

Trolejbusem na Letiště Václava Havla

02.11 2022 07:56, Libor Hinčica, Trolejbusy

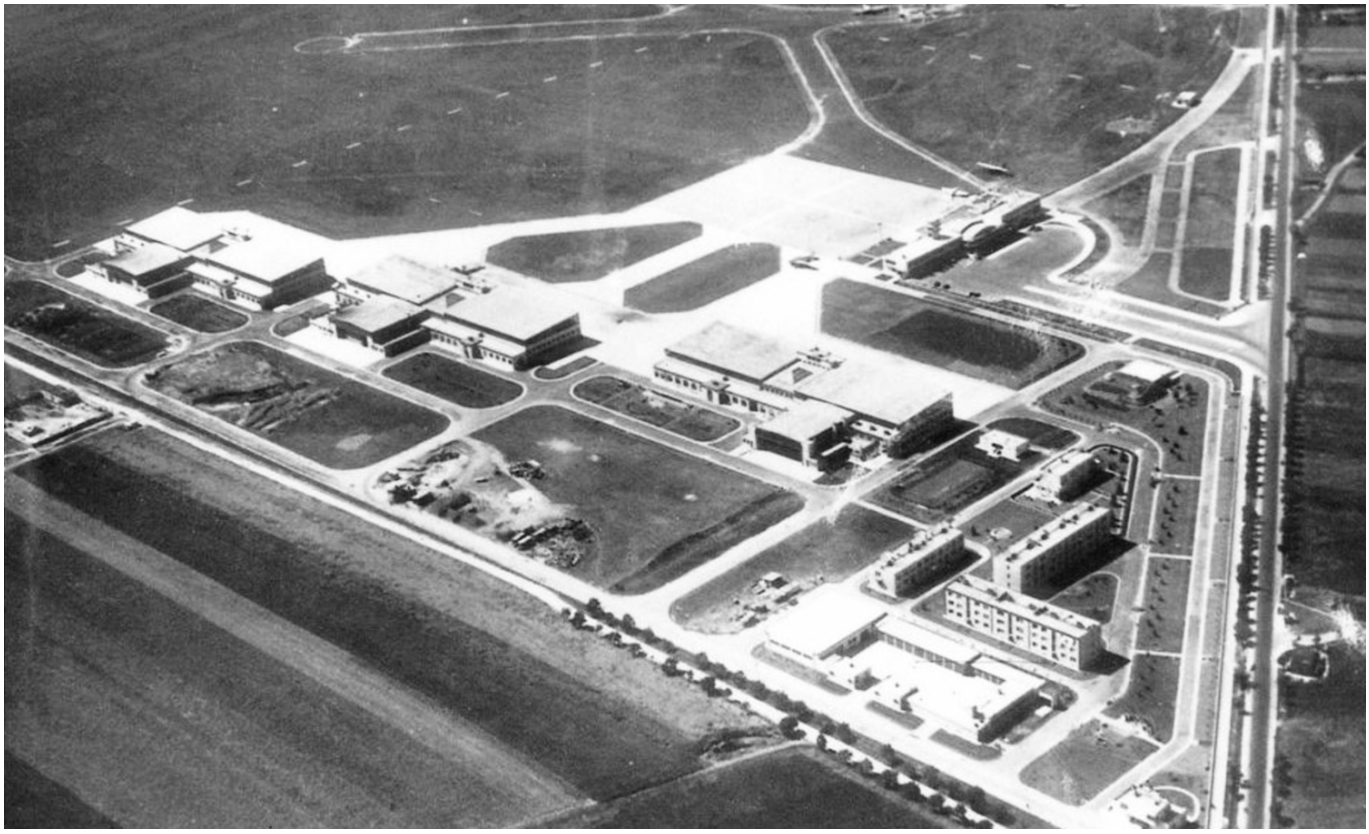
Na končící elektrifikaci autobusové linky č. 140 mezi Palmovkou a Miškovicemi v Praze naváže takřka plynule další projekt transformace autobusové linky na trolejbusovou – dne 21. 10. 2022 došlo k podpisu smlouvu na vybudování napájecí (a tím i nabíjecí) infrastruktury na trase letištní linky číslo 119 (Nádraží Veleslavín – Letiště/Terminál 1), na níž budou nasazeny tříčlánkové trolejbusy Škoda-Solaris 24m.

