Trolejbusy pro Karvinou

19.08 2024 20:57, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dnešním historickým příspěvkem se vrátíme na počátek 80. let, kdy vznikla pod taktovkou brněnské odnože Výzkumného ústavu dopravního Žilina studie s názvem „Návrh rozvoje trolejbusové dopravy ve vybraných městech ČSSR“, v jejímž rámci byla posuzována připravenost a vhodnost vybraných československých sídel pro zavádění trolejbusové dopravy, přičemž hodnocena byla pouze města s více než 30 000 obyvateli, v nichž byla městská hromadná doprava zajišťována národním podnikem ČSAD. Města, která disponovala buďto tramvajovým, anebo trolejbusovým provozem, nebyla do studie žilinského výzkumného ústavu zahrnuta, neboť zde vhodnost zavedení či rozšíření trolejbusů posuzoval jiný ústav (konkrétně Ústav silniční a městské dopravy, který měl své středisko v Praze). Naše pozornost se dnes zaměří do Slezska, konkrétně do Karviné.

Karviná byla v minulosti napojena vedle železnice také na síť úzkorozchodných elektrických místních drah provozovaných Slezskými zemskými drahami (spojení s Orlovou a Bohumínem) a městem Moravskou Ostravou (spojení přes Petřvald do Ostravy), jež byly všeobecně překřtěny na tramvaje, byť vyjma (dlouhá léta samostatné) bohumínské pouliční dráhy nešlo při jejich zavádění primárně o vytváření dopravních vazeb v rámci jednotlivých měst, ale o propojení regionu, který se od 19. století těšil mimořádnému rozvoji průmyslu. Již po druhé světové válce bylo rozhodnuto, že stávající systém úzkokolejek bude postupně zlikvidován, přičemž náhradou za něj se měly stát v omezené míře normálněrozchodné tramvaje, dále trolejbusy a autobusy.

Tramvaj na náměstí ve Fryštátě, jenž je dnes součástí Karviné. Právě někdejší fryštátské náměstí je dnes považováno za historické centrum Karviné. (sbírka: Libor Hinčica)

V případě Karviné se prokazatelně na počátku 50. let zvažovalo nahrazení úzkorozchodné tramvajové tratě normálněrozchodnou, přičemž v samotném městě měly již tehdy dopravní vazby obstarat trolejbusy, kterými mělo být možné dostat se až do Ostravy, byť se zajížďkou přes Šumbark (pozdější Havířov). Trolejbusové sny zůstaly nenaplněny, v případě tramvají sice bylo prokázáno, že by se na uvedené relaci uživily, komplikované geologické poměry s neustálými důlními poklesy se ovšem ukázaly takovou překážkou, že na vedení tramvaje až do Karviné bylo rezignováno a namísto toho mělo dojít jen k rekonstrukci úseku od ostravského výstaviště přes Hranečník do Petřvaldu. Z uvedené investiční akce se uskutečnila jen dílčí etapa, a sice spojení od Výstaviště (Smetanova náměstí) k Hranečníku, zatímco úsek do Petřvaldu zůstal nezrealizován. Ačkoli tramvaje se s Karvinou rozloučily již v roce 1967, objevovaly se v nejrůznějších analýzách a studiích úvahy o jejich možném návratu v podobě moderní rychlodráhy, která by propojila město s Ostravou. Tyto plány se kupodivu jako pověstný bumerang vracejí ve vizích lokálních politiků až do dnešních dnů.

Cílem tohoto příspěvku nicméně není analyzovat nejrůznější úvahy o ostravské tramvajové rychlodráze a jejích apendixech směřovaných do sousedních sídel (jakkoli by si toto téma detailnější rozbor zasloužilo), ale podívat se na návrh využití trolejbusové dopravy (nejen) v intravilánu Karviné podle v úvodu citované studie z roku 1981, potažmo 1982, budeme-li brát za rozhodné datum dokončení celého díla.

