

Praha plánuje další návrat trolejbusů. Spojit by měly Vysočany i Modřany

15.06 2022 22:13, Libor Hinčica, Trolejbusy

Schválení návrhu na elektrifikaci pražských městských autobusových linek čísel 136, 150 a 112, který prošel Radou hl. m. Prahy v pondělí 13. 6. 2022, znamená další významný milník v plánech na elektrifikaci autobusových tras v metropoli. Usnesení Rady hl. m. Prahy dává zelenou pro zahájení projektové přípravy, samotnou výstavbu lze očekávat až v letech 2027–2028.

Do pozornosti se dostaly autobusové linky čísel 136 (Sídliště Čakovice – Jižní Město), 150 (Želivského – Na Beránku) a 112 (Nádraží Holešovice – Podhoří), z nichž elektrifikace linek čísel 136 a 150 je vzájemně úzce provázána a návrh předpokládá, že by elektrifikací došlo ke sloučení obou linek do jediné trolejbusové, přičemž úvahy směřují k možnému použití číselného označení číslo 57. To v sobě skrývá jistou symboliku. Číslo 57 totiž nesla trolejbusová linka, která v letech 1953 až 1966 spojovala Vysočany s Žižkovem. Právě v části její někdejší trasy dnes jezdí i linka číslo 136, která navíc v oblasti Vinohrad přechází do stopy další bývalé trolejbusové trati. V úseku od Orionky až po Bohdalec totiž rovněž existovala v minulosti trolejbusová trať, která původně měla pokračovat až do Záběhlic, avšak k jejímu dobudování v souvislosti s nedostatkem potřebného materiálu pro stavbu již nedošlo. Trolejbusy se tak otáčely na konečné Bělocerkevská a zbylý úsek sloužil jen jako manipulační pro spojení s vozovnou Michle (dnes nesprávně označována jako garáže Vršovice).

Někdejší trolejbusová trať do Vysočan patřila s ohledem na to, že zajišťovala spojení ke komplexu továren ve vysočanské průmyslové oblasti, mezi ty vůbec nejdůležitější. Ostatně na větvi mezi konečnou v blízkosti dnešní zastávky Vysočanská a Ohradou na Žižkově byly provozovány hned tři trolejbusové linky (56, 57 a 63), které navíc doplňovaly i rychlíkové linky autobusové. Traťový

interval zde tak ve špičkách činil na počátku 60. let pouhých 55 vteřin. Likvidace trolejbusové trati v oblasti byla koordinována s vyřazováním trolejbusů Tatra 400 a účetním odepsáním a opotřebením infrastruktury. Úzkým hrdlem se stala měnírna v oblasti Palmovky, která zásobovala jak trolejbusovou, tak tramvajovou síť. S postupným zaváděním čtyřnápravových tramvají do provozu energetická náročnost rostla natolik, že docházelo k nežádoucím výpadkům v provozu trolejbusů, což vedlo až ke zrušení jejich provozu od 28. 3. 1966 (zhruba o rok dříve, než bylo původně zvažováno), kdy otěže vlády převzaly autobusy. Tramvajová trať mezi Žižkovem a Vysočany, která byla vnímána jako jediná adekvátní náhrada za trolejbusový provoz, vznikla až v roce 1990.

Z období přelomu 80. a 90. let poté pochází série návrhů na návrat trolejbusů do Prahy, přičemž ambiciózní plány i tehdy předpokládaly, že by se měly trolejbusy vrátit do oblasti Vysočan a po rozpletení trolejového vedení v rámci sídlišť na severu města měla vzniknout i návazná síť směrem k jihu. Plány na návrat trolejbusů ovšem skončily v té době jen na papíře. Odlišná situace je nyní, kdy elektrifikace linky č. 140 (budoucí trolejbusové linky č. 58) už probíhá, výběrové řízení na výstavbu infrastruktury linky č. 119 se připravuje (s tím, že zahájení stavby se očekává již na konci letošního roku) a kupředu se pozvolna tlačí také další plány. Celkem je dnes v různém stádiu rozpracovanosti 11 projektů elektrifikace linek veřejné dopravy v Praze. Mimo zmíněné linky č. 140 a 119 jde o soubor linek č. 131, 137, 176 a 191 na levém břehu Vltavy z tzv. první etapy a linek 142, 174, 184 a 225 z druhé etapy (rovněž na levém břehu Vltavy). U čtveřice posledních jmenovaných došlo ke schválení záměru na jejich elektrifikaci teprve v dubnu letošního roku a v letošním roce lze očekávat přípravu soutěže na výběr projektantů. S jejich dostupností ale nyní DPP značně bojuje – kvalifikovaní projektanti trolejového vedení, měníren a dalších drážních zařízení totiž na trhu chybějí. Jedenáctou linkou, která v uvedeném výčtu chybí, je meziměstská linka č. 375 do Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi, která by měla využívat na městských úsecích vybudovanou infrastrukturu DPP.

