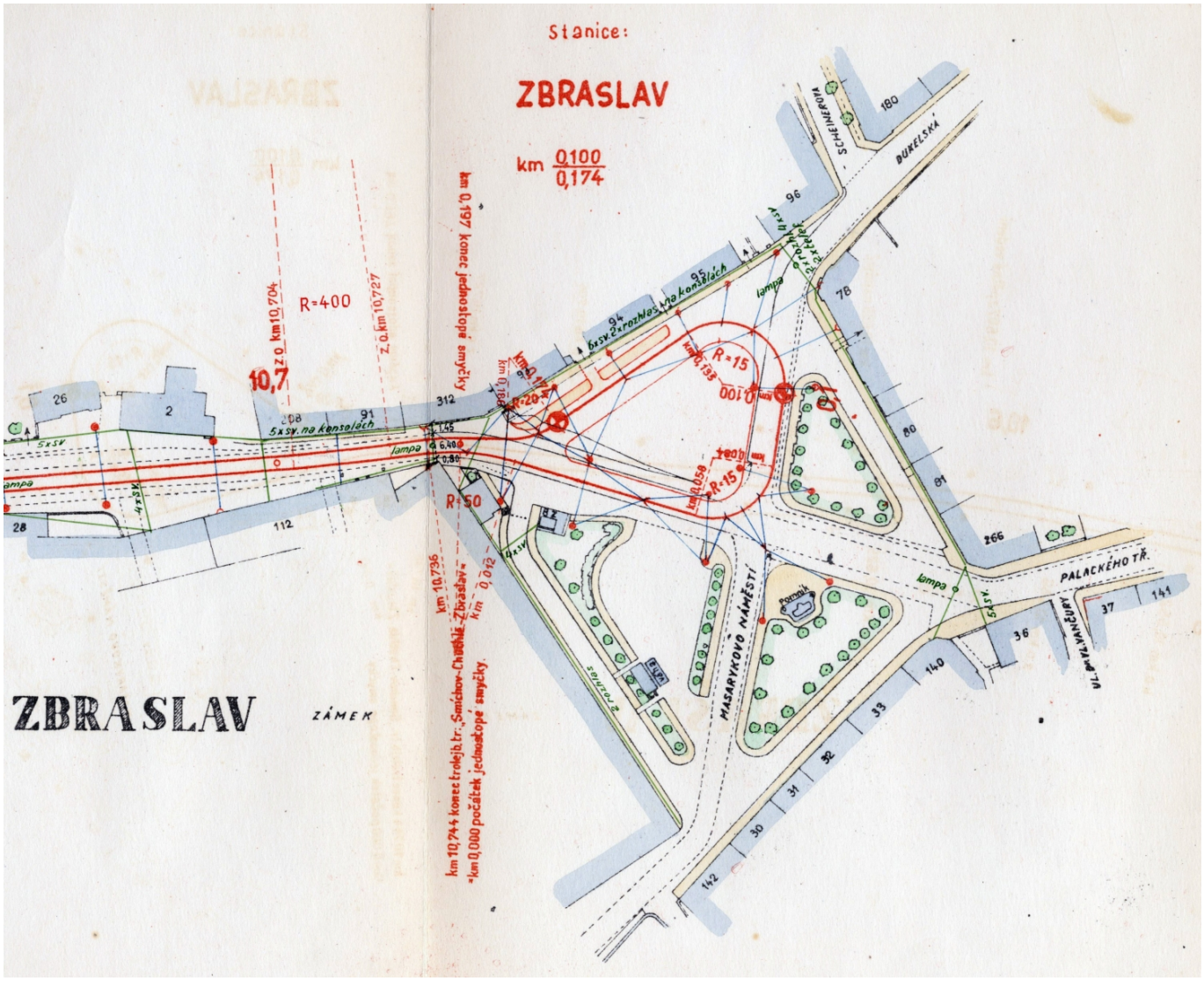


Trolejbusem na Zbraslav – III. část – Projekt trolejbusové trati

20.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Po finálním rozhodnutí, že spojení Prahy se Zbraslaví zajistí trolejbusy namísto zvažované tramvaje, se začalo s přípravnými pracemi pro úspěšnou realizaci tohoto plánu. Předběžný projekt trolejbusové trati Smíchov – Zbraslav (tedy v celé délce) byl schválen výměrem ministerstva dopravy zn. 57.596/49-621 ze dne 24. 2. 1950. Tím bylo současně uděleno povolení k přípravným pracím. Vlastní projekt byl předběžně projednán a schválen odbornou dopravně-komunikační komisí při technickém referátu Ústředního národního výboru (dále jen ÚNV) a poradním sborem pro dopravu při plánovacím referátě ÚNV.

