

Trolejbusy pro Sokolov

02.03 2025 18:07, Libor Hinčica, Trolejbusy

V dnešním historickém příspěvku o nerealizovaných trolejbusových provozech v Československu se podíváme opětovně na západ Čech. Zatímco naposledy jsme přinesli povídání o neuskutečněném záměru na zřízení trolejbusů mezi Chebem a Františkovými Lázněmi, dnes zakotvíme malinko severněji, když se budeme věnovat úvahám o zavedení tohoto dopravního prostředku v Sokolově. Stejně jako v minulosti se budeme opírat o studii vypracovanou brněnskou odnoží Výzkumného ústavu dopravního v Žilině, jež byla dokončena v roce 1982.

V Sokolově a k němu přidružených obcí mělo žít dle statistiky z 1. 11. 1980 celkem 30 046 obyvatel, čímž se město těsně dostalo mezi studií sledovaná sídla, neboť právě hranice cca 30 000 občanů byla z pohledu vytipování míst pro zavádění trolejbusů v rámci stanovené metodiky klíčová. Podobně jako v případě dalších měst se i zde počítalo s tím, že bytový fond bude v nadcházejících deseti až dvaceti letech dále bobtnat, takže v roce 1990 se optimisticky předpokládalo, že Sokolov a jeho nejbližší okolí bude domovem již pro 42 500 obyvatel. Přírůstek mělo absolvovat především nové sídliště s pracovním názvem „Vítězná 2“, které bylo plánováno na katastru Dolního Rychnova ve dvou etapách (do roku 1985 pro 1 300 obyvatel a do roku 1990 pro dalších 2 500). Vesnice Dolní Rychnov se coby další expanzní prostor Sokolova stala od ledna 1980 novou součástí města, nicméně k avizované výstavbě nakonec nedošlo a krátce po sametové revoluci (hned v roce 1990) se obec z katastrálních hranic města zase vydělila, což však pochopitelně autoři studie nemohli na počátku 80. let tušit.



Sokolovské náměstí 9. května s městským vozem Škoda 706 RTO na pohlednici vydané v roce 1967. (Sbírka: Martin Šmíd)

Mimo Dolního Rychnova byl předpokládán rozvoj osídlení i v nedaleké obci Březová, která si však svou samostatnost podržela, třebaže byla napojena na sokolovskou MHD. Ta byla řešena poměrně velkoryse, když ji místní závod ČSAD zajišťoval hned na 11 linkách o celkové délce 123 km, které ale měly značně různorodý interval a počet spojů se na každé z nich pohyboval od 6 do 48. Nejnižší špičkový interval vybraných linek činil 10 minut, v sedle nicméně autobusy jezdily v intervalu 40 až 210 (!) minut. Pro provoz sloužilo 30 autobusů, z toho 22 standardní délky a 8 článkových (Ikarus 280). Při průměru 219,3 cest na jednoho obyvatele byla MHD z tehdejšího pohledu velmi solidně využívána (šlo například o vyšší ukazatel, než jakým se mohlo pochlubit souměstí Chomutov – Jirkov, které se, na rozdíl od Sokolova, nakonec trolejbusů dočkalo).

Nejvíce linek sokolovské autobusové městské dopravy – 10 z 11 – napojovalo největší sokolovské sídliště Michal, jehož výstavba byla započata v roce 1968, přičemž hlavní část byla dokončena do roku 1974, poslední etapa ale až v první polovině let osmdesátých. Sídlišti se říkalo „Michal“ od samotného počátku, což mělo být údajně odvozeno od jména již neexistujícího dolu, který se tak měl nazývat v důsledku zkomolení jména jistého uhlobarona Mikla; alespoň tak příběh podával autor článku v novinách Sokolovská Jiskra ze dne 8. 9. 1971. Třebaže dnes víme, že patrně žádný uhlobaron Mikl neexistoval, pisatel se rozčiloval, že za působení *„takových Miklů by jistě pro lidi nestálo sídliště“*, takže se mu jméno „Michal“ pramálo zamlouvalo, přičemž z rozšiřování názvu „Michal“ pro tehdy nově budované sídliště obviňoval místní závod ČSAD, který vžité jméno používal pro uvedení směru zde vedených linek. Lokalita tak získala dodatečně oficiálně ideologicky správnější jméno „sídliště Vítězného února“, které takto doputovalo i na jízdní řády ČSAD a linkové orientace. Toto pojmenování budeme s ohledem na dobové reálie používat v našem článku i my,

ačkoli se mezi místními nikdy nevžilo.



