

Praha zahájila stavbu trolejbusové trati Palmovka – Miškovice

10.01 2022 17:29, Libor Hinčica, Trolejbusy

Sen o návratu pražských trolejbusů se stává realitou. V říjnu letošního roku to bude už pět let, co se téměř partyzánským způsobem podařilo postavit první pražskou trolejbusovou trať o délce necelého jednoho kilometru na Prosecké ulici mezi Libní a Prosekem, jež byla oficiálně uváděna jako nabíjecí infrastruktura pro „elektrobusy s dynamickým nabíjením“. V uvedeném pětiletém mezidobí se mohly začít trolejbusy pojmenovávat v Praze jako trolejbusy a hlavní město se ztotožnilo s myšlenkou na jejich návrat do ulic. Historická chyba – postupná likvidace trolejbusového provozu v průběhu 60. let a počátku 70. let završená v říjnu 1972 – by měla být napravena.



Trolejbusy Tatra 400 na Prosecké ulici dne 24. 8. 1952 při zahájení trolejbusového provozu do Čakovic. Na trase se udržely jen do roku 1965, kdy došlo k zastavení provozu v souvislosti s propadem vozovky na Proseku, patrně v důsledku těžby písku v minulosti. (sbírka: Archiv hlavního města Prahy)

Po zkušební trolejbusové trati, kterou příležitostně využívala linka číslo 58, na níž se kromě dlouhodobě pronajatých trolejbusů objevil i trolejbus Škoda 24 Tr získaný z Plzně přímo do majetku pražského DP, začala dne 10. 1. 2022 slavnostně stavba celé plánované infrastruktury mezi Palmovkou a Miškovicemi, do níž má být zhruba kilometrový úsek na Prosecké ulici integrován.

Výběrové řízení na zhotovitele elektrifikace současné autobusové linky číslo 140 bylo vypsáno dne 23. 7. 2021 s původním termínem podání nabídek do 25. 8. 2021 a odhadovanou hodnotou zakázky 290 mil. Kč. Po doplňujících dotazech potenciálních uchazečů, doplnění zadávací dokumentace a provedených úpravách byl následně termín posunut na 1. 10. 2021. Nabídky nakonec podala trojice uchazečů – sdružení tvořené firmami Elektrizace Praha spol. s r. o. a OHL ŽS, a. s., dále Elektrizace železnic Praha a. s. a Eurovia CS. Nejlepší nabídku podalo první jmenované uskupení, jež výstavbu potřebné infrastruktury nacenilo na 283 734 797,30 Kč. Poddodavatelem je společnost Elektroline.



Původní trolejbusová měnírna v Letňanech se opět dočká využití pro potřeby trolejbusů. (foto: Libor Hinčica)

Délka trolejového vedení má být celkově zhruba 15 km (obousměrně), samotná stavba zahrnuje trolejové vedení o délce 11,234 km, přičemž ve výsledku bude trolej pokrývat přibližně 50 % trasy současné autobusové linky 140, zbytek bude obsluhován v režimu na baterie. Po dokončení stavby a zprovoznění trolejbusů má dojít k přečíslování na trolejbusové číslo 58. To v sobě skrývá symboliku – stejným číslem byla označena linka, jež spojovala Libeň s Čakovicemi v letech 1952 až 1965. Trolejbusy nové linky sice budou mít podobné směrové vedení, s výjimkou už dnes existujícího úseku na Prosecké ulici a části od Palmovky kolem Libeňského zámku však budou vedeny po jiných silnicích a ulicích. Přesto dojde i využití jednoho původního objektu staré „osmapadesátky“. V Letňanech (na ulici Příborské) totiž dodnes existuje areál původní trolejbusové měnírny, kterou si dnes mohli novináři prohlédnout. Z ní sice bylo demontováno původní (již nepotřebné) technologické vybavení, avšak objekt zůstal nadále v majetku pražského DP, který jej využíval k nejrůznějším potřebám (k opravě a dobíjení palubních baterií, jako zámečnickou dílnu atp.). Kromě této měnírny bude vybudována pro napájení trolejbusové sítě ještě jedna nová, v Čakovicích vznikne nabíjecí stopa a dalších 18 nabíjecích stop bude zřízeno v areálu garáží Klíčov.

