

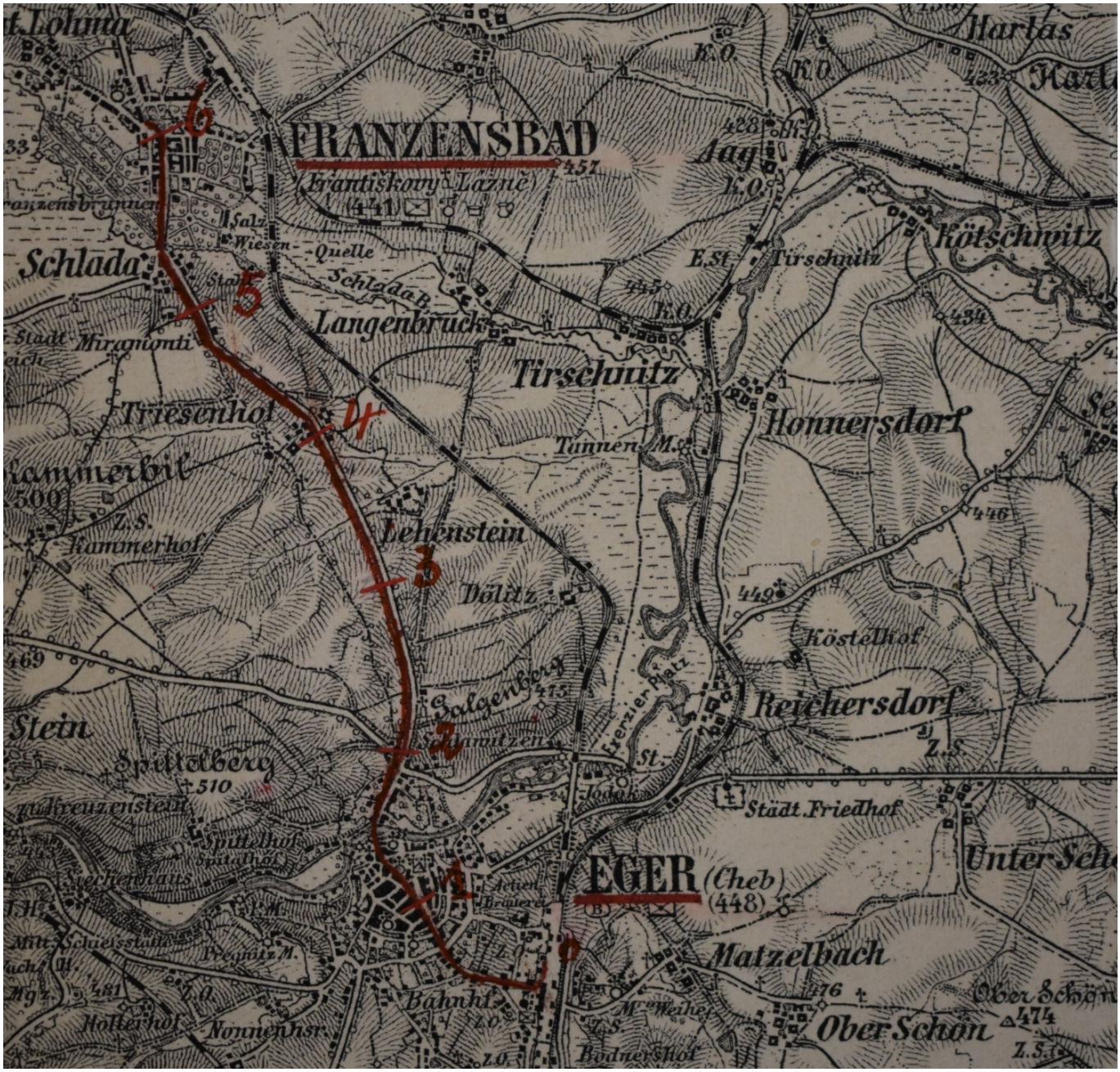
Trolejbusy pro Cheb a Františkovy Lázně

01.01 2025 19:01, Libor Hinčica, Trolejbusy

Novoroční článek budeme věnovat historickému tématu, a sice jednomu z dalších neuskutečněných návrhů na zřízení trolejbusové dopravy z počátku 80. let, kdy byla vypracována brněnskou odnoží Výzkumného ústavu dopravního v Žilině studie, která se zabývala možnostmi implementace trolejbusů do měst v ČSSR s více než 30 000 obyvateli. Do této kategorie spadal v té době těsně také Cheb, který byl veřejnou dopravou (byť linkovou) propojen s Františkovými Lázněmi, jež měly dalších zhruba 6 000 občanů, k čemuž bylo nutno připočíst ještě cca 3 000 lázeňských hostů. V součtu šlo tedy o necelých 40 000 lidí.