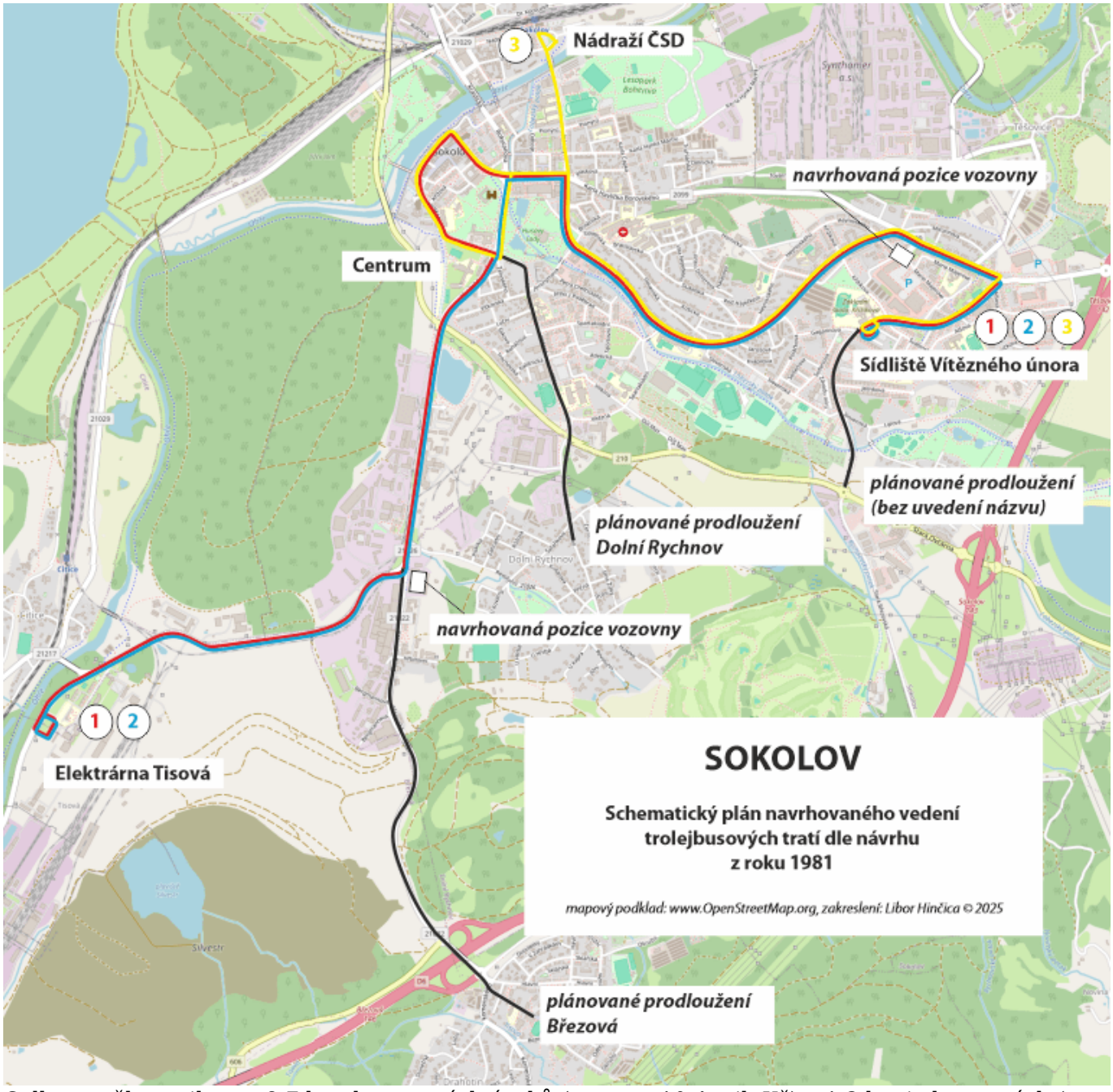
Jeden z vozů MAN Lion's City LE přijíždí k nádraží v Sokolově, kde měla dle návrhu námi sledované studie končit trolejbusová linka číslo 3. (foto: Michal Křivánek)

