

V Praze přibyly první metry nové trolejbusové tratě

19.07 2022 20:47, Libor Hinčica, Trolejbusy

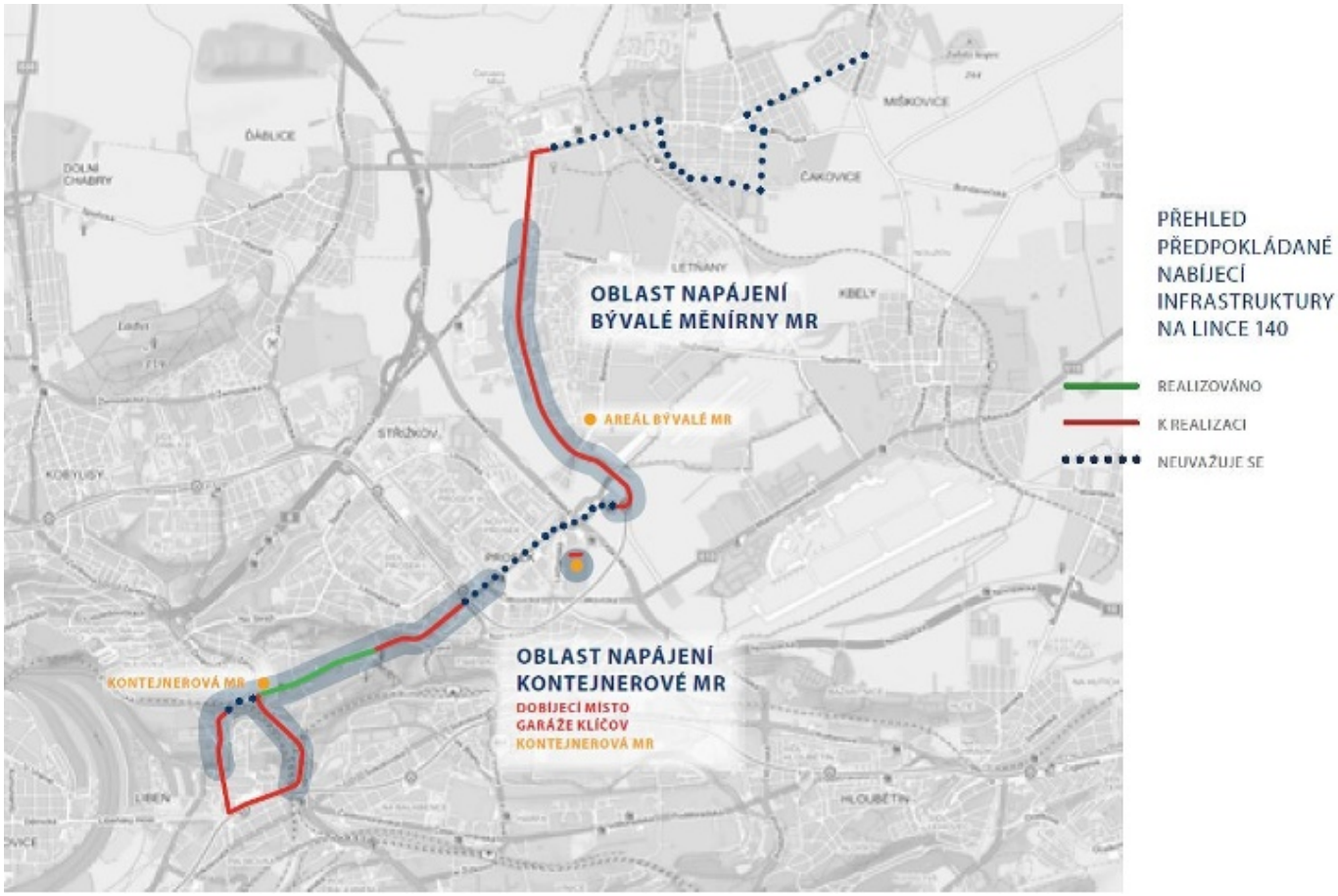
Výstavba první trolejbusové tratě v Praze zahrnující elektrifikaci současné autobusové linky č. 140 nabírá na obrátkách. Stavba zahájená slavnostně dne 10. 1. 2022 je v plném proudu a během uplynulého víkendu (16. a 17. 7. 2022) došlo k zavěšení první části nového trolejového vedení v oblasti Palmovky, tedy budoucí koncové stanice.