Karviná na přelomu 70. a 80. let byla stále především městem horníků, přičemž o útlumu důlní činnosti, který začal v porevolučních letech a nyní spěje ke svému konci, se zde vůbec nehovořilo. Některá starší důlní díla, jejichž historie sahala nezřídka do hloubi 19. století, sice byla opuštěna či formálně slučována, jiná se ale dále zvětšovala a typickým koloritem Karvinska se staly vysoké betonové věže zcela nových šachet. Teprve ve výstavbě se v té době nacházel důl Darkov (do provozu byl uveden v roce 1982) situovaný na okraji města, v jehož katastrálních hranicích žilo v roce 1980

přes 81 000 obyvatel. Do dalších let se předpokládala výstavba nových obytných celků, což mělo podpořit další nárůst trvale usídlených rezidentů, byť se nemělo jednat o čísla závratně vysoká. Do roku 1990 se tak počítalo s 84 000 obyvateli a o dalších deset let později měl počet stoupnout na 88 000. V uvedených počtech nebyli kalkulováni brigádníci, kteří nalezli práci v karvinských dolech a kterých bylo na počátku 80. let zhruba 5 000, přičemž využívali ubytovacích kapacit převážně v Karviné. Do budoucna se sice očekával jejich pokles, nicméně k jejich úplné eliminaci dojít nemělo, a tak s nimi bylo nutno nadále počítat i při vytížení veřejné dopravy.

Známá pohlednice z tzv. Nového města v Karviné, kde se nacházela v minulosti odstavná plocha autobusů i přívěsů k nim. Ačkoli se o trolejbusech pro Karvinou uvažovalo již v 50. letech, ke stavbě tehdy nedošlo. (sbírka: Libor Hinčica)

Černouhelné doly se nacházely na okraji Karviné anebo v její těsné blízkosti, nikoli však přímo ve městě, což byla diametrálně odlišná situace, než jaká byla k vidění v nedaleké Ostravě, kde se kovové věže šachet vypínaly k obloze i přímo v centru města. Od toho se odvíjel také rozdílný charakter využití městské dopravy. Ta karvinská zahrnovala v roce 1981 sice rovných deset linek, denně na nich ale bylo zajištěno jen 377 spojů a špičkové intervaly se pohybovaly v poněkud širokém rozptylu od 10 do 60 minut, sedlové pak dokonce od 30 minut do 150. Celková délka linek činila 113 km a k vozový park byl tvořen 37 vozy standardní délky (ŠM 11 a Škoda 706 RTO). Na jednoho obyvatele připadalo ročně jen 123 cest MHD, což byl v tehdejších poměrech relativně nízký výkon, byť například nedaleký Havířov fungující jako noclehárna pro pracující z Ostravy byl na tom svého času ještě hůře (jednalo se zde o pouhých 100 jízd ročně na obyvatele). O co slabší bylo v Karviné využití městských autobusů, o to výraznější byly naopak ukazatele exploatace autobusů příměstských, které z Karviné vyjížděly na 53 linkách s 2 323 spoji. Čísla přepravených cestujících zde patřila mezi vůbec nejvyšší v rámci ČSSR, přičemž počet spojů kontinuálně rostl (zatímco u městských linek docházelo spíše ke škrtům).

Implementace trolejbusů do městské dopravy v Karviné dávala s ohledem na výše uvedené smysl pouze tehdy, pokud by jimi byly vedle samotného města obslouženy alespoň některé z dolů nacházejících se na okraji města, a to navzdory nárazové dopravě (ze směny/na směnu), která byla s obsluhou obdobných podniků nutně spojena. Navrženy byly velké doly bezprostředně u katastrální hranice, konkrétně mělo jít o důl ČSA (Československé armády) a nově budovaný důl Darkov. Už tehdy se uvádělo, že by výhledově bylo možné trolejbusy propojit také s Orlovou, kde se rovněž zvažovalo zavedení trolejbusů. Jelikož trolejbusy z Orlové měly vyjíždět do Petřvaldu a do Havířova, došlo by současně k propojení Karviné s Ostravou, protože jak Havířov, tak Petřvald, měly být napojeny tratěmi z krajské metropole. S trochou nadsázkou lze říci, že pokud by se všechny projekty uskutečnily, nahradily by trolejbusy prakticky veškeré dopravní vazby, které kdysi zajišťovaly úzkorozchodné tramvaje (vyjma napojení Bohumína).

