

Začíná demontáž trolejbusové sítě v Athénách. Přežít má jen torzo

06.12 2025 18:11, Libor Hinčica, Ostatní

V neděli dne 7. 12. 2025 začne fyzická likvidace trolejového vedení ve městě Pireus v sousedství Athén. Je to začátek likvidace jedné z největších trolejbusových sítí v Evropě (uvádí se délka 143 km), která má pokračovat do roku 2027. Oproti původním úvahám existuje naděje, že síť nebude zlikvidována úplně. Na hlavních tepnách by měly být trolejbusy zachovány, oproti současnému stavu to však představuje smrsknutí na zhruba 30 % délky. Náhradou za trolejbusy se mají stát nově nakupované elektrobusy.

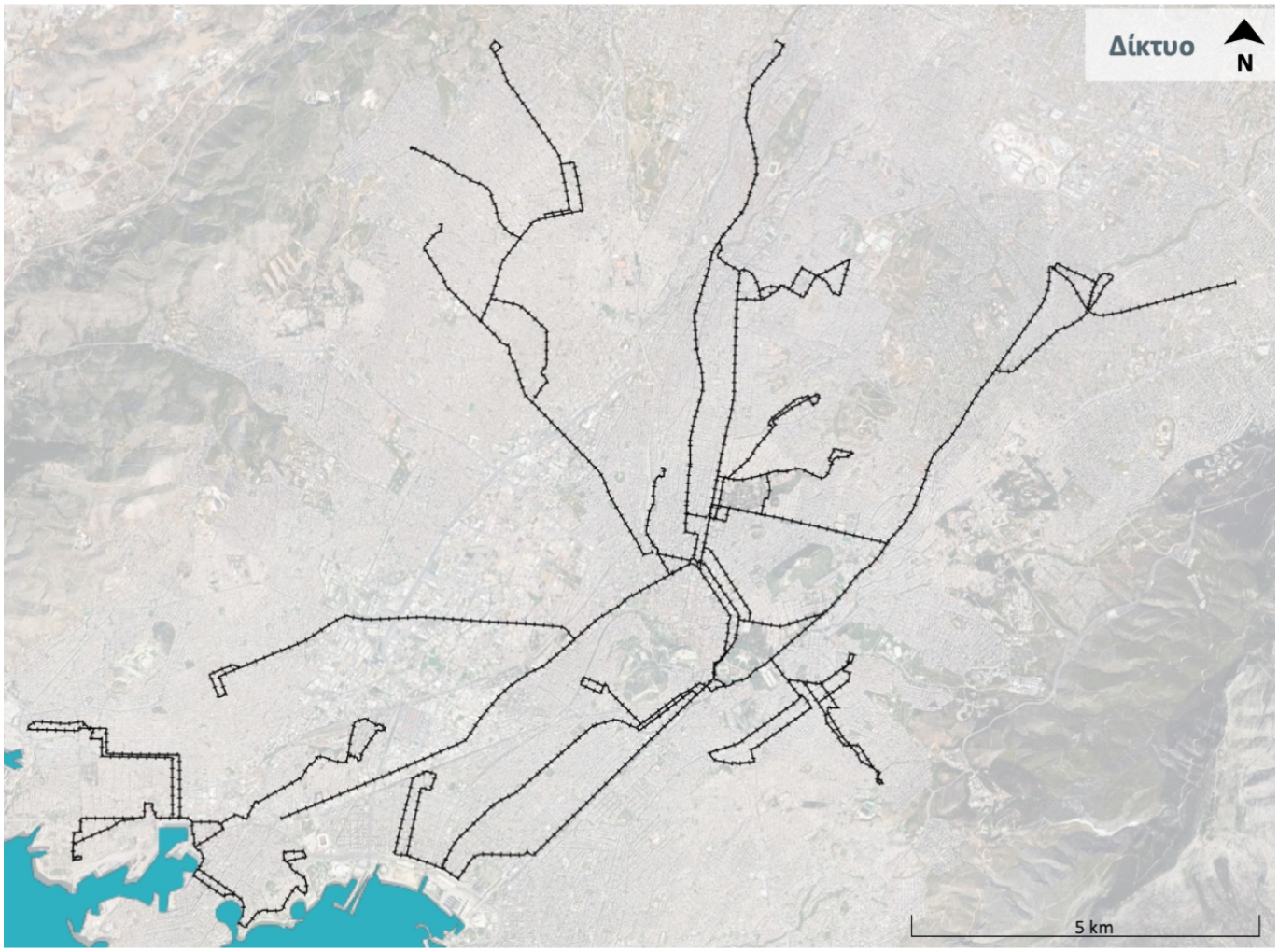
Athény po finanční krizi v roce 2008 seškrtaly rapidně veškeré zbytné náklady, což se dotklo i trolejbusové sítě, do níž se jen minimálně investovalo. Vozový park byl relativně nový, neboť byl z velké části obnoven v souvislosti s pořádáním olympijských her v roce 2004, to ale s sebou po letech odříkání přineslo i náhlou potřebu velké investice do celé flotily vozů najednou. K tomu je nutné připočíst zastaralou infrastrukturu – od měníren přes kabelové trasy až po sloupy, převěsy a trolejové vedení. Vše bylo do krajnosti využito. Rekonstrukce je sice možná, ale za cenu významných investic, které se jeví jako obtížně obhajitelné, a to nejen ve vztahu k vynaloženým nákladům, ale také k dopravním uzavírkám ucpané metropole.



