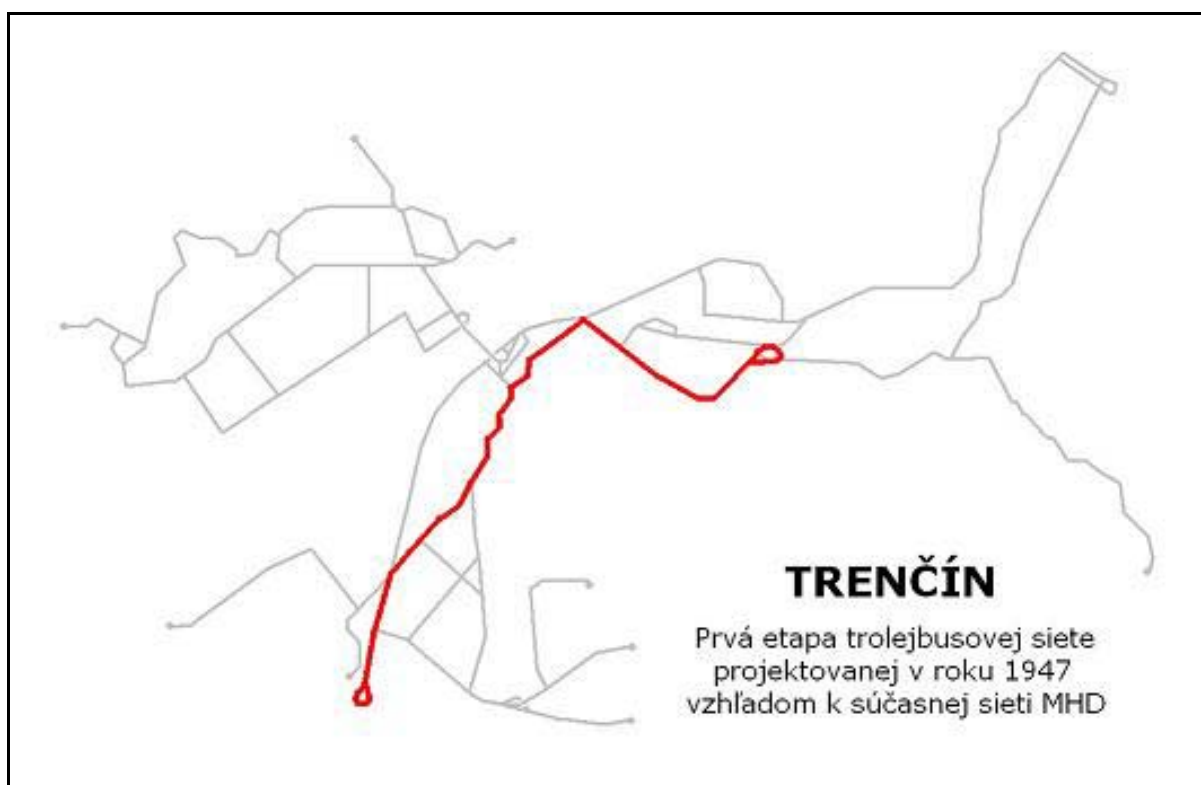


Trolejbusy v Trenčíne?

Žiaľ, neboli. Tak by sa dalo odpovedať na otázku v nadpise. Ale niekoľkokrát k tomu nebolo ďaleko, aby trenčianske ulice brázdili trolejbusy každý deň. Pohľadnice s Trenčínom, kde šikovní umelci zakomponovali aj rôzne dopravné prostriedky z iných miest sveta vrátane električiek, sa vydávali už začiatkom 20. storočia. Zrejme prvý návrh, ktorý sa dočkal realizácie aspoň do štádia projektu, vznikol počas druhej svetovej vojny.

V neďalekom Zlíne na Morave (vtedy Protektorát Čechy a Morava) uviedli do prevádzky trolejbusovú dopravu v roku 1944. Trenčanom sa táto forma mestskej hromadnej dopravy zrejme zapáčila a začalo sa s prípravnými prácami. Prechod frontu a skončenie druhej svetovej vojny spôsobilo utlmenie prác, ale povojnová obnova krajiny opäť zväčšila záujem o postavenie trolejbusovej prevádzky v Trenčíne.

Už z 21. novembra 1945 pochádza zápisnica napísaná na Štátnom stavebnom úrade v Trenčíne o skúmaní projektu štátnych ciest v trase budúcej trolejbusovej trate v Trenčíne. Neskôr bolo zadané aj spracovanie projektu trolejbusovej dopravy v Trenčíne firme Ing. ALEXANDR TANSKA, Civilný inžinier stavebný, Trenčín, Popolová 1575. Uvedená firma zaslala hotový projekt na Miestny národný výbor v Trenčíne dňa 2. apríla 1947.



Obr. 1 - Prvá etapa trolejbusovej siete projektovanej v roku 1947 vzhľadom na súčasnú sieť MHD (súčasná sieť = rok 2007)

Kresba: Ing. Marko Engler, PhD.

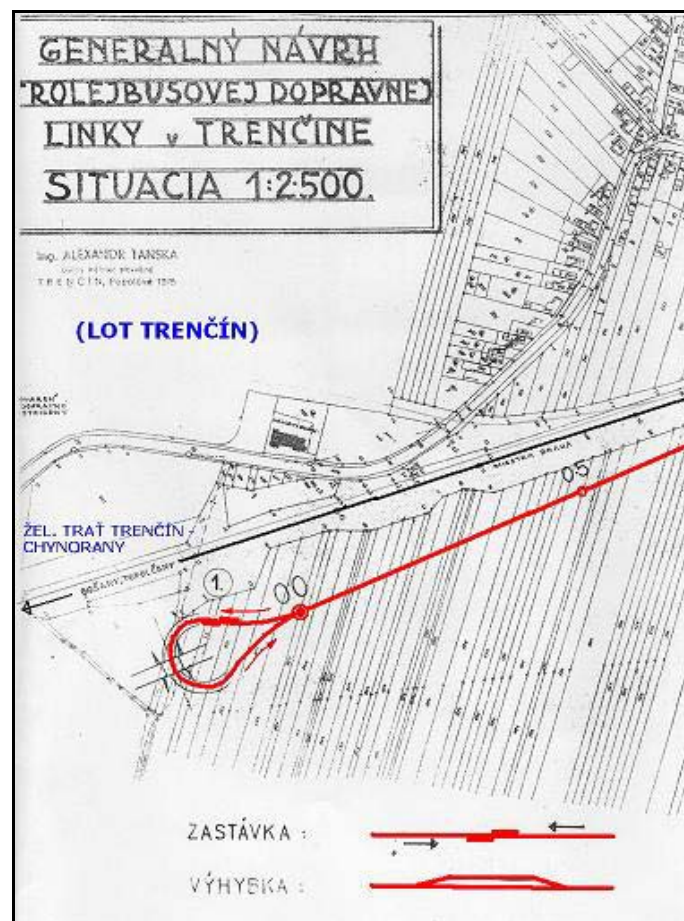
Trasovanie

Projekt trolejbusovej dopravy v Trenčíne uvažoval výstavbu trolejbusovej dopravy rozvrhnutú na 3 etapy a to:

