

Jihlava se pustí do stavby trolejbusové trati do Bedřichova

09.10 2021 22:24, Vít Hinčica, Trolejbusy

Dne 17. 6. 2021 Rada města Jihlavy schválila uzavření smlouvy o dílo se společností Elektroline a.s., která při splnění zadaných podmínek předložila ve výběrovém řízení na vybudování nové trolejbusové trati na sever Jihlavy vypsaném v první polovině tohoto roku nejvýhodnější ekonomickou nabídku. Avšak teprve 1. října 2021, nedlouho poté, co poskytovatel dotace – Operační program Doprava – stvrdil, že bylo výběrové řízení v pořádku, mohlo dojít k podpisu smlouvy, jež se objevila v registru smluv dne 6. 10. 2021. Cena zakázky je 129 898 386,16 Kč bez DPH, odhadovaná nebyla v tendru uváděna. Soutěže se kromě Elektrolinu účastnilo Sdružení Jihlava sever sestávající ze společností EUROVIA CS, a.s., a ELZA – Elektromontážny závod Bratislava a.s., které ale předložilo nabídku o zhruba 10 mil. Kč vyšší.



Jihlava průběžné rekonstruuje trolejové vedení. Toto léto nepředstavovalo výjimku. (foto: Zdeněk Sýkora)

S délkou 5,7 km se bude jednat o nejdelší trolejbusovou trať vybudovanou na území ČR v tomto století. Její realizace se připravovala dlouhá léta. První návrhy na zavedení MHD do této lokality se datují do začátku 20. let 20. století a mělo se jednat o protažení tramvaje od hlavního nádraží do lokality zvané Rybníček. V 50. letech byla vypracována studie trolejbusové tratě do tehdy ještě samostatné obce Pávov s nácestnou smyčkou poblíž dnešní zastávky Škola Bedřichov. Před Pávovem měla trať křížit úrovňově železniční trať do Havlíčkova Brodu.

Další projekt je datován rokem 1983, u něhož lze jako zajímavost uvést plánované kompenzované vedení a ochranné převěsy proti dotyku sběrače s křižujícím vedením VN. Konečná měla být dle tohoto projektu již před přejezdem s železniční tratí do Havlíčkova Brodu, ve smyčce Domácí potřeby. Do konce 80. let ostatně byly provedeny některé přípravné práce. Jednalo se především o položení napájecích kabelů pro novou trať z centrální měnírny „Pražská“ k rozhraní ulic Pražská/Královský vršek a o výstavbu přestupního terminálu u bývalé konečné „Domácí potřeby“, kde měla být trolejbusová trať ukončena a současně zde měly být ukončeny vybrané autobusové linky. Při výstavbě linky E v polovině 80. let byly dále pro plánovanou trať na Bedřichov na křižovatce se Sokolovskou ulicí osazeny 2 stožáry trakčního vedení, které se ale dočkaly využití až při přestavbě této křižovatky na kruhový objezd v r. 2002. V roce 1990 byl projekt z roku 1983 připraven k realizaci. Rokem 1990 se zároveň datuje poslední plán z 20. století na zřízení nové trati směrem k Bedřichovu, taktéž do smyčky Domácí potřeby. De facto se jednalo o možnou alternativu projektu z roku 1983 počítající s odlišnou technologií zavěšení troleje a vykazující dílčí změny

například v trasování. Změna ekonomických poměrů po roce 1989 ale neumožnila stavbu podle žádného z návrhů té doby realizovat. Poslední plány na zavedení ekologické dopravy směrem k severní hranici města jsou až z 21. století, téměř po 100 letech od prvních úvah.

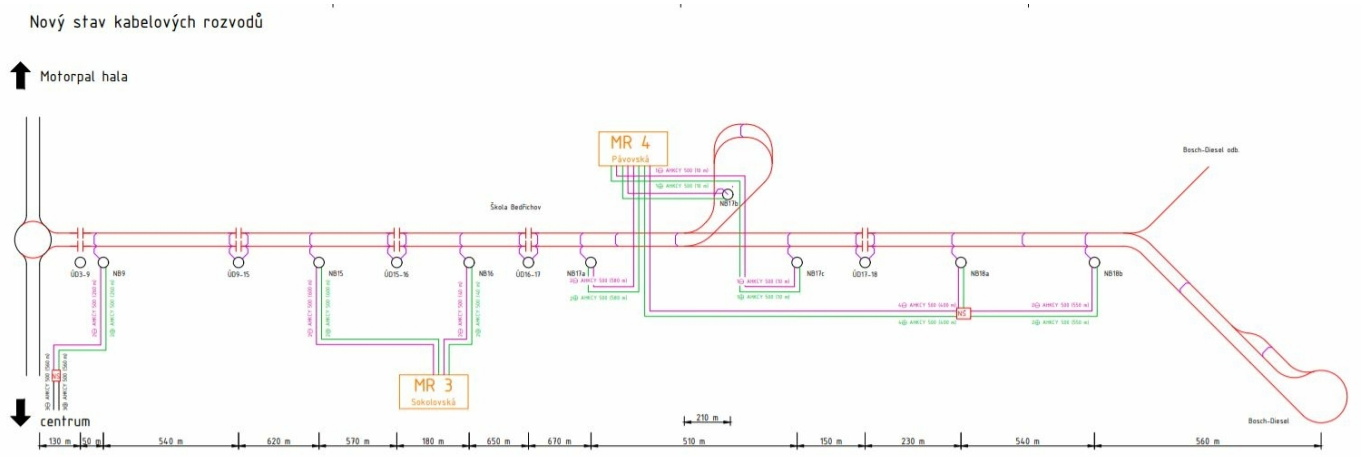


Schéma napájení nové trati. (zdroj: Pragoprojekt)