Vytvoření kapacitního dopravního spojení mezi Chebem a Františkovými Lázněmi pomocí elektřinou poháněného dopravního prostředku je doloženo již v roce 1897, kdy bylo uděleno dokonce předkoncesní povolení k zahájení stavebních a montážních prací na elektrickou dráhu (tramvaj). Tyto práce ale nikdy nezačaly, a to ani poté, co o koncesi úspěšně usilovali ještě další dva zájemci (ta poslední nařizovala zahájit stavbu nejpozději do 31. 12. 1904). Později se měly snažit získat koncesi na zřízení elektrické dráhy samostatně pouze Františkovy Lázně a v literatuře se uvádí i mimořádně zajímavá zmínka o nabídce vídeňské společnosti Bierent & Co., která měla v roce 1913 navrhnout provoz vozidel se spalovacím motorem (!), jež by obsluhovaly trať od Františkova pramene k osadě Amerika pouze v letní sezóně, přičemž použit měl být rozchod pouhých 600 mm (šlo by tedy o jakousi polní drážku).

S ohledem na zaměření našeho článku jistě není bez zajímavosti, že samotná městská rada ve Františkových Lázních ještě v roce 1912 uváděla, že hodlá zřídit dráhu kolejovou nebo bezkolejovou, přičemž termínem bezkolejové dráhy („*gleislose Bahn*“ či případně „*geleiselose Bahn*“) byly v dané době označovány trolejbusy. Lze tedy konstatovat, že nejstarší úvahy o možném zavedení trolejbusů mezi Chebem a Františkovými Lázněmi pocházejí již z období před první světovou válkou, nicméně finální žádost o koncesi k výstavbě dráhy už pracovala s klasickou dráhou kolejovou (tramvají), k níž se nakonec mělo vedení města po dohodě se sousedním Chebem přiklonit.



Návrh vedení úzkorozchodné tramvajové trati mezi Chebem a Františkovými Lázněmi z roku 1903 od vídeňské společnosti Leo Arnoldi. (zdroj: Národní archiv)

Jistou zvláštností žádosti Františkových Lázní o udělení koncese bylo, že město nemělo vůbec vyjasněné, zda bude provoz zajišťovat celoročně, anebo pouze sezónně. To mělo být zodpovězeno až dle výsledků rentability provozu. O výdělečnost v letní sezóně se přitom město neobávalo, protože lázně byly široce vyhledávány (jen v srpnu 1913 mělo být ve stanicích Cheb a Františkovy Lázně prodáno okolo 47 000 jízdenek, a to jen na spoje směřující do sousedního Německa). Ke stavbě dráhy nakonec nedošlo, poslední dokumenty, které se nám v archivních dokumentech podařilo k danému tématu vypátrat, pocházejí z února 1914. Lze se domnívat, že svou roli sehrál příchod Velké války, ovšem příčin mohlo být pochopitelně více. Během první republiky se měly v souměstí objevit první autobusy, bližší podrobnosti k danému tématu však nemáme. Po druhé světové válce byl provoz autobusů obnoven, přičemž se nám nepodařilo dosud v archivních zdrojích vypátrat, že by bezprostředně po jejím skončení byl Cheb zahrnut mezi města, kde by se uvažovalo o zřízení trolejbusů. Těm se prokazatelně věnovala až studie z let 1981/1982, která je páteří našeho pojednání.

Jak jsme si již prozradili v úvodu, v roce 1980 žilo v součtu v Chebu a ve Františkových Lázních zhruba 37 000 obyvatel. V nadcházejících letech se počítalo s jejich růstem, když pro rok 1990 byl predikován počet 39 000 osob a v roce 2000 už o 42 300. Počet návštěvníků lázní se měl rovněž zvyšovat, byť nikterak rapidně (z 3 000 v roce 1980 na 3 500 v roce 2000).