Městská doprava v Karviné zůstala i po roce 1990 jen na bedrech autobusů. Na snímku vidíme vůz Karosa B 732 z roku 1994, který sloužil v Karviné do roku 2003, načež se přesunul do Znojma. Tam však dorazil již rekonstruován na linkové provedení s novými čely z řady Karosa 930, takže vizuálně připomínal model C 934. (foto: Ing. Robert Janků)

S ohledem na zhuntované životní prostředí na Ostravsku a Karvinsku bylo všeobecně zavádění trolejbusové dopravy pro potřeby regionu vítáno. Jelikož silnice poskytovaly až na drobné výjimky (nutno bylo dokončit např. příjezdovou komunikaci k dolu Darkov či část třídy Rudé armády) kvalitní povrch a ani jiné zásadní překážky (jako vybudování nadjezdů/podjezdů) nestály v cestě navrhovanému systému, uváděla se možnost výstavby již v průběhu osmé pětiletky, tj. v letech 1986 až 1990, pakliže by se podařilo včas dokončit návazné studie a projektovou dokumentaci.

Základní trolejbusový systém, jenž měl být vybudován jako celek, si lze představit jako okruh městem, z něhož mělo vybíhat pět větví, které by byly doplněny o dvojici propojek. Návrh pracoval se čtyřmi linkami o celkové délce 31,7 km. Páteří měla být linka číslo 1, která by spojovala nádraží ČSD

s nemocnicí ve špičkovém intervalu 5 minut a sedlovém 7,5 minuty. Pro obsluhu linky o délce 6,8 km, jež měla být vedena třídou Klementa Gottwalda (dnes Havířská) a přes sídliště Hranice, mělo být vyhrazeno 13 trolejbusů Škoda 14 Tr. Linka číslo 2 o délce 10,6 km měla začínat na smyčce Sídlišti Hranice, odkud měla vést po Havířské (třídě Klementa Gottwalda), závlekem přes nádraží a kolem centra na jih k dolu Darkov. Špičkový interval zde měl činit 10 minut, sedlový 16 a potřeba vozidel byla spočtena na 8 trolejbusů 14 Tr. Linky čísel 3 (o délce 6,7 km) a 4 (o délce 7,6 km) měly mít shodně po deseti vypravených trolejbusech při špičkovém intervalu 6 minut a sedlovém 10. „Trojka“ by propojovala Marklovice s Mizerovem (s vedením po třídě Klementa Gottwalda, třídě V. I. Lenina/dnes Osvobození a přes nemocnici). Linka číslo 4 měla být opět „důlní“ a propojovat důl ČSA na západě s nemocnicí při využití třídy Osvobození (V. I. Lenina), Havířské (třídy Klementa Gottwalda) a třídy (Valentiny) Těreškovové.

Pro denní výpravu by tedy bylo zapotřebí 40 trolejbusů, včetně rezervy se předpokládalo pořízení 52 „čtrnáctek“. Použití článkových trolejbusů bylo připuštěno až v další etapě, konkrétně v případě rozšíření trolejbusové sítě, které mělo být orientováno jednak ve směru do již zmíněné Orlové, ale také do Petrovic k místnímu vlakovému nádraží (prodloužení linky číslo 4 od nemocnice). Počet trolejbusů měl v takovém případě stoupnout zhruba dvojnásobně, přičemž nárůst měl být zajištěn přikoupením hlavně kloubových trolejbusů, které by pak zajišťovaly meziměstské vazby. Zajímavostí je, že scénář napojení na Orlovou (a tím i na Havířov a Ostravu) pracoval s možností využití kooperací mezi jednotlivými městy, a to jak v oblasti údržby vozidel, tak ve vykrývání vypravenosti na meziměstské relace. Jako provozovatel trolejbusů byl navržen speciální závod ČSAD, který by měl ve své působnosti všechny trolejbusové provozy v ostravské konurbaci, vyjma městské sítě v Ostravě samotné.