Součástí nové trati do Bedřichova a dále k Boschi, jejíž stavba odstartuje už příští týden návozem prvního materiálu, budou dvě nové měnírny a jedna nácestná smyčka, ta dříve zvaná Domácí potřeby. Po trase se objeví 290 ks zcela nových trakčních stožárů. Provedena bude instalace trakčních trolejových drátů v délce cca 24 km a trakčního kabelového vedení o délce více než 4,6 km. V projektové dokumentaci je zapracováno i možné odbočení z této trati do výhledových lokalit vhodných k zavedení trolejbusů. V různých sdělovacích prostředcích se už uvádělo, že by v trase nové trati měla být zavedena linka G, nicméně toto ještě není možné potvrdit. Co je však jisté, je to, že podíl autobusové dopravy v Jihlavě díky nové trolejbusové trati opět poklesne.

Jihlava jakožto nejmenší krajské město v ČR rozvíjí v posledních letech svou trolejbusovou síť tempem, které by mu mohly závidět daleko větší trolejbusové provozy nejen v ČR, ale i v zahraničí. Připomeňme, že v roce 2017 byla zprovozněna trať z ulice Vrchlické do Horního Kosova, včetně odbočky ke smyčce Na dolech, což v součtu představuje 1,7 km nových tratí. Další rok, 2018, byly obnoveny dvě trolejbusové smyčky: jedna na Masarykově náměstí – zrušena při přestavbě náměstí v r. 1960 – a druhá, manipulační na Handlových Dvorech – opuštěna otevřením trati přes sídl. Březinova v r. 1973, snesena 2002, po obnovení pojížděná z opačného směru. Návrat obou těchto smyček byl vyvolán uzavřením Brněnského mostu, po jehož rekonstrukci byl na mostě a za ním ve směru do centra zřízen cca 0,5 km dlouhý BUS pruh. Celkem má Jihlava více něž 2km vyhrazených jízdních pruhů (celkem 9 úseků) pro MHD s platností 24/7 s vjezdem pouze pro cyklisty, případně taxi, což k poměru velikosti sítě dosahuje primátu v ČR a výrazně to pomohlo zrychlení MHD.

Kromě právě vysoutěžené trati na sever města se připravuje i realizace další, v pořadí už třetí trati do Horního Kosova (tentokrát ze směru od jihovýchodu), která bude mít délku cca 1,8 km. V letošním roce již byly v předstihu v cca 40 % trasy vztyčeny trakční stožáry v rámci výměny stožárů veřejného osvětlení. S obsluhou trolejbusy se počítá i u připravovaného projektu „Centrálního dopravního terminálu“, jehož stavba by měla být zahájena okolo roku 2025. Tím by přibyl další zhruba půl kilometr nové trati. V celkovém součtu by tedy během jedné dekády (počítáno od roku 2017) mohlo být dokončeno téměř 10 km trolejbusových tratí (jednosměrně). V nedávné minulosti se prověřovaly i některé další možné směry trolejbusového rozvoje, které však zůstaly jen v ideové podobě; například v roce 2019 se diskutovalo možné zřízení nevelké spojnice po ulici Hradební (cca 500 m).



Sloupy na Rantířovské ulici v červenci 2021. (foto: Marek Juránek)

K tomu ještě dodejme i to, že Jihlava provádí průběžnou obnovu své trolejbusové infrastruktury, když postupně mění trakční vedení včetně nosné sítě. Nyní se také pustila do projekční přípravy rekonstrukcí nejstarších úseků (ul. Havlíčkova a ul. Brtnická), kde budou po více než 70 letech nahrazeny původní trakční stožáry, které pamatují počátky trolejbusového provozu a dokazují tak, že životnost těchto základních trakčních zařízení je velmi dlouhá.



Sloupy na téže ulici v září 2021. (foto: Zdeněk Sýkora)

Jihlava počítá i s modernizací zázemí trolejbusové vozovny, kde se připravuje stavba nové měnírny a postupná obnova trolejového vedení. V rámci právě popsané masivní obnovy jihlavské trolejbusové sítě mj. postupně mizí, pro Jihlavu tolik typické, žlutohnědé zbarvení trakčních stožárů, které jsou nově přetírány šedou barvou.

Poděkování: Zdeněk Sýkora, Marek Juránek

Url: Jihlava se pustí do stavby trolejbusové trati do Bedřichova