Trolejové vedení samotné trati vznikne na úsecích mezi Palmovkou a Kundratkou (zde se počítá s vytvořením velké blokové smyčky, jež by však neměla být propojena), dále mezi zastávkami Kelerka (kde se bude navazovat na stávající trolejové vedení) a Prosecká a mezi terminálem Letňany a obchodním centrem Čakovice. Poslední jmenovaný úsek bude jako jediný koncipován tak, že bude na obou koncích umožňovat i otočení vozidel, aniž by muselo dojít k odpojení sběračů od trolejového vedení. Toto řešení umožní mj. provoz historických trolejbusů pražského DP, přičemž trolejové vedení v dotčených napájecích úsecích půjde napájet i napětím 600 V, aby byl provoz historických trolejbusů v případě potřeby možný (standardně bude využita napájecí soustava 750 V DC).



Trolejbusem se sice novináři a pozvaní hosté svézt mohli, ale jen na diesel. Posloužil k tomu trolejbus 24 Tr ev. č. 9508. (foto: Libor Hinčica)

Ještě před ukončením výběrového řízení na zhotovitele stavby byly v rámci jiných investičních akcí učiněny vybrané přípravy na stavbu trolejbusových tratí v rámci jiných investičních akcí. Celková oprava části Prosecké ulice, která proběhla v loňském roce, tak byla spojena s osazením nových sloupů trakčního vedení u zastávky Kelerka ze směru od Palmovky. Podobně se během léta a podzimu objevilo několik budoucích trolejbusových sloupů podél ulice Tupolevovy, kde se rekonstruovaly zastávky MHD. Nyní však začala stavba v plném rozsahu. Symbolický slavnostní akt poklepání základního kamene byl připraven na 13:00 dne 10. 1. 2021 u terminálu v Letňanech. Kdo by se však chtěl přijít na symbolický žulový kámen podívat, má smůlu. Po zkušenostech s nedávno zprovozněnou zastávkou Prdlavka, kdy nenechavci opakovaně odcizili zastávkovou ceduli, se DP rozhodl, že kámen bude vložen na fixní místo až po dokončení celé stavby.

Mezi pozvanými hosty, kteří se ťukání na žulový kvádr účastnili, byli náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblasti životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti (a člen dozorčí rady DPP) Petr Hlubuček, starostové městských částí Praha 8 (Ondřej Gros), Praha 9 (Tomáš Portlík), Praha 18 (Zdeněk Kučera) a Praha-Čakovice (Jiří Vintiška), zástupci pražského DP (Petr Witowski a Jan Šurovský) a zástupci zhotovitele (Petr Beneš a Roman Dostálek).