Historické okénko

Trolejbus coby dopravní prostředek, kterým by se mohli cestující dostat na pražské letiště, byl zvažován v československé metropoli již v roce 1929. Tehdy ovšem nešlo ještě o letiště ruzyňské, ale o letiště Kbely, přičemž hlavní role navrhované linky, která by byla náhradou autobusové linky F (v provozu od 27. 1. 1927), měla spočívat v propojení Kbel, místních kasáren a vojenských a výrobních objektů s průmyslovými Vysočany, nikoli v návozu pasažérů na letiště, kteří by i vzhledem k objemu tehdejší civilní přepravy zaujímali mezi cestujícími v trolejbusech jen mizivé procento. Přepravu vzduchoplavců navíc zajišťovaly tehdy návaznými spoji samotné letecké společnosti či cestovní kanceláře, přičemž tento model letištních transferů byl přejat i po otevření nového ruzyňského letiště v dubnu 1937, kam nebyla zavedena vůbec žádná městská autobusová linka, a to právě s odůvodněním, že o spojení s letištěm se postarají soukromí dopravci.

Už od 16. 7. 1938 sice došlo k narušení tohoto schématu, když byla na letiště zavedena nová autobusová linka s písemným označením I, ta ale jezdila jen o sobotách a nedělích, a to nadto jen za příznivého počasí, přičemž její provoz byl ukončen nejpozději v září téhož roku, kdy bylo ukončeno i pořádání vyhlídkových letů, na něž byli cestující autobusy Elektrických podniků naváženi. Pod stejným označením se však linka dočkala znovuvzkřísení (byť v odlišné trase), a to v době, kdy se jinak všeobecně autobusový provoz omezoval v důsledku vypuknutí druhé světové války. Vzhledem k tomu, že se u letiště nacházela kasárna zabraná německou posádkou, spočívala hlavní role právě v přepravě příslušníků německé branné moci, což také vysvětluje, proč se pro tuto linku podařilo získat bez obtíží potřebný příděl pohonných hmot a souhlas s jejím zavedením. Válečná omezení

ovšem nakonec dopadla i na trasu linky I, která tak byla nejprve přesměrována od tehdejších Himmlerových kasáren přímo k letišti a později zkrácena do zastávky Slánská silnice, odkud bylo nutno pokračovat k letišti či kasárnám pěšky. Linka I ovšem patřila mezi těch pár pražských autobusových linek, na nichž nebyl provoz ani se zhoršující se německou situací na bojišti zastaven až do konce války a po jejím skončení se jej podařilo poměrně rychle obnovit, konkrétně již v červnu 1945. Autobusy ale jezdily k letišti jen přechodnou dobu cca 5 měsíců, než byly opět zkráceny po zastávku Slánská cesta.



Takto vypadalo ruzyňské letiště v roce 1938, rok po svém otevření.

V průběhu války se uvažovalo o tom, že by do blízkosti letiště mohla být – mj. právě jako náhrada autobusové linky I – zavedena tramvajová doprava, která si na příděly benzinu nepotrpěla (o to více ale spolykala oceli a mědi). V roce 1941 tak spatřil světlo světa plán 2,3 km dlouhé tratě ukončené smyčkou od vokovické vozovny ke křižovatce Dlouhá míle, což sice opět nebylo přímo před branami letiště, z tehdejšího pohledu by šlo ale přece jen o značné přiblížení, přičemž právě blízkost letiště a ubikací vojska byly důvody, proč byla trať navrhována a do plánu výstavby zařazena. K jejímu zřízení ale vzhledem k zastavení prakticky všech stavebních akcí v důsledku podřízení ekonomiky válečnému hospodářství nedošlo.