V případě návrhu na zavedení trolejbusů v Sokolově je zajímavé, že autoři návrhu tentokrát nevycházeli jen z vlastní analýzy provozu, ale měli k dispozici již dříve vypracovaný dokument s názvem *„Studie trolejbusové městské hromadné dopravy Sokolov – Březová“*, kterou měl již dříve na základě zadání městského národního výboru a okresního národního výběru v Sokolově vypracovat Dopravní podnik města Mariánské Lázně. Ve studii měla být vypracována řada variantních řešení, a to včetně možnosti využití tzv. dvousilových trolejbusů, tedy vozidel s náhradním zdrojem pohonu (Škoda Ostrov se v dané době skutečně možností výroby takových vozů zabývala, a to jak při využití dieselagregátu, tak trakčních baterií). Bohužel se nám uvedenou studii z dílny mariánskolázeňského DP získat nepodařilo a někdejší dlouhodobý šéf mariánskolázeňského DP pan Ing. František Čech si na tento dokument nevzpomíná.

Potřeba zavedení trolejbusů byla v případě Sokolova dávána do souvislosti především s místním mimořádně špatným životním prostředím. Zpráva Okresní hygienické stanice z roku 1981 hodnotila celou oblast města a jeho okolí jako *„nepřípustně znečištěnou kysličníkem siřičitým“* a jako území *„neudržitelné z hlediska spadu prachu“*, neboť místní maximální hodnoty znečištění několikanásobně převyšovaly dlouhodobě přípustné hodnoty pro zdraví obyvatel. Stát, který svým svérázným způsobem řízení tento stav zapříčinil, nebyl schopen účinně napáchané škody sanovat, a tak alespoň poskytoval obyvatelům ve zvýšené míře dotace na rekreace a dětem pak populární „školy v přírodě“. Zavedení trolejbusů proto mělo být ze strany místních i nadřízených orgánů státní správy podporováno, neboť slibovalo alespoň nějaké snížení emisní zátěže. Budeme-li se bavit o konkrétních číslech, pak mělo jít na navržené síti (kterou popisujeme níže) o úsporu 443 000 litrů nafty (při

nájezdu 994 000 km ročně), což mělo vést ke snížení exhalací oxidů uhlíku o 25 000 kg, oxidů dusíku o 4 970 kg, uhlovodíků o 1 800 kg atp. Mimoto se očekávalo, že hlučné diesely vystřídá zpěv tyristorů, což mělo vést ke snížení hlukové zátěže především v sídlišti Vítězného února, které se mělo stát výchozím bodem pro všechny navržené linky.

Ty měly vzniknout celkem tři, přičemž všechny by měly společný úsek z konečné Sídliště Vítězného února do centra města. Linka číslo 3, u níž se počítalo se špičkovým intervalem 13,3 minuty (autoři studie opět, jak měli ve zvyku, jednoduše vydělili spočtenou oběžnou dobu navrhovaným počtem vozidel, což vedlo k provozně nesmyslným hodnotám intervalu s desetinnými čísly) a se sedlovým 20 minut, měla být nejkratší (5,4 km) a obsloužit měla sokolovské nádraží, načež by ještě „vymetla“ okruh v centru města a zamířila by zpět na sídliště oslavující převzetí moci ve státě komunisty. Potřeba byla spočtena na tři vozy Škoda 14 Tr. Zmíněný okruh v centru měly využívat i linky čísel 1 a 2, každá však jen jednu z jeho částí. Zatímco linka číslo 1 měla absolvovat delší trasu, linka číslo 2 by vedla kratším úsekem. Z toho pak vyplývala rozdílná délka obou linek (10,3 km versus 8,6 km), ačkoli obě jinak měly navrženou identickou trasu a přes Dolní Rychnov se měly dostat až k elektrárně Tisová (v době svého dokončení v roce 1962 šlo o vůbec největší československou elektrárnu). Linka číslo 1 měla navržen špičkový interval 12 minut a sedlový 15 minut (při potřebě 5 vozů 14 Tr), u linky číslo 2 měl být špičkový interval 20 minut a sedlový 30 (při 4 vozech 14 Tr).