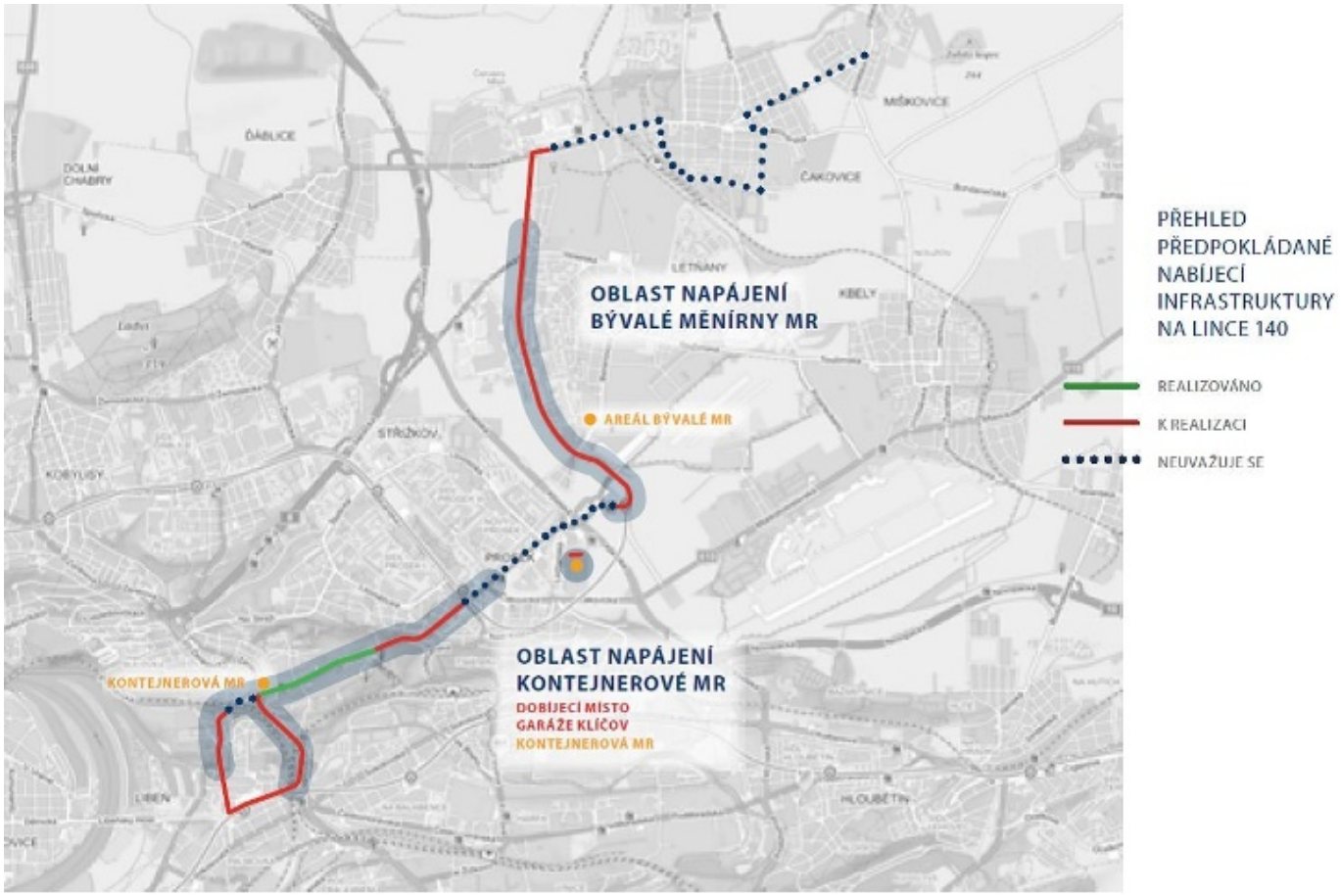
Výstavba trolejbusové trati by měla trvat celkem 10 měsíců. Dokončení stavby se však neprotne s termínem dodání vozidel. Na jejich dodání má totiž vítěz 13 měsíců, soutěž na dodávku 15 článkových vozů pro linku číslo 58 nebyla dosud uzavřena, byť na tiskové konferenci vyjádřili zástupci DPP opatrný optimismus, že by k uzavření táhnoucího se tendru mohlo dojít již v nejbližších dnech.



Ťuk, ťuk, ťuk, ťuk. Představitelé města, městských částí i zhotovitele se chopili kladívek a vytrvale před objektivy fotografů a kamer ťukali na základní kámen, který však bude na fixní místo vložen až v budoucnu. (foto: Libor Hinčica)

Trolejbusy by měly kromě linky číslo 140 (potažmo 58) obsluhovat do budoucna i linku číslo 119 (v budoucnu č. 59) na letiště (i zde se na oznámení výsledku soutěže na dodání tříčlánkových trolejbusů zatím čeká). Další trolejbusové tratě jsou v přípravě. Konkrétně je zájem elektrifikovat linky čísel 131 (51: Bořislavka – Hradčanská), 137 (52: Na Knížecí – U Waltrovky), 176 (53: Stadion Strahov – Karlovo náměstí), 191 (56: Letiště Praha – Na Knížecí) a 201 (61: Nádraží Holešovice – Černý Most). O možné transformaci dalších linek se přemýšlí – starosta Čakovic při tiskové konferenci zmínil možnost elektrifikace nejdelší pražské autobusové linky č. 136 (Sídliště Čakovice – Jižní Město), která po trase překonává hned několik výrazných stoupání a její obsluha je zajišťována výhradně článkovými autobusy v krátkých intervalech.

Tou první novodobou pražskou trolejbusovou linkou však bude bezpochyby ta nesoucí číslo 58. Po přerušení výstavby trolejbusových tratí v roce 1954, ke kterému došlo prakticky ze dne na den, aniž by byl ambiciózní poválečný plán jejich výstavby dokončen (přerušení bylo tak rychlé, že některé úseky zůstaly doslova rozestavěny), je trasa z Palmovky do Čakovic (a Miškovic) první nově zahájenou stavbou regulérní trolejbusové tratě v Praze. Tento záměr by nebylo nikdy možné realizovat bez obrovského entusiasmu jednotlivců na straně vedení města a jednotlivých městských částí, pražského DP a dalších organizací. Všem těmto lidem je nutné složit hlubokou poklonu. Návrat trolejbusů do Prahy je významným milníkem v historii pražské městské dopravy.



(zdroj: DPP)

Url: [Praha zahájila stavbu trolejbusové trati Palmovka – Miškovice]