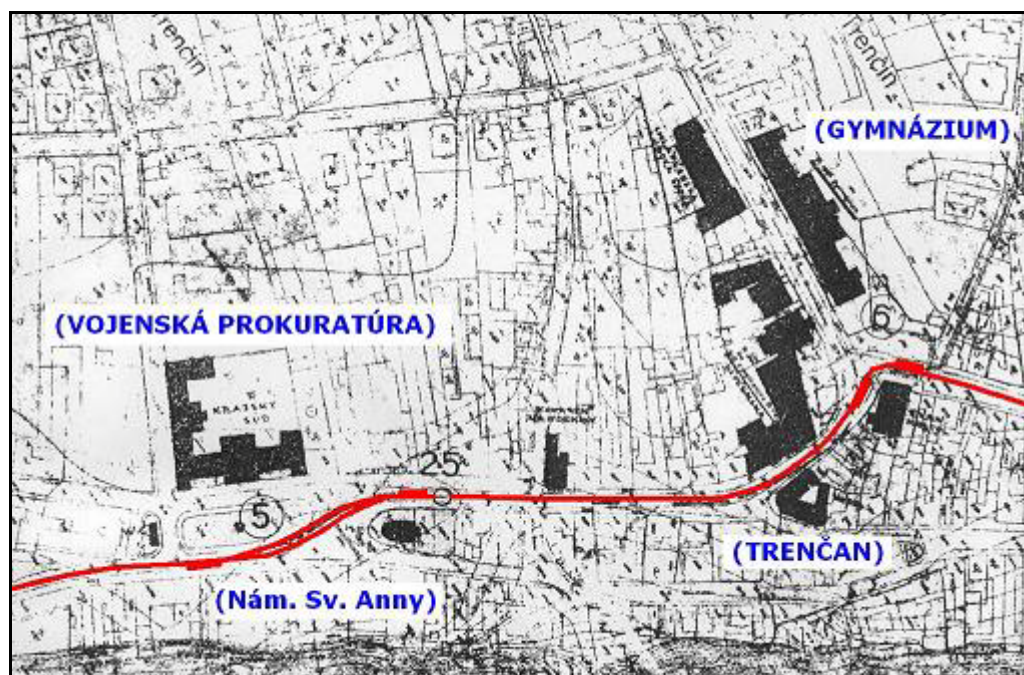
1. etapou bola trať o dĺžke 5,5 km. Jej začiatok bol situovaný pri obci Kubra, hneď vedľa preloženej železničnej trate (pred druhou svetovou vojnou) Bratislava – Žilina, kde sa mala situovať aj vozovňa (nazývaná v tom čase ako *"remiza"*). Pokračovať mala cez súčasnú ulicu Štefánikovu, Palackého (nezachádzala k novej železničnej stanici), Vajanského, Braneckého, Legionársku až k železničnému priecestiu s traťou Trenčín – Topoľčany, kde mala odbočiť vľavo a viesť po projektovanej novej ceste Trenčín – Bánovce – Žabokreky (v mieste súčasnej hlavnej cesty Trenčín – Bánovce nad Bebravou). Končiť mala neďaleko *„továrne na dopravné prostriedky“* (súčasná Letecké opravovne Trenčín – LOT), pričom obratisko trolejbusu bolo projektované ako podjazd pod uvedenou cestou. Takto by trolejbusová trasa spájala s mestom priľahlé obce na periférii mesta, a to Kubru a Trenčianske Biskupice.

2. etapou sa mala stať výstavba trate v dĺžke 3,5 km tiež prechádzajúca mestom a spájajúca obec Istebník nad Váhom s mestskou štvrťou Horná Sihotť.

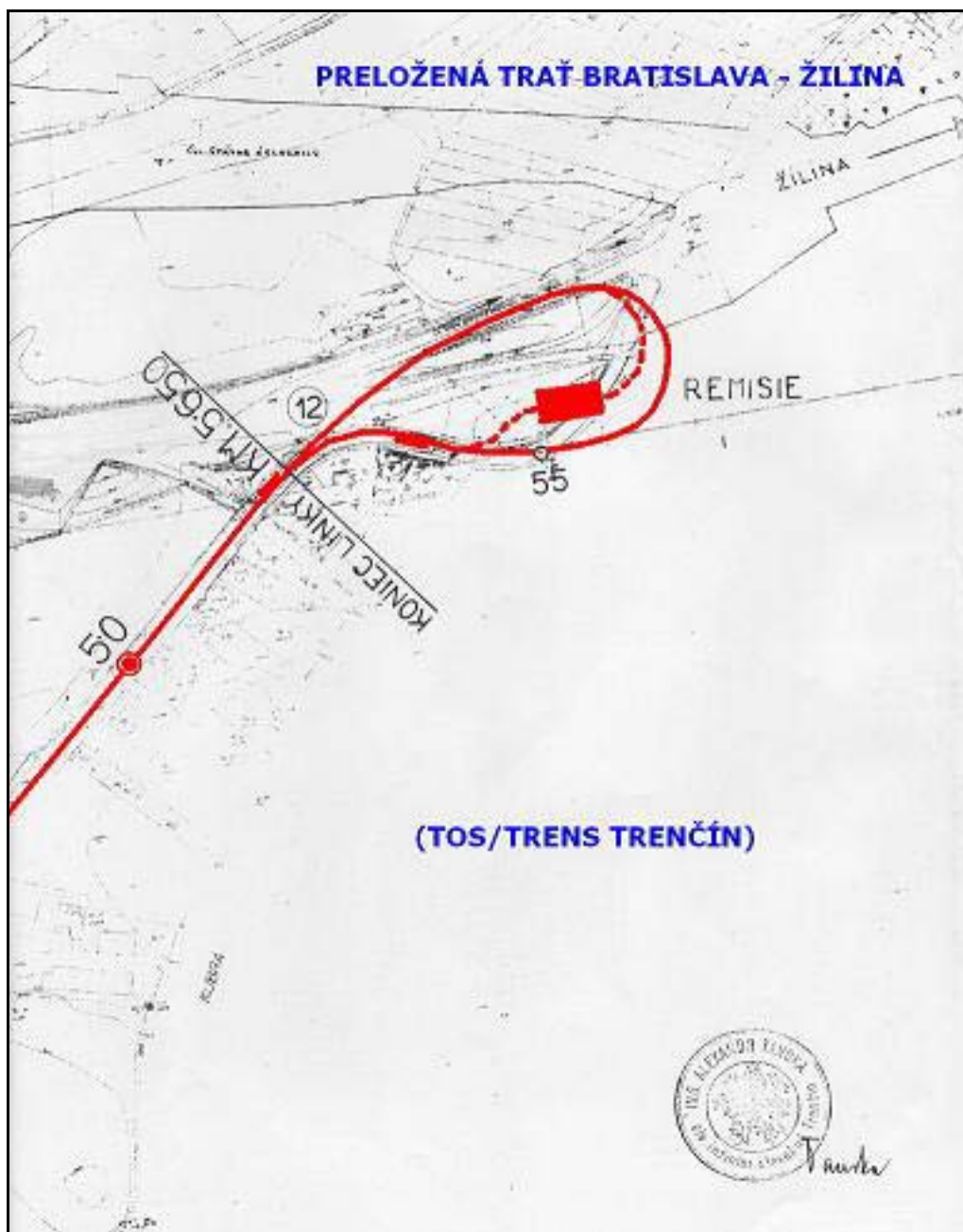
3. etapou bola úvaha predĺženia trate 1. etapy až do Trenčianskych Teplíc o dĺžke asi 5 km. Tu je potrebné poznamenať, že v zachovaných dokumentoch sa vyskytuje niekoľko poznámok o predĺžení trolejbusovej trate do Trenčianskej Teplej alebo do Trenčianskych Teplíc, vrátane poznámok o nadväznosti na elektrickú miestnu železnicu Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice. Vzhľadom na predpokladanú dĺžku (cca 5 km) nemala trolejbusová trasa viesť až do Trenčianskych Teplíc, ale len po Trenčiansku Teplú, k elektrickej železnici (Teplice sú teda asi len chybou pri prepise dokumentov).



