

ČESKOSLOVENSKÝ
DOPRAVÁK

doprava - technika - urbanismus

Trolejbusem na Letišťě Václava Havla



Libor Hinčiča



Odstavené trolejbusy Škoda-Solaris 24m v areálu garáží Řepy. V jižní části garáží je použita párová soustava sloupů pro dvojici stop. Foto: DPP

Stručná historie spojení centra Prahy s letištěm městskými autobusy

Datum	Linka	Trasa/změna linky:
15. 05. 1959	225	Náměstí Republiky – Letenské náměstí – Vítězné náměstí – Divoká Šárka – Letiště
03. 01. 1966	119	Náměstí Republiky – Letenské náměstí – Vítězné náměstí – Divoká Šárka – Dědina – Letiště
04. 07. 1966	119	<i>Prodloužení na nové letiště</i>
08. 11. 1967	119	<i>Převedení linky č. 119 na novou Leninovu ulici (dnes Evropská)</i>
01. 02. 1971	219	<i>Přečíslování linky č. 119 na č. 219, trasa zachována</i>
06. 03. 1972	219	Revoluční – Letenské náměstí – Vítězné náměstí – Divoká Šárka – Dědina – Letiště
09. 05. 1974	119	<i>Přečíslování linky č. 219 zpět na č. 119, trasa zachována</i>
19. 03. 1979	236	Leninova (Dejvická) – Divoká Šárka – Letiště (<i>provoz pouze v pracovní dny</i>)
03. 05. 1983	119	Leninova (Dejvická) – Divoká Šárka – Letiště
03. 05. 1983	236	<i>Linka zrušena</i>
07. 05. 1984	119	<i>První nasazení článkových autobusů na linku č. 119</i>
30. 08. 1992	119	<i>Zastavení provozu článkových autobusů na lince č. 119</i>
06. 11. 1994	119	<i>První nasazení nízkopodlažního autobusu s cestujícími v ČR (Neoplan 4014/3)</i>
31. 08. 1996	119	<i>Nasazení článkových autobusů o víkendech</i>
28. 02. 1998	119	<i>Nasazení článkových autobusů celotýdenně</i>
01. 01. 2005	119	<i>Zavedení dvojice garantovaných nízkopodlažních spojů</i>
06. 01. 2014	119	<i>Zavedení sezónního jízdního řádu</i>
18. 08. 2014	119	<i>Linka je obsluhována výhradně nízkopodlažními autobusy</i>
06. 04. 2015	119	Nádraží Veleslavin – Divoká Šárka – Letiště
06. 03. 2024	59	<i>Přečíslování linky č. 119 na linku č. 59, zavedení provozu trolejbusů</i>

Trolejbusem na Letiště Václava Havla

Autor: Libor Hinčica

Vydal časopis Československý Dopravák (www.cs-dopravak.cz) v rámci nakladatelství MH Development s. r. o., Sládkova 2988/27A, 702 00, Ostrava 1 v roce 2024.

ISBN: 978-80-906347-4-9

Všechna práva vyhrazena! Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.

Fotografie na titulní straně obálky: Trolejbusy Škoda-Solaris 24m na nepoužívané runway 04/22 Letiště Václava Havla dne 6. 3. 2024 seřazené v rámci akce pro novináře. Foto: Sandra Sedlecká (ROPID)

Fotografie na zadní straně obálky: Vzhled informačního letáku vydaného ke změně provozu linky č. 119 a zahájení provozu trolejbusů. Zdroj: ROPID

Ve středu dne 6. 3. 2024 si Praha odbyla velkou slávu. Mezi terminálem Nádraží Veveslavín a Letištěm Václava Havla v Praze-Ruzyni začaly krátce před 15. hodinou jezdit trolejbusy Škoda-Solaris 24m, které postupně nahradily autobusové spoje tradiční autobusové linky č. 119 a pod novým trolejbusovým linkovým číslem 59 (jež v minulosti využívaly trolejbusy spojující centrum Prahy s Velkou Chuchlí) začaly psát historii druhé novodobé pražské trolejbusové tratě.

Přestože jsme na webových stránkách Československého Dopraváka plánovali referovat o vývoji okolo druhé pražské trolejbusové tratě podrobnějším článkem (resp. vícero kratšími články) již v týdnech předcházejících otevření trati, osobní, a posléze i zdravotní důvody přinutily autora několikrát práci na tomto textu odložit. Zájemce o alespoň stručné shrnutí historie spojení městskou dopravou na letiště si dovolíme odkázat na náš starší článek z listopadu 2022 publikovaný na webu a v tomto příspěvku se omezíme pouze na připomenutí tří letopočtů: 1938, 1959 a 2019. Ten první je počátkem zavedení prvních spojů městských autobusů k ruzyňskému letišti (byť pouze o víkendech), druhý je startem rychlíkového autobusového spojení mezi centrem Prahy a letištěm pod číslem 225, přičemž od roku 1966 (s výjimkou krátkého období let 1971 až 1974) nesly autobusy této linky číslo 119, a třetí uvedený rok připomíná předěl v úvahách o zavedení velkokapacitních vozidel ve prospěch tříčlán-

kových trolejbusů. Před nimi se jako schůdná varianta pro posílení provozu autobusové linky č. 119 jevil pořízení velkokapacitních autobusů.

Cesta k trolejbusům na letiště

Zde je nutné si uvědomit, že pražské Letiště Václava Havla před příchodem nejviditelnější čínské hospodářské stopy z éry prezidentování Miloše Zemana – Covidu-19 – odbavovalo každoročně stále více a více cestujících, přičemž v předvečer zahájení putování virové infekce světem (tedy za rok 2019) napočítalo 17,9 mil. pasažérů. Do roku 2018 se ještě rozlišoval provoz autobusové linky č. 119 na letní a zimní sezónu, přičemž v letní sezóně byla zajištěna návaznost na každý spoj metra trasy A z centra města, v zimě pak na každý druhý. Rostoucí počet letuctivých cestujících ale rozdíl mezi letní a zimní sezónou začal stírat, a tak zmizelo nejprve sezónní dělení a během tří měsíců (od 15. 6. do 15. 9. 2019) hlavní letní sezóny (kdy má pražské letiště coby typická incomingová destinace největší nával pasažérů) byly autobusové spoje ve vybrané časy dokonce zdvojeny.

