

Trolejbusy mezi Prahou a Brandýsem čekají na stavební povolení

15.07 2024 19:09, Libor Hinčica, Trolejbusy

Středočeský kraj ve spolupráci s hlavním městem Prahou pokračuje v přípravách na výstavbu meziměstské trolejbusové trati, jež by měla spojit metropoli s Brandýsem nad Labem-Starou Boleslaví a nahradit dieselové autobusy na lince č. 375. Dřívější úvahy počítaly s tím, že by parciální trolejbusy měly zamířit ze severu Prahy do dvou oblastí, neboť kromě spojnice do slavného poutního města byla ještě posuzována varianta výstavby trolejbusové tratě do Kostelce nad Labem. Tato možnost ale byla pro nezájem obcí, jež přišly s bizarní a lživou (avšak nutno říci, že účinnou) antikampaní, nakonec v roce 2021 opuštěna, a tak se nadále sledovala jen trasa do lokality proslavené úmrtím nejvýznamnějšího českého světce.

Příprava se vlivem procesních komplikací táhne již čtvrtým rokem. V tom loňském byl vybrán zhotovitel projektové dokumentace, jímž se stala společnost Metroprojekt Praha. Dřívější úvahy počítaly s tím, že z 22,1 km dlouhé linky (někdy se uvádí též 22,2 km) bude 16,9 km ve směru z Prahy a 15,3 km ve směru do Prahy vedeno pod trolejí, po projednání s obcemi a zpřesnění výpočtů nabíjecích časů a výkonů se plán upravil tak, že délka trolejového vedení klesla na 12,65 km ve směru z Prahy a 11,54 km ve směru do Prahy, později se však v rámci projektu zase délka trolejí poněkud natáhla (viz závěr textu). Důsledkem poklesu poměru zatrolejovaných úseků každopádně byla minimalizace zásahů do intravilánů obcí po trase a opakovaný pokus o posouzení vlivu stavby na životní prostředí ze strany Středočeského kraje, který v září 2021 sám původně navrhované řešení z procesu posuzování stáhl. Opakovaný pokus byl již úspěšný, když dne 16. 6. 2022 vydal odbor ochrany prostředí pražského magistrátu rozhodnutí, že *„záměr >Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav< nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí“*.

Plánovanou investiční akci prozatím koordinuje Krajská správa a údržba silnice Středočeského kraje, na záměru ovšem významně participuje i pražský DP, který pokryl i většinu nákladů na přípravu

projektové dokumentace a celý projekt vede i technicky. Samotná projektová dokumentace spolkla 24,9 mil. Kč včetně DPH, náklady ale byly rozpočteny poměrem 3:7 ve prospěch Středočeského kraje, na jehož bedrech tak leželo jen 7,47 mil. Kč. Projektová dokumentace navrhované meziměstské trolejbusové trati byla již dokončena, takže v mezičase došlo k podání žádosti o společné územní a stavební povolení a v současné době se doplňují vyjádření dotčených orgánů státní správy. Teprve po obdržení povolení a majetkoprávním zajištění stavby se předpokládá zahájení výběrového řízení na zhotovitele stavby. To vede k dalším odkladům oproti původním úvahám. První optimistické prognózy předpokládaly, že by stavba trolejbusové trati do/z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi mohla začít již v roce 2023, později došlo k posunu na rok 2024, následně na přelom let 2025 a 2026 a v současné době se Středočeský kraj ke konkrétním vyhlídkám už zjevně vyjadřovat nechce, neboť na opakovaný upřesňující dotaz redakce zopakoval jen své tvrzení o čekání na vydání společného územního a stavebního povolení.



Prvním pražským trolejbusem SOR TNS 18, jenž zahájil v loňském roce zkušební provoz, byl vůz ev. č. 112. (foto: Libor Hinčica)

Financování výstavby nabíjecí infrastruktury (trolejového vedení, kabelů a měníren) se předpokládá rovněž v kooperaci DP hl. m. Prahy a Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje. Největší díl nákladů by ale měla nést Evropská unie, přičemž se předpokládá financování v rámci Operačního programu Doprava III. Projekt je momentálně registrován v programu ITI (Integrované teritoriální investice), přes nějž by měl být financován, k definitivnímu schválení ale nedošlo, kraj ostatně neupřesnil ani výši odhadovaných nákladů s tím, že v současné době se teprve zpracovává analýza nákladů a přínosu (CBA; *Cost-Benefit Analysis*) a přesný odhad hodlá poskytnout až po jejím dokončení. Poskytnuté obecné sdělení, že by mělo jít o *„stovky miliónů korun“*, má bohužel poněkud nulovou vypovídající hodnotu. Náklady na stavbu nezohledňují náklady na vybudování zázemí u budoucího provozovatele, kterým by měla být na základě přímého zadání společnost ČSAD Střední