Trolejbusy Van Hool A300T byly do Athén dodávány v letech 1999 až 2001. Papírově jich je ve stavu stále 85. (foto: Vojtěch Povolný)

Proti ekologickým výhodám trolejbusů začaly být stavěny elektrobusy, které si Athény zvládly objednat v loňském roce u čínského Yutongu. Celkem bylo dodáno 140 vozů o délce 12 m, 100 o délce 8,6 m a dalších 125 dvanáctimetrových bylo objednáno letos v červenci s tím, že jejich dodávka má proběhnout na jaře 2026. V polovině roku 2026 tak bude v Athénách již více elektrobusů, než je současná (a z velké části nepojízdná) flotila trolejbusů.

Už v létě letošního roku bylo ministrem dopravy (provoz veřejné dopravy v Athénách a Soluni spadá přímo pod stát) oznámeno, že se trolejbusová síť celá zlikviduje. To sice vyvolalo řadu protestů, ovšem kromě nostalgie chyběly zastáncům trolejbusů pádnější argumenty pro jejich zachování. Několik závad elektrobusů Yutong E12 krátce po jejich zařazení do provozu se ukázalo být nedostatečnou záminkou pro prezentaci výhod a zachování ikonického dopravního prostředku, který tvoří kolorit Athén od roku 1954 (a v sousedním přístavním městě Pireus ještě o pět let déle).


Δίκτυο
N
5 km



Před a po… Současný stav trolejbusové sítě (nahoře) se sítí ve městě Pireus v levé části a navrhovaný zbytkový systém po roce 2027… (zdroj: ΟΑΣΑ – ΟΣΥ)

Trolejbus je pro Athény vzhledem k fakticky monopolizovanému (resp. duopolizovanému) trhu hráčů, kteří v lepším případě soutěžní klání předstírají, v Evropě příliš drahý, což se objevilo i jako jeden z hlavních argumentů pro jejich rušení. Nenasytnost dodavatelů vyšroubovala ceny 12m trolejbusů na částky přes 16,5 mil. Kč, zatímco jeden 12m Yutong E12 pro Athény z letošní objednávky bude stát 389 249,02 €, což je zhruba 9,42 mil. Kč – je tedy o 42 % levnější. Vedení dopravce otevřeně – a bohužel pro trolejbusy (nejen v Athénách) pravdivě – hovoří o tom, že za cenu dvou trolejbusů si může koupit téměř tři elektrobusy. V žádném případě přitom nelze v případě Yutongu mluvit o dodávkách vozů druhořadé kvality.

Demontáž trolejbusové sítě začne nejprve v Pireusu, který byl v letech 1949–1990 samostatným provozem nepropojeným s Athénami. Trolejbusy na místních linkách 16, 17 a 20 začaly být postupně nahrazovány autobusy již od pondělí 1. 12. 2025 (nejprve jimi byly jen prokládány, poté je vystřídaly zcela). Dne 7. 12. 2025 započne samotná likvidace trolejového vedení, která se má po „vyčištění“ Pireusu přesunout do dalších částí města.



Flotilu článkových vozů reprezentuje 48 vozů Neoplan 863 N6221 Electroliner z let 2003 a 2004. (foto: Vojtěch Povolný)

Setrvalý tlak zastánců trolejbusů dopomohl alespoň k tomu, že se trolejbusy prozatím nemají zlikvidovat docela. Zachováno má zůstat několik páteřních a vzájemně nepropojených tras, které mají naději, že se dočkají modernizace i nových parciálních trolejbusů, které by je mohly obsluhovat. Rozpadne se tím však síťový charakter provozu, a tím jedna z hlavních výhod, která trolejbusům (a parciálním trolejbusům) v konkurenci elektrobusů ve stávajících systémech ještě zůstává. Rozhodně tedy nepůjde o předstupeň dalšího rozvoje, spíše o dlouhou paliativní péči. S ohledem na realitu trhu přitom nelze vyloučit, že do roku 2027 bude i tento záměr ještě přehodnocen a město (potažmo stát) ještě dojde k závěru, že ono reziduum kdysi pyšné sítě je vlastně nadbytečné.

Url: Začíná demontáž trolejbusové sítě v Athénách. Přežít má jen torzo