



Ve stopách budoucích trolejí v Teplicích

14.05 2020 14:20, Redakce, Trolejbusy

V následující reportáži se podíváme do města Teplice, a to především do míst, kterými mají vést nové trolejbusové troleje. Zajímat nás tedy bude východní sektor města, kde se v rámci projektu “Rozšíření trolejbusových tratí v Teplicích” již delší dobu připravují čtyři stavby označené čísly 1 až 4 (také psáno 01 až 04). Díky jejich realizaci by bylo možné naplnit záměr radnice vymýtit z ulic lázeňského města autobusy.

Nové troleje na panelovém sídlišti

Začneme projektem, který předpokládá lepší obslužnost sídliště Trnovany, a je veden jako “stavba 2”. Trať o délce téměř 1 300 m, s 91 trakčními sloupy, z nichž mnohé ponesou veřejné osvětlení, začíná i končí na ulici Přítkovská, po které trolejbusy jezdí ve směru od centra na konečnou Anger. V severní části sídliště Trnovany, hned po vyjetí z konečné, bude možné nově odbočit doleva na ulici Obránců míru. Po ulici Obránců míru se trolejbusy po cca 320 m stočí doprava na ulici Maršovská, na jejíž následné křižovatce, po zhruba cca 160 m, odbočí doleva na ulici Jana Koziny. Po dalších 200 m odbočí trolejbusy doprava na ulici Bohosudovská, kde se po 500 m opět napojí na trať v ulici Přítkovská a budou moci pokračovat dále do centra (viz plánek níže). Trolejbusy by po realizaci této trati mohly proniknout k řadě větších obytných domů přímo a také zlepšit dostupnost obchodních center (Kaufland, OBI aj.). Uvádělo se, že se stavba spustí již v květnu tohoto roku, nicméně zatím nebyla vypsána zakázka na zhotovitele, avšak stavební povolení již Drážním úřadem vydáno [bylo](#), a to 13. února 2020. Teprve 17. 3. 2020 město Teplice podepsalo s pražskou společností OTIDEA avz s.r.o. příkazní smlouvu, na základě které se příkazník zavazuje zorganizovat pro Teplice výběrová řízení, jejichž cílem bude najít vhodného zhotovitele staveb 1, 2 a 4. Již nyní předešleme, že vypsání výběrových řízení na tyto tři stavby (dvě jsou popsány dále) je očekáváno na červenec 2020 a oznámení vítěze těchto řízení by mělo být otázkou měsíců září či říjen 2020. Dokončení všech staveb 1, 2 a 4 je pak v plánu do konce roku 2021.



