

Projížďka trolejbusem na pražské letiště jako inspirace pro Rudolfovo

Za POSPOLU 2022 Petr Hanzlík

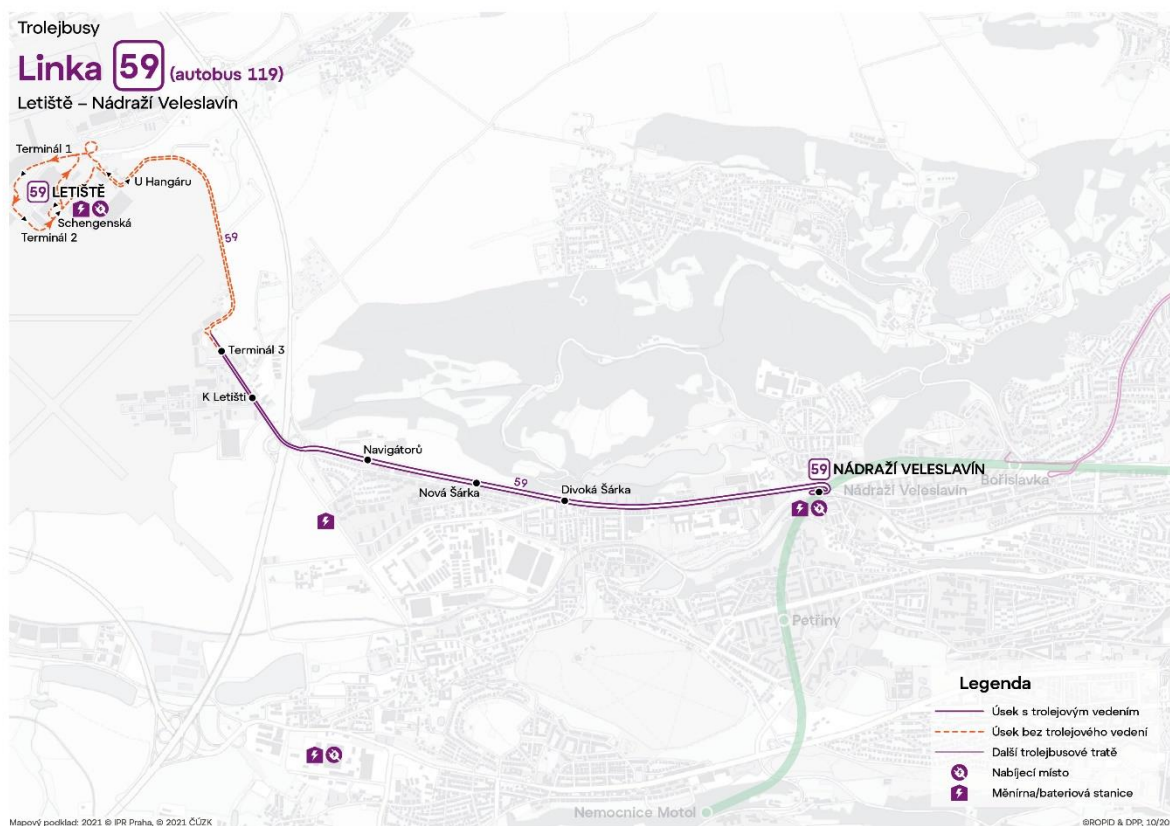
Ve středu 6. března 2024 došlo v Praze ke slavnostnímu zahájení provozu trolejbusové linky č. 59, která nahradila dosavadní autobusovou linku č. 119 spojující stanici metra Nádraží Veveřská s letištěm Václava Havla. Jako dopravní nadšenec jsem neodolal a hned o následujícím víkendu vyrazil tuto novou linku obsluhovanou nejdelšími trolejbusy v ČR vyzkoušet.

Příběh trolejbusové dopravy v Praze je do jisté míry podobný příběhu jejich provozu v Českých Budějovicích a na Rudolfově. Největší rozmach zaznamenala v letech těsně po druhé světové válce, aby poté v roce 1972 došlo k jejich úplnému zrušení (v Budějovicích to bylo o rok dříve, na Rudolfově už v roce 1968). Zatímco České Budějovice se k trolejbusům začaly vracet už od roku 1991 a do roku 2004 došlo k obnovení téměř celé původní sítě s jedinou výjimkou (a to je trať na Rudolfovo), Praha se obnovení trolejbusové dopravy dočkala až v posledních několika letech. Linka č. 59 je druhou trolejbusovou linkou po lince č. 58 spojující Palmovku s Letňany, Čakovicemi a Miškovcem, která po několikaletém zkušebním provozu zahájila trvalý provoz letos v únoru.

Praha se chystá v následujících letech převádět i další současné autobusové linky na trolejbusy. Jejich společným znakem je, že tyto linky na svých trasách často překonávají velká stoupání. Pražané se navíc rozhodli využít pokroku v technologiích a vydali se cestou bateriových trolejbusů, takže trolejové vedení se staví jen v některých úsecích a trolejbusy zbytek trasy zvládají na baterii, kterou dobíjí buď v dobíjecích místech na konečných nebo za jízdy úsekem s trolejovým vedením. Na přiloženém snímku je vidět nabíjecí místo na konečné na letišti Václava Havla. Trolejbusy na lince č. 59 mají k dispozici trolejové vedení pouze v 5,4 km dlouhém úseku z Nádraží Veveřská Evropskou ulicí k Terminálu 3, což je staré ruzyňské letiště, a zbytek trasy v délce 2,5 km mezi Terminálem 3 a konečnou Letiště dojedou na baterii (vizte mapku).



