

Trolejbusy se mohou vrátit do Innsbrucku! Projekt získal spolufinancování

18.03 2026 19:14, Libor Hinčica, Trolejbusy

Návrat trolejbusů do rakouského Innsbrucku se výrazně přiblížil. Rakouská státní společnost FFG (Forschungsförderungsgesellschaft) fungující primárně jako grantová agentura pro podporu výzkumu a inovací, avšak mající na starosti také administrativu státních a evropských dotačních titulů, uvedla v seznamu podpořených projektů mj. projekt „Trolleybusse für IBK“ s podtitulem „20 Trolleybusse für Stadtverkehr in Innsbruck“ – přeloženo do češtiny: „Trolejbusy pro IBK; 20 trolejbusů pro městskou dopravu v Innbsrucku“. Jako datum startu projektu je uveden 1. duben 2026, na dokončení má Innsbruck 48 měsíců (do 31. 3. 2030).

Připomeňme, že trolejbusy v Innsbrucku v minulosti již dvakrát jezdily. První období se datuje mezi roky 1944 až 1976, druhé pak do období let 1988 až 2007. Zatímco při první likvidaci se Innsbruck svezl na tehdejší vlně útlumu trolejbusové dopravy v západní Evropě, ta druhá souvisela se záměrem výstavby nových tramvajových tratí, které měly z větší části kopírovat jediné dvě existující trolejbusové linky. V případě linky s písemným označením O se záměr prakticky bezezbytku povedl, v případě druhé linky R ale tramvaje nahradily jen část a autobusy, které pod stejným označením trolejbusy nahradily, dnes jezdí ve špičkovém intervalu 7,5 minuty a linka patří nadále mezi nejvíce vytížené ve městě.



Trolejbusy v minulosti jezdily v Innsbrucku již dvakrát. První provoz byl spuštěn ve válečném roce 1944, během nějž se podařilo zprovoznit trojici linek. (zdroj: Stadtmuseum Innsbruck)

V rámci plánu na elektrifikaci veřejné dopravy se Innsbruck rozhodl již dříve sledovat cestu kombinující použití elektrobusů a parciálních trolejbusů. V roce 2022 se ve městě objevil trolejbus HESS zapůjčený ze Salzburgu, s nímž byly provedeny testovací jízdy bez cestujících pouze v režimu na baterie. Následně se Innsbruck dokonce připojil do společného výběrového řízení se Salzburgem na nákup nových trolejbusů, které v roce 2024 ovládl právě HESS. Kontrakt byl ale pojat jako rámcový, takže Innsbruck neměl povinnost žádný z trolejbusů koupit. Na stavbu trolejbusových tratí ani na vozidla ostatně stále neměl zajištěno financování. Právě to se v únoru 2026 v naprosté tichosti změnilo.

Innsbrucký dopravní podnik IVB (*Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH*) podal ve stanoveném termínu do 22. 10. 2025 žádost o financování svého projektu v rámci rakouského programu EBIN (akronym pro *Emissionsfreie Busse und Infrastruktur*; tj. Bezemisní autobusy a infrastruktura), který je určen, jak ostatně název prozrazuje, pro kofinancování nákupu elektrických vozidel a nabíjecí infrastruktury ze státní pokladnice. Rakouská vláda vyhlásila tento program poprvé v roce 2021 a od té doby bylo doposud vyhlášeno osm výzev, v nichž byl či bude podpořen nákup 541 elektrobusů, 45 vodíkových elektrobusů a 48 trolejbusů pro celkem 51 subjektů (některé z nich se dočkaly příspěvku dokonce opakovaně).

Innsbruck uspěl v rámci poslední, osmé výzvy. V seznamu podpořených projektů s podepsanou smlouvou na financování se objevil veřejně dne 24. 2. 2026. Je přitom s podivem, že i přes tento úspěch se danému tématu vůbec nevěnoval ve svých sděleních ani dopravce IVB, ani vedení města či spolkové země Tyrolsko, ani žádné z lokálních médií. Prvním médiem, které o daném úspěchu referuje, je podle všeho až nyní náš portál.



Trolejbus linky O v centru Innsbrucku v roce 1995. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Steve Morgan)

Innsbruck měl dostat příslib financování ve výši 22 785 199 €, tj. v přepočtu zhruba 554 819 595 Kč. Tato částka by měla pokrýt až 80 % očekávaných nákladů na vozidla a až 40 % očekávaných nákladů na stavbu nabíjecí infrastruktury, což v tomto případě znamená trolejového vedení. Konkrétní rozdělení přiklepnutých financí nebylo ze strany FFG na dotaz naší redakce sděleno.

