

Trolejbusový provoz v Praze znovu zahájen

15.10 2017 19:15, Redakce, Nezařazené

Dne 15. 10. 2017 došlo v 10:00 k slavnostnímu znovuobnovení trolejbusové dopravy v Praze, prozatím v rámci testovacího provozu. Přestřižení symbolické pásky, na níž stál oficiální text hovořící o testování dynamicky nabíjených elektrobusů, se chopil generální ředitel pražského DP Martin Gillar a také primátorka hlavního města Adriana Krnáčová. Ta samotná o vozidle za jejími zády hovořila jako o trolejbuse a připomněla, že sama jako dítě kdysi trolejbusy cestovala, nikoli však v Praze, ale v Bratislavě, odkud pochází.

Celá slavnostní akce byla záměrně nasměřována k 45. výročí ukončení trolejbusu v Praze (15. 10. 1972), v následujících dnech se však Pražané trolejbusy ještě nesvezou. Nadále mají probíhat zkušební jízdy prozatím jediného trolejbusu SOR TNB 12, který si DPP zapůjčil od výrobce SOR Libchavy. Nasazení vozidla na linku číslo 140 (na zkrácené spoje z Palmovky do Letňan) lze očekávat zhruba za dva týdny.

První ranní jízdu vykonal historický trolejbus Tatra 400 ev. č. 431, který byl z muzea pražské hromadné dopravy dopraven na začátek ulice Prosecké již okolo půl sedmé ráno. Na bocích vozidla byly vyhotoveny obdobným stylem jako před 45 lety (i tehdy šlo o vůz ev. č. 431, resp. 9431) bílé nápisy na modrém podkladě, které však tentokrát měly poněkud veselejší nádech, než tomu bylo před téměř půl stoletím. Zatímco tehdy se na trolejbuse vyjímal nápis „Trolejbusy se loučí s Prahou, Praha se loučí s trolejbusy“, nyní bylo znění pozitivnější: „Trolejbusy se vítají s Prahou, Praha vítá trolejbusy“. Na pravé bočnici byla na transparentu v roce 1972 vypsána data éry provozu trolejbusů v Praze, nyní se naopak objevily letopočty, kdy se Praha musela obejít bez trolejbusů.

První jízdy vozu Tatra 400 souvisely s nutností vykonat brzdnou zkoušku. Následně se vůz vydal k horní zastávce Kelerka, kde muselo dojít k zapřažení za nákladní automobil LIAZ. Poté se mohla takováto souprava otočit a sjet Proseckou ulicí zase dolů k zastávce Kundratka. Následovala příprava na slavnostní zahájení provozu, kterého se účastnil již i vůz SOR TNB 12, který sem mezitím přijel z klíčovských garáží, a elektrobus SOR ENS 12, který by se však neměl objevovat na lince č. 140, nicméně i ten bude nyní pražský DP – jako vůbec první dopravce – testovat v ostrém provozu s pasažéry.

Slavnostní páska se stříhala dvakrát – poprvé tak učinil pan Jiří Čermák krátce po půl desáté v zadních dveřích vozu Tatra 400. Připomněl tím symbolicky výročí 45 let od ukončení provozu

trolejbusů v Praze. Sám byl přitom této události před 45 lety přítomen, neboť otevíral výstavu k historii trolejbusů v Praze na smyčce na Strahově, která probíhala právě ve voze ev. č. 431. Letos se mohli lidé seznámit stručně s historií trolejbusů na panelech umístěných před vozidlem. Podruhé se stříhala páska k zahájení testování dynamicky nabíjených elektrobusů, nicméně všichni přítomní od „maskovacího“ slova elektrobus přešli rychle k pojmenování trolejbus. Ostatně jen těžko si lze představit, že by zahájení provozu jakékoli elektrobusové linky v Praze přilákalo tak obrovské množství lidí nejen z Prahy (kromě češtiny bylo možné slyšet mezi přítomnými i němčinu, polštinu, či slovenštinu). Lidé byli v hojném počtu rozestoupeni nikoli jen u spodní zastávky Kundratka, ale okupovali (již v menším počtu) i obě strany ulice Prosecké až k horní zastávce.

První jízda byla nakonec vykonána historickým vozem Tatra 400, i když se původně uvádělo, že pravděpodobněji bude vypraven vůz SOR TNB 12. Nebyla to jediná změna programu – u tatrovky se totiž očekávalo, že se na trať vypraví zřejmě pouze jednou, a to s pamětníky z roku 1972, nakonec však kopec nahoru a dolů zdolala hned několikrát. Důvodem byl především obrovský zájem o svezení trolejbusem, který by jen vůz SOR TNB 12 zvládal s obtížemi. Mimoto byl vypraven na trasu i elektrobus SOR ENS 12. Celé akci navíc mimořádně přálo také počasí.

Nezbývá než doufat, že se testovací provoz bude úspěšný a že se trolejbusy – ať už se budou nazývat parciální, bateriové nebo dynamicky nabíjené (elektrobusy) rozjedou také do dalších lokalit hlavního města. Praha navíc může být inspirací také pro další města nejen u nás, ale i v zahraničí. Například v Německu prokázaly studie vhodnost zavedení parciálních trolejbusů hned v několika městech (například v Drážďanech, v Lipsku atp.), nicméně na rozdíl od Prahy zde podobnou odvahu na zavěšení trolejového vedení prozatím nenašli.

Libor Hinčica

Url: Trolejbusový provoz v Praze znovu zahájen