Zdroj: Autor



Zdroj: <https://www.dpp.cz/spolecnost/nove-stavby/trolejbusove-trate/elektrifikace-linky-119>

Tento příběh by mohl být inspirací i pro Rudolfov. Úvahy o obnovení trolejbusové dopravy se objevovaly opakovaně od obnovení trolejbusového provozu v Českých Budějovicích v roce

1991. Výstavba trolejbusové trati do Rudolfova byla mj. doporučena ve strategickém materiálu „Generel městské dopravy v Českých Budějovicích 2010 - 2020“, přičemž zde byla jako související investice zmíněna rekonstrukce Rudolfovské třídy jako společná investice Jihočeského kraje a obcí. Všichni víme, jak dnes Rudolfovská vypadá a v médiích se již objevila informace, že České Budějovice a kraj chystají v následujících letech její rekonstrukci.

V minulosti byly častým argumentem proti nákladu na výstavbu infrastruktury. Nyní se však nabízí možnost inspirovat se příkladem z Prahy a využít technologie bateriových trolejbusů. Při zavedení trolejbusové dopravy do Rudolfova by tak nebylo nutné elektrifikovat celý úsek Rudolfovské od viaduktu až na Rudolfov. Je na místě poznamenat, že budějovický dopravní podnik již vlastní několik bateriových trolejbusů a v příštích letech bude pořizovat dalších 35 bateriových trolejbusů Škoda 33Tr. Ve zprávě na serveru Zdopravy.cz je zmiňována možnost převedení autobusové linky č. 15 na trolejbusy, které by tak mohly projíždět i nezatrolejovaný úsek na Dlouhé louce.¹ Pokud by alespoň v části trasy na Rudolfov došlo k výstavbě trolejového vedení, případně alespoň napájecího místa na konečné, mohla by stejně tak být na trolejbusy převedena i „jednička“.

Jedním z uváděných důvodů, proč se Praha k trolejbusům vrací, je i nutnost plnění klimatických závazků vyplývajících z evropské směrnice č. 2019/1161, která mimo jiné uvádí, že „...je třeba neprodleně výrazně snížit emise látek znečišťujících ovzduší z dopravy, které poškozují zdraví a životní prostředí. Toho lze dosáhnout prostřednictvím souboru politických iniciativ, včetně opatření podporujících přechod k veřejné dopravě a využívání zadávání zakázek k podpoře čistých vozidel. ... Podpora čistých vozidel by měla probíhat souběžně s dalším rozvojem veřejné dopravy jakožto způsobem, jak omezit dopravní přetížení na silnicích, a snížit emise a tak zlepšit kvalitu ovzduší. ... Inovace nových technologií pomáhají snižovat emise vozidel a omezovat znečištění ovzduší a hlukovou zátěž, přičemž podporují dekarbonizaci odvětví dopravy. Nárůst využívání silničních vozidel s nízkými a nulovými emisemi sníží emise CO₂ a některých znečišťujících látek (jemné částice, oxidy dusíku a nemethanové uhlovodíky), a taklepší kvalitu ovzduší ve městech... Podle odhadů vývoje trhu bude nákupní cena čistých vozidel setrvale klesat. Nižší provozní náklady a náklady na údržbu umožňují konkurenceschopnější celkové náklady na jejich vlastnictví již dnes.“²

Nedávné pražské projekty ukazují, že náklady na výstavbu jednoho kilometru jednostopého trolejového vedení vychází na cca. 35 mil. Kč. Pohledem na server mapy.cz můžeme zjistit, že vzdálenost mezi zastávkami Rudolfov, Rozcestí a Rudolfov, Kostel je 954 m, vzdálenost mezi Rozcestím a zastávkou Rudolfov, Na Americe je 740 m. Pokud bychom tedy chtěli zatrolejovat kompletní úsek, šlo by o cca 3,4 km jednostopého trolejového vedení, což by odhadem stálo cca 120 mil. Kč. Nicméně díky bateriovým trolejbusům by zřejmě stačilo zatrolejovat jen část, například jen cestu do kopce. Vzhledem k podpoře ekologické dopravy ze strany Evropské unie předpokládám, že by neměl být problém na takový projekt dotaci získat, případně využít nějakou formu financování například od Národní rozvojové banky. Současné úspory města by dokázaly pokrýt nutnou část na spolufinancování.

¹ <https://zdopravy.cz/nejvetsi-zakazku-budejovicke-mhd-ziskala-skoda-doda-35-bateriovych-trolejbusu-193488/>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L1161>

Domnívám se tedy, že s ohledem na velké množství volných prostředků na účtu města, chystanou rekonstrukci Rudolfovske třídy, nutnosti plnit klimatické závazky a možnost využívání bateriových trolejbusů, se nyní nacházíme v mimořádně příznivé dějinné situaci, abychom napravili chybné politické rozhodnutí ze 60. let o zrušení ekologické trolejbusové dopravy, a trolejbusy na Rudolfovo konečně vrátili. Pevně věřím, že k tomuto kroku najdeme odvahu a tuto příležitost nepropásneme.