Ani zavedení trolejbusů v Karviné a okolí nemělo zbavit město závislosti na autobusech. Nadále se předpokládalo využití minimálně dvou městských linek a cca 40 příměstských, a to v relacích, kde by zavedení trolejbusů buďto postrádalo smysl kvůli nízké poptávce, anebo zde sice odpovídající poptávka byla, ale šlo o území silně poddolovaná s častými poklesy půdy, kde by výstavba trolejového vedení vyžadovala vysoké investiční (a následně i udržovací) náklady. I tak ale mělo zavedení trolejbusů už na základní městské síti se čtyřmi linkami významně zlepšit životní prostředí. Pokles emisí oxidu uhelnatého byl například vyčíslen na 68 100 kg, částicí NOx na 13 620 kg atp. (při 2,722 mil. vozokm ročně).

Celkové náklady na zřízení městských trolejbusů byly vyčísleny na 162 mil. Kčs. Zahrnuty v nich byla výstavba 17,6 km dvoustopého a 3,7 km jednostopého vedení, čtyř měníren, zmíněných dvaapadesáti trolejbusů 14 Tr, ale i úpravy zastávek, veřejného osvětlení, smyček atp. Vůbec největší nákladovou položku představovala výstavba vozovny a odstavné plochy, kde byly náklady odhadnuty na 47,3 mil. Kčs. Celkové zhodnocení návrhu bylo následující: *„Zavedení trolejbusové dopravy v Karviné se jednoznačně doporučuje, a to nejen s ohledem na úsporu tekutých paliv, ale především ve vztahu ke značně narušenému životnímu prostředí jak města, tak i jeho okolí."* Realizace meziměstských vazeb měla být koordinována s vývojem v jednotlivých městech (budování městských sítí v Havířově, Orlové i Ostravě), ale i s plánem na případné zřízení tramvajové rychlodráhy Ostrava – Havířov – Karviná,

která se v některých studiích z té doby opět skloňovala.

Výroba trolejbusů Škoda 14 Tr v závodě Škoda Ostrov v 80. letech. Dle návrhu měla Karviná získat celkem 52 trolejbusů tohoto typu. (foto: Škoda Ostrov; sbírka: Libor Hinčica)

Jak známo, z úvah na zavedení trolejbusů do Karviné (a okolí) se nerealizovalo nic, stejně tak se trolejbusů nedočkala ani Orlová a Havířov. Bohužel bližší informace o dalším vývoji v uvedených městech, nemáme k dispozici, byť je známo, že se minimálně v Havířově na přípravě trolejbusového projektu pracovat mělo. Nutno dodat, že v predikcích počtu obyvatel a vývoje Karviné se na počátku 80. let autoři návrhu na zavedení trolejbusů do ulic města sekli a město se ještě v průběhu osmé dekády muselo vypořádat s úbytkem obyvatel. Plánované dostavby sídlišť, s nimiž návrh trolejbusové sítě operoval, se vůbec neuskutečnily. Útlum těžby uhlí, který nastal v porevolučním období, vedl k obřímu odlivu obyvatel, takže v posledních 30 letech klesl počet občanů města o cca 30 000. Doly ČSA a Darkov, které jsme zmínili v našem příspěvku, byly uzavřeny v únoru 2021. Posledním funkčním černouhelným dolem (v rámci celé České republiky) zůstává důl ČSM, který stále dává práci více než 3 300 lidem, nicméně i u něj se plánuje uzavření, a to přibližně v polovině roku 2026.

Městskou dopravu v Karviné dnes zajišťuje společnost Transdev Slezsko, jež je nástupcem někdejšího podniku (a později soukromé společnosti) ČSAD Karviná. V provozu je stejně jako před takřka 45 lety deset linek MHD. Ačkoli trolejbusy se ve městě neobjevily, je možné se lokálně bezemisně svézt po Karviné alespoň elektrobusy. Ten první byl pořízen v roce 2018, další dva pak přibyly na počátku letošního roku. Ve všech případech se jedná o vozy z produkce libchavského SORu (NS 12 electric).

Url: Trolejbusy pro Karvinou