

Trolejbusy pro Frýdek-Místek

24.05 2026 19:09, Libor Hinčica, Trolejbusy

Po delší odmlce se opět podíváme za jedním neuskutečněným návrhem na zřízení trolejbusové dopravy z počátku 80. let v podání autorů studie s názvem „Návrh rozvoje trolejbusové dopravy ve vybraných městech ČSSR“, jež byla vypracována brněnským pracovištěm Výzkumného ústavu dopravního Žilina. Připomeňme, že v rámci studie byla posuzována města s více než 30 000 obyvateli (anebo taková, u nichž se v dohledné době s atakováním třicetitisícové hranice počítalo), v nichž nebyla provozována tramvajová ani trolejbusová doprava. Jedním z nich byl i Frýdek-Místek.

Historie městské dopravy ve Frýdku-Místku je sice provázána s autobusy, ale v minulosti se opakovaně objevily návrhy na zřízení elektrické trakce. Už v roce 1900 bylo například usilováno o vydání koncese pro stavbu elektrické tramvaje, která by spojovala Frýdek s Krásnou, nicméně v tomto případě je nutné mít se na pozoru vzhledem k tehdejší terminologii. Přestože se objevovalo v dokumentech opakovaně slovo *„tramway“*, je vhodné říci, že tímto byla myšlena elektrická místní dráha, nikoli dráha pouliční – ostatně více než 20kilometrová vzdálenost mezi Frýdkem a Krásnou je sama o sobě vypovídající o charakteru zvažované dráhy. Použití slova *„tramway“* pro místní dráhu (a nikoli jen s elektrickým pohonem) přitom nebylo na přelomu 19. a 20. století nikterak výjimečné.

Už v roce 1910 se měla ve městě objevit první autobusová linka, opět ovšem regionální, nikoli městská. *Česká akciová* společnost z Příboru propojila autobusem Frýdek (tehdy ještě stále samostatný, ke sloučení s Místkem došlo až v období druhé světové války) s Novým Jičínem. O první lince vedené pouze v katastrálních hranicích dnešního města lze hovořit od roku 1926, kdy začal cestujícím sloužit autobus majitele hotelu Přerov, jenž spojoval nádraží právě s jeho hotelem. Skutečná městská doprava byla zavedena až od roku 1949, a to v režii ČSAD.