**Obr. 2 - Obratisko pri súčasných Leteckých opravovniach Trenčín (LOT)
pri trati Trenčín – Chynorany**
Archív Trenčianske múzeum (upravené)



**Obr. 3 - Situácia v oblasti jedinej výhybne na súčasnom námestí
Sv. Anny**
Archív Trenčianske múzeum (upravené)



Obr. 4 - Obratisko s vozovňou pri súčasnej továrni TRENS (dnes je v týchto miestach križovatka a niekoľko budov ako BILLA a pod.)

Archív Trenčianske múzeum (upravené)

Popis prvej etapy

Tabuľka 1 – zastávky prvej etapy (uvádzané sú pôvodné názvy bez korektúry)

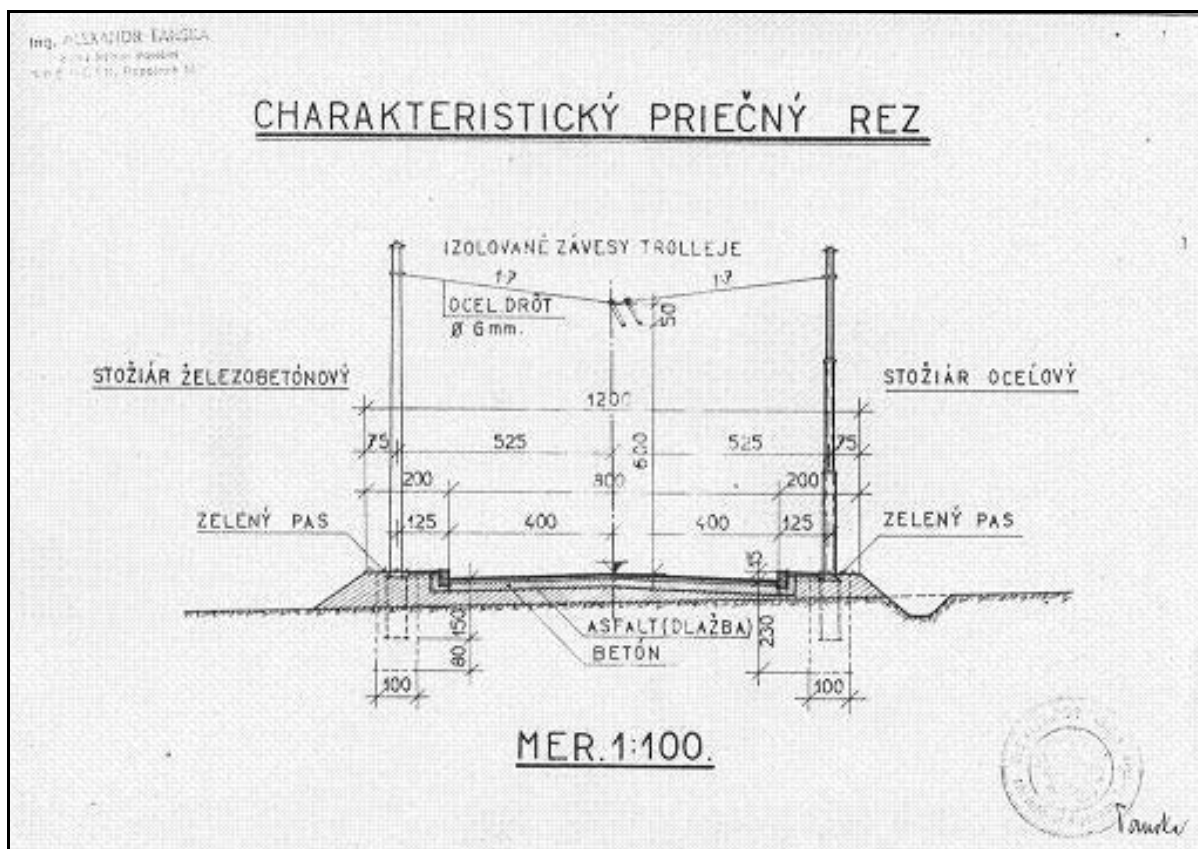
	Navrhnuté zastávky	km	vzdialenosť zastávok v m
1.	<i>Remiza</i>	0,00	-
2.	<i>Mestská elektrárňa</i>	0,75	750
3.	<i>Nádražie</i>	1,65	900
4.	<i>Námestie Marca Aurelia</i>	1,85	200
5.	<i>Štúrovo námestie</i>	2,35	500
6.	<i>Evanjelický kostol</i>	2,65	300
7.	<i>Okresný súd</i>	3,00	350
8.	<i>Štátna nemocnica</i>	3,60	600
9.	<i>Križovatka</i>	4,25	650
10.	<i>Továrňa na dopravné prostriedky</i>	5,50	1250
	Celková dĺžka trate	5,50	-

(Poznámka: uvedená kilometráž je opačného smeru ako kilometráž uvedená na pôdoryse trasy – pozri obrázky a tabuľku 6)

Prvá etapa uvažovala spolu 10 zastávok vrátane konečnej, resp. východiacej. Pri dĺžke trate 5.500 m sa dosiahla priemerná vzdialenosť zastávok približne 610 m. Cestovná rýchlosť trolejbusu sa uvažovala okolo 18 až 22 km/h.

