

Pardubice projektují trolejbusovou trať ke Zdravotnické škole

10.04 2024 20:25, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní podnik města Pardubic (DPmP) uzavřel výběrové řízení na zhotovitele projektové dokumentace pro prodloužení trolejbusové tratě ke Zdravotnické škole. Vítězem soutěže, jež byla vypsána 20. 2. 2024, se stala společnost SAGASTA s.r.o., která nabídla vypracování projektové dokumentace za částku 888 000 Kč (bez DPH).

SAGASTA bude zodpovědná za návrh technického řešení stavby včetně nalezení nejvhodnějšího umístění součástí trati (především trakčních stožárů) ve vztahu k záborům pozemků, vedení inženýrských sítí atp. Dále má firma vyhotovit projektovou dokumentaci pro společné územní a stavební povolení (DUSP) a projektovou dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) a provést inženýrské činnosti potřebné pro zdárné dokončení územního a stavebního řízení (tj. majetkoprávní pověření, projednání a odsouhlasení projektové dokumentace příslušnými správními orgány, správci inženýrských sítí a jinými dotčenými subjekty).

Ke Zdravotnické škole přitom již dnes trolejbusy jezdí. Už po dokončení trolejbusové tratě k Zámečku (zprovozněna byla dne 4. 3. 2018) se hovořilo o tom, že by bylo možné do smyčky Zámeček vedenou linku číslo 27 odklonit od přilehlé okružní křižovatky (situované těsně před smyčkou) k někdejší autobusové konečné TMS (tj. Továrny mlýnských strojů) situované na konci Průmyslové ulice (zde může být poněkud matoucí, že Průmyslová ulice má tvar písmene „T“, takže z oné okružní křižovatky řidiči třemi výjezdy odbočí vždy do ulice s názvem Průmyslová). Tomu ale bránil nulový počet trolejbusů s trakčními bateriemi. Teprve po zařazení parciálních trolejbusů Škoda 30 Tr ev. č. 480–483 bylo linku číslo 27 ke Zdravotnické škole skutečně prodloužit, resp. odklonit (od 3. 11. 2018). Mimo nasazení vozů s trakčními bateriemi však již tehdy existovaly úvahy o možném vybudování standardní trolejbusové tratě. Právě na ní by měla být nyní vypracována projektová dokumentace.



Schematické zakreslení plánované trolejbusové tratě ke Zdravotnické škole (červeně). Modře je zaznačena trolejbusová trať na smyčku Zámeček. (mapový podklad: Opan Street Maps)

Předmětem stavby má být cca 850 m dlouhá dvoustopá trať vedená po jižní větvi Průmyslové ulice po nadjezdu přes železniční vlečku až ke smyčce. Připojení ke stávající trati bude provedeno vložením výhybek v prostoru okružní křižovatky, přičemž zajímavý je požadavek, aby odbočení z nové trolejbusové trati směrem na zastávku Zámeček (tj. ve směru na Černou za Bory) a naopak odbočení od zastávky Zámeček na novou trolejbusovou trať byly navrženy jako dva samostatné stavební objekty, což má zadavateli umožnit tyto stavby v případě zájmu vypustit (v takové situaci by pak odbočení mělo být možné jen ve směru od a do centra Pardubic). Pokud by bylo odbočení směrem ke smyčce Zámeček vybudováno, má být stopa protažena z okružní křižovatky až do samotného prostoru smyčky, kde má být teprve situována sjíždění (mechanická) výhybka. Důvodem je požadavek na zajištění možností předjíždění nebo odstavování trolejbusů v prostorách smyčky Zámeček, resp. u sociálního zařízení řidičů.

Nová trať má představovat samostatný napájecí úsek, diodové úsekové děliče by se měly nacházet těsně za okružní křižovatkou. Přes poměrně malou frekvenci má být obratiště u Zdravotnické školy navrženo včetně předjízdné stopy. S tím má souviset také vybudování nové výstupní zastávky před začátkem odstavného pruhu, mimoto se plánuje vybudování nové zastávky ERA, Zámeček ve směru do centra města (dnes je zastávka pouze jednosměrná). Samotné přemístění výstupní zastávky ani

výstavba protilehlé zastávky ERA, Zámeček však nejsou předmětem projektu výstavby tratě, podobně jako napájecí trasy či úpravy měnírny „M4 Drážka“, která by měla předmětný úsek napájet a kterou bude nutné pro tento účel posílit. Kabelové trasy mají být vyhotoveny ve dvou párech (Al 2x 500 mm^2). Pro trolejové vedení bude použit drát Cu 100 mm^2, výhybky a křížení budou rychloprůjezdné (tj. 30–40 km/h). Výška trolejového vedení nad vozovkou má být 5,50 až 5,80 m, vedení bude tzv. polokompenzované s klikatostí v rovinných úsecích. Základy trakčních stožárů mají být navrženy dle lokálních podmínek (hranolové, pilotové či vrtané), součástí projektu má být koordinace s potřebami veřejného osvětlení tak, aby v budoucnu mohlo být na trakční stožáry přemístěno (opět platí, že úprava veřejného osvětlení není součástí projektu).

Na zhotovení projektu má vítězný uchazeč tři měsíce od podpisu smlouvy, resp. její právní účinnosti. Hotovo by tedy mělo být do poloviny července 2024.

Url: Pardubice projektují trolejbusovou trať ke Zdravotnické škole