Protože rychlé spojení kapacitní železniční dopravou nabývalo v té době pouze podoby oranžové plachty na terminálu Nádraží Veveslavín s vágním příslibem Správy železnic, že na letiště se vlakem dostaneme „již brzy“, zatímco nad onou plachtou nadále spokoje-

lkarus 280.08 ev. č. 4512 byl vyroben v roce 1989 a v pražské MHD se udržel do roku 2000. Na fotografii z roku 1998 jej vidíme před Terminálem 1 ruzyňského letiště. Za pozornost stojí jistě i dobové reklamy lákající na služby mobilního operátor Eurotel (dnes O₂). Foto: Roman Vanka





Přestože tento snímek s jedním ze tří pražských Neoplanů 4014/3 nepochází z linky 119, publikujeme jej zde záměrně s cílem upozornit na historickou nepřesnost, která se opakovaně dostala do literatury o pražské autobusové dopravě. Všeobecně se uvádí, že premiéru s cestujícími měl autobus dne 7. 11. 1994 na lince č. 207, ve skutečnosti byl ale již o den dříve nasazen do provozu na lince č. 119. Foto: Roman Vanka

ně chrochtaly „Regionovy“, bylo již v závěru roku 2018 přistoupeno k vypsání veřejné zakázky na dlouhodobý pronájem celkem 18 autobusů, které mohly dle nastavené specifikace odpovídat buďto tříčlánkovému provedení o délce cca 24 m, anebo prodloužené dvoučlánkové verzi o délce cca 21 m. Obě tyto varianty si DP hl. m. Prahy ve formě zapůjčených autobusů (Van Hool AGG 300 od 14. 11. 2016 do září 2017 a Mercedes-Benz CapaCity L od 31. 8. 2017 od 8. 1. 2018, a předtím krátkodobě v únoru 2016) otestoval, nicméně soutěž skončila jejím zrušením poté, co do ní nikdo nepodal nabídku. Oficiálně došlo ke zrušení tendru k 20. 3. 2019, zpráva zadavatele byla publikována 10. 4. 2019 a pouhých pět dnů poté publikoval server Aktuálně.cz článek s titulkem: „*Na letiště zeleněji. Praha chce rozšířit síť trolejbusů, jezdit by mohly i do Ruzyně.*“ Generální ředitel pražského DP Petr Witowski byl v textu ve vztahu k trolejbusům citován následovně: „*Budeme proto (kvůli plánované stavbě železnice, pozn. autora) zvažovat, jestli se to vyplatí elektrifikovat. Ale je to dost daleko, takže by se ta investice vrátit mohla.*“ Ještě v září 2019 se záměr elektrifikace autobusové linky 119 za využití parciálních trolejbusů dostal na program zasedání Rady hl. m. Prahy, která jej svým Usnesením číslo 1953 (z 16. 9. 2019) schválila.

Přesto se hodí připomenout, že v té době ještě nebyla zcela opuštěna myšlenka na zavedení velkokapacitních autobusů. Ty měly být nově nikoli pronajaty, ale rovnou koupeny, a to v počtu dvaceti kusů. Soutěž vypsána dne 7. 10. 2019 ale skončila podobně neslavně jako její „pronajímací“ předchůdkyně a dne 9. 12. 2019 byla pro opětovný nezájem dodavatelů zrušena. Pokud by k dodávce došlo, měly autobusy figurovat na lince č. 119 jen do doby, než se podaří do konce dotáhnout trolejbusový projekt, a následně měly nalézt uplatnění na některé z dalších vytižených autobusových linek v síti pražské MHD.

Potřeba rychlé náhrady kloubových vozů SOR NB 18 „něčím větším“ na překlenovací období do výstavby trolejbusové trati záhy pominula kvůli již zmíněnému koronaviru, který dokonale optimalizoval tlačeníce u bezpečnostních kontrol na letištích a s nimi i teris s kufrů v uličkách autobusů na „stodevatenáctce“. V roce 2020 prošla branami terminálů 1, 2 a 3 pouze 3,7 miliónů pasažerů a v roce 2021 jen o málo více – 4,4 miliónů. Od 16. 3. 2020 byly autobusové spoje omezeny jen na každé druhé metro (s posílením v časech návozu zaměstnanců na letiště), přičemž i po roce a půl (1. 9. 2021), kdy se již provoz na všech ostatních linkách pražské MHD vrátil v podstatě do

Počet spojů a parametry linky č. 119 v letech 1995–2024

Stav k:	01. 06. 1995	31. 08. 1996	04. 03. 1997	28. 02. 1998	12. 06. 2005	01. 09. 2005	20. 11. 2012	07. 04. 2015
Po-Pá:	131	143	144	117	124	144	154	172
Sobota:	72	72	78	71	96	112	114	143
Neděle:	66	66	67	71	96	112	114	132
Celkem Po-Ne:	793	853	865	727	812	944	998	1 135
Interval Po-Pá:	SD 5/15/5/25	SD 5/12/5/25	SD 4/10/5/25	KB 6/12/7–8/20	KB 5/10/7–8/20	KB 5/7–8/7–8/10–20	KB 5/7–8/6/10	KB 5/6/6/10
Interval So-Ne:	SD 10/25	KB 10/25	KB 12/25	KB 15/20	KB 10/20	KB 10/10–20	KB 10/10	KB 7–8/10

Stav k:	29. 04. 2017	03. 04. 2018 ¹	01. 09. 2018	15. 06. 2019 ²	06. 01. 2020	11. 03. 2020	21. 03. 2020	27. 06. 2020 ³
Po-Pá:	218	251	251	251	250	159	97	96
Sobota:	146	146	146	229	145	145	74	73
Neděle:	135	135	140	220	139	139	71	70
Celkem Po-Ne:	1 371	1 536	1 541	1 704	1 534	1 079	630	623
Interval Po-Pá:	KB 3–4/5/4/10	KB 3/5/3/10	KB 3/5/3/10	KB 3/5/3/10	KB 3/5/3/10	KB 6/7–8/6/10	KB 7–8/15/10/20	KB 7–8/15/10/20
Interval So-Ne:	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 15/20	KB 15/20

Stav k:	18. 07. 2020	02. 11. 2020 ⁴	10. 05. 2021 ⁵	15. 07. 2021 ⁶	01. 09. 2021	21. 03. 2022	26. 10. 2022	16. 12. 2022	04. 09. 2023
Po-Pá:	121	115	126	131	159	248	148	248	249
Sobota:	104	98	138	143	145	143	143	143	144
Neděle:	104	98	132	137	139	137	137	137	138
Celkem Po-Ne:	813	771	900	935	1 079	1 520	1 020	1 520	1 527
Interval Po-Pá:	KB 6/10/7–8/20	KB 6/10/7–8/20	KB 6/10/7–8/10	KB 6/10/7–8/10	KB 5/10/6/10	KB 3/5/3/10	KB 5/10/6/10	KB 3/5/3/10	KB 3/5/3/10
Interval So-Ne:	KB 10/20	KB 10/20	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10	KB 7–8/10

SD = Autobus standardní délky (cca 12 m), KB = Autobus kloubový (cca 18 m)

- 1 – Od 3. 4. 2018 celoroční posílení (zrušení členění na letní a zimní sezonu)
- 2 – Od 15. 6. 2019 do 15. 9. 2019 byly o víkendech zajišťovány zdvojené spoje
- 3 – Od tohoto data celosvětově prodloužení intervalu ve večerním období 21:00–22:30
- 4 – Od tohoto data zkrácení rozsahu provozu do cca 22:30
- 5 – Od tohoto data provoz do cca 23:30
- 6 – Od tohoto data provoz trvale do cca 00:20

Zdroj: Ing. Martin Fafejta



Jedním z dlouhodobě testovaných velkokapacitních vozů na lince č. 119 byl autobus Mercedes-Benz CapaCity L o délce 21 m (při zachování dvoučlankového provedení). Přestože soutěž na pronájem velkokapacitních autobusů i později vypsaný tendr na nákup takových autobusů umožňovaly užití obdobného řešení, české zastoupení Mercedesu nabídku ani do jednoho z výběrových řízení nepodal. Foto: Roman Vanka

normálu, šlo o jedinou pražskou autobusovou linku, na níž zůstaly významné škrty v grafikonu zachovány.