Projekt byl rozdělen do dvou částí podle hranic území. První část tedy vedla po hranici tzv. Velké Prahy (a byla v kompetenci ÚNV hl. m. Prahy), druhá až na Zbraslav spadala pod kompetenci Krajského národního výboru (KNV). Přestože ke schválení ministerstvem došlo již v roce 1950, technická zpráva návrhu na zřízení trolejbusové trati je datována až 9. 8. 1952. Počáteční část o délce 275 m tvořila již existující spojovací trať do garáže Smíchov. Šlo o spojnici dlouhou 400 m, jež odbočovala z tratě Žitná ulice – Smíchov – Jinonice (v jejím km 1,963) na rohu třídy Svornosti a ul. Vltavské a vedla do smíchovské vozovny. V rámci budování trolejbusové tratě na Zbraslav byla část této trati převedena do kilometráže tratě nové a jako manipulační tak zůstal nadále formálně veden jen zbylý 125 m dlouhý úsek. Dále již měla pokračovat nově vybudovaná trať vedená dále třídou Svornosti na jih. V km 1,940 až 1,955 úrovňově křížila železniční vlečku do přístavu a přesně v km 2,00 přecházel profil ulice do nové výpadové čtyřproudové komunikace s dvoumetrovým dělicím pásem uprostřed. Počítalo se s tím, že zde bude nutné zvětšit vzdálenost trolejbusových stop až na 11 m. Po zhruba třech a půl kilometrech (přesně v km 5,351) byla čtyřproudová komunikace ukončena a dále pokračovala stará silnice. V km 6,215 bylo dosaženo hranice Velké Prahy, přičemž se uvádělo, že zde bude první etapa ukončena.



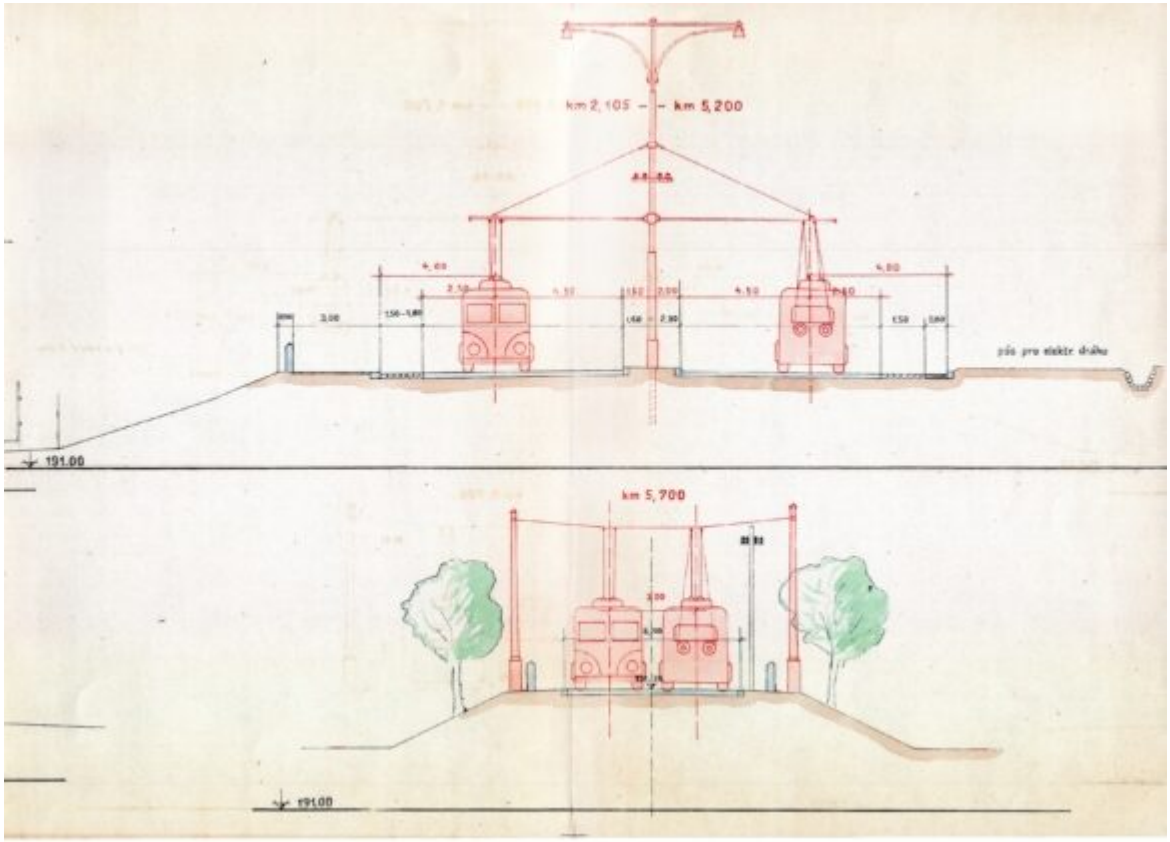
Návrh ukončení trolejbusové tratě na Zbraslavském náměstí (zdroj: archiv DPP)