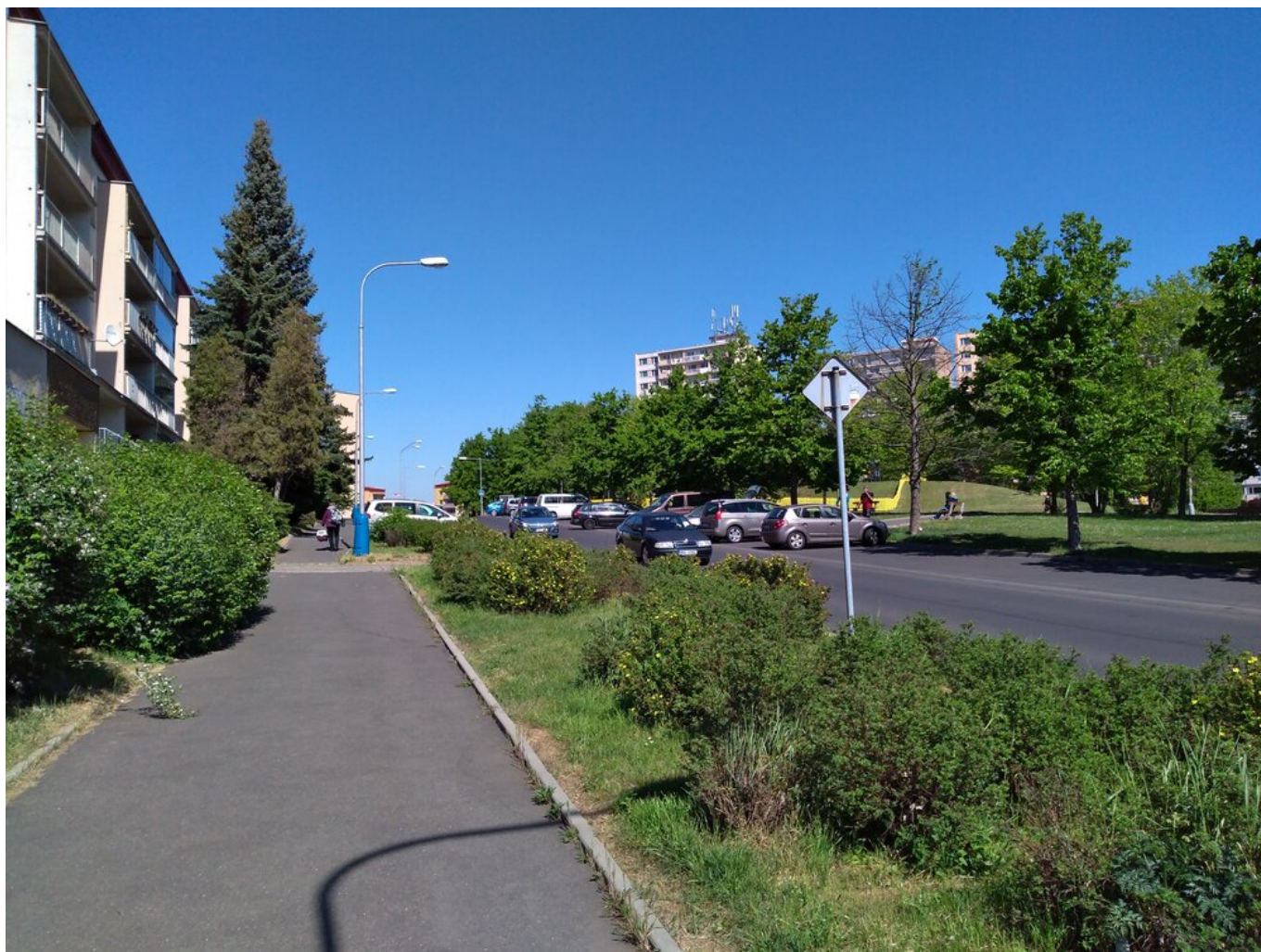
Začínáme pohledem na konečnou Anger.



Pokračujeme pohledem ve směru do centra. Vlevo vidíme ulici, po které budou trolejbusy nově jezdit, jedná se o ulici Obránců míru. Vjždět do ní bude možné z obou směrů ulice Přítkovská (tj. bude zde trolejový trojúhelník).



Pohled do ulice Obránců míru.



Zde už jsme na ulici Obránců míru.



Zpětný pohled k ulici Příkladovská.



Pokračujeme po ulici Obránců míru do nitra sídliště.





Trať bude u vysokého domu zatáčet doprava do ulice Maršovská.



Zde pohled zpět.



Ulice Maršovská. Trať do ní bude přicházet z levého směru od ulice Obránců míru.



Ještě jeden pohled k ulici Obránců míru.