Zpět na předcovidový režim provozu s třiminutovým špičkovým a pětiminutovým sedlovým intervalem (s prodloužením na 10 minut v okrajových částech dne) se linka č. 119 vrátí až od 22. 3. 2022. Počet pasažérů směřujících na/z letiště v té době už povážlivě stoupal, přesto je nutno říct, že za celý rok 2022 bylo na letišti nesoucím jméno slavného dramatika a prezidenta odbaveno jen 10,7 mil. lidí, což odpovídalo úrovni roku 2005, a v roce 2023 šlo o 13,8 milionů letových pasažérů (úroveň zhruba roku 2016), takže zejména v zimních měsících byla přepravní nabídka poněkud předimenzována (i s 18m vozy), nicméně cestou sezónního provozu se již město od 16. prosince 2022 nevydalo (předtím krátce opět fungoval). Pro rok 2024 se očekává na „Prague Airport – Vaclav Havel“ odbavení 15,5 milionů cestujících a růst je predikován i pro další roky, takže kapacita tříčlán-

kových trolejbusů by měla být do budoucna přece jen plně využita. S ohledem na skutečnost, že trolejbusy nebyly poptávány se speciálními úpravami pro přepravu zavazadel, se navíc bude většině pasažérů mířícím za překonáváním gravitace za využití vztlaku prostor navíc jistě hodit.

Přípravy na převedení autobusové linky číslo 119 do trolejbusového módu pokračovaly zadáním vyhotovení projektové dokumentace. Současně nabýval kontur záměr nákupu vozidel, když již 26. 10. 2020 vypsal pražský DP soutěž na dodání dvacítky vozů pro obsluhu budoucí linky č. 59, jež byla (v našich podmínkách stále netradičně) pojata jako tzv. jednací řízení s uveřejněním. Práce na projektové dokumentaci spojené s nezbytnými průzkumy (vedení inženýrských sítí, geodetické zaměření, dendrologický průzkum, hlukové studie, energetický výpočet atp.) a na návazných aktivitách (jednotlivých řízení, tj. zjišťovacího řízení EIA a společného řízení a zpracování

Od listopadu 2016 až do září 2017, tedy takřka celý rok, byl na lince číslo 119 testován pronajatý autobus Van Hool AGG 300, který byl pražskému dopravnímu podniku pouze zapůjčen. Samotná společnost Van Hool se v testování nijak neangažovala a na dotazy redakce nejprve nereagovala vůbec, a pak s tvrzením, že v Praze žádný autobus netestuje. Teprve později upřesnili, že jde čistě o aktivitu jejího obchodního partnera.

Foto: Ing. Vojtěch Kudláč



dokumentací pro společné povolení a pro provádění stavby) byly svěřeny společnosti Pragoprojekt, s níž byla dne 25. 2. 2020 uzavřena smlouva v hodnotě 7 895 000 Kč (bez DPH). Po takřka přesně dvou letech bylo dne 28. 1. 2022 oznámeno, že jsou všechna potřebná povolení vydána a nabyla právní moci, a je tedy možné přistoupit k samotné realizaci díla.

V průběhu přípravy dokumentace se odehrála jedna zásadní změna mající vliv na finální podobu projektu. Tou bylo rozhodnutí o změně konceptu měřírny v garáži Řepy, které se po těch klíčových měly stát druhým domovem novodobých pražských trolejbusů. Původní plán počítal jen s menší kontejnerovou měřírnou, která svými dispozicemi tak akorát pokryje potřeby dvacítky tříčlankových vozidel. Nově se však mělo pracovat s vybudováním větší zděné měřírny, která kromě potřeby linky č. 119/59 pokryje i předpokládanou zvýšenou spotřebu dalších 50 vozidel standardní délky, které by měly výhledově sloužit na linkách čísel 131 (po přečíslování jako trolejbusová 51), 137 (52), 176 (53) a 191 (56), jejichž elektrifikaci schválila Rada hlavního města Prahy dne 8. 6. 2020 (Usnesení č. 1130) a představenstvo DPP o osm dnů později (Usnesení č. 14/2020/9). Kapacitně je ovšem měřírna dimenzována ještě na vyšší počet vozů (až cca 180).

Stavba trolejbusové tratě a její parametry

Výběrové řízení na stavbu trolejbusové tratě bylo vypsané dne 4. 7. 2022 a nabídky bylo možné podávat do 18. 8. 2022. O tendr projevila zájem dvojice společností – ELEKTROTECHNIKA a. s. a Elektrizace železnic Praha a. s. První jmenovaná nacenila výstavbu na bezmála 360 mil. Kč (přesně 359 985 107,47 Kč), druhá byla o přibližně 5,5 mil. Kč levnější (354 544 207,12 Kč) a vzhledem k tomu, že cena byla jediným hodnotícím kritériem, putovala zakázka k Elektrizaci železnic, s níž byla smlouva podepsána dne 21. 10. 2022 a zveřejněna dne 27. 10. 2022 (čímž se stala právně účinnou). Stavba byla slavnostně zahájena poklepáním na nezbytný základní kámen v prostoru smyčky Nádraží Veleslavín dne 14. 2. 2023, ve skutečnosti ale byly práce zahájeny už 29. 11. 2022, nicméně až do konce roku 2022 se omezily jen na prostor garáží Řepy. Na táhlé Evropské ulici byly veškeré stavební činnosti omezeny



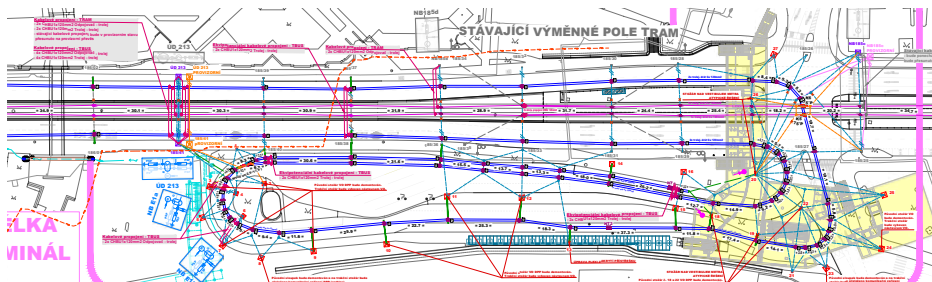
Poklepání symbolického základního kamene výstavby trolejbusové linky dne 14. 2. 2023. Foto: DPP