Obsluha letiště tak zůstala nadále na bedrech autobusů, přičemž ani nejsmělejší poválečné plány na rozvoj pražských tramvají a trolejbusů (alespoň tedy z těch, které měl autor k dispozici k nahlédnutí) s rozvojem elektrické dopravy v tomto směru nepočítaly, podobně ani generální plán obsluhy Prahy trolejbusovou dopravou z druhé poloviny 80. let s možností využití trolejbusů ve směru na letiště nepočítal, a to šlo jinak o dokument v tzv. výhledové etapě (což znamenalo k roku 2015) mimořádně ambiciózní.

Doplňme, že až k letišti se autobusy dostaly znovu teprve v roce 1952, tedy po sedmileté pauze, kdy k němu byla prodloužena autobusová linka č. 108, což byla nám už dobře známá přečíslovaná linka I. Nedělní provoz byl zaveden až v roce 1955. Od té doby se u letiště prostřídalo několik autobusových

linek, dnes má stěžejní roli ta nesoucí číslo 119. Její historie se začala psát dne 15. 5. 1959, kdy byla zavedena coby rychlíkový spoj mezi centrem Prahy (Náměstím Republiky) a letištěm, přičemž tehdy nesla číslo 225. K přečíslování na číslo 119 došlo v roce 1966 (v letech 1971 až 1974 nesla krátce číslo 219, načež se vrátila k původnímu číslo 119). Její trasa se v průběhu uplynulých desetiletí několikrát změnila (především v souvislosti s postupnou výstavbou metra a zprovozněním Evropské ulice) a zcela zmizel i charakter zrychleného spojení bez nácestných zastávek. „Sto devatenáctka“ nicméně zůstala hlavním spojením MHD, kterým se cestující na/z letiště Ruzyně přepravovali a přepravují.

Její úlohu na sebe měla a do budoucna stále má převzít tzv. rychlodráha na letiště, což má být zvětší části stávající modernizovaná trať mezi centrem Prahy a Kladnem s krátkou novostavbou v podobě odbočky k letišti. Dlouhodobá neschopnost prosadit vybudování této železniční tratě vedla především v posledních 20 letech k nejrůznějším úvahám o alternativním řešení, například v podobě prodloužení metra A či vybudování tramvajové tratě. Nakonec se na letiště dostane dopravní prostředek, který by se ještě před pár lety jevil jako ten nejméně pravděpodobný – trolejbus, resp. v jeho moderní podobě tzv. parciální trolejbus.



Linka 119 je ve své trase na letiště v Praze stálicí, spojuje jej už od 3. 1. 1966, kdy vznikla přečíslováním původní linky č. 225. Pouze v krátkém období let 1971 až 1974 nesla označení 219, neboť první číslice linek tehdy označovala odlišný tarif (pro linky číselné řady 2xx šlo o 2 Kčs, pro linky číselné řady 1xx o 1 Kčs). Na snímku vidíme autobus ŠM 11 v zastávce Červený vrch.(zdroj: archiv DPP)

Trolejbusem na letiště

Autobusová linka číslo 119 má dnes v letní sezóně (ta skončila 31. 10. 2022) celkem 17 kurzů, přičemž jsou na ni nasazovány výhradně článkové autobusy SOR NB 18. Spoje jsou během zvýšené poptávky navazovány na každý spoj metra A u Nádraží Veleslavín, přičemž od roku 2018 toto platilo i

v zimním období (sezónní charakter byl tedy zrušen). S příchodem Covidu-19 a omezeními z toho vyplývajícími se provoz linky 119 omezil podle dřívějšího schématu léto/zima, což platí i v současné době. Vzhledem k oběžné době se se 17 kurzy daří v teplejším období roku v jednom směru vypravit 252 spojů během pracovního dne, což je nejvíce pro jednu linku v historii celé pražské MHD. Špičkový interval zde dosahuje tří minut, v dopoledním sedle jde o 5 minut a ve večerních hodinách (do 0:30) je prodloužen na 10 minut.