Celkem mělo vzniknout 8,7 km dvoustopých úseků (za cenu 10,4 mil. Kč) a 1,3 km jednostopých (v hodnotě 1 mil. Kčs). Vybudovány měly být tři měnírny za 15,5 mil. Kč, náklady na vozovnu (vytipovány byly dvě lokality) a odstavné plochy byly vyčísleny na 17,6 mil. Kčs. Trolejbusů, včetně provozní rezervy, mělo být pořízeno pro sokolovský provoz 16, což mělo spolknout 9,9 mil. Kčs. Celkové náklady pak byly vypočteny (včetně 10% rozpočtové rezervy) na 71 mil. Kčs.

Před zahájením výstavby měly být provedeny ještě některé podmiňující investice, především úprava kanalizace na náměstí 9. května a nové příjezdové komunikace (obojí bylo slibováno ještě do konce roku 1985). Současně mělo dojít k úpravě prostoru před nádražní budovou (včetně vybudování místa pro otáčení trolejbusů), k rozšíření komunikací v sídlišti Vítězného února, ale také k přípravě nové komunikace mezi Sokolovem a Březovou. Trolejbusová trať vedená k elektrárně Tisová měla křížit také železniční vlečky směřující do povrchových dolů, jež byly elektrifikovány stejnosměrnou soustavou 1 650 V. S provozovatelem dolu s poněkud z dnešního pohledu bizarním názvem „Pohraniční stráž“ měla být problematika křížení předjednána s tím, že se počítalo s vytvořením izolovaných úseků pro vlaky, které by v místě musely při průjezdu stahovat sběrač.



V současné době vládnou městské dopravě v Sokolově autobusy značky MAN, na snímku vidíme nikoli současnou generaci, ale tu předešlou, která byla v ulicích k vidění od počátku roku 2019 do prvního čtvrtletí roku 2024. (foto: Michal Křivánek)

Zahájení výstavby trolejbusové sítě bylo naplánováno již na osmou pětiletku, tedy v období do roku 1990. Ve výhledu pak bylo uváděno vybudování odbočné tratě směrem do nového (a jak už víme nakonec nerealizovaného) sídliště Dolní Rychnov a prodloužení do Březové, čímž mělo dojít k nárůstu sítě o cca 3,5 km. Celkový rozsah trolejbusové dopravy do roku 2020 neměl překročit 20 sólo vozidel a 15 kloubových. Nadále se rovněž počítalo s doplňkovou autobusovou dopravu v rozsahu cca 20 autobusů standardní délky, které mohly být v dlouhodobém výhledu částečně nahrazeny oněmi *„dvousilovými trolejbusy“*.

S ohledem na velmi neuspokojivou situaci v oblasti životního prostředí bylo uváděno, že by měly být předprojektové práce na daném úkole zahájeny bezodkladně, přičemž byla dokonce vedena jednání s PÚDIS Praha, který se měl zhostit úlohy generálního projektanta. Jako investor a budoucí provozovatel byl předpokládán místní závod ČSAD, odborně-technickou pomoc měl poskytovat DP města Mariánské Lázně, s nímž však mělo mít vedení sokolovského závodu ČSAD dle vzpomínek již vzpomínaného Ing. Františka Čecha napjaté vztahy. O dalších krocích směřujících k zavedení trolejbusů v Sokolově se nám bohužel informace dopátrat nepodařilo, za jakékoli doplnění k danému tématu, kterým bychom mohli tento článek rozšířit, proto budeme vděčni.

Url: Trolejbusy pro Sokolov