Směrové i sklonové poměry nové trati byly nesmírně příznivé. Trasa byla navržena buďto po nových, anebo rekonstruovaných ulicích. Nejmenší poloměr oblouku byl 200 m, jinak byly poloměry od 400 do 2 000 m. Z celkové délky 6 215 m měla být trať přímá v délce 4 467 m. Zhruba 72 % celé délky trati tak bylo vedeno v přímém směru a po rovině, vezmeme-li v potaz, že největší spád byl pouze 9,3 promile (a to na délku 172 m). Koncový úsek v km 5,450 až 6,215 vedený po staré strakonické (potažmo v té době v dobové terminologii zbraslavské) silnici byl považován od začátku projektu za pouhé provizorium s tím, že do budoucna (s rozšířením čtyřproudé komunikace dále směrem na Zbraslav) dojde k přeložce. Na trati bylo navrhováno zřízení sedmi nových stanic, včetně koncové. Nejkratší mezizastávková vzdálenost byla projektována na 335 m, nejdelší (mezi zastávkami Hlubočepy a Malá Chuchle) činil 2 240 m. Řídké osídlení bylo ale zřejmé nejen na konci trati, ale i v oblasti Smíchova, když úsek mezi Smíchovským nádražím a projektovanou zastávkou U lihovaru (dnes Lihovar) byl přes jeden kilometr. Dlužno dodat, že toto určité specifikum oblasti zůstalo zachováno až do dnešních dnů, stejné jako řídké osídlení na návazném úseku do Velké Chuchle (resp. až na Zbraslav).

Ačkoli se všeobecně uvádělo, že první etapa má být ukončena na hranicích Velké Prahy, dokumentace z roku 1952 již uvádí smyčku až ve Velké Chuchli, tj. v km 6,600 (necelých 400 m za hranicemi Prahy). Smyčka byla navržena jako jednostopá o délce 98 m. Napájení celého nově vybudovaného úseku měly zajišťovat nově vybudované měnírny Zlíchov a Malá Chuchle. Jako v celé

pražské tramvajové a trolejbusové síti se počítalo s 600V stejnosměrnou napájecí soustavou. První úsek trati byl rozdělen do celkem 7 napájecích sekcí. Trolejové vedení bylo navrženo s upevněním na železobetonových stožárech, pouze sloupy uprostřed výpadovky na Zbraslav měly být ocelové.

V říjnu 1952 byl dopracován i projekt návazné etapy na Zbraslav. Formálně, s ohledem na původní katastrální rozdělení etap, začínal v km 6,215 (tedy na hranici Velké Prahy), i když fakticky byla etapa ukončena až v km 6,6 zmíněnou smyčkou ve Velké Chuchli. Konečná stanice situovaná na Zbraslavském náměstí (jednostopá smyčka se stopou dlouhou 197 m) byla navržena v km 10,744. V celé délce bylo vedení trati s ohledem na výše uvedené považováno za provizorní. Po dokončení celé trati se předpokládalo, že smyčka Velká Chuchle zůstane nadále zachována a bude sloužit pro obracení a odstavení vozů v době konání závodů na místním dostihovém závodišti. Z hlediska sklonových i výškových poměrů byl popis návazné etapy prakticky shodný s etapou první. Z celkové délky 4 529 m bylo v obloucích vedeno jen 17,9 %. Všechny poloměry oblouků činily více než 100 m, s výjimkou poloměrů oblouků u vjezdů do navrhovaných smyček (30 m ve Velké Chuchli a 50 m na Zbraslavi). Stejně tak byly dlouhé i mezizastávkové vzdálenosti – mezi Lahovicemi a Zbraslaví šlo například o 1 600 m. Napájení mělo být realizováno z dvojice nových měníren vybudovaných v Chuchli a v Lahovicích. Projekt se nezabýval otázkou řešení vrchního vedení na mostě přes Berounku. Tato část měla být dořešena až následně. Pomineme-li smyčku Velká Chuchle v km 6,6, měly na trase vzniknout ještě další čtyři stanice s názvy Lahovičky, hospodářské družstvo (km 7,9), Lahovičky-přívoz (km 8,45), Lahovice (km 9,2) a Zbraslav (km 10,7).