Trolejbusová linka č. 58, která nahradí autobusovou linku číslo 140, spojí konečné Palmovka a Miškovice (s ukončením části spojů v Čakovicích). Oproti současnému vedení linky č. 140 ale dojde k částěčné změně trasování v Praze-Libni. Zatímco dnes linka č. 140 využívá obousměrně při cestě od/na Palmovku ulic Na Žertvách a Čuprova, do budoucna se počítá s využitím velké blokové smyčky. Při cestě od Čakovic (potažmo Miškovic) budou trolejbusy využívat stejně jako dnes ulice Čuprova a Na Žertvách, ale při cestě z Palmovky už povede jejich trasa ulicí Zenklovou s napojením do ulice Prosecké přibližně v místech vyústění někdejší trolejbusové smyčky U Kříže (ta byla zrušena s celou původní linkou číslo 58 v roce 1965). Toto řešení znamená, že na části trasy budou trolejbusy vedeny souběžně s tramvajovou tratí do Kobylis a využívat budou jak dnešní tramvajovou zastávku Palmovka na Zenklově ulici, tak zastávku Libeňský zámek.



Výstavba infrastruktury v sobotu dne 16. 7. 2022 u Palmovky. napravo je k vidění budova nové libeňské synagogy, jejíž základní stavební kámen byl položen v roce 1846. (foto: Libor Hinčica)

Trolejové vedení vznikne takřka v celé délce popisovaného okruhu. V zastávce Kundratka ve směru na Palmovku se trolej napojí na úsek vystavěný v roce 2017, načež povede k Palmovce, kde mají kromě průběžné stopy vzniknout i nabíjecí stopy nad každým z pěti odstavných stání, kdy tři budou určena pro bateriové trolejbusy linky. 58 a zbylé dvě pro případné nabíjení dvoupólových elektrobusů v budoucnu. Nabíjecí stopy určené pro bateriové trolejbusy budou připojeny pouze sjezdovými výhybkami, zbylé dvě stopy budou slepé. Průběžná stopa bude pokračovat vpravo do Zenklovy ulice a končit až těsně před silničním mostem Povltavské ulice. Zde podle současných norem nelze trolejbusové trolejové vedení již vystavět (byť oba mosty podchází i tramvajová trať). Trolejbusy tak budou dalších cca 600 m pokračovat ulicí Zenklovou a částí ulice Prosecké na baterie, načež se v zastávce Kundratka opět napojí na trolejové vedení z roku 2017. Celý jednosměrně pojížděný okruh má délku přibližně 2,6 km, z toho 2 km pod trolejí.



Vedení budoucí trolejbusové linky č. 58 se zakreslením úseků s a bez trolejového vedení. Velká bloková smyčka je k vidění v levém spodním rohu. (zdroj: DPP)

Připomeňme, že celkově má mít trolejbusová linka cca 50% podíl trolejového vedení (zbytek bude pojížděn na baterie), což představuje obousměrně délku cca 15 km. Novostavba (včetně smyčky Letňany a nabíjecích stop) má mít délku 11,234 km, zbytek zahrnuje dříve vybudované trolejové vedení na prosecký kopec. Stavbu realizuje na základě vítězství ve výběrovém řízení sdružení firem Elektrizace Praha spol. s r. o. a OHLA ŽS, které nabídlo zhotovení stavby za částku 283 734 797,30 Kč. Jako poddodavatel je vedena společnost Elektroline.