V období před počátkem řádění čínského viru zažívalo pražské letiště Václava Havla nárůst cestujících o zhruba 10 % ročně. Situace dospěla v roce 2019 tak daleko, že od 15. 6. do 15. 9. jezdily o víkendech celý den zdvojené spoje, aby bylo možné přepravní poptávku uspokojovat. Vzhledem k absenci kapacitní kolejové dopravy se linka pohybovala na samotné hraně své vytíženosti, což vedlo k úvahám o možném nasazení kapacitnějších autobusů (bez omezení intervalu), konkrétně tedy buďto tříčlánkových, anebo alespoň prodloužených dvoučlánkových. Od listopadu 2016 do září 2017 byl na lince pod ev. č. 6561 zkoušen pronajatý starší vůz Van Hool AGG 300 (r. v. 2010), od 31. 8. 2017 do 8. 1. 2018 poté Praha testovala (pod ev. č. 5999) i jeden vůz Mercedes-Benz CapaCity L (předváděcí; rok výroby 2015; hodí se uvést, že stejný model autobusu se zde objevil již v únoru 2016, tehdy šlo ale jen o krátkodobé předváděcí jízdy).



Na letiště bylo možné se v letech 2016 až 2017 svézt i tříčlánkovým autobusem Van Hool AGG300, jenž byl DP pronajat (foto: DPP)

Dne 15. 11. 2018 bylo vypsáno výběrové řízení na dlouhodobý pronájem celkem 18 velkokapacitních autobusů, přičemž nabídky bylo možné po sérii prodloužení podávat až do 18. 3. 2019. Povaha soutěže nabízela prostor pro dodání jak tříčlánkových vozů, tak vozů dvoučlánkových s délkou cca 21

m (tedy ekvivalent CapaCity L). Nabídku ale žádný z výrobců nakonec nepodal a soutěž musela být zrušena. V den, kdy byla podepsána zpráva zadavatele o zrušení tendru – 15. 4. 2019 – vyšly v médiích první články o záměru Prahy zavést na letiště místo autobusů velkokapacitní trolejbusy, přesto ještě nebyla myšlenka na možné pořízení velkokapacitních autobusů zcela pohřbena a dne 7. 10. 2019 byla vypsána další soutěž, do níž bylo možné podávat nabídky do 29. 11. 2019. Tentokrát již nešlo o pronájem, ale rovnou nákup, a to dvacítky vozů. Znovu ovšem přísně nastavená kritéria všechny potenciální uchazeče odradila a zakázka byla dne 9. 12. 2019 zrušena.

Tlak na urychlené řešení problematiky vysokého počtu přepravených pasažérů do doby případného zavedení tříčlánkových trolejbusů záhy polevil kvůli koronaviru. Zatímco v roce 2019 odbavilo pražské letiště 17,8 mil. pasažérů, v roce 2020 šlo už jen o 3,7 mil. a o rok později o 4,4 mil. osob. Predikce přitom počítaly s tím, že dříve nastolený trend přibližně desetiprocentního růstu bude pokračovat a pro rok 2028 se očekávalo odbavení již 30 mil. cestujících. Toto uvolnění umožnilo soustředit se nadále jen na trolejbusový projekt, přičemž už v říjnu 2020 byla vypsána soutěž na nákup dvacítky tříčlánkových trolejbusů. Ta byla pojata jako jednací řízení s uveřejněním, přičemž táhnoucího se tendru (nabídky se podávaly až 18. 10. 2021) se nakonec zúčastnila dvojice subjektů. Konkrétně šlo o Škodu Electric v kooperaci se Solaris Bus & Coach a Solaris CZECH a o švýcarského producenta Carrosserie HESS AG. Vítězem byl prohlášen první zmíněný triumvirát producentů, kteří nabídli jeden vůz za částku 30 989 858 Kč. Smlouva s ním byla uzavřena dne 17. 2. 2022.