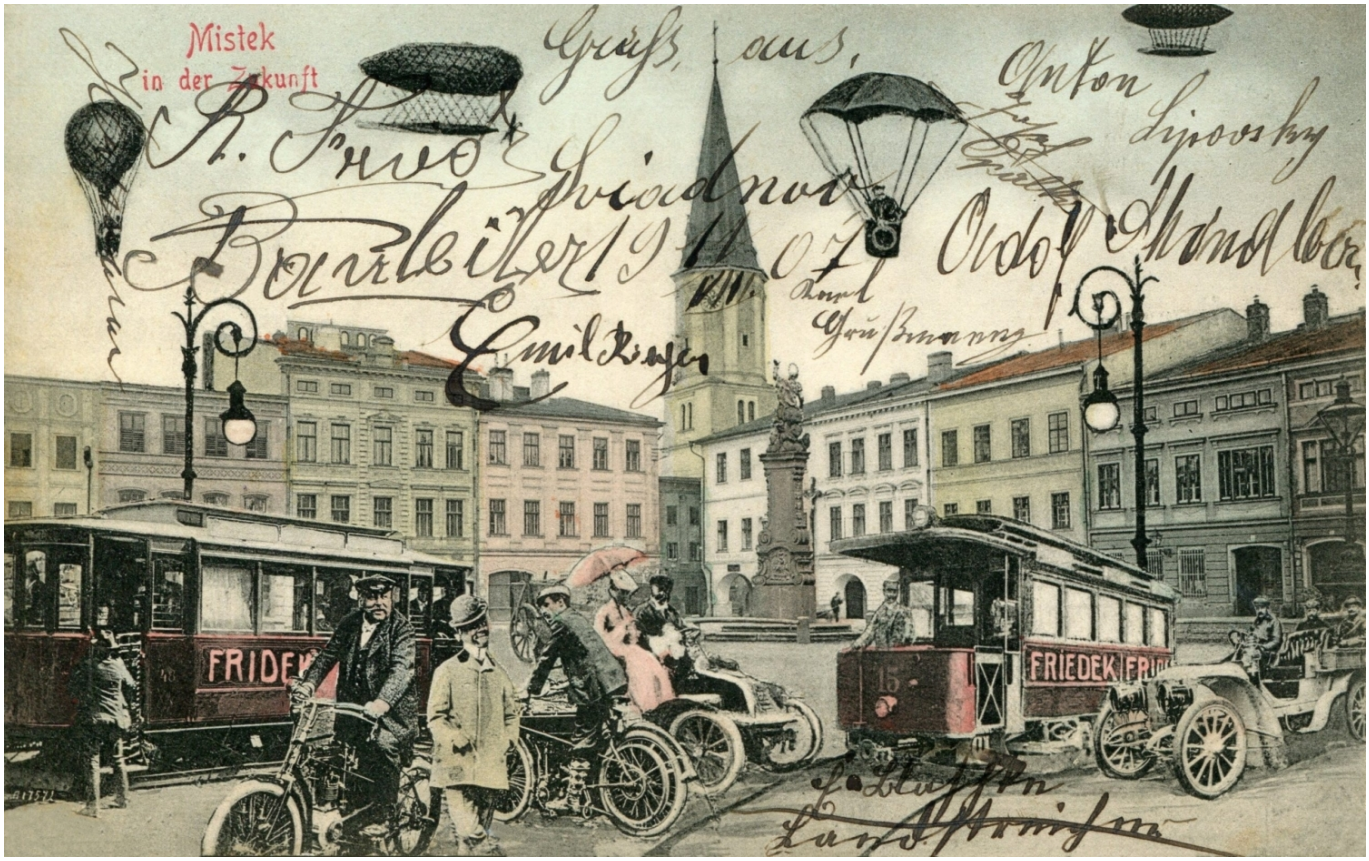
Nádraží Frýdek-Místek mělo být dle plánů z 80. let zbouráno a postaveno na protilehlé straně kolejiště, a to společně s autobusovým nádražím. Zatímco autobusové nádraží zde skutečně (o mnoho let později) vzniklo, to železniční zůstalo zachováno, přičemž historická budova byla pečlivě opravena a dnes tvoří důstojnou bránu do města. Povšimněte si, že nádraží neslo od počátku název Frýdek-Místek, města ale byla v té době ještě samostatná. Ke sloučení došlo od 1. 1. 1943, kdy vznikl tzv. Velký Frýdek, což ale nebyl název, který by se široce ujal. Jméno bylo opakovaně upravováno až po válce. V roce 1945 bylo sloučené město nejprve nazváno Frýdek, v roce 1950 bylo přejmenováno na Místek a od 1. ledna 1955 na Frýdek Místek. Spojovník byl do názvu přidán až v závěru 60. let. (zdroj: město Frýdek-Místek)

Již předtím se mělo ve městě uvažovat o možnosti výstavby trolejbusové trati. Podle webové stránky dopravniwebovka.cz měl již v roce 1948 spatřit světlo světa návrh na zřízení polookružní linky od místecké polikliniky k frýdeckému nádraží, přičemž inspirací měl být provoz trolejbusů ve Zlíně. K zamítnutí návrhu mělo dojít pro vysokou náročnost úprav silnic.

Autor tohoto článku se pokusil s autorem uvedeného textu spojit s cílem zjistit o daném záměru více informací, avšak bezúspěšně. S ohledem na to, že časové možnosti neumožnily autorovi tohoto článku návštěvu okresního archivu ve Frýdku-Místku, ponecháváme tuto historickou kapitolu otevřenou pro další dobrodruhy o pátrání o historii veřejné dopravy a přesuneme se k samotné studii z počátku 80. let a tehdejšímu návrhu na možné zavedení trolejbusů do ulic města rozděleného řekou Ostravicí.

Zřízení trolejbusové dopravy bylo ve Frýdku-Místku (podobně jako v řadě dalších měst řešených studií) dáváno do souvislosti s dalším očekávaným růstem města. Na konci roku 1980 v něm žilo necelých 60 000 obyvatel a plánovaná nová výstavba měla již do roku 1990 přinést navýšení tohoto počtu na 79 500, v roce 2000 na 90 600 a v nejdelším horizontu – pro rok 2020 – se počítalo dokonce s atakováním hranice 100 000 obyvatel (konkrétně se 110 000 občany). Největšími očekávanými

investicemi byly sídliště Kamenec na severu města, kde mělo najít domov až 15 000 lidí a sídliště Centrum pro zhruba 5 000 lidí, které mělo vyrůst na místě asanovaného historického centra města (to bylo – bohužel – z velké části srovnáno se zemí od roku 1975 do konce let osmdesátých). Mimoto se předpokládalo také zrušení stávajícího vlakového a autobusového nádraží a vytvoření nového centrálního přestupního bodu. Fakticky by tím došlo ke stavbě nové nádražní budovy na opačné straně kolejiště, než stojí historická budova.