Pohled na rozestavěnou trolejbusovou trať nad Divokou Šárkou. V popředí je základ pro samostatné veřejné osvětlení, za ním je vidět větší oranžový základ (je přes něj položena zábrana) pro trolejbusový stožár a dále je vidět výkop pro kabelovou trasu. Foto: Jiří Šimůnek



Detail provizorního zavešení trolejového vedení během výstavby. Tento snímek pochází konkrétně z listopadu 2023 z horní části ulice Evropské. Foto: Jiří Šimůnek



Navržené řešení trolejového vedení v oblasti terminálu Nádraží Veveslavín. Zdroj: Projektová dokumentace Pragoprojektu



Připravené sloupořadí v červnu 2023 na horní části ulice Evropské. Zde jsou použity sloupy uprostřed pásu s výložníky. Foto: Jiří Šimůnek



Autobus Iveco Crossway LINE 12LE ev. č. 1252 dopravce POHL Kladno projíždí v květnu 2023 po ulici Evropské pod připraveným výložníkem se závěsy pro budoucí trolejbusovou trať linky č. 59. Foto: Libor Hinčica

kvůli předsednictví ČR v Radě EU, neboť hlavní spojnice na letiště byla využívána celou řadou zahraničních delegací. Od ledna 2023 se práce přesunuly na samotnou trať, takže v době, kdy poselstvo reprezentantů města a DPP omlacovalo kladivky před závěrkami novinářů základní kámen (resp. kameny), byly již ve veveslavínském terminálu viditelné budované základy pro trolejbusové sloupy.

První část tratě v úseku od smyčky Nádraží Veveslavín po tramvajovou smyčku Divoká Šárka začala růst poměrně rychle, neboť byla zjevná snaha zkordinovat co nejvíce činností s budováním tramvajové tratě na Dědinu, jež si mj. vynutila od 1. 2. 2023 až do 15. 4. 2023 vyluku tramvají na koncovém úseku od zastávky Vozovna Vokovice ke smyčce u Šáreckého údolí. V úseku vedeném souběžně s tramvajovou tratí bylo částečně využito dříve vybudovaných záložních napájecích kabelů, ale i stávající tramvajové infrastruktury. Tam, kde to bylo staticky možné, byly použity stávající převěsy tramvajového trolejového vedení i pro zavěšení trolejbusových drátů, na dalších sloupech (ovšem rovněž původně tramvajových) byly upevněny výložníky pro zavěšení trolejbusových stop.

V dubnu 2023 už byly osazeny prakticky všechny sloupy v terminálu Nádraží Veveslavín, v květnu se objevily i v horní části ulice Evropské (za tehdy budovaným odbočením tramvajové tratě na Dědinu). První trolejové vedení nové tratě bylo dokončeno na obřadistišti Letiště Václava Havla, kde vznikla jedna nabíjecí stopa a k ní pětice nabíjecích stříšek připevněných k dlouhé konzoli. Pro potřeby linky č. 59 měly sloužit primárně nabíjecí stříšky, zatímco stopa byla vybudována hlavně pro trolejbusy standardní délky v rámci zvažované elektrifikace autobusové linky č.

191. Trolejové vedení ve smyčce Nádraží Veveslavín a v návazném úseku k Divoké Šárce bylo nataženo během prvních červencových dnů. Stavba tehdy pokračovala tak rychlým tempem, že budila dojem možného rychlejšího dokončení oproti avizovanému termínu v březnu 2024. Ve skutečnosti však ještě chyběly nejen další části na Evropské ulici i na ní navazující ulici K Letišti, ale především napájecí infrastruktura (včetně dokončení napájecích bodů).

Výstavba trolejbusové tratě si vynutila několik tramvajových výluk v souvislosti s budováním křížení s tramvajovým trolejovým vedením, což bylo oproti první pražské trolejbusové lince č. 58 novum. Ačkoli „osmapadesátka“ v Libni vede přes mamutí tramvajovou křižovatku na Palmovce a částečně v souběhu s tramvajovou tratí v ulicích Na Žertvách i Zenklově, ke křížení s tramvají zde nikde nedochází. Oproti tomu v případě trolejbusů na letiště muselo být křížení vybudováno hned deset – dvě u výjezdu ze smyčky Nádraží Veveslavín, dvě přes vjezd a výjezd z tramvajové smyčky Divoká Šárka, dvě při křížení

odbočení tramvajové tratě na Dědinu a čtyři u odbočení tramvají z/do vozovny Vokovice. Ve všech případech bylo možno použít neizolované provedení trolejového vedení, které umožňuje plynulou jízdu trolejbusů i tramvají pod jízdou (interním předpisem DPP je ale přesto dáno, že řidiči tramvají mají křížení projíždět výběhem).

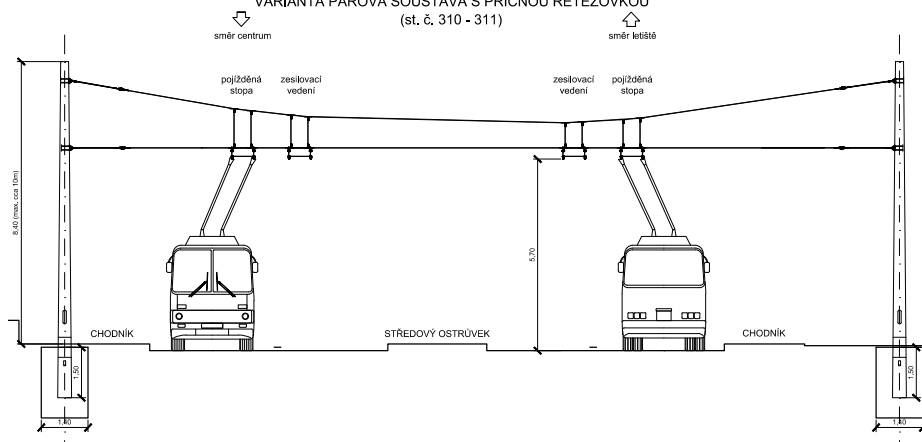
Ve druhé polovině letních prázdnin se pozornost stavařů soustředila na úsek v horní části Evropské ulice a na ulici K Letišti. Propojovací část mezi oběma ulicemi tvořená především mostem přes Pražský okruh byla řešena až jako úplně poslední. Trolejové vedení se zde začalo objevovat až v listopadu a prosinci 2023. Dokončovací práce probíhaly v lednu 2024. Jako problematické se ukázalo řešení trakčních stožárů v oblasti u smyčky Divoká Šárka. Trolejové vedení zde sice bylo zavěšeno na nové sloupy trakčního vedení společné pro tramvaje (trať na Dědinu) i trolejbusy, avšak záhy se ukázalo, že sloupy se vychylují nepřijatelně do stran. Celá konstrukce tak musela být převěšena na provizorně instalované sloupy a stožá-



