

700 m nové trolejbusové trati pro Ostravu

26.03 2020 18:43, Redakce, Nezařazené

Minulý týden vypsalo město Ostrava výběrové řízení na vypracování projektových podkladů a zajištění souvisejících činností v rámci přípravy a realizace stavby „Propojení Nová Pivovarská – Karolina – 1. etapa Nová Pivovarská“ (od Havlíčkova nábřeží po Smetanovo náměstí), v k.ú. Moravská Ostrava, obec Ostrava. Zakázka je malého rozsahu, s odhadovaným rozpočtem 1.940.000 Kč bez DPH. Lhůta pro podání nabídek je 14. 4. 2020.

Součástí zadávací dokumentace, která obsahuje různé studie a výkresy, jsou i četné informace ve věci rozšíření trolejbusové dopravy v oblasti ležící jižně od historického jádra města. Nově má být vytvořena od stávajícího kruhového objezdu na ulici U Trojhalí po nové ulici Univerzitní k posunuté tramvajové zastávce Výstaviště trolejbusová trať, jež má mít délku zhruba 700 m. Mezi Výstavištěm a mostem Miloše Sýkory mají jezdit trolejbusy s pomocí baterií, jedná se přitom o úsek o délce cca 850 m, který byl již kdysi na menší části trasy, blízko mostu Miloše Sýkory, osazen stožáry trakčního vedení, jelikož myšlenka na vytvoření trolejbusového okruhu okolo širšího centra Ostravy je stará již několik desítek let.

Na Výstavišti se nepočítá se smyčkou pro obrat trolejbusů, což tedy bude vyžadovat pouze nasazování trolejbusů s bateriemi i pro případ kratších obratů (např. výluky a uzavírky v centru města), a tedy nebude možné využít klasických trolejbusů. Také je tím vyloučen provoz historických trolejbusových vozidel do této lokality. Parciální trolejbusy by přitom mohly být využity pro rozvoj trolejbusové dopravy v jiných, méně zatížených lokalitách, což by bylo z dlouhodobější perspektivy ekonomičtější řešení. Hodnota jednoho parciálního trolejbusu totiž bývá v Evropě vyšší o zhruba 2–7 mil. Kč, než je tomu u klasického trolejbusu (zejména v závislosti na specifikacích vozidla a požadovaném dojezdu a také na transparentnosti tendru), zatímco 800 m nové trati je možné postavit za zhruba 10–15 mil. Kč a její životnost může být i více než 5násobná, než je životnost baterií parciálního trolejbusu. Na druhou stranu je nutné uvést, že úsek od Havlíčkova nábřeží po Smetanovo náměstí, jak na to poukázala společnost DOPRAVOPROJEKT Ostrava ve svém výkresu z prosince 2019, zatím registruje kolizi s některými dalšími plánovanými investičními projekty, které ztěžují či vylučují plnohodnotný obousměrný provoz po ulici Nová Pivovarská, resp. Pivovarská, takže by zatím zřejmě nebylo možné navrhnout trvalou nosnou aparaturu trolejového vedení v plné délce trasy.

Text: Vít Hinčica

Ilustrační foto: -vh-

Url: 700 m nové trolejbusové trati pro Ostravu