

Praha plánuje obnovení další trolejbusové tratě

06.11 2023 20:32, Libor Hinčica, Trolejbusy

Rada hl. m. Prahy schválila dne 6. 11. 2023 záměr elektrifikace další pražské autobusové linky, tentokrát číslo 134, jež je vedená v trase Podolská vodárna – Dvorce. Jedná se linku, v jejíž části trasy trolejbusy v minulosti již jezdily, přičemž nebýt zastavení rozvoje trolejbusové dopravy v Praze (resp. v celém Československu) po roce 1954, byla by trolejbusy obsluhována v minulosti zřejmě celá dnešní trasa autobusů až do Dvorců. Právě historii trolejbusů mezi Podolím, Pankrácem a Dvorci si i v rámci našeho příspěvku stručně připomeneme.

O možné výstavbě trolejbusové tratě v oblasti dnešní Prahy 4 v trase z Prahy-Vyšehradu do tehdy ještě samostatných okolních obcí Pankrác, Krč a Braník (s propojením podél Vltavy zpět na Vyšehrad) se uvažovalo již v roce 1909, kdy tento okruh inicioval soukromý podnikatel *„J. Černohorský – velkoobchod s dřívím“*. Elektrickým podnikům, které oblast považovaly za sféru zájmu svého vlivu (ostatně u všech uvedených obcí se již počítalo s budoucím začleněním do tzv. Velké Prahy), se ale tento záměr nezamlouval a celá záležitost vyšuměla v průběhu roku 1910 do ztracena.

Později, přesněji v roce 1936, se uvažovalo o vytvoření tratě z Horní Krče přes Dobešku a Modřany až do obce Závist, jež je dnes součástí Zbraslavi, případně o spojeních mezi Braníkem a Modřany či po povltavské trase z Braníku až do Štěchovic (!), žádný z těchto smělých plánů se ale realizace před válkou alespoň v podobě rozběhnutí přípravných prací nedočkal a během existence protektorátu Čechy a Morava nebyla na podobná dobrodružství už ani pomyšlení. O co přiškrcenější byl rozvoj

veřejné dopravy v Praze v době, kdy na Pražském hradě vláda vlajka s hákovým křížem, o to ambicióznější byly projekty poválečné. Již v roce 1945 vznikl dokument s názvem *„Návrh trolejbusové sítě v Praze“*, v němž se počítalo i s tratí z centra Prahy na Pankrác a ve druhé etapě s prodloužením směrem na Braník. Část trati z centra Prahy přes Podolí k výrobnímu závodu Jawy na Pankráci se protlačila i do pětiletého plánu výstavby tratí na léta 1949–1953 a skutečně (na rozdíl od řady jiných v témže plánu zanesených spojnic) v tomto období i vznikla.



Nezbytná kontrola uhlíků na konečné u Jawy. (zdroj: archiv DPP)

Nová trolejbusová trať se v rámci centra Prahy napojovala do již existujících tratí v oblasti v blízkosti Karlova náměstí, konkrétně do tratě v ulici Žitné u kostela sv. Štěpána. V oblasti se tak zrodila nejdůležitější trolejbusová křižovatka v Praze, kterou se trolejbusy mohly dostávat až na Václavské náměstí, kde byla už od roku 1947 zřízena smyčka. Právě tuto konečnou využívaly i spoje linky č. 55 zprovozněné od 29. 5. 1949. Celková délka novostavby tratě vedené skrze Podolí k Jawě byla 4 270 m, samotné objetí bloků domů Štěpánskou ulicí k Václavskému náměstí a zpět k Žitné ulici mělo bezmála 800 m, takže délka linky č. 55 činila dle údajů z roku 1949 rovných 5 000 m (později – po provedených úpravách silnic – byla vykazována hodnota 5 054 m), které trolejbusy zvládly podle jízdního řádu urazit za 18 minut. V roce 1949 jich bylo na linku nasazováno max. sedm. Kromě samotné trati vznikl v Salmovské ulici trojúhelník pro potřeby obracení spojů pro případ výluk (vyloučení provozu na Václavském náměstí) a v roce 1950 přibyla v Sinkulově ulici v Podolí manipulační trolej umožňující obracení posilových spojů (rovněž ve směru od Pankráce).