Městská doprava byla zajišťována podnikem ČSAD, závodem Cheb. Ten pokrýval celkem 5 linek, na nichž sloužilo kmenově pouze sedm autobusů (6x ŠM 11/RTO a 1x Ikarus 280), jež byly doplňovány dalšími pěti, které na spoje MHD přejížděly z linkové dopravy během přestávek mezi spoji. Mezi Chebem a Františkovými Lázněmi sloužily v rámci linkové dopravy článkové autobusy Ikarus 280, které relaci obsluhovaly ve 20minutovém taktu. Doplňkem pak byla železnice nabízející mezi oběma městy cca 30 spojů denně. Linky MHD propojovaly obytné zóny se stanicí Československý státních drah (a autobusovým nádražím ČSAD) a průmyslovými podniky ve městě, intenzita provozu ovšem neodpovídala požadavkům, při nichž by se zdálo být smysluplné zavádět trolejbusový provoz. Interval totiž činil ve špičkách průměrně jen 20 až 30 minut, zatímco sedlový se dokonce natahoval průměrně na 40 až 50 minut. Počet cest městskou dopravou na jednoho obyvatele byl i proto nízký a činil jen 83,7/rok. Ročně pak bylo autobusy najeto jen 369 000 km. Navzdory výše uvedeným číslům byla studie pro trolejbusy vypracována, a to s ohledem na zřízení i meziměstské tratě do Františkových Lázní, ale i na očekávaný nárůst obyvatel, kteří měli nalézt útočiště zejména v novém sídlišti Zlatý vrch na levém břehu Ohře, jež bylo v té době plánováno. Výstavba nových panelových domů pro pracovníky Severočeského hnědouhelného revíru (SHR) tak byla naprosto nezbytným předpokladem k tomu, aby trolejbusy měly pro Cheb vůbec nějaký smysl.



Trolejbusy tvořily kolorit Chebu poněkud bizarním způsobem. Trolejbus Škoda 9 Tr, byť bez sběračů (ale zato stále se stahováky a sběračovou základnou), byl používán na místních označnících MHD. (foto: Lukáš Vrobel)

Jenomže podmiňujících investičních akcí bylo povícero. Trolejbusy například měly překonávat most přes Ohři po Havlíčkově ulici. Tento most sice v roce 1981 existoval, avšak stále jen ve formě poválečného provizoria vystavěného za využití anglické mostní konstrukce pardubickým ženijním vojskem. Nový most, který by mohly trolejbusy využívat, měl být vybudován do konce roku 1985 (ve skutečnosti začal sloužit až v únoru 1989). Mimoto měla být výstavba koordinována také s vedením teplovodu z elektrárny Tisová, u jehož budování se předpokládala rekonstrukce a úpravy silnic, přičemž bylo konstatováno, že nemá smysl stavět trolejbusovou dráhu na silnicích, které se budou záhy rozkopávat. V úvahu měla být v neposlední řadě brána rovněž plánována přeložka silnice I/6.

Pakliže by se podařilo všechny proměnné vzít v úvahu, vzájemně zkoordinovat a v daných termínech realizovat, měla mít šanci na vznik síť 4 linek o celkové délce 23,4 km, pro jejichž obsluhu by bylo zapotřebí 15 trolejbusů Škoda 14 Tr, resp. 20, budeme-li brát v úvahu i provozní rezervu. Celkové investiční náklady byly vyčísleny na 93 mil. Kčs. Délka trolejového vedení měla činit 13,6 km dvoustopých tratí a 0,9 km jednostopých úseků. Napájení měla zajišťovat čtveřice měníren.
S realizací se mohlo počítat v období konce deváté pětiletky, tedy až v roce 1995, kdy se již věštilo, že by počet obyvatel (obou měst) mohl dosáhnout 40 000 (ve skutečnosti šlo v dané době stále o cca 37 000, což platí i dnes; odhad na druhé straně nebyl v porovnání s jinými městy v téže studii až tak nadsazený).

Linky číslo 1 a 2 měly mít společnost konečnou, která byla ve studii nazvána jako Třída Karla Čapka. Nepodařilo se nám bohužel vypátrat, zda šlo o pouhý název dle návrhu autorů, anebo v dané době konečná s tímto názvem skutečně existovala. Čapkovu ulici (nikoli třídu) bychom sice v Chebu dnes nalezli a navržená trasa trolejbusů ji skutečně měla využívat, od plánované konečné je ale o několik bloků dál. Pozice smyčky byla navržena v rámci sídliště Spáleniště v místech parkoviště na ulici 17. listopadu těsně před přemostěním železniční tratě. Dále měly trolejbusy obou linek shodně směřovat přes nádraží ČSD/ČSAD a kolem centra města k sídlišti Zlatý vrch. Zatímco linka číslo 1 (o délce 10,6 km), na níž měl být 16minutový špičkový a cca 27minutový sedlový interval, by pokračovala dále až do Františkových Lázní, linka č. 2 (o délce 4,8 km), u níž by byl špičkový interval pouze 10minutový a sedlový 20minutový, by zabočila do sídliště, kde by byla ukončena. Pro obsluhu linky číslo 1 by bylo zapotřebí pět trolejbusů, „dvojka“ by si vystačila se 4 vozy.