Na počátku 20. století byla velmi populární edice pohlednic souhrnně nazývaná jako „města v budoucnosti“. Součástí koláží byly často i tramvaje. Nejinak je tomu i v případě této pohlednice z Místku. (zdroj: město Frýdek-Místek)

Z uvedených plánů se ovšem realizovaly jen některé. Vlakové nádraží zůstalo zachováno v původní historické budově a k žádnému posunu nedošlo. To autobusové sice přibližně v lokalitě plánované na počátku 80. let postaveno bylo, avšak až v roce 2007. Sídliště v centru – želbohu pro historii Frýdku-Místku – vybudováno bylo, přičemž mu sekunduje čtyřproudový silniční průtah v sousedství historického náměstí. Oproti tomu sídliště Kamenec v původně plánovaném rozsahu nevzniklo a zcela liché se ukázaly predikce vývoje počtu obyvatel, když dnes žije ve Frýdku-Místku trvale ještě méně lidí, než tomu bylo v roce 1981 (konkrétně jde o zhruba 54 000 obyvatel).

Městská doprava byla v roce 1981 zajišťována ve městě celkem 12 linkami, pro jejichž obsluhu měl místní závod ČSAD k dispozici 36 vozů Karosa ŠM 11. Linky jezdily v nepravidelných intervalech – ve špičkách šlo o 10 až 40 minut, mimo špičky o 30 až 65 minut, přičemž některé spoje navíc obsluhovaly jen části tras, takže byla nerovnoměrná i obslužnost. Autobusová doprava se v té době musela nezřídka reorganizovat dle aktuálního vývoje stavby již zmíněného silničního průtahu I/48, který protnul město ve dví. Ročně využilo služeb MHD okolo 6,23 mil. cestujících (při nájezdu 1 416 000 vozokm) a na jednoho pasažéra připadalo 104,8 jízd MHD ročně.



Leninova třída (dnes Hlavní třída) s linkovým autobusem Škoda 706 RO v 60. letech (dobová pohlednice, sbírka: Libor Hinčica)

Otázka budoucnosti veřejné dopravy po dokončení nové dopravní tepny byla svěřena tehdejší projektové a výzkumné organizaci URBION Bratislava (celým jménem *URBION – Štátny inštitút urbanizmu a územného plánovania*), která navrhla zahuštění intervalu a snížení počtu linek z 12 na 9. Možným přechodem z autobusového na trolejbusový provoz se URBION nezabýval, toho se (se znalostí oné studie) chopili až brněnští pracovníci z Výzkumného ústavu dopravního v Žilině, kteří podpořili myšlenku zavedení systému linek s pevnými intervaly, z nichž část by byla trolejbusová.

Trolejbusová doprava dle názoru autorů měla přispět k výraznému snížení exhalací ve městě, které spadalo do ostravské průmyslové aglomerace a u nějž se očekávalo další zhoršení emisí v důsledku zvýšeného počtu automobilů po dokončení hlavních silničních tahů, zejména onoho průtahu I/48 (v této souvislosti je bezpochyby zajímavé, že si tehdejší plánovači byli nevhodností nasměrování zvýšeného počtu automobilů do srdce města dobře vědomi).



Městský autobus Škoda 706 RTO ve Frýdku-Místku na Malém náměstí na lince č. 5. (zdroj FB, archiv manželů Poláškových)

Studie navrhla celkem čtyři trolejbusové linky, jejichž celková délka měla činit 24,4 km. Pro jejich obsluhu mělo být k dispozici celkem 26 trolejbusů typu Škoda 14 Tr, byť se uvádělo, že ve výhledu se předpokládá obsluha článkovými trolejbusy (15 Tr). Návrh byl velmi obecný a sami autoři uváděli, že v dalších stupních studijní a projektové přípravy patrně dozná změn. Navíc se opíral o několik podmíněných investic, z nichž některé ani nebyly zahrnuty do plánu výstavby. I proto se uvádělo, že realizace trolejbusové sítě připadá v úvahu nejdříve během deváté pětiletky, tj. v období let 1991 až 1995.