Čechy. Případná nabíjecí místa si bude muset dopravce hradit z vlastních zdrojů, stejně jako projekt nabíjecích míst.

Finální podoba trolejbusové trati vzešlá z projektu předpokládá, že bude trolejové vedení umístěno na cca 63,5 % délky. Napájení bude zajišťovat šest měníren, konkrétně na území metropole půjde o měnírny Prosek, Letňany (stávající měnírna, avšak pouze okrajově), U Vodojemu, Mladějovská a Vinoř, další dvě pak vzniknou v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi. Trolejové vedení má mít ve standardních podmínkách výšku 5,7 m nad povrchem vozovky, celkem by mělo vzniknout 995 nových trakčních sloupů. Stavba trolejového vedení je rozdělena do desíti úseků, budeme-li počítat i nabíjecí stání s trolejí o délce 110 m na konečné v ulici Českomoravské, nikoli však u stejnojmenné stanice metra, ale v blízkosti libeňského nádraží, kam by měla být linka přesměrována (konečná se ostatně bude jmenovat přímo Nádraží Libeň) Konkrétně jsou jednotlivé stavební objekty rozděleny následovně (většina ale na sebe přímo navazuje):

- Jandova ulice – Prosek s délkou trolejového vedení 1 220 m ve směru z centra Prahy a 1 110 m ve směru do centra Prahy;
- Nad Krocínkou – ulice Prosecká s délkou trolejového vedení 2 200 m v každém směru;
- Prosecká – Beladova s délkou trolejí 423 m ve směru z centra Prahy a 557 m do centra Prahy;
- Beladova – Mladoboleslavská s délkou trolejového vedení 930 m v každém směru;
- Mladoboleslavská – K Vinoři o celkové délce trolejového vedení 2 950 m v každém směru;
- K Vinoři – Vinořský zámek o celkové délce trolejového vedení cca 1 510 m ve směru z centra Prahy a 1 460 m ve směru do centra Prahy;
- Vinořský zámek – okraj Vinoře o celkové délce trolejového vedení 1 260 m ve směru z centra Prahy a 1 170 m ve směru do centra Prahy
- Brandýs nad Labem o celkové délce 1 950 m ve směru z centra Prahy 2 320 m ve směru do centra Prahy;
- Stará Boleslav o celkové délce 1 417 m v každém směru.

Lze konstatovat, že na území hlavního města Prahy bude trolejové vedení zavěšeno kontinuálně od podjezdu v Jandově ulici, za nímž (ve směru od nádraží Libeň) vznikne nová zastávka s natrolejovacím místem, až po konec městské části Vinoř s krátkým přerušením v oblasti Vinořského zámku. Vybudování zastávky, stejně jako nezbytné prohloubení podjezdu pod železniční tratí na Jandově ulici, bude samostatnou investiční akcí Technické správy komunikací hl. m. Prahy. Na Prosecké ulici a v oblasti terminálu Letňany se předpokládá propojení se stávající infrastrukturou využívanou trolejbusovou linkou číslo 58, u níž tak dojde k výraznému vylepšení poměru délky jízdy pod trolejovým vedením a na baterie. Druhým zatrolejovaným úsekem bude oblast od hranice obce Dřevčice po železniční přejezd v Brandýse nad Labem, třetím pak část v rámci Staré Boleslavi od Erbenovy ulice až po železniční nádraží, v Brandýse se pak předpokládá vybudování nabíjecích střížek pro spoje zde ukončené. Celkem by tak mělo vzniknout 13 860 m zatrolejovaných úseků ve směru z Prahy a 14 104 m zatrolejovaných úseků ve směru opačném (celkem tedy 28 074 m), plus oněch 110 m nabíjecích stání u libeňského nádraží.

Url: Trolejbusy mezi Prahou a Brandýsem čekají na stavební povolení