

Konec nadějí na zavedení trolejbusové tratě na Františkov?

26.06 2022 08:48, Vít Hinčica, Libor Hinčica, Zdeněk Sýkora, Trolejbusy

Velkým zklamáním skončí z pohledu rozvoje ekologické veřejné dopravy aktuálně probíhající rekonstrukce ostravské ulice Na Baranovci. Právě rekonstrukce této ulice byla nezbytnou podmínkou pro to, aby se mohly zavést trolejbusy do lokality zvané Františkov. Zde bylo v rámci městského plánování navrženo v 80. letech sídliště, jež by nabízelo díky vyvýšené pozici Františkova výhled na celé centrum Ostravy a nábřeží řeky Ostravice. Zároveň mělo dojít k rekultivaci údolí po bývalé jámě Trojice (zlikvodavané v roce 1970), po níž zde zůstala na jedné straně sice ekologická zátěž, na straně druhé ale také rozsáhlé zelené údolí, jež se mělo stát největší rekreační plochou v srdci Ostravy (svou velikostí mělo překonat i známé Komenského sady). Z ambiciózních plánů se sice nic realizovat nepodařilo, plošina nad Trojickým údolím se přesto od 90. let dočkala nové zástavby, byť pod taktovkou developerů, a tím minimálně regulované. Po delší pauze přibyly další bytové domy v posledním desetiletí a stavební aktivita v předmětné lokalitě nadále pokračuje.



Toto je na místě jediná viditelná vývěska informující o tom, co se mělo v dané lokalitě činit.

Právě výstavba obytných celků byla hlavním motivem pro zavedení trolejbusové dopravy do lokality a vytvoření spojnice od dolu Petr Bezruč (zastávka Revírní bratrská pokladna) k mostu Miloše Sýkory. Vznikla by tak alternativní trasa pro spojení se sídlišti Slezské Ostravy, navíc s přímým napojením ke slezskoostravské radnici. Současně by trolejbus projížděl lokalitou s alespoň nějakou zástavbou, navíc s potenciálem dalšího rozvoje bydlení i volnočasových aktivit, což současné vedení po mostní estakádě obklíčené na jedné straně betonovou zdí zářezu a na druhé stadionem fotbalového Baníku Ostrava nesplňuje. V územním plánu se trolejbusová trať objevila již v roce 1994 a později v něm byla vždy zachována. Opakovaně se objevovala jako jedna z prioritních plánovaných investic do trolejbusové infrastruktury v třetím největším městě ČR. V rámci rekonstrukce silnice Keltičkovy (horní část) a Na Františkově došlo ve druhé polovině 90. let k vybudování napájecí tras a vztyčení sloupů trolejového vedení, současně vznikly zálivy budoucí trolejbusové zastávky (mnoho let nepoužívané; v současnosti je využívá alespoň minibusová linka č. 99). Trolejbusovou dopravu ale nebylo možné zavést kvůli chybějící rekonstrukci návazného (cca 460 m dlouhého) úseku, který neumožňoval vyhýbání se trolejbusů v prudké zatáčce ulice Na Baranovci.



Horní část ulice Na Baranovci na snímku z 18. 6. 2022.

Dlouho odkládaná rekonstrukce silnice Na Baranovci se v letošním roce stala konečně realitou, stávající vedení města ani DPO se ale nezasloužila o to, aby se rekonstrukce ulice Na Baranovci udělala tak, jak bylo kdysi zamýšleno, tj. aby bylo možné troleje nad touto ulicí natáhnout, a trolejbusy na Františkov konečně zavést. Jednak se při zavádění nového veřejného osvětlení na ulici Na Baranovci použily stožáry, které výložníky s trolejí neunesou, a jednak šířka nové vozovky neumožní bezproblémové míjení dvou protijedoucích vozidel. Namísto zlepšení tak dojde ke konzervaci stávajícího stavu, z čehož mohou mít radost díky nové vozovce jen motoristé.



Snímek z 18. 6. 2022 ukazující ostrou zatáčku v ulici Na Baranovci.



Spodní část ulice Na Baranovci.

Je vhodné uvést, že sloupy na ulici Keltičkově nebyly jedinou předzvěstí zavedení trolejbusů na Františkov. Při zřízení nových kruhových křižovatek v posledních deseti letech u severního konce ulice Keltičkovy a jižního konce ulice Na Baranovci byla taktéž vykonána příprava na zavedení trolejbusů na Františkov, když byly v obou případech vytaženy z kruhových objezdů dvě stopy a kuse ukončeny. Chybělo tedy dokončit jen sloupy na úseku na ulici Na Baranovci a několik málo sloupů pod kruhovým objezdem u severního konce ulice Keltičkova, provést nezbytné revize existujících napájecích kabelů a zřídit ty chybějící a zavěsit trolejové vedení. Všeho všudy by se jednalo o investici v řádech nižších miliónů korun, za kterou by Ostrava získala levnou alternativní trať pro trolejbusy mezi centrem města a Slezskou Ostravou v případě výluk. Trasu, která by navíc byla pro trolejbusy obsluhující most Miloše Sýkory a Slezskou Ostravu (nyní linky 108, 109 a noční 111) kratší (1 km vs. 2 km) a pro cestující směřující na Hladnov či Michálkovice rychlejší. Nyní se zdá, že přestože byla ulice konečně rekonstruovaná, rezignovalo se na důsledné provedení úpravy a zlepšení poměrů ulice Na Baranovci a dříve vynaložené investice do přípravy trolejbusové trati byly, zdá se, vyhozeny oknem.



Na snímku z 5. června 2022 vidíme na ulici Na Baranovci KG trubku. Do ní byl ovšem za pár dní zabetonován jen úzký sloup veřejného osvětlení.



I u „kruháče pod kopcem“ byly připraveny stopy ve směru k Františkovu.



Sloupy na Keltičkově nejsou jediné, které v Ostravě dlouhá léta čekají na zatrolejování. Další nalezneme například u nedalekého Sýkorova mostu. V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí a rozšiřováním nedaleké Pivovarské ulice v centru města se nabízí zhmotnit i další starý plán na zakruhování trolejbusové trati okolo centra. Poslední dostupné informace z doby před covidem ale hovořily o tom, že město ani DPO nemají v úmyslu dráty po této ulici zavést, čímž by i tyto na snímku viditelné sloupy zůstaly bez výložníků. Záměr nasazovat „parciály“ na krátké a ještě částečně předpřipravené úseky namísto kompletní elektrizace tras přitom možno hodnotit jako zbytečné plýtvání potenciálem bateriových trolejbusů, které by mohly obsluhovat podstatně delší nezatrolejované trasy, a to zejména v případě, kdy jsou ulice zatím lemovány minimem domů, což je případ i ulice Pivovarská (že lze zavěšení troleje na nové domy prosadit i v dnešní době, mimochodem dokazuje nový bytový dům na ostravské ulici Janáčkova, kde se navíc podařilo zajistit velmi citlivé řešení).

Url: Konec nadějí na zavedení trolejbusové tratě na Františkov?