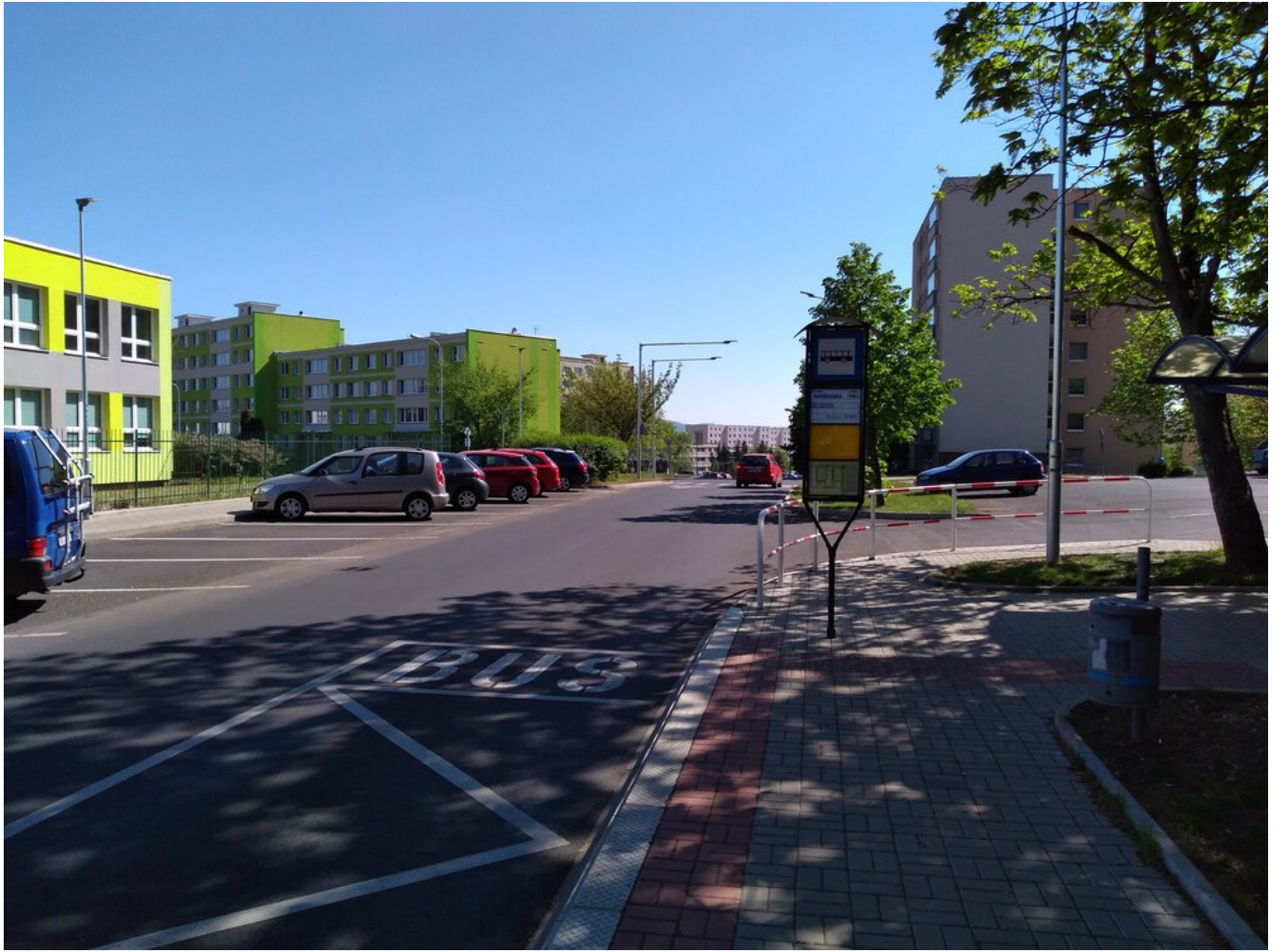
Nyní pohled směrem k ulici Jana Koziny.



Ještě jeden pohled k ulici Obránců míru.



Blížíme se ke křižovatce ulic Maršovská a Jana Koziny, trolejbusy zatočí doleva.





Tři pohledy směrem k ulici Obránců míru, a to od křižovatky s ulicí Jana Koziny.







Ulice Jana Koziny od oné křižovatky. Tudy budou trolejbusy jezdit.



Ulice Jana Koziny ve směru k ulici Bohosudovská.



Pokračujeme dále k ulici Bohosudovská, nabídneme si ovšem dva pohledy v protisměru ke křižovatce s ulicí Maršovská.





Nyní vidíme křižovatku s ulicí Bohosudovská. Trolejbusy zatočí vpravo a míří k ulici Přítkovská.



Křižovatka ulic Bohosudovská a Jana Koziny. Trolejbusové troleje povedou zprava (tj. z ulice Jana Koziny) a budou směřovat do dále snímku (tj. po ulici Bohosudovská).



Pohled z ulice Bohosudovská ke křižovatce, tentokrát z opačné strany. Tam, kde vidíme bílé auto, budou trolejbusy zatáčet.