Přestože byl zpočátku největší stavební boom na nové trati k vidění v úseku od stanice metra Letňany po kruhový objezd u OC Čakovice, první nově zavěšené trolejové vedení se objevilo na opačné straně budoucí linky č. 58. V červenci byly vztyčeny sloupy trolejového vedení podél ulice Na Žertvách, již předtím se pak odehrály dílčí úpravy i v ulici Zenklově (přeložení tramvajového trolejového vedení na nové sloupy s přípravou na zavěšení trolejbusové tratě). Od 4. 7. 2022 byla zahájena výluka tramvajové dopravy v ulici Na Žertvách, která má přímou souvislost s výstavbou trolejbusové infrastruktury. Ta však představuje jen část úprav v lokalitě. Současný autobusový terminál, jež byl po asanaci původní zástavby používán od roku 1990, se brzy stane historií.



Autobusy směřující z ulice Na Žertvách na konečnou Palmovka dnes zabočují vlevo z pohledu fotografa do terminálu. Trolejbusy (a do budoucna i autobusy) budou odbočovat vpravo, jak je zřetelné z vedení trolejového vedení, jež je v tomto úseku zavěšeno provizorně. (foto: Libor Hinčica)

Palmovka jako tradiční přestupní bod v Libni byla vytipována jako místo, kde v rámci prodloužení trasy metra B (druhý provozní úsek) dojde k vybudování velké stanice (s vestibuly na obou stranách a možností průchodu k eskalátorům podél celé délky nástupišť), nad níž mělo vzniknout autobusové nádraží pro městské i příměstské autobusy. Toto dimenzování stanice a prostoru nad ní vycházelo ze skutečnosti, že právě na Palmovce měl původně úsek metra II.B končit. Je pravdou, že o prodloužení směrem na konečnou Zápotockého (dnes Českomoravská) bylo rozhodnuto sice už v červnu 1983, na podobě stanice Palmovka se ale ještě dlouho nic neměnilo (zachovávány zůstaly po nějaký čas v projektu i obratové koleje). Plánování v oblasti Palmovky muselo ustoupit hned několik bloků někdejší historické zástavby Libně, likvidaci naštěstí ušla alespoň budova tzv. nové libeňské synagogy, která v té době sloužila jako skladiště a budovy přiléhající bezprostředně k Zenklově ulici. Autobusové nádraží bylo do provozu uvedeno společně se zprovozněním metra v listopadu 1990, přičemž pro příměstské linky byla k dispozici tři krytá nástupiště, pro linky MHD sloužilo jedno nástupiště, které bylo z opačné strany využíváno pro výstup z městských i příměstských linek. Přístup z metra byl zajištěn suchou nohou ke všem čtyřem nástupištím, avšak pouze v případě největšího ostrovního nástupiště pro výstup a nástup na spoje MHD bylo možné využít eskalátory, zbylé nástupiště měla pouze pevná schodiště.


1975


1989


1999

Trojice pohledů na proměnu Palmovky. Nejstarší snímek z roku 1975 zřetelně dokumentuje původní zástavbu hned několika bloků domů, jež se na místě pozdějšího autobusového nádraží nacházely. Druhý snímek z roku 1989 ukazuje rozsah stavebních prací v oblasti, třetí je z roku 1999 a vyobrazuje ještě kompletní autobusová stání. (zdroj: Geoportál hl. m. Prahy)

Přes obrovské investice, jež byly do vybudování autobusového nádraží Palmovka vloženy, se areál příliš dlouho z využití linkami příměstské a dálkové dopravy netěšil. Už v roce 2000 byla někdejší odjezdová stání pro příměstské autobusy zlikvidována a prostor začal být využíván jako parkoviště (z dvojice někdejších krytých nástupišť zůstaly jen části s nyní již uzavřenými schodišti do průchodu k metru). Autobusové linky, které zde dosud končily, byly už od roku 1998 z větší části vymístěny na okraj Prahy k terminálu Černý Most (kam byla mezitím prodloužena trasa B), případně využívaly terminál na Českomoravské. Z denních linek příměstské dopravy zde přežívala do roku 2004 jen linka číslo 345, než se také přemístila na Ládví (v souvislosti s otevřením prodloužení metra C). Poté došlo ke comebacku příměstských autobusů až v roce 2013, kdy zde od března jezdila linka č. 302 z Přezletic, a to až do listopadu 2019, kdy byl její provoz převeden rovněž na Českomoravskou (a později ještě dále zkrácen do Letňan). Nadále zde zůstávala už jen jediná noční příměstská linka do Brandýsa nad Labem, konkrétně číslo 953, i ta ale byla od 4. 1. 2021 přesměrována (na Lehovec) a Palmovku už neobsluhuje.