Trolejové vedenie malo byť len jednostopové, s výhybňami na trati a so slučkami na koncoch trate. Vozovňa (remíza) mala obsahovať tri stopy trolejového vedenia na dĺžku dvoch vozidiel za sebou (celkom teda pre 6 vozidiel), pričom pod jednou stopou mali byť prehliadkové kanály.

V 1. etape sa počítalo s intervalom spojov 20 minút, čo si pri cestovnom čase 20 minút jedným smerom vyžadovalo 2 trolejbusy v prevádzke a tretí ako rezervný. Údaje o frekvencii a pohybe obyvateľstva v meste však ešte neboli k dispozícii, a tak sa vychádzalo len z určitých predpokladov podľa pravdepodobností, ktoré bolo potrebné dodatočne preskúšať podľa miestnych pomerov.



Obr. 5 - Charakteristický priečný rez komunikáciou upravenou pre trolejbusovú prevádzku

Archív Trenčianske múzeum

Úprava ciest

Trolejbusová trať bola navrhovaná s využitím štátnej (považskej) cesty Bratislava – Jablunkov (od km 134,320 úseku Trenčín – Opatová cez mesto) a krajinskej hradskej cesty Trenčín – Bánovce (km 0,000 až 1,900, resp. do km 2,900 preložky tejto cesty). Neskôr sa uvažovalo aj s využitím považskej cesty v úseku po Trenčiansku Teplú. V tom čase sa na obidvoch cestách vykonávali rekonštrukcie a preložky v rôznych štádiách (už realizované, v stavbe alebo iba v projektovej príprave). Práve cesta Trenčín – Bánovce sa mala od km 1,900 preložiť do trasy súbežnej so železnicou bez potreby prekrižiť železničnú trať Trenčín – Chynorany – Bošany pri meste (teda v jej súčasnej podobe).

Z preskúmaných projektov uvedených ciest bolo po stránke smerových a spádových pomerov uznané vyhovovanie obidvoch ciest pre zavedenie trolejbusovej dopravy. Hrúbka projektovanej ťažkej betónovej vozovky tiež vyhovovala (hrúbka 200 + 50 mm na podklade 150 mm silnej štrkovej vrstvy). Nevyhovoval však navrhovaný priečný profil. Následne boli určené úpravy oproti zistenému stavu:

1.) Mesto Trenčín malo predĺžiť kanalizačnú a vodovodnú sieť z km 133,861 do km 134,320 v smere novej cesty Trenčín – Opatová.

2.) Križovatka novej a starej cesty Bratislava – Jablunkov v km 134,320 sa mala upraviť pre umožnenie vytáčania trolejbusu.

3.) Pri starej ceste Bratislava – Jablunkov v km 134,200 vpravo od novej cesty mala byť postavená vozovňa.

4.) Čo najskôr sa mal vybudovať úsek novej cesty Trenčín – Opatová v km 134,100 až 134,320 a úsek starej cesty v km 133,861 až 134,320 sa mal upraviť na rovnakú šírku a parametre ako nová cesta.

5.) Priechy profil projektu cesty Trenčín – Opatová uvažoval s celkovou šírkou v korune 10,00 m (z toho vozovka 7,00 m, bicyklová dráha $2 \times 1,25 = 2,50$ m, bankety $2 \times 0,25 = 0,50$ m). S ohľadom na predĺženie trolejbusovej trate až po Trenčiansku Teplú sa odporúčalo vybudovať cestu v priečnom profile s celkovou šírkou v korune 12,00 m (z toho vozovka 8 m, bicyklová dráha $2 \times 1,25 = 2,50$ m, bankety $2 \times 0,75 = 1,50$ m).

6.) Rovnako sa odporúčalo vybudovať aj úsek novej cesty Trenčín – Bánovce v km 1,900 až 2,900, s rovnakými parametrami priečneho profilu.

7.) V km 1,900 novej cesty Trenčín – Bánovce, kde sa uvažovalo so zastávkou trolejbusov pre obec Trenčianske Biskupice, sa mal postaviť plynulý oblúk medzi krajskou cestou od štátnej nemocnice a novou cestou.

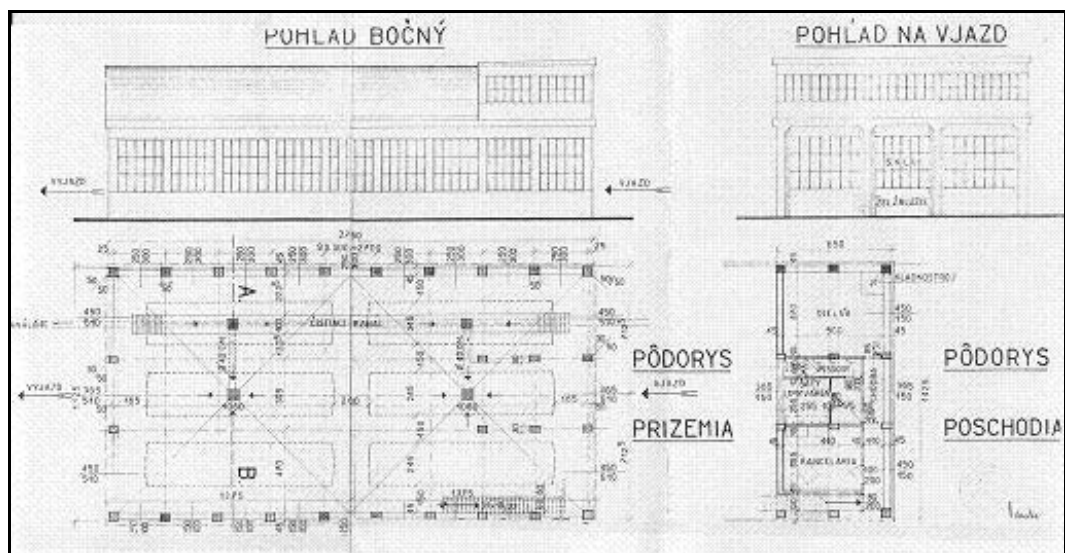
8.) Úsek opustenej (starej) krajskej cesty Trenčín – Bánovce od km 1,40750 až po križovatku s novou trasou v km 1,900 sa mal upraviť na ťažkú vozovku s profilom cestného telesa najmenej 12,00 m.