Ulice Bohosudovská, ve směru Přítkovská.



Pohled zpět.



Pohled k ulici Přítkovská.



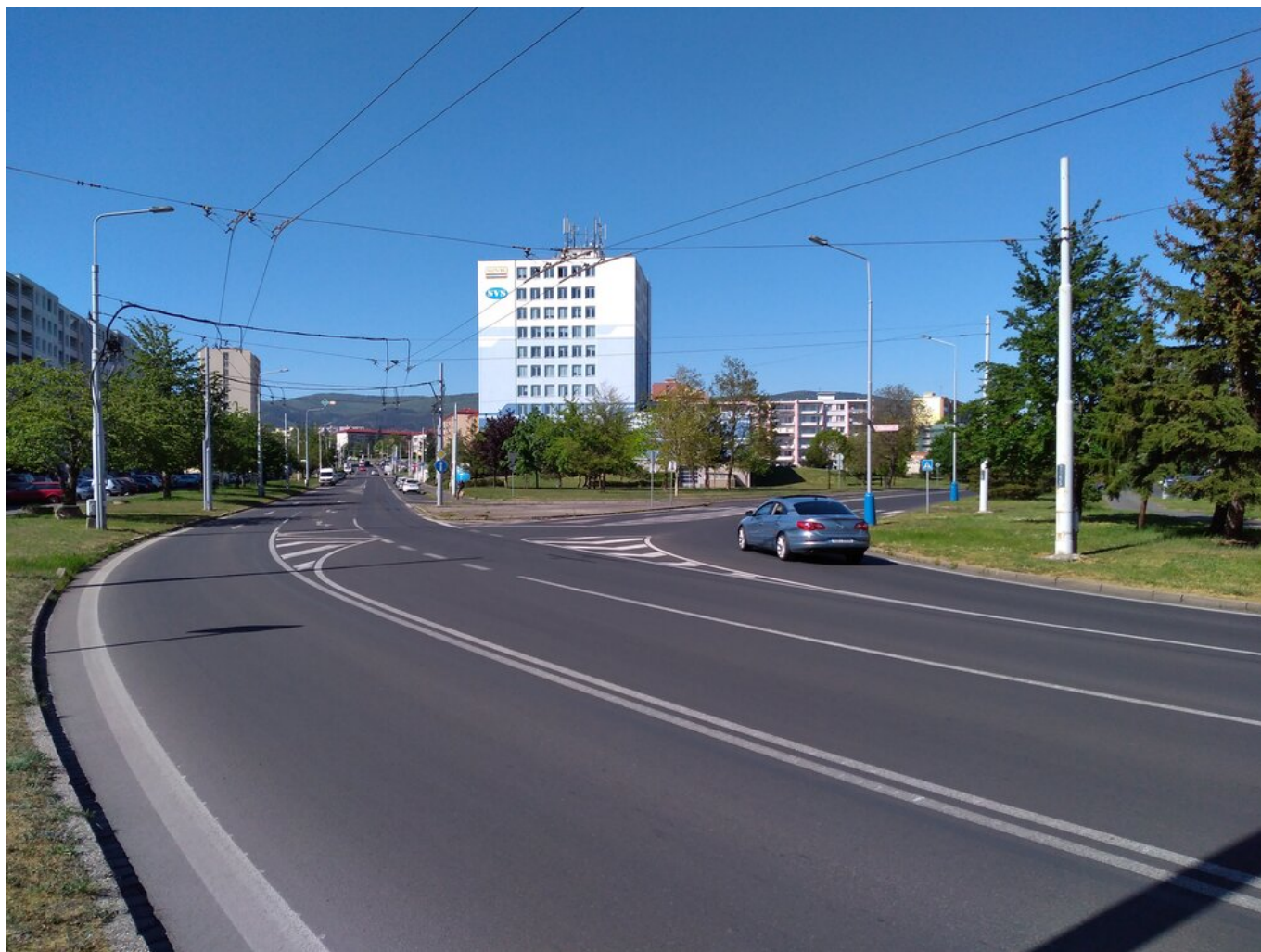
Pohled zpět.



Další tři pohledy ve směru k ulici Přítkovská.