Pojďme se nyní na jednotlivé linky podívat blíže. V této souvislosti doporučujeme čtenářům sledovat vypracovanou ilustrační mapku. U ní je však nutné říci, že není zcela přesná, což je dáno jednak nekvalitním originálem, ale také nejednotností použitých toponym v popisné části studie, což znesnadňovalo určit pozice jednotlivých smyček i vedení linek (autor článku by rád na tomto místě poděkoval za konzultace lokálnímu patriotovi a našemu dlouholetému čtenáři panu Stanislavu Trunečkovi, který dopomohl většinu nejasností ozřejmit).



Číslo 1 měla nést linka spojující oblast Nových dvorů přes centrum a nádraží směrem do Místku s výhledovým prodloužením až k přehradní nádrži Olešná. Délka linky měla činit 6,6 km, špičkový interval by byl 10 minut a sedlový 15. Pro obsluhu by postačovalo 6 vozů.

Linka 2 měla vycházet ze Starého Města, což však není historické centrum, ale název původně samostatné obce na východě města, jež byla v roce 1943 přičleněna k nově ustanovenému Frýdku-Místku jako jedna z jeho částí. Trolejbusy linky č. 2 by jezdily na trase dlouhé 5,9 km přes centrum na konečnou nazvanou autory studie Koloredov v Místku ve špičkovém intervalu 8 minut a sedlovém 10. Potřeba byla vypočtena na 5 vozidel.

Sedm kilometrů dlouhá linka číslo 3 spojující Sídliště Kamenec s válcovnami měla mít sedlový interval 12 minut a špičkový 8,6 minut, což by vyžadovalo potřebu sedmi vozů. Autoři studie – stejně jako v mnoha jiných případech, o kterých jsme se zmiňovali již v některých našich předchozích článcích – zde uváděli tradičně hodnoty intervalu tak, jak jim prostým dělením vyšly, tj. bez ohledu na jejich skutečnou dosažitelnost, což poněkud výsledky jejich práce devalvovalo (odhady potřeb vozů, a tím i kalkulace nákladů, se tím stávaly méně realistické, byť i tak šlo o velmi hrubé nástřely).

Poslední linka, číslo 4, měla mít trasu nejkratší – pouze 4,9 km –, avšak současně by vyžadovala 8 vozů, protože měla mít ze všech nejkratší interval, konkrétně pouze 5 minut ve špičkách a 8 v sedle. Trasa měla spojovat konečnou Slezan v Místku s nádražím, centrem a jedním z nejstarších frýdeckých sídlišť Nad Lipinou.



Náměstí VŘSR (dnes náměstí Svobody) v Místku s autobusy Škoda 706 RO a RTO

na dobové pohlednici.

Snahou autorů studie bylo vést trolejbusové linky v co nejmenším rozsahu po hlavních silničních tepnách, konkrétně silnicích I/48 a II/484. Obě ale procházely samotným centrem města, takže se jejich použití zcela vyvarovat nedalo. Ze silnice I/48 byla trolejbusová trať stažena sjezdy k plánovanému vlakovému/autobusovému nádraží, odkud měla dále pokračovat do ulice Bezručovy, fakticky paralelně se silnicí I/48 (resp. Hlavní třídou a Janáčkovou). Úskalím tohoto návrhu ale bylo, že by bylo nutné překonat řeku Ostravici pomocí nového mostu. S tímto mostem se ale v rámci nadcházejících dvou pětiletek vůbec nepočítalo a bylo by nutné jej tam dodatečně zařadit. Není přitom jasné, zda samotný Frýdek-Místek s takovým mostem v některém ze svých strategických plánů někdy počítal, anebo šlo jen o úvahu autorů studie (podobně jako například v případě návrhu trolejbusové sítě v Třinci). Směřovat přes něj nicméně měly tři ze čtyř trolejbusových linek, takže v rámci návrhu šlo o kruciální část. Definitivní podobu sítě měla stanovit podrobná studie trolejbusové dopravy, která byla doporučena k vypracování.