Trolejbusy nabízely v relaci z centra na Pankrác výrazně kratší jízdní dobu než tramvaje, takže si velmi rychle získaly oblibu cestujících, a to navzdory záměrně nepříznivému tarifu na dané trase,

který měl fungovat jako určitý stimul příliš velkého zájmu pasažérů. Situace byla nejprve řešena zkrácením intervalu a posílením linky č. 55 o dalších pět trolejbusů, od 1. 10. 1954 byla do provozu uvedena nová nácestná trolejbusová smyčka Děkanka v oblasti Pankráce, kterou začala využívat posilová linka č. 61, jedoucí vyjma koncového úseku k Jawě v naprosto identické trase jako linka č. 55. Zajímavostí linky č. 61 je skutečnost, že jde s největší pravděpodobností o první linku pražské MHD, u níž docházelo k zastavení provozu v průběhu letních školních prázdnin (prokazatelně v letech 1956 až 1958), mimoto byla linka zrušena v případě výluk, kdy byla kmenová linka č. 55 zkracována na Děkanku (například při stavbě nové silnice v ulici Na Pankráci v letech 1964 až 1965, anebo při jiné výluce v roce 1966). Obě linky jezdily ve vzájemném prokladu, přičemž s ohledem na rostoucí počet cestujících bylo nutné interval na počátku 60. let zkrátit na pouhé 3,6–3,7 minuty ve špičkách (na každé z linek!). V sedle jezdily linky v prokladu jen na počátku své existence, protože z linky č. 61 se stala později jen linka ryze špičková, zatímco linka č. 55 jezdila nadále v intervalu 4,1 minuty. V roce 1962 bylo ve špičkách nasazováno na obě linky už celkem 22 trolejbusů.



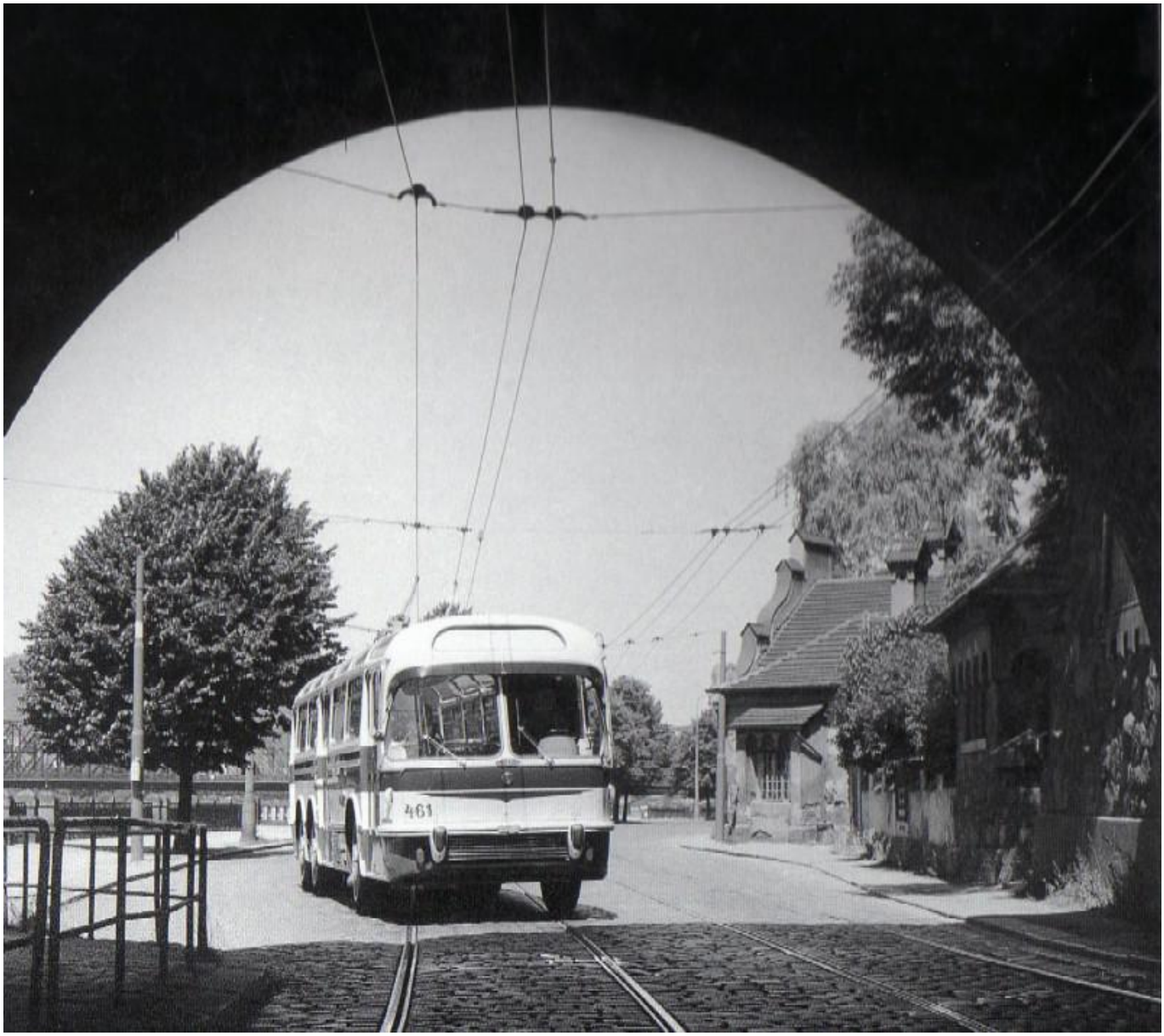
Pohled na Podolí z Vyšehradu. Na snímku jde vidět dvojici trolejbusů Tatra 400 směřující směrem k Pankráci. (foto repro z publikace Putování Československem)