A zde již vidíme ulici Přítkovská (vlevo) s ulicí Bohosudovskou (vpravo). Vjíždět do ulice Bohosudovská bude možné z obou směrů ulice Přítkovská (tj. bude zde trolejový trojúhelník).





Poslední snímek z této galerie věnujeme ulici Přítkovská, a to pohledu ve směru do centra.

Rychlá spojka z vozovny na panelové sídliště

Další plánovaná trať, o délce pouhých 600 m, bude mít rovněž počátek na ulici Přítkovská, ale bude směřovat po ulici Jana Koziny ve směru na jihozápad, přičemž plynule přejde na ulici Stanová, ze které se napojí do stávající trolejbusové trati v ulici Emilie Dvořákové. Po této stávající trati trolejbusy směřují ve směru od centra do vozovny. Tím tedy bude nově možné vést trolejbusy od vozovny přímo na sídliště Trnovany. Stavba nese číslo 1 a stavební povolení pro ni bylo vydáno dne 25. 2. 2020 (toto stavební povolení se zároveň vztahovalo na stavbu č. 4).

Součástí této akce bude snesení více než 200 m trolejí na úseku od křižovatky ulici Jana Koziny Stanová s ulicí Zemská až po konečnou na ulici Zemská. Tento krátký úsek patří zhruba 400 m dlouhé trati, která má počátek o křižovatku dříve (vychází ze stávající trolejbusové trati vedené z centra do vozovny) a která byla zprovozněna roku 1984. Trať je už ovšem několik let nevyužívaná, neboť první úsek mezi křižovatkami o délce necelých 200 m byl v minulosti zjednosměrněn, díky čemuž mohla být po obou stranách tohoto úseku zřízena parkoviště. Fakticky je sice i provoz trolejbusů na tomto jednosměrném úseku nadále možný, protože obě stopy zůstaly zachovány (ostatně nedávno byla po této trati organizována soukromá trolejbusová jízda), avšak pravidelné vedení trolejbusové dopravy pro veřejnost v obou směrech by bylo ve stávajících poměrech nebezpečné a bylo by jen otázkou času, kdy by došlo k nehodě. Město Teplice ovšem nezavelelo k úplnému zrušení trolejí na ulici Zemská, ale rozhodlo se, že, jak už bylo napsáno výše, snese jen

koncový úsek této ulice. Na jejím jednosměrném úseku naopak trolejbusy navrátí, avšak stejně jako v případě aut jejich pohyb umožní pouze v jednosměrném režimu. Nově pak při cestě od centra trolejbusy po vjetí do ulice Zemská budou moci buďto odbočovat na ulici Jana Koziny doprava, aby dojevy k ulici Přítkovská, anebo doleva na ulici Stanová, po které budou mít přístup do vozovny. Rychlejší přístup do vozovny ve směru do centra po ulici Emilie Dvořákové bude snesen, na druhou stranu budou moci trolejbusy nově ve směru do vozovny zastavit na ulici Stanová.

Z teplického magistrátu, z odboru dopravy, poslali našemu časopisu toto vyjádření:

“Důvody snesení posledního úseku trakce do smyčky Zemská jsou následující: Nízká četnost spojů do smyčky – nyní při pohledu do JŘ to tak sice nevypadá, nicméně v rámci výstavby tratě ulicemi Stanová a J. Koziny (stavba 1) dojde i výstavbě nové zastávky Havířská ve směru ke kruhovému objezdu na Luně – v úseku mezi ulicemi Zemská a gen. Svobody (protisměrná zastávka již existuje), která sníží docházkovou vzdálenost do této obytné oblasti. Do smyčky Zemská tak zůstanou zachovány pouze spoje, které budou ve větší míře využívány zaměstnanci průmyslových závodů nacházejících se za žel. tratí. K určení spojů, kterým toto zajíždění do smyčky zůstane, proběhne průzkum na jaře příštího roku;