Nešlo přitom o jediný most, který bylo zapotřebí pro potřeby navrhované sítě trolejbusů vystavět. Další z nich ovšem byly v plánu zaneseny a tvořily právě součást oné dvojice hlavních silnic (I/48 a II/484), takže s jejich použitím šlo reálně počítat. Mimoto bylo nutno počkat také na dokončení sídliště Centrum (především místní komunikační sítě), prodloužení až k válcovnám bylo vázáno na úpravy silnic a křížení s železničními vlečkami, zatímco výhledová trať z Místku k přehradě Olešná byla jen čárou v mapě, protože zde vhodná silnice zcela absentovala. Mimoto byla stavba trolejbusové sítě vázána na některé nepřímé investice, z nichž za pozornost stojí onen přesun vlakového nádraží, který byl plánován až v horizontu do roku 2000. Pokud by tedy trolejbusová síť vznikla dříve, bylo by vlakové nádraží – klíčový přestupní bod ve Frýdku-Místku – několik let na trolejbusové linky nenapojeno.



Historie frýdecko-místecké MHD nebyla doposud blíže rozpracována, a tak ani nevíme, zda v ní

sloužily i autobusy s přívěsy, anebo šlo o doménu jen linkových spojů. (zdroj FB, archiv manželů Poláškových)

Celkem mělo vzniknout 18,7 km dvojstopého a 1,7 km jednostopého trolejového vedení, jehož vybudování by vyšlo na 23,7 mil. Kčs. Zásobování elektrickou energií měla obstarat pětice měníren v hodnotě 24,5 mil. Kčs, vozovna a odstavné plochy by spolkly 32,3 mil. Kčs, přičemž se počítalo s využitím stávajících garáží ČSAD. I s provozní rezervou mělo být v rámci první etapy pořízeno 34 trolejbusů standardní délky (Škoda 14 Tr), jejichž celková hodnota měla činit 21,1 mil. Kčs. Společně s dalšími náklady byla celková finanční náročnost projektu odhadována na 135 mil. Kčs (případně více, pokud by byl nakonec upřednostněn či doplněn nákup článkových vozů).

Studie neopominula ani tradiční shrnutí stran ekologického a ekonomického přínosu. V pracovní den měly trolejbusy najezdit okolo 6 000 vozokm, v nepracovní pak pouze 3 430 vozokm. Ročně se mělo uspořit 855 000 litrů nafty, což by pomohlo snížit emise oxidu uhlíku o 48 tun, částic NOx o 9,6 tun a uhlovodíků o 3,55 tun. Ani v případě výstavby navrhované sítě by se ale město neobešlo nadále bez služeb autobusů. Těch mělo být nadále k dispozici okolo 15 a obsluhovaly by další (min.) čtyři linky.



Pohled ze zámecké věže ve Frýdku na odstavené autobusy Karosa řady 730 v městském provedení a linkový článkový Ikarus 280. (zdroj FB, archiv manželů Poláškových)

S ohledem na přestavbu, kterou procházela uliční síť ve Frýdku-Místku, nebylo možné v roce 1982 pomýšlet na brzkou realizaci záměru. Na druhé straně město splňovalo veškeré předpoklady pro zavedení trolejbusů, a tak bylo doporučeno, aby byl místní návrh podrobněji vypracován a zohledněn při prováděných investicích, aby se předešlo neefektivním investicím do úprav nově budovaných městských komunikací. Zda se skutečně v dalších letech Frýdek-Místek nějak na možné zavedení

trolejbusů soustředil, se nám prozatím v archivních zdrojích dopátrat nepodařilo.

Jistou zajímavostí je, že se o trolejbusech zmiňuje i aktuální plán udržitelné městské mobility z roku 2022, který je vyjmenovává ve vztahu k obnově vozového parku po roce 2030 jako jednu z alternativ, když uvádí: *„Po roce 2030 je v plánu preference pouze vodíkového pohonu, elektrobusů nebo parciálních trolejbusů.“* S ohledem na technologický vývoj ovšem nedává investice do parciálního trolejbusu v podmínkách Frýdku-Místku aktuálně žádný smysl a žádný reálný plán v tomto směru neexistuje. Město se namísto toho soustředí na nákup elektrobusů, z nichž ty první zařadilo do provozu v květnu 2018 a v současné době jich má už 14, další tři by měly dorazit v roce 2027.

Url: Trolejbusy pro Frýdek-Místek