Trolejbusová trať měla od Jawy podle původních úvah pokračovat dále, prakticky v trase dnešní autobusové linky číslo 134 až do Dvorců. V listopadu 1952 byl vedením hlavního města Prahy projednán a dne 31. 1. 1953 ze strany příslušného ministerstva schválen investiční úkol trolejbusové tratě Pankrác – Dobeška – Podolí (Dvorce), jenž byl stručně odůvodněn následovně: *„Trať vede odlehlým územím okresů Praha 14 a 15, které nemá dosud žádný hromadný dopravní prostředek potřebný pro dopravu pracujících do zaměstnání.“* Celková délka nově navrženého úseku měla činit

jednosměrně 1 335 m (+ 200 m jednostopé smyčky), náklady byly naceněny na 1,5 mil. Kčs, včetně projektu za 60 000 Kčs. Úvodní projekt měl být vypracován v průběhu II. čtvrtletí roku 1953, technický projekt do konce téhož roku a již v roce 1954 měla být zahájena stavba, jež by byla ukončena o rok později. Namísto trolejbusů ale do oblasti vyjely od roku 1956 autobusy.

Znovu se otázka prodloužení trolejbusové tratě z Pankráce dostala na pořad jednání v roce 1958, kdy byl vypracován projekt tratě Pankrác – Dobeška, jejíž výstavba měla být rozdělena na dvě etapy. Ta první, o délce 753 m, počítala s provizorním ukončením u podolského hřbitova. Projekt – zřejmě vůbec poslední vážně míněný na prodloužení trolejbusů v metropoli – byl nicméně zamítnut již v počáteční fázi s tím, že po vybudování Nuselského mostu nebude zapotřebí žádné další odlehčovací trati. Jak byla tato myšlenka provázána s trolejbusy plánovanými opačným směrem, než měl vzniknout „Nuselák“, není z dochované dokumentace zřejmé. K prodloužení každopádně nedošlo a v rámci rušení trolejbusové dopravy v Praze se historie spojení na Pankrác uzavřela dne 8. 1. 1967.