9.) V km 2,900 alebo 3,040 pod novou cestou Trenčín – Bánovce sa namiesto úrovňového prejazdu cesty v km 3,083, ktorý sa má zrušiť, uvádza využitie podjazdu „pre vytočenie trolejbusu na konečnej stanici v km 2,900 (resp. 3,040) kde sa vybuduje točnica“. Z toho však nevyplýva, či sa uvažovalo s výstavbou úrovňového obrátiska trolejbusov s cestou Trenčín – Bánovce alebo to bolo myslené inak. Každopádne pôdorys uvedený v projekte uvažoval s podjazdom pod cestou Trenčín – Bánovce tak, aby sa trolejbus otočil bez nutnosti prekríženia spomenutej cesty.

Ďalej sa k bodom 5. a 6. uvádza poznámka: „...vo veci potreby väčšej šírky nových ciest, že sa to vybuduje v záujme slovenskej krajiny a v záujme celoštátnom, nakoľko trolejbusová doprava z Trenčína bude navazovať na dopravu električnú Trenč. Teplá – Trenč. Teplice-kúpele.“

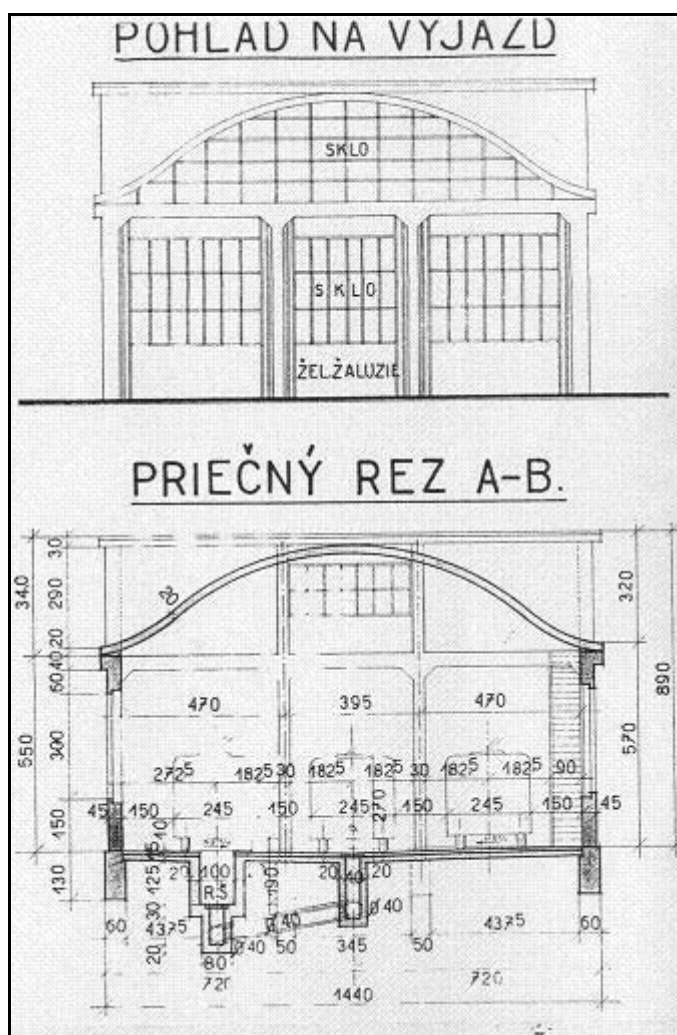
Rozšírenie profilu cesty vzhľadom na zriadenie trolejbusovej trate s uvažovaným predĺžením až do Trenčianskych Teplíc sa odporúčalo s odôvodnením, že „Náklad spojený s rozšírením by mohol byť uhradený spolu s mestom, cestovným ruchom a podobnými inštitúciami.“

Obce, ktoré by využívali trolejbusovú dopravu, mali prispieť aj na uvedenú úpravu ciest.



Obr. 6 - Nákres vozovne, nápadne pripomínajúcej nielen objekty trolejbusovej prevádzky v Zlíne, ale aj napr. depa Trenčianskoteplíckej elektrickej železnice alebo rušňového depa Trnava z 50. rokov

Archív Trenčianske múzeum



Obr. 7 - Pohľad a priečny rez vozovne

Archív Trenčianske múzeum

Dopravné pomery na trati prvej etapy

Projekt uvažoval s priemernou rýchlosťou trolejbusov na spoji 18 km/h. Celkový cestovný čas na trati obidvoma smermi pri dĺžke trasy $2 \times 5,5 \text{ km} = 11 \text{ km}$ tak vyšiel približne na 40 minút. Pri uvažovanom prevádzkovom čase 17 hodín počas dňa vyšiel počet obehov jedného trolejbusu za deň $(17 \times 60)/40 = 25$. Predpokladalo sa nasadenie dvojnápravového trolejbusu s kapacitou 60 miest (pri nárazovej prevádzke 90 miest). Jeden trolejbus tak v jednom smere mal poskytnúť kapacitu 1.500 až 2.250 miest ($25 \times 60 = 1.500$ až $25 \times 90 = 2.250$ miest), z čoho vyšiel priemer 90 až 130 miest za hodinu.

Nasadenie súčasne dvoch trolejbusov by umožnilo zaviesť interval 20 minút a celkovú ponuku miest jedného smeru za deň 3.000 až 4.500 miest.

Uvažovalo sa tiež s možnosťou zväčšenia prepravnej kapacity použitím prívesných vozidiel, zvýšením cestovnej rýchlosti alebo voľbou väčšieho typu trolejbusu.

Ročný dopravný výkon sa uvažoval 200.000 vozových km ($2 \times 365 \times 25 \times 11 = 200.000$ vozových km). Vzhľadom na potrebné revízie a opravy bolo potrebné pre prvú etapu zabezpečiť 3 trolejbusy – dva do prevádzky a tretí ako rezervný. Ročný výkon jedného trolejbusu sa tak odhadoval na 70.000 až 80.000 vozových km.

Tabuľka 2 – Doba užívania

vozidlá	16 rokov
vrchné vedenie	25 rokov
meniaren	25 rokov
napájacie vedenie	25 rokov
stavby	50 rokov

Pre prevádzku sa počítalo so 6 „riadičmi“ a 6 „sprievodcami“. V tom čase sa aj v autobusoch alebo v električkách vodič zvyčajne venoval len vedeniu vozidla a cestovné lístky predávali sprievodcovia sediaci v osobitnej kabínke alebo voľne sa pohybujúci po celom vozidle.