Ale hlavním důvodem, proč by bylo zachování trakce do smyčky Zemská problematické, je křižovatka ulic Stanová/J. Koziny/Zemská. Zde by po dostavbě nové tratě vznikla poměrně „složitá“ trolejová křižovatka. To by sám o sobě nebyl až takový problém, stejných nebo i horších máme ve městě několik, ale zde do hry vstupují hned 3 negativní faktory:

a) křižovatka je dosti stísněná, takže by se na poměrně malý prostor muselo vměstnat dost křížení doplněných o svorky vyšších stupňů;

b) hustý provoz IAD obousměrně v relaci Stanová ↔ J. Koziny, který by ve spojení s množstvím armatur a ostrotí oblouků v podstatě znemožnil bezpečné odbočení trolejbusů ze Zemské (od smyčky) do J. Koziny (směrem k Luně);

c) absence SSZ, která by řešila problém v bodě b). Do budoucna se však uvažuje, že by na předmětnou křižovatku byla SSZ doplněna.”

Příložený situační zákres vypracovaný společností PRAGOPROJEKT celou situaci zachycuje dopodrobna (viz také níže výřez). Každopádně jak je zřejmé, Teplice se snažily troleje zachovat v co největším možném počtu, a tak je nutné chápat konec trolejbusové dopravy ke smyčce Zemská jako malou daň, která bude kompenzována podstatně větším rozvojem trolejbusové dopravy v celém městě.



Galerii trati, která má být částečně snesena, začínáme na konci ulice U Červeného kostela. Zde se trať přicházející ve směru od centra větví. Vlevo pokračují dvě stopy k vozovně, vpravo na ulici Zemskou. Za zády fotografy se nachází onen kostel, jak ukazuje následující snímek.





Dalších pár snímků je možné ponechat bez komentáře, ukazují nám všechny zjednosměrněnou část ulice Zemská.