Zaslepené výstupy na dvojici odjezdových stání příměstských linek (barevně odlišená plocha v popředí a zadní šedá plocha). (foto: Libor Hinčica)

Zpustošený areál autobusového nádraží v kombinaci se zanedbaným okolím někdejšího vlakového nádraží Libeň-dolní nádraží a nedostavěnou budovou radnice Prahy 8, nepatří rozhodně k nejlepším vizitkám Prahy, a tím méně samotné městské části. Dlouhodobě se proto plánuje přestavba autobusového nádraží, které by opět měly nahradit bloky domů s obytnou funkcí, kancelářemi a

komerčními objekty. Projekt známý jako ONE PALMOVKA byl však několik let odkládán. Nezbytným předpokladem pro jeho realizaci bylo totiž mj. vyřešení problematiky odjezdových stání autobusů (a později i trolejbusů).



V říjnu 2017 už bývalé autobusové stanoviště na Palmovce připomínala jen tato cedule. (foto: Libor Hinčica)

Finální řešení spočívá v rozšíření ulice Na Žertvách v prostoru mezi Vacínovou a Zenklovou ulicí, kdy dojde k vybudování podélných odstavných stání (pilovitého tvaru) pro nabíjení trolejbusů (a v budoucnu i elektrobusů) podél severní hrany tramvajového pásu. Tomu musela ustoupit část původní izolační zeleně v oblasti. Tato investice je v rukou soukromého investora a není součástí vybudování trolejbusové trati. Její stavba je však s projektem úzce koordinována. Jakmile přípravné stavební práce pro rozšíření ulice Na Žertvách postoupily dostatečně daleko, bylo možné zahájit od 4. 7. 2022 výluku tramvajové dopravy (tramvajové linky přitom oblast objíždějí sousední ulicí Sokolovskou, takže žádná linka není nahrazena autobusy), která by měla být ukončena dne 31. 7. 2022. Kromě samotné trolejbusové trati, jež byla z větší části dokončena během víkendu ve dnech 16. a 17. 7. 2022, je nutné dobudovat veškeré povrchy budoucích odstavů. Poté bude možné současnou autobusovou konečnou na Palmovce uzavřít a zahájit demoliční práce a výstavbu plánovaných domů, což snad povede k výraznému navýšení kvality celé nevábné oblasti.



Současné ukončení trolejbusové tratě v Zenklově ulici u zastávky Palmovka, kterou právě opustil vůz Škoda 14T ev. č. 9161. (foto: Libor Hinčica)

Nový úsek trolejbusové trati zahrnuje cca 500 m dlouhou jednostopou trať začínající v ulici Na Žertvách (přibližně u ústí ulice Pod Kotlaskou) a vede nad ještě nedokončenou novostavbou odstavů podél tramvajové trati až ke křižovatce se Zenklovou ulicí. Zde trať odbočuje do Zenklovy ulice a je prozatím kuse ukončena pár metrů za tramvajovou zastávkou Palmovka (směr Kobylisy). Výstavbu úseku zajistila společnost Elektroline a. s., která mj. využila externích kapacit Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP), od níž byla zapůjčena montážní věž i se skupinou montérů. Byť úsek ještě není finálně dokončen, jedná se od roku 2017, kdy byla do provozu uvedena zkušební trať na Prosecké ulici, o první novostavbu trolejbusového trolejového vedení v Praze.



Odbočení z ulice Na Žertvách do Zenklovy ulice. (foto: Libor Hinčica)



Areál bývalého autobusového nádraží Palmovka s pozůstatky odjezdových nástupišť. Tento pohled

bude již brzy historií. (foto: Libor Hinčica)

Url: V Praze přibyly první metry nové trolejbusové tratě