Tabuľka 3 – Všeobecné údaje

Celková dĺžka trate	5,65 km
Dopravná dĺžka	5,20 km
Počet zastávok	10
Stredná vzdialenosť zastávok	472,00 m
Cestovná rýchlosť	18 - 22 km/h
Cestovný čas jedného spoja	20 min.
Interval („dopravná hustota“)	20 min.
Potrebný počet vozidiel podľa cestovného poriadku	2
Denný prevádzkový čas	16 - 17 hod.
Ročné vozové kilometre cca	200.000 km
Spôsob obsadenia 1 vozidla	1 „riadič“
	1 sprievodca
Váha vozidla	8.500 (9.100) kg

Tabuľka 4 – Prevádzkové zariadenie

Obsadenie vozidla	60 až 90 osôb
Počet vozidiel	2 v prevádzke
	1 v zálohe

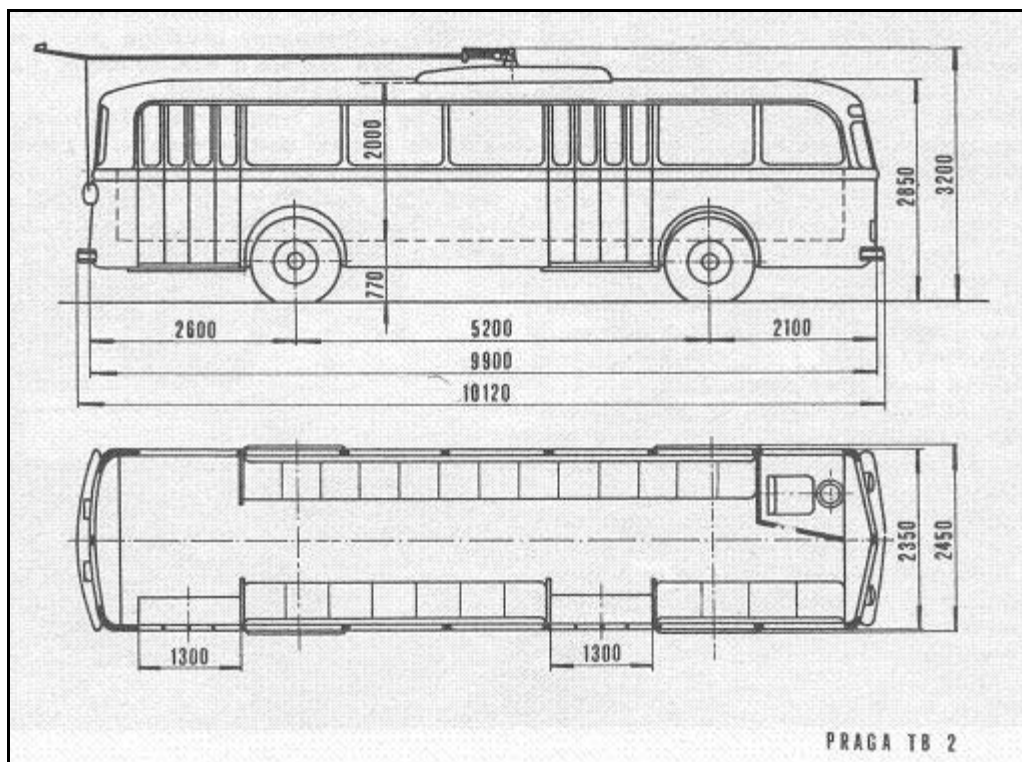
Napájanie

Pre napájanie trolejbusov malo slúžiť v tej dobe už často používané jednosmerné napätie 600 V. Meniaren sa uvažovalo v oblasti Štúrovho námestia, aby bola schopná prijateľne (s minimálnymi napäťovými úbytkami) napájať prvú aj druhú etapu výstavby trolejbusovej siete (teda aj do Istebníka). Vybavená mala byť dvoma ortuťovými usmerňovačmi, pričom každý mal byť dimenzovaný pre celú sieť prvej aj druhej etapy. Druhý by tak tvoril vždy zálohu prvému, resp. opačne. Pre jeden trolejbus sa uvažoval odber prúdu približne 80 A, pre 5 až 6 vozidiel uvažovaných v prevádzke pre prvú aj druhú etapu, vychádzalo dimenzovanie usmerňovačov na prúd 500 A pri 600 V. Súčasne sa už uvažovalo s výstavbou ďalšej meniarne v prípade výstavby tretej etapy trolejbusových tratí., ktorá mala byť naviazaná na prvú meniareň, odkiaľ by bola diaľkovo ovládaná (bola by teda bez obsluhy).

Cena jednej meniarne vybavenej dvoma železnými ortuťovými usmerňovačmi pripojenými na trojfázovú sieť 22 kV 50 Hz, pre celkový výkon 2 x 500 A, 600 V jednosmerných, s potrebným spojovacím vedením vnútri meniarne a s montážou úplnej elektrickej výzbroje sa predpokladala asi 1.700.000,-- vtedajšej meny Kčs.

Trolejový drôt vrchného vedenia sa uvažoval s prierezom 800 mm^2 podľa normy ESČ-ČSN-39. Pre tretiu etapu sa počítalo s napájacím káblom prierezu $2 \times 160 \text{ mm}^2$ s dĺžkou asi 2 km s ohľadom na úbytky napätia.

Cena 1 km vrchného trolejbusového vedenia dvojdrôtového, s drôtmi o priereze 80 mm^2 podľa normy ESČ-ČSN-39 sa odhadovala na 11.150.000,-- Kčs.



Obr. 8 - Náčres trolejbusu Praga TB 2

Reprodukcia: [2] Atlas trolejbusů – str. 75

Vozidlá

Pre zabezpečovanie trolejbusovej dopravy v Trenčíne sa uvažovalo s dvojnápravovým trolejbusom mestského typu TB-2/85 s elektrickou výzbrojou S-90/6. Tento typ konštrukčne spracoval závod Praga koncom roka 1945, kedy sa uvažovalo so vznikom trolejbusovej dopravy vo viacerých mestách obnoveného Československa [2].

Viac o vozidle mal obsahovať technický popis DRA-3369 a rozmerový výkres 3-DRA-4628. Tie sa však v zachovanom projekte nenašli. Z ďalšieho popisu projektu je zrejmé, že trolejbus mal byť vybavený elektrickými motormi jednosmernými, sériovými, s celkovým hodinovým výkonom $2 \times 45 \text{ kW}$ pri jednosmernom napätí 600 V a počte otáčok 1080/min. Trolejbus bol určený pre dopravu 60 osôb (projekt uvádza 28 miest na sedenie a 38 miest na státie; literatúra [2] 72, z toho 24 na sedenie a 48 na státie) v normálnej prevádzke. Usporiadanie sedadiel bolo pozdĺžne, čo bolo na vtedajšiu dobu obvyklé. Prechodne v špičkovej prevádzke mohol dopraviť až 90 osôb. Váha prázdneho trolejbusu sa pohybovala okolo

8.000 kg. Cena trolejbusu TB-2/85 aj s pneumatikami na vtedajšiu menu predstavovala približne 1.300.000,-- Kčs.

