uvažovalo. Na počátku 90. let se tak idea územní rezervy pro tramvajovou trať dostala i do Blanska. Z plánu byla tramvaj vyjmuta patrně v roce 2007.

Url: Trolejbusem k propasti Macocha