Někdejší trasu trolejbusové linky č. 55 (potažmo i 61) od Podolské vodárny až na Pankrác dnes z velké části kopíruje autobusová linka č. 134, která dále pokračuje v nerealizovaném úseku trolejbusové trati až do Dvorců. V rámci elektrifikačních plánů hlavního města byla linka č. 134 vybrána pro pilotní projekt nasazení čtyřpólově nabíjených elektrobusů. Vznik příslušného projektu a zadání výběrového řízení se ovšem neodehrávaly v gesci DP hl. m. Prahy, ale městské společnosti Operátor ICT (původně Operátor Opencard), která dostala na starosti projekty související s fenoménem tzv. *Smart Cities*. Dne 14. 9. 2020 sice pražští radní schválili zahájení příprav předprojektové dokumentace, ukázalo se však, že při navrženém intervalu by byly náklady vyšší, než se původně očekávalo, neboť by bylo nutno na obou konečných zřídit více nabíjecích míst. Navíc by bylo zapotřebí změnit obratiště u Podolské vodárny.



S prototypem trolejbusu Tatra 401 vznikla série propagačních fotografií, některé z nich i na pankrácké trati u Vyšehradského tunelu, jímž trolejbusy projížděly. (sbírka: Jan Arazim)

Projekt, jehož realizace byla slibována v roce 2022, tak začal v tichosti poněkud zapadat, až spadl do bezedné tůně zapomnění úplně. Na ekologizaci provozu linky č. 134 se ovšem nerezignovalo. Namísto elektrifikace formou čtyřpólově nabíjených elektrobusů (systém známý jako *OppCharge*) vznikla myšlenka zavedení parciálních trolejbusů, při jejichž využití by bylo možné propojit stávající autobusovou linku č. 134 s linkou č. 176 končící na Karlově náměstí, jež je rovněž navržena pro elektrifikaci za využití parciálních trolejbusů. Trasování mezi Podolskou vodárnou a Karlovým náměstím je navrženo povětšinou místy, kudy již v minulosti trolejbusy (linek 55 a 61) jezdily a která je dnes veřejnou dopravou neobsluhovaná.

Záměr se setkal s podporou vedení městské části Praha 4, která na svém 14. zasedání dne 28. 6. 2023 vydala usnesení číslo 14R-425/2023, v němž pod bodem římská tři: *„požaduje, aby elektrifikace autobusové linky 134 byla provedena formou bateriových trolejbusů, tzv. dynamického nabíjení.“* Dne 6. 11. 2023 záměr posvětila i Rada magistrátu hl. m. Prahy, nyní by mělo formálně dát zelenou představenstvo DPP, načež by se mělo začít s projektovou přípravou.

Odhadované náklady na stavbu činí 338 mil. Kč, realizace se očekává v letech 2027–2028. Trolejové

vedení by mělo vzniknout v úsecích Podolská vodárna – Pankrác – Poliklinika Budějovická – Dobeška. Obousměrně by mělo jít o 14,5 km. U konečné Dvorce se počítá s vybudováním nabíjecí stopy. Na potřebu finálního rozsahu poměru trolejového vedení a úseku bez troleje by nicméně měla odpovědět až projektové dokumentace. Součástí záměru bude prověření využití kapacit stávajících měníren Podolí (ta mimochodem byla přímo pro potřeby trolejbusů v 50. letech i budována a do roku 1967 jimi i využívána) a Braník. Nová měnírna by mohla vzniknout v oblasti Ryšánky a do budoucna by ji mohly využívat i tramvaje, pakliže se podaří dovézt k realizaci záměr tramvajové tratě z Pankráce ke Dvoreckému mostu (tj. v Jeremenkově ulici). Vznik trolejbusové napájecí infrastruktury by mohl v budoucnu vhodně posloužit i pro potřeby elektrifikace dalších autobusových linek v oblasti, například linky č. 124 (Želivského – Zelený pruh).

Připomeňme, že kromě linek č. 140 a 119, u nichž již byla stavba dokončena či se blíží dokončení, jsou plánovány pro elektrifikaci za využití parciálních trolejbusů trasy linek č. 112, 131, 137, 176, 191, 201 a meziměstské linky č. 375. V další etapách by se mělo jednat o linky č. 136, 142, 150, 174, 184, 225 a nyní nově i 134.

Url: Praha plánuje obnovení další trolejbusové tratě