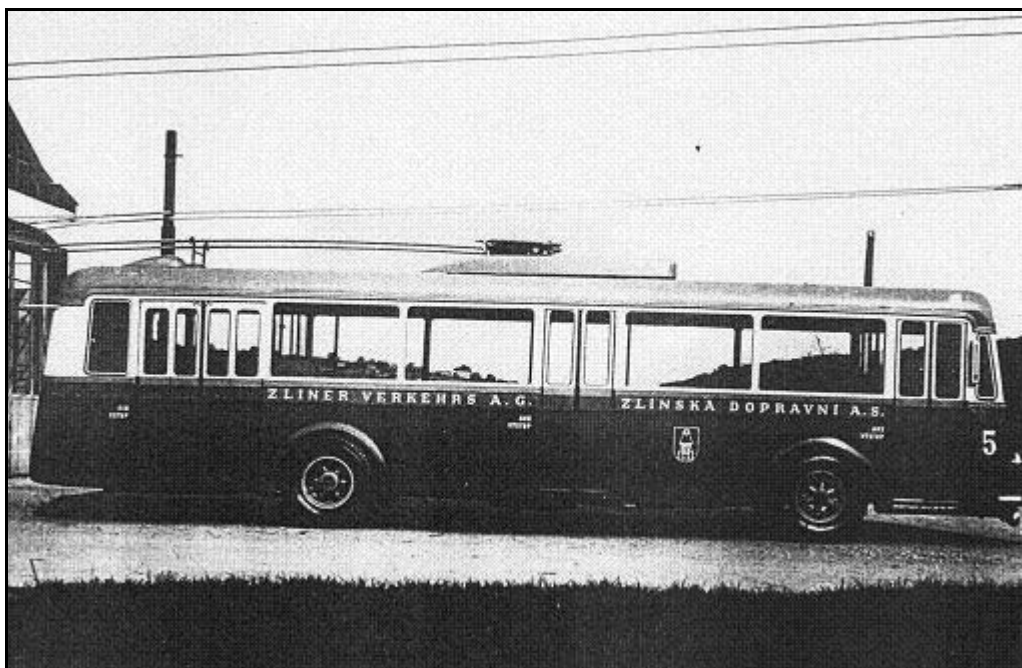
V prípade potreby zvýšenej prepravnej kapacity sa uvažovalo s použitím väčšieho trolejbusu, tiež dvojnápravového mestského typu TB-2/106 s elektrickou výzbrojou S-90/6. Opäť sa uvádza odkaz na technický popis DRA-3371 a rozmerový výkres 3-DRA-4655, prípadne 3-DRA-4656, ktoré sa však v zachovanom projekte nenachádzajú. Rovnako ako typ TB-2/85 mal byť aj typ TB-2/106 vybavený elektrickými motormi jednosmernými, sériovými s celkovým hodinovým výkonom 2 x 45 kW pri jednosmernom napätí 600 V. Kapacita trolejbusu však umožňovala dopravu 76 osôb (26, prípadne 28 miest na sedenie a 50, prípadne 48 miest na státie) v normálnej prevádzke. Prechodne v špičke bolo možné dopraviť 110 osôb. Váha prázdneho trolejbusu TB-2/106 predstavovala 9.100 kg a cena aj s pneumatikami približne 1.500.000,-- vtedajšej meny Kčs.

Tarifa

Keďže pravidelná mestská hromadná doprava v tom čase ešte v Trenčíne nebola zavedená, bola tarifa trolejbusovej dopravy určená ako „kombinovaná tarifa“ s uvedenou cenou cestovného lístka 2 Kčs. Pre školskú mládež a robotníctvo sa predpokladalo zavedenie „blokov“. Uvažovala sa stredná dĺžka cestovania približne 2 km, pričom priemerné obsadenie vozidiel malo dosiahnuť 20 až 25 %.

Tabuľka 5 – Prevádzkové výdavky

Počet denných zmien	2
Potrebný počet vodičov („riadičov“)	4 + 1 (2)
Potrebný počet sprievodcov	4 + 1 (2)
Prevádzkový výsledok za predpokladu priemerne 4.000 cestujúcich denne a ceny priemerne Kčs 2,- za lístok	4.000 x 2 x 365 = 2.920.000 Kčs
Prevádzkové príjmy	2.920.000
Prevádzkové výdavky	2.707.350
Prevádzkový prebytok	212.650



Obr. 9 - Trolejbus ev. č. 5 v Zlíne pred vozovňou zrejme v roku 1944

Archív Trenčianske múzeum



Obr. 10 - Trolejbus na okružnej linke B v Zlíne zrejme v roku 1944

Archív Trenčianske múzeum

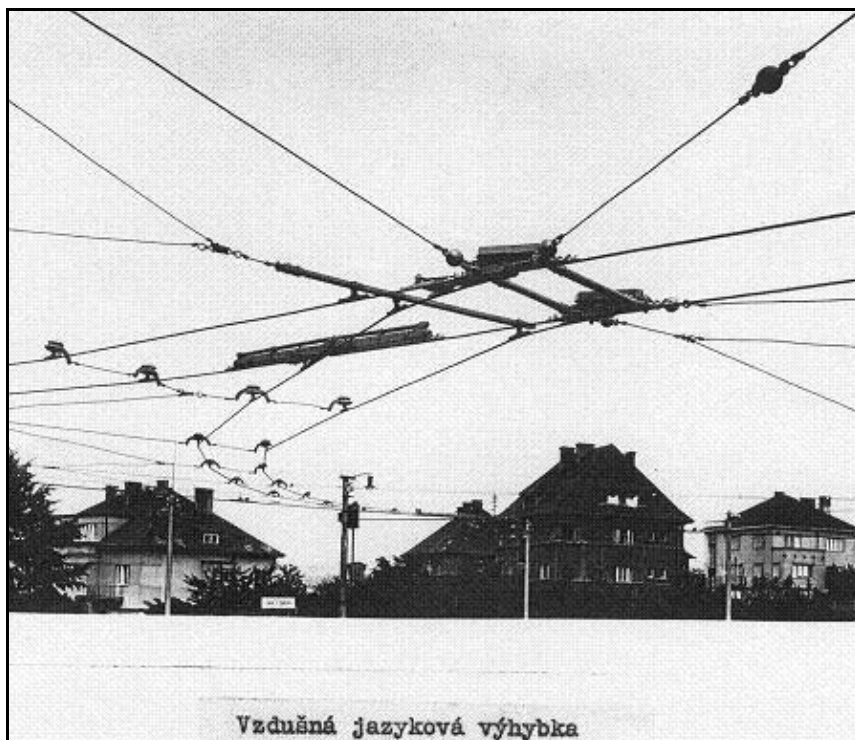
Zoznam dodávateľských firiem

Za určite zaujímavé je možné považovať aj firmy, ktoré sa mali podieľať na dodávke zariadení a vozidiel:

- * Trolejbusy a meniarne s usmerňovačmi mali dodať **Českomoravské strojírny** v Prahe a firma **Ringhoffer** v Prahe,
- * trolejové vedenie a jeho montáž **Škodové závody** v Plzni
- * napínací drôt pre trolejové vedenie a vrchné vedenie s montážou mali vykonať **Banské a hutné závody** (pôvodne Coburk, resp. Coburg) a **Baťa**, národný podnik Zlín,
- * iné traťové zariadenia mala dodať miestna firma **Továreň na dopravné prostriedky** v Trenčianskych Biskupiciach a **Baťa** nár. podnik Zlín,
- * kovové stĺpy mali dodať podniky **Banské a hutné závody** (pôvodne Coburk, resp. Coburg) a firma **Manesmann** nár. podnik.

Tabuľka 6 – Uvažované názvy zastávok (prepis bez korektúry)

názov	km poloha	vzdialenosť v m
<i>Omnia, Trenč. Biskupice</i>	0,000	
<i>Trenč. Biskupice</i>	1,000	1 000
<i>Štátna nemocnica</i>	1,720	720
<i>Masarykove kasárne</i>	2,100	380
<i>Nám. Sv. Anny (Okr. súd)</i>	2,450	350
<i>Evanj. kostol (školy)</i>	2,750	300
<i>Štúrovo námestie</i>	3,000	250
<i>Nám. Marka Aurelia</i>	3,500	500
<i>Pri nádraží</i>	3,900	400
<i>Kukučínova ulica</i>	4,350	450
<i>Slovena (Tiberghien)</i>	4,700	350
<i>U remizie (Kubra)</i>	5,200	500



Obr. 11 - Fotografia trolejového vedenia zrejme pochádza z Prahy a slúžila ako ukážka v projekte

Archív Trenčianske múzeum

Záver

Jednostopové trolejové vedenie s výhybňami, interval medzi spojmi 20 minút, začiatok prevádzky s tromi trolejbusmi, ako aj fotografie poskytnuté ako ukážka k projektu, obsahujúce dve snímky trolejbusov v Zlíne dávajú jasnú predstavu o tom, že ako vzor pre Trenčín poslúžila trolejbusová doprava v Zlíne, aj keď jedna fotografia trolejového vedenia zobrazuje trolejbusovú linku v Prahe. To ale vzniklo zaslaním ponúk potenciálnych dodávateľov, ktorí poslali aj dokumentáciu svojich výrobkov inštalovaných na iných, už realizovaných stavbách.

Čo napokon viedlo k odstúpeniu od výstavby trolejbusov v Trenčíne po druhej svetovej vojne, zatiaľ neviem. Možno to bol prechod na plánované hospodárstvo, dokončenie znárodnenia, nástup automobilizmu, nedostatok materiálov po vojne (najmä medi). V každom prípade trolejbusy do ulíc Trenčína v tom čase nevyšli, zakrátko sa však Trenčania dočkali zavedenia pravidelnej mestskej hromadnej dopravy zabezpečovanej autobusmi, ktoré ju vykonávajú dodnes.

Trenčín sa zavedenia trolejbusovej dopravy nevzdal úplne. O niekoľko desaťročí neskôr, po energetickej kríze v 70. rokoch, sa do popredia dostávalo nielen šetrenie nafty, ale výraznejšie už aj ekológia dopravy najmä v prehustených mestách, kde boli autá výrazným producentom splodín. Mesto Trenčín sa dostalo do výberu niekoľkých miest Československa, v ktorých sa mala postupne zaviesť trolejbusová doprava.

V 80. rokoch sa podarilo vypracovať nový projekt, určiť pozemky a začiatkom 90. rokov sa počas rekonštrukcií niektorých ulíc už osadili stĺpy pouličného osvetlenia, ktoré boli schopné niesť aj trolejové drôty trolejbusovej dopravy (napríklad na Štefánikovej ulici).



Obr. 12 - Stĺpy pouličného osvetlenia z roku 1992 schopné niesť aj trolejové vedenie trolejbusov na križovatke pri železničnej stanici

Foto: Ing. Marko Engler, PhD.



Obr. 13 - Stĺpy pre trolejbusovú dopravu z roku 1994 (VSŽ Košice) na ulici Martina Rázusa

Foto: Ing. Marko Engler, PhD.

Politické a najmä hospodárske zmeny po roku 1989 však trolejbusom v Trenčíne nepriali. Nedostatok financií na dotovanie verejnej hromadnej dopravy spôsobil problémy v prevádzkovaní mestskej autobusovej dopravy, takže o finančne náročnej výstavbe trolejbusového systému bolo počuť čoraz

menej. Posledným krokom výstavby bolo osadenie stĺpov verejného osvetlenia na ulici Martina Rázusa (výrobca VSŽ Košice) v roku 1994, ktoré boli schopné niesť trolejové vedenie. Neskôršie obnovy a rekonštrukcie ulíc už s trolejbusovou dopravou nepočítali.

Hlasy o zavedenie trolejbusov v Trenčíne ešte vykrikli okolo roku 1997, po vzniku Trenčianskeho samosprávneho kraja. Vtedy sa mala mestská hromadná doprava v Trenčíne spojiť trolejbusovou dopravou s mestami Dubnica nad Váhom, Nová Dubnica, Ilava a Trenčianske Teplice. Išlo o spojenie krajského mesta s priemyselnou zónou v okolí Dubnice a s kúpeľnou zónou v Trenčianskych Tepliciach. Výkrik doznel a trolejbusy sa v Trenčíne dodnes neobjavili...

Ing. Marko ENGLER, PhD.



Obr. 14 – Takto nejako mohli vyzerat trolejbusy v Trenčíne, ak by existovali koncom 90. rokov...

Kresba: Ing. Marko Engler, PhD.

Literatúra

- [1] „Projekt trolejbusovej trate pre Trenčín“ z roku 1947 uložený v Trenčianskom múzeu v Trenčíne pod číslom R 451
- [2] HOLUB, Ladislav – VYCHODIL, Petr – ČERMÁK, Jiří. *Atlas trolejbusů*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1986.

Autor pôvodne uverejnil podobný článok na stránke

http://www.mestskadoprava.net/index.php?mod=staticpages_view&page_id=272

Uverejnené na internetovej stránke "TRENČAN – Trenčanom o Trenčíne" v októbri 2015 na jej aktuálnej adrese www.trencan.6f.sk s láskavým súhlasom autora.