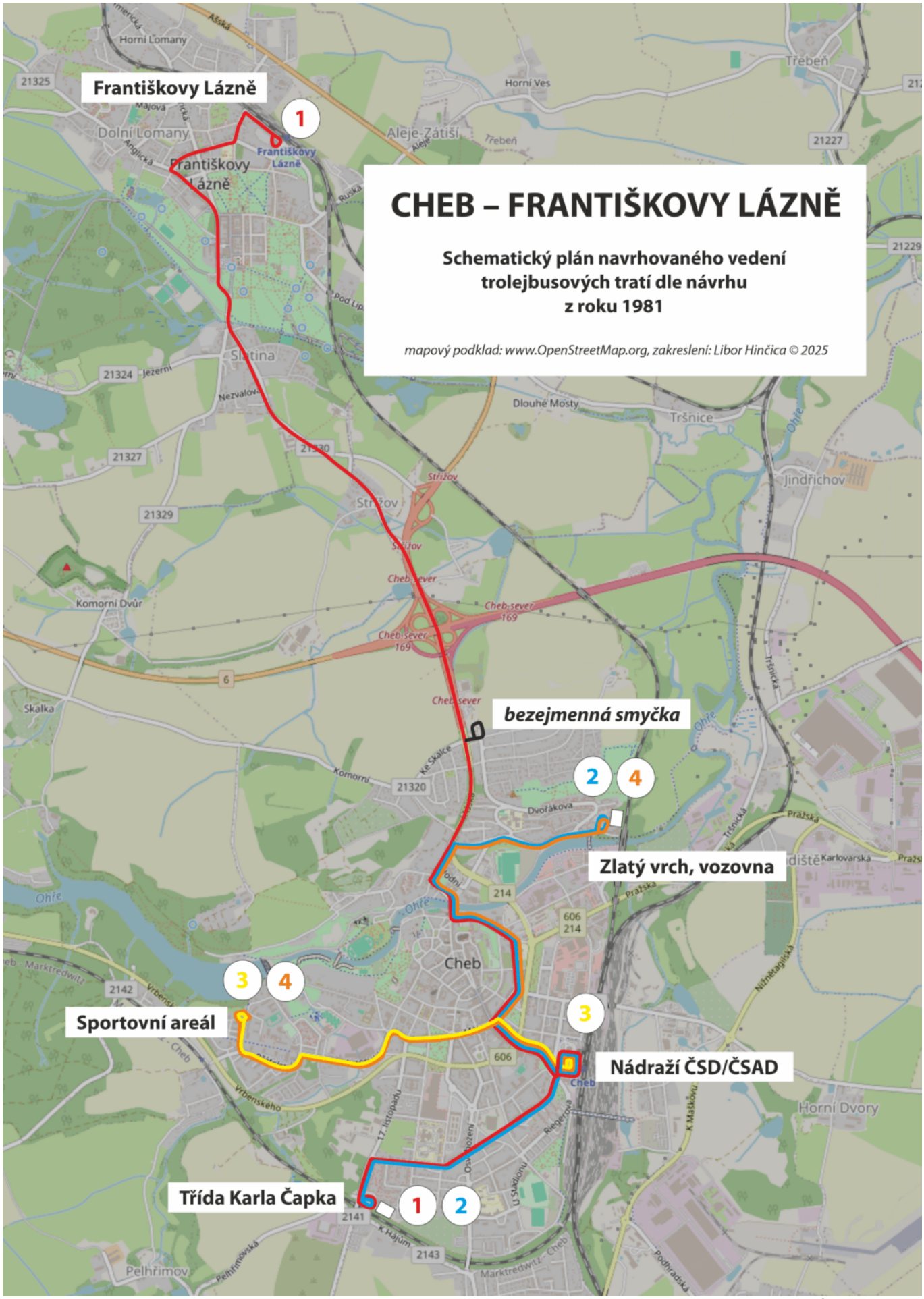
Všechny čtyři trolejbusové linky se měly potkávat před vlakovým nádražím, jehož přednádražní prostor měl tehdy výrazně odlišnou podobu, než je tomu dnes. Na snímku z roku 2021 vidíme autobus SOR BN 12 původem z Polska. (foto: Libor Hinčica)