K přípravám na „trolejbusifikaci“ této jedenáctky linek se nyní přidají další tři na pravém břehu Vltavy, přičemž při elektrifikaci linky číslo 136 by se mělo využít ve velké míře infrastrukturu, která se dnes buduje v oblasti Letňan a Čakovic. Volba právě této linky představuje velmi ambiciózní plán, avšak z pohledu uplatnění technologie trolejbusů, potažmo parciálních trolejbusů, je jedním z vůbec nejlepších kandidátů. Linka jezdí ve špičkovém intervalu 5 minut a je na ní celkem 34 pořadí. S jízdní dobou 82 minut jde o časově nejdelší denní městskou autobusovou linku a druhou nejdelší z hlediska celkové délky (o pouze pár set metrů ji překonává linka č. 177, která má ale kratší jízdní dobu). Trasa je navíc sklonově velice náročná. Od Proseku až po nádraží v Libni dnes autobusy v celém úseku klesají, za libeňským nádražím vystoupají k Ohradě, odkud se spustí do Žižkova, z nějž stoupají do Vinohrad, aby následně opět klesaly do Vršovic a prudce vystoupaly od Slavie do Michle, načež opět klesají. Profil trasy je tedy neustále v režimu nahoru-dolů – ideální pro uplatnění technologie trolejbusů. Při spojení s linkou číslo 150 (začínající dnes na Želivského a připojující se k trase linky číslo 136 hned na úseku od další zastávky, tj. Bělocerkevské) se navíc nově vzniklá sjednocená trasa stane ještě náročnější, neboť linka 150 ještě stoupá do oblasti Kačerova. Jízdní doba nové spojené linky by měla činit 90–95 minut v jednom směru, což z ní udělá suverénně nejdelší linku jak časově, tak kilometricky.



Po původní trolejbusové trati do Vysočan lze dodnes najít několik pozůstatků v podobě bývalých trolejbusových sloupů. (foto: Libor Hinčica)

Spojení linek čísel 136 a 150 umožní vhodně využít nabíjecí infrastrukturu a převést do elektrického módu velké množství kapacitních autobusů. Pro onu jedinou novou linku č. „57“ (vypůjčíme-li si zvažované označení) se počítá s nutností pořízení cca 40 vozidel, přičemž není vyloučeno, že z důvodu neustále rostoucí přepravní poptávky se bude jednat o kapacitnější tříčlánková vozidla.

Pokud by došlo k elektrifikaci celé linky číslo 136 v současné trase (tj. i na úsek mezi zastávkami Chodovská – Jižní Město), mohlo by zde dojít k nežádoucímu dublování provozu elektricky poháněných vozidel v případě, že by došlo k výstavbě prodloužení tramvajové trati na úseku Spořilov – Jižní Město (samozřejmě ne za předpokladu, že by pak byla část trolejbusové infrastruktury, například sloupy trolejového vedení, použity pro potřeby tramvaje). To je sice stále hudbou budoucnosti, z pohledu strategického plánování je ale rozumné, že město nehodlá investovat prostředky do budování nabíjecí (napájecí) infrastruktury tam, kde počítá se zavedením tramvají, když by pak muselo autobusovou (trolejbusovou) linku v dané relaci rušit, resp. odklánět. I z tohoto pohledu se tedy jeví budoucí možné spojení linek čísel 136 a 150 jako rozumné.

Infrastruktura pro provoz/nabíjení parciálních trolejbusů bude projekčně prověřena podle současných předpokladů v úseku od Letňan přes Prosek až po podjezd v Jandově ulici. Dále by měla trolej vzniknout na úseku od Vysočanské až po zastávku Ohrada, jednosměrně od Olšanského náměstí po Floru a obousměrně od Flory až po konečnou Na Beránku. Navíc by se využívala existující nabíjecí infrastruktura linky číslo 58 (potažmo 140) a v obratišti Sídliště Čakovice by vznikla samostatná nabíjecí stopa. Trolej by tedy podle tohoto návrhu chyběla jen na krátkém úseku u problematického podjezdu pod železniční tratí na Jandově ulici a dále v oblasti Žižkova. Vyšší procento zatrolejování je ale s ohledem na intenzitu provozu linek 136 a 150 správným krokem, byť

finální podoba vzejde až z provedených studií a finálního projektu.

Nezbytnou součástí bude také uzpůsobení současných garáží Hostivař a Kačerov pro nabíjení trolejbusů a nutné bude zajistit také napájecí infrastrukturu. Bateriová stanice pro stacionární nabíjení by mohla vzniknout na konečné Sídliště Čakovice, nové měnírny by měly být vybudovány na Proseku (zde se počítá se synergií v rámci elektrifikace linky číslo 375 do Brandýsu n./L-Staré Boleslavi), ve Spojovací ulici na Žižkově, v oblasti Zálesí a Tylovy čtvrtě. Stávající tramvajové měnírny Krejcárek, Michle a Zelená liška by poté byly uzpůsobeny pro napájení trolejbusové sítě a ke slovu by pochopitelně přišla i nyní budovaná měnírna Letňany (na společném úseku s linkou 58/140). Náklady projektu jsou odhadovány na zhruba 1 mld. Kč, přičemž v případě úspěšnosti projektu lze očekávat, že bude možné využít vytvořené infrastruktury jako předstupeň pro elektrifikaci dalších autobusových linek v oblasti Vysočan, Vršovic i jižního sektoru města.

Samostatně se zmiňme o lince číslo 112. U ní se očekávají náklady na vybudování infrastruktury ve výši okolo 105 mil. Kč a možnost využití nabíjecích stop v oblasti konečné Nádraží Holešovice, kde by už měla v té době začínat trolejbusová linka vzniklá elektrifikací současné autobusové linky číslo 201. Mimo nabíjecích stop u nádraží by pak mělo vzniknout trolejové vedení v úseku zastávek Kovárna až Trojská (s ukončením před křižovatkou Trojská x Pod Lisem). O víkendech a prázdninách by se měly na lince, která nese hlavní přepravní zátěž cestujících k zoologické zahradě v Troji, objevovat tříčlánkové trolejbusy. Z hlediska napájení se počítá s možností využití stávající tramvajové měnírny Trojská.

Url: Praha plánuje další návrat trolejbusů. Spojit by měly Vysočany i Modřany