Srovnání šířky komunikace na nové (nahoře) a staré (dole) zbraslavské silnici. Posledních cca 600 m ke smyčce Velká Chuchle musely trolejbusy zdolávat v opravdu zúžených poměrech. (zdroj: archiv DPP)

Samotná výstavba trolejbusové linky začala patrně až v průběhu roku 1953. Více podrobností se k ní ale v archivních materiálech prozatím dopátrat nepodařilo. V červnu 1953 měla proběhnout úprava křižovatky na Zbraslavském náměstí, která však sama o sobě neovlivňovala umístění budoucí

trolejbusové smyčky. Objevuje se ale údaj, že s ohledem na změnu vedení silnic bude nutné odstranit místní benzinovou stanici, aby mohly trolejbusy do smyčky najíždět. Celá stavba měla být původně dokončena ještě do konce roku 1953 (původní termín zněl dokonce 1. 10. 1953). V té době ale nebyla ještě dokončena měnírna na Zlíchově (Lihovar) a opožděny byly i dodávky nových trolejbusů. Proto bylo v lednu 1954 požádáno o povolení k zahájení provozu až od 1. 4. 1954.

Dokument, který o toto prodloužení žádá, je datovaný 13. lednem 1954 a je doplněný o přípis tužkou z 19. 1. téhož roku, jenž je jedním z klíčových pro pochopení stagnace rozvoje celé pražské trolejbusové sítě. Nevhodná struktura národního hospodářství spolu s nemožností nakupování na volném trhu v zahraničí vedla k tomu, že československé strojírenství přestalo brzy dodávat potřebné klíčové součásti nutné pro další rozvoj trolejbusových a tramvajových tratí. To se projevilo na absenci dodávek napájecích kabelů a technologie měníren. Jak ukazuje i případ zbraslavské trati, byla i zde dodávka měnírny opožděna, větší problém ale nastával v rámci přípravy druhé etapy (Velká Chuchle – Zbraslav), kde už nebyla potřebná dodávka vybavení měnírny vůbec zařazena do plánu. Dopravní podnik hl. m. Prahy si nadále přál v rozvoji trolejbusů pokračovat, realita deformovaného trhu mu to ale neumožnila. Pro celé Československo bylo pro rok 1954 dle přípisu plánováno připojit měnírny s výkonem pouze 700 kW a v roce 1955 jen nepatrně více – 900 kW. Jen pražský DP přitom hodlal připojit k síti 4 500 kW, tedy skoro 6,5násobek přídělu určeného pro celou zemi. Stručné pojednání je lapidárně zakončeno větou: *„Náš výhledový plán měníren je podle ministerstva energií dobrý vtip!“*

Není divu, že trať na Zbraslav, potažmo do Velké Chuchle, byla poslední dokončenou trolejbusovou tratí v Praze, pomineme-li různé přeložky, kratičké propojovací úseky atp. Čtenáři znalí historie pražské trolejbusové dopravy by sice mohli namítnout, že po zbraslavské (chuchelské) trati bylo v listopadu 1954 ještě do provozu uvedeno prodloužení z Vinohrad do Vršovic na konečnou Bělocerkevská, tento úsek tvořící součást spojovací tratě do vozovny Michle (Vršovice) byl ale stavebně (vyjma propojovacího oblouku obou stop, jenž vytvořil na Bělocerkevské koncovou smyčku pro obracení vozů) dokončen už v prosinci 1953.

Autor článku děkuje za vynikající spolupráci a profesionální přístup pracovníkům Archivu DP hl. m Prahy, Národního archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státního oblastního archivu v Praze. Zvláštní jmenovité poděkování si pak zasluhují zejména pánové Ing. Robert Mara a Mgr. Pavel Fojtík.

Url: Trolejbusem na Zbraslav – III. část – Projekt trolejbusové trati