Záběr ze srpna 2023 ukazuje stav výstavby trolejbusové infrastruktury v ulici K Letišti, kde je dnes zavěšena čtyřstopá trať, přičemž dvě stopy slouží jako posilovací vedení. Sloup, který snímku dominuje, je určen jako podpěra pod stožár trolejového vedení situovaný u mostu přes Pražský okruh. Takto nadstavené sloupy jsou pak navíc ještě dále ukotveny k dalším stožárům. Foto: DPP

VZOROVÝ ŘEZ KOMUNIKACÍ UL. K LETIŠTI SE ZESILOVACÍM VEDENÍM

VARIANTA PÁROVÁ SOUSTAVA S PŘÍČNOU ŘETĚZOVKOU
(st. č. 310 - 311)



Řez trolejbusové tratě se zesilovacím vedením na ulici K Letišti, na němž zaujme oko milovníka dopravy použití modelového vozidla v podobě trolejbusu Ikarus 280T. Ikarus v roce 1988 vyrobil jeden tříčlankový vůz (Ikarus 293), avšak jen ve formě autobusu. Ten skončil nakonec v Teheránu, kde měl sloužit až do roku 2009. Zdroj: Projektová dokumentace Pragoprojektu



„Korytka“ nad trolejí zabraňují dotyku živých částí (tj. částí trvale pod proudem) s jinými vodiči. Zde v zastávce Divoká Šárka. Foto: Jiří Šimůnek



Křížení s tramvajovou trolejí u vozovny Vokovice. Konstrukce umožňuje jízdu tramvají i trolejbusů pod proudem. Foto: DPP

ry musely být nahrazeny silnějšími. I po této náhradě se ale ukázalo, že jeden ze stožárů je stále zatížený nad přípustnou mez, a tak se ještě v o víkendy ve dnech 24. a 25. 2. 2024 konala jedna tramvajová výluka, při níž byl i tento poslední problematický sloup vyměněn.

Smyčka Nádraží Veleslavin se vyznačuje užitím průběžné trolejbusové stopy, takže trolejbusy se nemusí odpojovat a připojovat k síti, byť zde je instalována navíc ještě jedna kuse začínající nabíjecí stopa umožňující odstav a nabíjení až tří vozidel (sjezdovou mechanickou výhybkou – MV20° – je pak tato stopa napojena na průběžnou stopu, jde mimochodem o jedinou výhybku na trati). Volba průběžné trolejové stopy bez nutnosti odpojování, a následného připojování k trolejovému vedení byly použity s ohledem na minimální dobu pobytu vozidel linky č. 119 (resp. po dokončení elektrifikace č. 59) v daném obratišti.

Napájení trolejbusové tratě zajišťuje čtveřice nově vybudovaných měničů. Jde konkrétně o kontejnerovou měničnu Veleslavin, měničnu Dědina, kontejnerovou měničnu Letiště (tvořenou dvěma kontejnery) a již zmíněnou měničnu v areálu garáží Řepy. Měnična Dědina byla původně navrhovaná jako tzv. předstíhový objekt stavby tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina. V první etapě se počítalo s vybu-

váním jen provizorní přípojky 22 kV postačující pro potřeby trolejbusů, a teprve s výstavbou tramvajové tratě mělo dojít k zajištění definitivní přípojky a k dovybavení technologického zařízení měnirny. Vzhledem k tomu, že stavbu tratě na Dědinu se podařilo časově nakonec sladit s programem budování trolejbusové tratě, ba co víc, budování tramvajové tratě tu trolejbusovou dokonce předešlo, byla měnirna pochopitelně zařízena již v úplném vyhotovení.

Měnirna Veleslavin vyrostla u samotné smyčky a zajišťuje napájení úseku od obratiště u stanice metra až po křižovatku s odbočením tramvajové trati na Dědinu. Trať o délce cca 2,3 km je zde rozdělena na dvojici napájecích úseků, z nichž každý disponuje dvěma až čtyřmi vývody, samotná délka zemních kabelových tras činí přibližně 1 390 m. Návazný úsek od smyčky Divoká Šárka až k zastávce Terminál 3, kde je trolejové vedení ukončeno, je napájeno z měnirny Dědina, přičemž zde je délka zemních kabelových tras přibližně 2 245 m. V případě měření v garážích Řepy a na letišti jsou kabelové trasy vytaženy ihned k nabíjecím stopám (či stříškám) a délka kabelových tras se zde pohybuje od patnácti do několika stovek metrů. Pokud bychom ovšem sečetli všechny vybudované napájecí a zpětné kabely dojdeme – vzhledem k tradičnímu použití i záložních kabelů – k celkové délce až 21 800 m.

Určitou technickou zajímavostí je užití vzdušného

posilovacího vedení na ulici K Letišti, které má podobu nikoli kabelu vedeného kdesi po straně trakčních stožárů, ale netradičně klasického trolejového vedení (a to v obou směrech). Jelikož z výpočtu energetické bilance trati vyšlo, že by napájecí poměry na úseku za mostem přes Pražský okruh byly nedostatečné, bylo potřeba vyřešit možnosti přivedení napájecích kabelů i do této části trati. Jejich uložení do mostu či vybudování chráničky přímo pod Pražským okruhem se jevilo jako příliš komplikované. Proto byly zavěšeny další dvě plnohodnotné stopy, které zajišťují potřebné zvětšení průřezu (a tím snížení ztrát). Jejich celková délka činí v každém směru cca 630 m, přičemž v rámci otevření trolejbusové tratě byly stopy využity před slavnostním zahájením provozu k odstavení vozidel (a poté i k zajištění rychlé operativní náhrady v případě závady některého z trolejbusů).

Celkem mělo být vybudováno 11 620 m trolejového vedení (měřeno jednostopě), v čemž jsou započítány i nabíjecí stopy v garážích Řepy, odstavná stopa ve smyčce Nádraží Veleslavin a nabíjecí stopa na letišti. Dalšíh 1 260 m představuje zmíněné posilové vedení. Samotná délka trolejbusové tratě Nádraží Veleslavin – Terminál 3 je uváděna 5 308 m (dvoustopě).