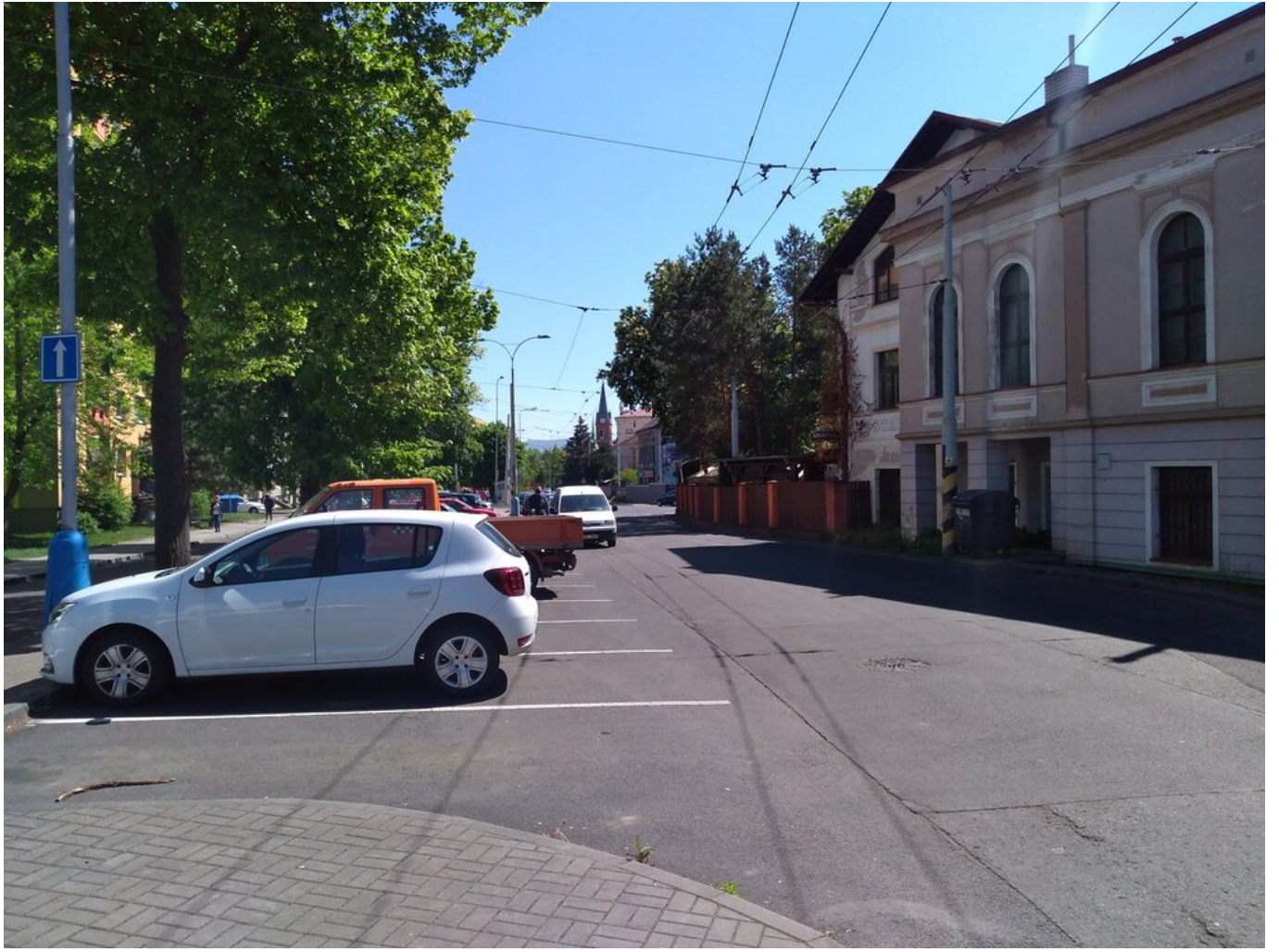














Zde se nacházíme na křižovatce ulice Zemská (směřuje do dále) s ulicemi Stanová (končí vlevo) a Jana Koziny (končí vpravo). Právě v příčném směru povede zhruba 600 m nových trolejí.



Pohled na mírně stoupající ulici Jana Koziny, kudy povedou troleje k ulici Přítkovská.



Pohled na jednosměrnou část ulice Zemská.



Zde už vidíme obousměrný úsek ulice Zemská. Troleje zde mají být sneseny.



Smyčka Zemská.



Tato galerie nás nejprve zavede na levé větvení trati vedené z ulice U Červeného kostela. Postupně se dostaneme ke křižovatce s ulicí Stanová. Pravá stopa (k vozovně) bude zčásti snesena, trolejbusy budou jezdit do vozovny poněkud delší trasou, hovorově řečeno “za domy” (viz text).



Pohled zpět k rozvětvení.



Zde bude začínat trať vedená po ulicích Stanová a Jana Koziny, když bude z této křižovatky směřovat vpravo. Pozorní čtenáři jistě uprostřed snímku zaznamenají přístup MHD na privilegovanou cestu vedenou pod železniční tratí, zatímco okolní doprava využívá úrovnňový přejezd. Za železniční tratí je umístěna vozovna trolejbusů, ta ovšem leží na pravé straně.



První (nebo koncové, v závislosti na pohledu) metry nové trati povedou kolem této haly.



Pohled směrem od vozovny.



Zde pohled ke křižovatce s ulicí Zemskou. Za křižovatkou už se ulice Stanová mění na ulici Jana Koziny.



Ještě pohled zpět.



Pohled zpět k ulici Stanová. Příčně je ulice Zemská (smyčka Zemská je tedy vpravo).



Další snímky nás postupně vedou k ulici Přítkovská.



Pohled zpět.



Pohled zpět.



Trolejbus ve směru od konečné Anger.



Jen pár metrů trolejí...

Jako stavba 03 je označeno krátké propojení stávajícího trolejového vedení v ulici Jankovcova s jiným stávajícím trolejovým vedením v ulici U Nových lázní. Jak se uvádí v záměru projektu, *“součástí objektu je trolejová obrátka na okružní křižovatce před jednosměrným rozdělením komunikace v ulici U Nových lázní, včetně výstavby nových stožárů a úprav dalších částí stávající stavby dráhy.”* Dne 25. února 2020 vydal na tuto stavbu Drážní úřad [stavební povolení](#), které má platnost dva roky, povolení již nabylo právní moci. Zakázka na zhotovitele zatím vypsána nebyla.