Po skončení pronájmu byly z autobusu Van Hool AGG300 slepeny červené pruhy a výsostné znaky DPP/PID a testování se ujal vůz Mercedes-Benz CapaCity, jenž byl v provozu na lince 119 do ledna 2018. (foto: Ondřej Kubišta)

V té době sotva zaschl inkoust na pravomocném stavebním povolení pro výstavbu infrastruktury pro napájení trolejbusů na lince č. 119. DP hl. m. Prahy oznámil získání tohoto nezbytného dokumentu

teprve v závěru ledna letošního roku, což otevřelo dveře k vypsání samotného výběrového řízení na realizaci stavby, k čemuž došlo dne 4. 7. 2022. Nabídky bylo možné podávat do 18. 8. 2022, přičemž do té doby tak učinila dvojice zájemců: společnost ELEKTROTECHNIKA, a.s. a Elektrizace železnic Praha a. s. První z nich nabídla vyhotovení za částku 359 985 107,47 Kč, druhá byla o zhruba pět a půl miliónů korun levnější (354 544 207,12 Kč), a byla tudíž (s ohledem na to, že cena byla jediným hodnoticím kritériem) prohlášena vítězem. Smlouva s ní byla podepsána dne 21. 10. 2022, ke zveřejnění v registru smluv došlo dne 27. 10. 2022, čímž dokument nabyl účinnosti.

Stavba má začít ještě do konce listopadu a na její zhotovení bude mít vítězný uchazeč 15 měsíců. Předpokládá se, že trolejové vedení bude instalováno na zhruba 50 % stávající trasy autobusové linky č. 119. Konkrétně má dojít k zavěšení dvoustopé tratě na celém úseku od obratiště Nádraží Veleslavín až po zastávku Terminál 3, přičemž ve směru na letiště bude trolejové vedení ukončeno dříve, konkrétně ještě před kruhovým objezdem u třetího ruzyňského terminálu. Celkem má vzniknout 11,6 km trolejového vedení, k čemuž je nutné započítat ještě nabíjecí stopy na konečné Letiště Václava Havla a v garážích Řepy, kde vznikne pro tříčlánkové trolejbusy odpovídající zázemí.

Pro napájení trati má sloužit čtveřice měníren. Jedna z nich v současné době již vzniká v rámci výstavby prodloužení tramvajové tratě z Divoké Šárky na sídliště Dědina. Zdejší objekt totiž bude vedle potřeb tramvají pokrývat částečně i potřeby trolejbusů. Ryze trolejbusové poté budou měnírny v garážích Řepy a dvě kontejnerové situované na obou konečných stanicích. S projektem elektrifikace autobusové linky č. 119 se podařilo uspět i v rámci evropského vědecko-výzkumného programu Horizon, který je koordinován Mezinárodní asociací veřejné dopravy UITP. Program zvaný e-BRT znamená i finanční podporu záměru výstavby a provozu trolejbusů (sledován bude například dlouhodobě energetický management provozu a možnosti jeho optimalizace).

Po dokončení stavby by měla být současná autobusová linka č. 119 přeznačena na číslo 59, což je číslo, které historicky nesla trolejbusová linka do Velké Chuchle (1954–1960), s jejíž obnovou se ani v dlouhodobé perspektivě nepočítá. Dokončení stavby je předpokládáno na konci prvního čtvrtletí roku 2024, první tříčlánkový trolejbus by se měl v Praze objevit vzhledem k nutnosti realizace zkoušek již na konci roku 2023.

Url: Trolejbusem na Letiště Václava Havla