Použito bylo výhradně trolejové vedení 2x Cu 120 mm², které je v rovinatých úsecích zavěšeno především na tzv. delta závěsech, v obloucích pak na obloukových svorkách. Výška trolejového vedení os-



Dne 26. 4. 2023 byl v Plzni složen v areálu vozovny Karlov první z pražských trolejbusů Škoda-Solaris 24m budoucího ev. č. 401. Fotografie představuje vůz ještě v polském Bolechowě v areálu Solarisu. Foto: Škoda Group

ciluje mezi 5,4 až 5,7 m od povrchu komunikací, snížená (na úroveň cca 5,2 m) je v místech, kde trolejbusová trať podchází portály pro kamery a proměnné dopravní značky (na ulicích Evropské a K Letišti), kde je možné na trolejovém vedení pozorovat i zábrany proti dotyku tzv. živých částí (tj. vodičů trvale pod napětím) s konstrukcemi bran. Během stavby se na trati objevily nejprve konstrukčně větší zábrany, jež ve finálním řešení nahradila kompaktnější „korýtká“.

Trolejové vedení je na cca dvou a půlkilometrovém úseku od Nádraží Veveslavín k tramvajové smyčce Divoká Šárka řešeno jako nekompenzované (nenapínané; na rozdíl od souběžného vedení tramvajového). V případě zavěšení troleje na převěšových lanech jsou použita nerezová lana o průřezech 25 a 35 mm², tam, kde jsou použity výložníky (což je většina předmětného úseku), se uplatnila sklolaminátová konstrukce s průměrem 55 mm. Jelikož byly použity, jak již bylo řečeno, existující stožáry tram-

vajové tratě (celkem 83 dle stavební tabulky), bylo zapotřebí vybudovat ve spodním úseku celkově jen 45 nových stožárů (především v oblasti smyčky Nádraží Veveslavín), z toho 19 coby náhradu stávajících tramvajových sloupů (přičemž jen u 11 bylo nutné vytvořit i nové základy). Navíc byly upraveny dva kotevní závěsy na budově. Všechny zde použité trakční stožáry jsou jednotně osmiboké ocelové konstrukce s minimální výškou vrcholu 8,5 m nad komunikací (a celkovou délkou 10 m). Zajímavostí je pětice stožárů v terminálu, které mají minimalizované železobetonové patky, neboť jsou uloženy přímo na zastropení stanice metra Nádraží Veveslavín (identické řešení bylo již dříve v praxi otestováno na Palmovce při elektrifikaci linky č. 140/58).

Návazný 440 m dlouhý stavební úsek představoval komplikovanou část od tramvajové smyčky Divoká Šárka po odbočení novostavby tramvajové tratě na Dědinu. Trolejbusy zde využívají společnou zastáv-



ku s tramvaji. Část byla vedena jako samostatný stavební objekt (SO 653), neboť jej bylo zapotřebí koordinovat s přestavbou smyčky a s budovaným odbočením tramvajové tratě na Dědinu. Výstavba většiny stožárů trakčního vedení byla zahrnuta nikoli do stavby trolejbusové tratě na letiště, ale jako součást výstavby dědinské tramvajové tratě (šlo částečně o ty stožáry, které se musely později vyměňovat). Na druhé straně nebyla tato část vedena jako samostatný napájecí úsek (přímo v ní se však nachází rozhraní mezi částí napájenou měničnou Veleslavín a měničnou Dědina).

Za zastávkou Divoká Šárka až po zastávku Terminál 3 došlo k výstavbě 3 105 m dvoustupého vedení (a již zmíněného vedení posilovacího), přičemž zde už bylo zapotřebí vystavět 142 nových trakčních stožárů (z toho tři byly pojaty jako výměna stávajících tramvajových u smyčky Divoká Šárka). Čtveřice vysokých stožárů u mostu přes Pražský okruh byla navíc

přikotvena ještě na další čtyři vzdálenější menší pomocné (kotvící) stožáry.

V této souvislosti se hodí uvést, že na prvních mapkách znázorňujících podobu letištní trolejbusové linky byl úsek po mostě nad Pražským okruhem značen tečkovaně, tedy stejně jako návazné úseky bez trolejového vedení za zastávkou Terminál 3 směrem k Letišti Václava Havla, což budilo dojem, že zde rovněž nemá být trolejové vedení použito. Ve skutečnosti se zde ale vždy s trolejovým vedením počítalo a plánek byl jen polotovarem z doby neukončených jednání s Ředitelstvím silnic a dálnic o způsobu vedení trolejbusové tratě v dané lokalitě.

S výjimkou úseků mezi pevnými body (2x čtveřice stožárů u přechodu mezi ulicemi Evropskou a K Letišti) je celá trať v dané části řešena jako kompenzovaná, tedy se stálým zatížením, jež je vyvoláno závažím. Trolej je opět buďto na převěsových lanech, anebo



Všech dvacet trolejbusů Škoda-Solaris 24m seřazených na nepoužívané runway 04/22 ruzyňského letiště. Foto: Libor Hinčica



Setkání trolejbusů SOR TNS 18 ev. č. 101 s elektrickou výzbrojí od společnosti Cegelec a vozu Škoda-Solaris 24m s elektrickou výzbrojí od Škody Electric na Palmovce v prosinci 2023. Zatímco vůz ev. č. 401 obsluhoval linku č. 58, trolejbus ev. č. 101 se vydal na testování sběračů, které se ukázaly být Achillovou patou nových vozidel. Foto: Libor Hinčica



Příští stanice: Svět

Vlakem z centra na letiště každých 10 minut.

Trolejbusová trať na letiště byla od počátku prezentována jen jako provizorní řešení velkokapacitní dopravy do doby, než bude vystavěna tzv. rychlodráha, která zatím existuje stále jen na papíře. To ovšem nebrání Správě železnic čas od času aktualizovat kampaně slibující brzký příchod nového rychlého spojení. Na této kampani si dala zřejmě obzvlášť záležet. Zatímco slogan slibuje odjezd vlaku každých deset minut, odjezdová tabule ukazuje časy 15:38, 16:25 a 17:15. Navíc s různými odjezdovými nástupišti... Asi tak je rychlodráha momentálně reálná. Foto: Jan Mašek

sklolaminátových výložnicích. Stožáry jsou především trubkové odstupňované konstrukce, s výjimkou stožárů se závažím (HEB) a několika sloupů sdílených s tramvajemi (ty jsou osmiboké). S ohledem na dopínání trolejového vedení bychom na této části trati našli také dvě výměnná pole. Částečně je použita párová soustava (sloupy naproti sobě), v menší míře jsou použity sloupy uprostřed travnatého dělicího ostrůvku s dlouhými výložnicemi. Trať je zde rozdělena na tři napájecí úseky se čtyřmi (resp. osmi) napájecími body.

Trolejová stopa na odstavu na ruzyňském letišti je koncipována jako pružné trolejové vedení s delta závěsy, přičemž stopa je pojata jako samostatný napájecí bod (druhým napájecím bodem zde je brána s pětici dobíjecích stříšek). Pro nesení této stopy bylo vybudováno sedm trubkových trakčních stožárů.