Z odboru dopravy teplického magistrátu ke stavbě č. 3 zaznělo toto: *“VZ (tj. veřejná zakázka, pozn. redakce) na stavbu 3 - bude připravována koncem letošního roku tak, aby ihned během ledna 2021 mohla být oficiálně vypsána (uzavření smlouvy tedy březen/duben 2021). Vzhledem k nižší stavební náročnosti je dokončení plánováno taktéž do konce roku 2021. Tuto VZ si na rozdíl od výše uvedené budeme administrovat sami.”*



Pohled z konce ulice Jankovcova. Vpravo je ulice U Nových lázní. Z tohoto i dalších snímků je zřejmé, že jsou tratě v obou ulicích nepropojené.



Měničrna

V tomto článku nám chybí pouze pohled na měničrnu MR2 Riegerova, která má být nahrazena ve stejném areálu novou. Jedná se o stavbu č. 4, pro kterou, jak už bylo řečeno výše, bylo stavební povolení [vydáno](#) současně s povolením pro stavbu č. 1 dne 25. února 2020. Měničrna bude řešena jako kontejnerová. Zákres je k dispozici [zde](#).

Očekává se, že na všechny 4 stavby bude vynaloženo téměř 100 mil. Kč, z toho na každou z nich 19, 41, 10 a 28 mil. Kč (bez DPH), respektive. Teplické ceny potvrzují, že hodnoty trolejbusových

projektů v Česku nejsou vždy podobné: připomeňme například [Brno](#), kde se před rokem za cca 1,6 km trati s novou měnírnou utratilo okolo 125 mil. Kč (bez DPH), přičemž rozsah tamní investice nebyl tak široký, jako tomu je u všech čtyř teplických staveb dohromady. České Budějovice za více než 2 km nových tratí a měnírnu očekávají [náklady](#) ve výši 110 mil. Kč (zřejmě bez DPH). Dále ještě možno uvést, že před časem Ostrava získala téměř 3 kilometry nové trolejbusové trati na Hranečnick a rekonstruovanou měnírnu za zhruba 90 mil. Kč (včetně DPH, v ceně projektu byly i sady kamer pro 6 trolejbusů a čisticí vůz).

Závěrem

Stavební povolení na stavby 1, 2, 3 i 4 již nabyla právní moci a Teplice tak mají cestu k realizaci těchto staveb naprosto otevřenou. Je zřejmé, že v Teplicích by měly nejpozději do dvou let vyrůst téměř 2 km nových trolejbusových tratí, spolu s tím má být více než 200 m trati ovšem sneseno. Poté by již měla být síť rozvinutá do takové míry, že bude možné v 50tisícovém městě nahradit všechnu autobusovou dopravu trolejbusovou, byť s přispěním bateriového pohonu. Pokud se tak opravdu stane, jednalo by se na světové poměry o ojedinělý počín, který se v dlouhodobém horizontu městu vyplatí (úspora paliv, vysoká životnost infrastruktury i vozidel, snížená hluchost, lokálně nulové emise atd.). Města, která mají svou městskou hromadnou dopravu založenou výhradně na trolejbusech, na světě téměř neexistují, k MHD 100% založené na trolejbusech se dlouhodobě blíží akorát ruská [Čita](#), která, jak jsme již informovali, bude pumpovat do trolejbusové dopravy finance i nadále. Existují sice v současnosti města, která trolejbusům dávají nebo miní dávat čím dál větší prostor, přičemž v některých případech je plánován rozvoj opravdu markantní (např. Janov, Lyon aj.), trolejbusy zde ale budou nadále doplňovány například autobusy, elektrobusy či hybridy, tj. nedojde zde k zavedení jen jediného druhu dopravy. V tomto ohledu tedy Teplice jednoznačně vyčnívají. Třeba se jednou dočkáme toho, že se teplickým příkladem budou inspirovat i další města, a to nejen ta, která už trolejbusovou dopravu mají – potenciál zde totiž jednoznačně existuje. Tímto se z Teplic loučíme.

Text a foto: Vít Hinčica

Za spolupráci autor děkuje panu Jakobovi Čížemu z odboru dopravy Magistrátu města Teplice, panu Zdeňku Sýkorovi a nejmenovanému zaměstnanci společnosti Arriva.

Url: [Ve stopách budoucích trolejí v Teplicích](#)