Budeme-li předpokládat, že cena jednoho švýcarského trolejbusu se pohybuje na úrovni 1 mil. € a že Innsbruck by měl takových trolejbusů odebrat 20, zdá se, že by z celkové sumy podpory mělo přibližně 16 mil. € (cca 389,6 mil. Kč) směřovat na nákup vozidel a zbylých zhruba 6,7 mil. € (okolo 163 mil. Kč) na vybudování infrastruktury. Na bedrech města by tak mělo zůstat okolo 4 mil. € na vozidla (zhruba 97,4 mil. Kč) a stále ještě 10 mil. € (cca 244 mil. Kč) na vybudování trakčního vedení a napájecí infrastruktury, což pořád nejsou zanedbatelné sumy.

Podle anotace schváleného záměru by měly být na parciální trolejbusy převedena autobusová linka C, ale také již výše zmíněná (a do roku 2007 trolejbusová) linka R. Innsbruck tedy nyní stojí před úkolem vybudovat nákladně to, co před necelými 20 lety neuváženě zrušil (trolejové vedení přitom viselo v ulicích ještě řadu let po ukončení provozu trolejbusů). Obě linky jsou vedeny v relaci východ – západ, linka C (Luigenstraße – Sieglanger) má špičkový interval 15 minut, linka R (DEZ Süd – Rehgasse), jak už bylo vzpomínáno výše, 7–8 minut. Společný úsek obou linek je ovšem krátký – pouhé čtyři zastávky na východě města, navíc linkou R obsluhované pouze jednosměrně (s ohledem na její zakončení obří blokovou smyčkou). Trolejbusy by současně měly být využívány také na nočních linkách N1 (Sieglanger – Baggersee) a N3 (Gumppstraße – Rehgasse), které jsou variací denních linek C a R.



Vyřazené trolejbusy z Innsbrucku zamířily do ruské Vologdy, bulharské Sofie a rumunského Brašova. Právě z Brašova pochází snímek původně innsbruckého vozu Gräf & Stift GE 152 M 18 vyrobeného v roce 1988. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Stefan Puscasu)

Ročně by mělo být na čtveřici těchto linek najeto okolo 1,24 mil. kilometrů a přepraveno cca 15 mil. pasažérů. Tím by mělo dojít (opět ročně) ke snížení produkce CO_2 o 1 346,8 tun, resp. 1 418 tun, budeme-li brát v úvahu i jalové kilometry bez cestujících.

Trolejbusy by měly napojit centrum, zdravotnická zařízení, budovy místních škol i průmyslovou zónu Rossau. Délka instalovaného trolejového vedení má činit 18,2 km, což představuje přibližně polovinu celkové délky linek C a R. Jelikož použitím parciálních trolejbusů odpadá noční nabíjení ve vozovně (žádné nabíjecí stopy či nabíjecí místa by neměla být ve vozovně zřízena), je jako jedno z pozitiv projektu vyzdvihováno, že nebude nutné vynakládat velké investice do úpravy stávající odstavné haly pro autobusy z hlediska požární ochrany.

Z pohledu volby zatrolejovaných úseků je bezpochyby zajímavé, že projekt vzal do úvahy nejen ony linky C a R (potažmo N1 a N3), ale pracoval s možnou synergií pro budoucí využití také dalšími linkami tak, aby se město mohlo nákladům na stavbu trolejbusových tratí již vyhnout, nebo je alespoň minimalizovat. Na nabíjecí infrastrukturu (trolejové vedení) se přitom hledí jako na prvek, který by neměl sloužit pouze potřebám innsbruckého DP a do úvahy připadá i jeho použití dalšími dopravci obsluhujícími regionální linky. Je však pochopitelně otázkou, nakolik tyto ušlechtilé myšlenky naleznou reálnou odezvu v dalších krocích při pořizování bezemisních vozidel pro innsbruckou veřejnou dopravu. Prozatím se město nepřihlásilo ani k tomu, že se do obnovy trolejbusů opravdu pustí. A to navzdory tomu, že má většinu financování již zajištěno.

Url: Trolejbusy se mohou vrátit do Innsbrucku! Projekt získal spolufinancování