Samostatně je zapotřebí zmínit výstavbu nabíjecích stop v garážích Řepy. Na rozdíl od klíčových garáží, jež slouží trolejbusům linky č. 58, nebyla v tomto případě použita brána pouze s natrolejovacími stříškami na jednotlivých stáních, ale trolejové vedení vedené fragmentovaně po obvodu garáží, a to v jejich severní, západní a jižní části. V případě severní části byla vybudována 230 m dlouhá stopa pro odstav osmi tříčlankových trolejbusů, na kratší západní straně bychom našli 105 m dlouhou stopu pro čtyři

trolejbusy a na jižní jsou stopy dvě – delší o délce 174 m pro odstav šesti trolejbusů a kratší o délce 80 m přiléhající k odstavné hale autobusů. Trolejové vedení je vždy řešeno jako nekompenzované (nenapínané) s pružným zavěšením a uchycením na převěsových lanech a sklolaminátových výložnicích. Celkem zde bylo vybudováno 35 nových trakčních stožárů převážně v jednostranné soustavě, s výjimkou sloupů v jižní části, kde je použita soustava párová s převěsy pro obě paralelně situované odstavné plochy. Kapacita odstavů umožňuje parkování jednadvaceti tříčlankových trolejbusů, pracuje se tedy s rezervou jednoho stání. Úprava prostranství pro odstavení trolejbusů si vyžádala i zásahy do zatravnění, vodorovného dopravního značení, odvodnění a chodníků v areálu garáží.

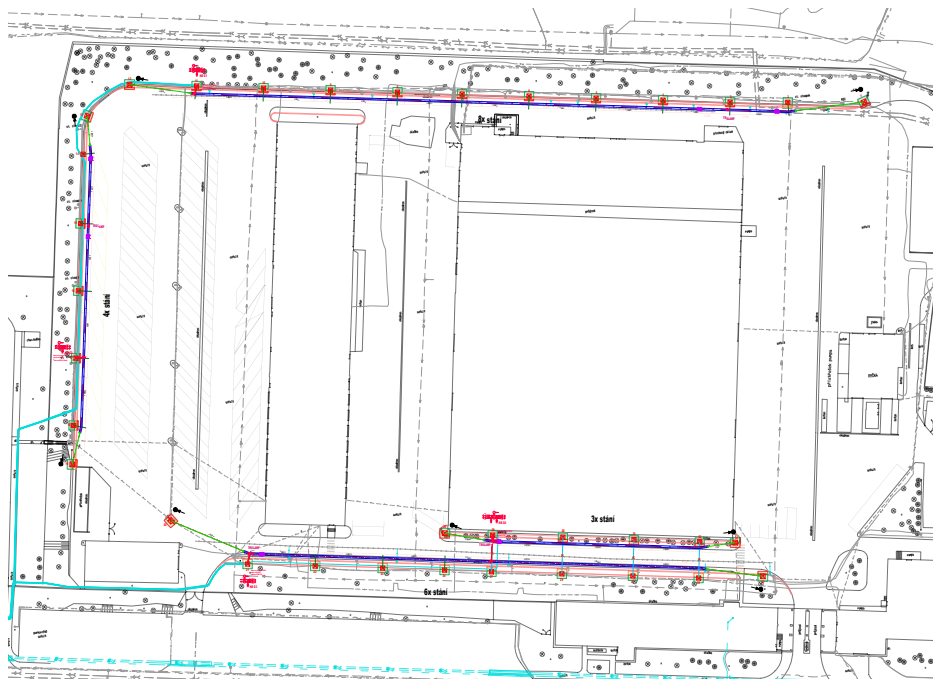
Samostatnými investicemi měly být úpravy mycích rámvů v areálu garáží a oprava údržbového zázemí (rekonstrukce a prodloužení kanálu diagnostiky na délku 26 m). V prvním případě byla soutěž na rekonstrukci myčky vypsaná již v květnu 2021, avšak o měsíc později byla zrušena. V roce 2023 byla nadvakrát vypsaná zakázka na projektovou dokumentaci pro úpravu garážové myčky, nicméně v době uzávěrky tohoto příspěvku (14. 3. 2024) ještě nebyl vybrán vítěz. Opakovaná byla i soutěž na rekonstrukci haly diagnostiky, která byla završena podpisem smlouvy až v srpnu 2023, přičemž rekonstrukce vyšla pražský DP na 1 950 558,08 Kč (bez DPH).

Celkem mělo být vztyčeno v rámci stavby trolejbusové tratě 241 stožárů, z nichž 6 bylo osazeno pouze provizorně (u smyčky Divoká Šárka), takže výsledné dílo zahrnuje 235 nových stožárů. U části těchto stožárů mělo jít pouze o výměnu stávajících (dle projektu 43 ks), čtyři sloupky jsou tzv. kotvení. Energetická bilance počítá se spotřebou elektrické energie 4 500 MWh ročně, na druhé straně má stát úspora 690 000 litrů nafty a snížení emisí CO₂ o zhruba 1 300 tun. Nasazení tříčlankových trolejbusů zároveň umožnilo (při zachování stávajícího intervalu) navýšit přepravní kapacitu o cca 30 %.

Investice do trolejbusové infrastruktury ve výši zhruba 355 mil. Kč byla přitom od počátku prezentována jen jako dočasná coby okamžité řešení navýšení přepravní kapacity na letiště do doby, než konečně začne sousloví „vlakem brzy na letiště“ nabývat svou sémantiku. Přestože se po letech odkladů stala rekonstrukce kladenské železniční tratě realitou, je pro vybudování odbočky na letiště i dnes považován za reálný termín nejdříve v roce 2031. Po zprovoznění rychlodráhy (s max. provozní rychlostí 80 km/h) by měla být linka číslo 59 ve své stávající podobě zrušena. Původně se uvádělo, že celý úsek od Nádraží Veveřslavín až po Divokou Šárku by měl být následně využíván jen jako manipulační pro výjezdy a zátahy při přejezdu parciálních trolejbusů z/do garáží na další linky v oblasti Prahy 6, přičemž projektová dokumentace nevyučovala dokonce ani možnost



Trolejbus Škoda-Solaris 24m během zkušebního provozu na lince č. 58 vjíždí do zastávky Kundratka v Libni. Foto: Libor Hinčica



Řešení nabíjecích stop v areálu garáží Řepy. Zdroj: Projektová dokumentace Pragoprojekt

demontáže trati. V mezidobě ale došlo k rozhodnutí, že by měla linka č. 59 zůstat i po zprovoznění tzv. rychlodráhy zachována, a to ve zkrácené trase od Nádraží Veleslavín k nově plánovanému dopravnímu terminálu u plánované železniční zastávky Praha-Dlouhá Míle. Obsluha se však předpokládá již trolejbusy standardní délky a v delším intervalu (cca 4x až 5x za hodinu), přičemž do budoucna nelze vyloučit využití linky č. 59 i pro obsluhu poměrně rozsáhlého rozvojového území v lokalitě Na Padesátku mezi ulicemi K Letišti a dálnicí D7, pokud v tomto prostoru skutečně vyroste nová zástavba.