Také v případě zbylých dvou linek – čísel 3 a 4 – mělo jít o trasy, jež se budou vzájemně prokládat. Celý úsek od konečné Sportovní areál (v sídlišti Skalka) a po dnešní ulici Májové (tehdy Třída 1. máje) až po nádraží ČSD/ČSAD měl být oběma linkám společný. Linka 3 by ovšem u nádraží končila, přičemž její interval měl být 15 minut ve špičkách a pouze půl hodiny v sedle. Pro obsluhu by tak při délce 3 km postačovaly pouze dva vozy. Linka číslo 4 měla směřovat ještě o rovné dva kilometry dále a mít společnou konečnou s linkou č. 2 na Zlatém vrchu. Špičkový interval by byl 10 minut, sedlový 20 a potřeba vozů byla vyčíslena na 4 ks.

Vozovna byla primárně navržena na konci sídliště Zlatý vrch, alternativně se nicméně připouštěla i vozovna v sousedství smyčky na sídlišti Spáleniště. Díky zahrnutí spojení do Františkových Lázní a zahuštění intervalu měl počet ujetých kilometrů ujetých ročně trolejbusy výrazně narůst, a to na 870 000 km. Přitom se stále počítalo s tím, že bude zapotřebí mít ještě doplňkovou síť autobusů s třemi linkami a pěti autobusy pro obsluhu okrajových místních částí (Hájů, Hradiště, Dolních Dvorů, Podhradu atp.), takže v součtu by byla cifra ještě vyšší. Zavedením trolejbusů mělo dojít k úspoře 388 000 litrů nafty a snížení emisí oxidu uhlíku o 22 000 kg a oxidu NOx o 4 350 kg.

Navržená síť měla do dalších let umožnit další rozvoj i zahuštění provozu. Zajímavostí je, že studie navrhovala v severní části sídliště Zlatý vrch ještě jednu smyčku, ale žádná z navržených trolejbusových linek na ní neměla být ukončena. Není zřejmé, zda šlo o chybu zakreslení, anebo zde byla nácestná smyčka skutečně zamýšlena, například právě pro budoucí provoz poté, co bude sídliště dostavěno (což se odehrálo na počátku 90. let). Konkrétně zmíněna v rámci výhledové etapy byla jen městská trolejbusová linka v rámci samotných Františkových Lázní, ovšem bez bližších podrobností o situování druhé městské smyčky. Z hlediska vozového parku by rozšíření provozu mohlo vést

k nárůstu flotily na 28 sólo vozidel, případně bylo navrženo, aby se pro obsluhu linky do Františkových Lázní pořídilo 5 článkových trolejbusů 15 Tr (případně nástupnického typu).



Z výše uvedeného vyplývá, že Cheb patřil do skupiny měst, jež byla pro zavedení trolejbusů v období 7. a 8. pětiletky (tj. do roku 1990) nepřipravená a v nichž bylo nutné pro výstavbu trolejbusové

infrastruktury splnit několik zásadních podmínek. Přesto bylo obecně konstatováno, že by zavedení trolejbusů Chebu a Františkovým Lázním prospělo. Doporučeno bylo vypracování podrobné studie, která by stabilizovala trasy, jež by mohly být zapracovány do územně plánovací dokumentace, čímž se mělo předejít případným vícenákladům v budoucnu. Zda se nějaké reálné kroky směřující k výstavbě trolejbusů v Chebu skutečně realizovaly, bohužel nevíme, a tak za případná doplnění a informace od čtenářů budeme určitě rádi.

Závěrem článku pak doplníme už jen drobnou perličku. V rámci dalších příprav na stavbu trolejbusové sítě bylo doporučeno, aby byla navázána spolupráce s Dopravním podnikem města Mariánské Lázně. Ten byl pak navržen i jako subjekt, který by přicházel v úvahu coby budoucí provozovatel *„formou odštěpného závodu“*.

V současné době provozuje městskou dopravu ve městě Dopravní podnik Cheb, který je ovšem ve 100% vlastnictví dopravce z jiného lázeňského města – Dopravního podniku Karlovy Vary. Páteř vozového parku dnes tvoří autobusy Iveco Urbanway 12M s pohonem na diesel a CNG, elektrobusy ve městě prozatím absentují a s výstavbou sítě parciálních trolejbusů patrně počítat nelze.

Url: Trolejbusy pro Cheb a Františkovy Lázně