Zbývající část trolejbusové tratě směrem k letišti by měla do budoucna sloužit potřebám dalších trolejbusových linek, především plánované elektrifikaci linky č. 191. Tříčlankové trolejbusy by se měly přesunout na jiné kapacitně vytižené trolejbusové tratě v Praze, které snad do té doby vzniknou (nejvíce se hovoří o možnosti „trolejbusifikace“ částí linek 136 a 150 pod zvažováním novým číslem 57).

Doplňme, že zmíněných cca 355 mil. Kč vynalože-

ných na výstavbu trati by nakonec neměly rozpočet DP (potažmo Prahy) příliš zatížit, neboť Dopravní podnik usiluje o dotační prostředky, které by měly dosáhnout výše cca 352 mil. Kč, tedy 99 % veškerých nákladů (zde je zapotřebí upozornit na chybu v oficiální tiskové zprávě pražského DP vydané při příležitosti zprovoznění trati, která uváděla, že dotace již byla přidělena, jednalo se však o tiskařského šotku). Provoz trolejbusové linky č. 59 je zařazen také do mezinárodního výzkumného projektu eBRT2030 v rámci evropského vědecko-výzkumného programu Horizon 2030 koordinovaného ze strany Mezinárodní asociace veřejné dopravy (UITP). Praha se stala jedním ze sedmi měst, v nichž bude provoz bezemisních vozidel sledován, ačkoli v případě linky číslo 59 o typickém systému BRT (*Bus Rapid Transit*) z hlediska parametrů trati rozhodně hovořit nelze.

Vozidla pro linku číslo 59

Trolejbusová linka č. 59 se stala v ČR unikátní zejména kvůli nasazení dvacítky tříčlankových trolejbusů Škoda-Solaris 24m (neoficiálně a nepřesně označo-

vány dle škodoväckého schématu značení též jako model Škoda 38 Tr), které si Praha pořídila na základě vítězství sdružení společností Solaris CZECH, Solaris Bus & Coach a Škoda Electric za částku 30 989 858 Kč/kus. Zmíněný trojlístek firem porazil ve výběrovém řízení švýcarský HESS, jenž se jako jediný z omezeného spektra výrobců tříčláňkových trolejbusů odhodlal k soupeření na českém trhu. Tendr se táhl celý rok (nabídky se nakonec podávaly až 18. 10. 2021), přičemž neúspěšný HESS následně proti vyhlášení vítězství tandemu Solarisu a Škody podal i námítku, s níž se však DPP vypořádala, načež soupeř ze země helvétského kříže složil zbraně, a tak dne 17. 2. 2022 mohlo dojít k podpisu smlouvy.

Finální montáž trolejbusů, jak je pro případy spolupráce Škodovky a Solarisu typické, probíhala v Plzni. Z kapacitních důvodů zde přitom Škoda Electric využívala pro montáž i zkoušky zázemí vozovny Karlov, která byla vybudována v rámci projektu PPP (Public-Private-Partnership) a v níž provoz na základě dlouhodobého kontraktu s městem zajišťuje společnost Bammer Trade, která je rovněž součástí skupiny Škoda. První trolejbus pro montáž elektrické výzbroje byl převezen dne 26. 4. 2023. V té době už v Plzni probíhaly práce na trolejbusích téhož typu určených pro bratislavský DP, takže bylo možné přenášet zkušenosti z jednoho projektu na druhý. Slavnostní prezentace prvního takřka dokončeného vozu pro novináře se konala dne 17. 9. 2023 za účasti zástupců zákazníka (pražského DP). Mimo brány vozovny se podíval trolejbus poprvé v nočních hodinách dne 2. 10. 2023. Pro zkoušky mohly být využívány na základě vydaného povolení pouze dvě trasy (z vozovny Karlov ulicemi Folmavskou, Borskou a U Trati, a dále buďto ulicemi Železniční, Lobežskou, U Prazdroje, Rokycanskou, anebo alternativně Doudleveckou, Zborovskou, Mostní, Malostranskou a Nepomuckou), a to vždy výhradně v nočních hodinách. Postupně se v plzeňských ulicích otestovalo všech 20 vozů.

Do Prahy byl trolejbus budoucího ev. č. 401 převezen v brzkých ranních hodinách dne 21. 11. 2023, a to na letňanské výstaviště, kde se ještě tentýž den v rámci veletrhu CZECHBUS odehrálo slavnostní odhalení vozidla. Po skončení veletrhu byl v pátek 24. 11.

2023 vůz přetažen do areálu garáží Klíčův, kde našel dočasné útočiště na dobu plánovaného zkušebního provozu, jenž začal 30. 11. 2023, a to nejprve v režimu bez cestujících, přičemž bylo zapotřebí najet v součtu 5 950 km bez zátěže a se zátěží. Zbýlych 4 050 km bylo započteno z testování tříčláňkového



Zkouška průjezdnosti tříčláňkového trolejbusu z 23. 1. 2024 se dostala do pozornosti vybraných médií, která přinesla zcela nesmyslné a „odhalující“ reportáže postavené na základě komentářů lidí na sociálních sítích. Rozhovory pro média poskytli – bez potřebných znalostí – ovšem i opoziční politici z hnutí ANO 2011. Zdroj: Printscreen CNN Prima NEWS a Blesk.cz ze dne 10. 3. 2024; Sběrka: Libor Hincica



První zkušební jízda s trolejbusem Škoda 24 Tr ev. č. 905 na trolejbusové trati se uskutečnila dne 31. 1. 2024. Foto: DPP



Na nástupišti terminálu Nádraží Veleslavin došlo důsledně k změně původních upozornění na spojení na letiště za nové, jež zdůrazňuje, že na letiště nejedí pouhopouhý BUS, ale T-BUS. Foto: Libor Hinčica

vozidla v Plzni, ale i ze zkoušek trolejbusů Škoda-Solaris 24m pro Bratislavu.

Pasažéři se mohli svézt trolejbusem na lince č. 58 poprvé od 21. 12. 2023 (s odjezdem v 13:06 z Trutnov-

ské), přičemž provoz linky č. 58 byl v té době zajišťován pouze vloženými pořadými, na nichž se testovaly nejprve trolejbusy SOR TNS 18, poté souběžně oba typy vozidel, a nakonec pouze Škoda-Solaris 24m. Kvůli krátkým vyklizovacím časům na přejezdu s železniční tratí v Praze-Čakovicích bylo v případě tříčlánkových vozů rezignováno na zajištění až do Čakovic (byť zde zkušebně první vůz jel) a trolejbusy jezdily jen ve zkrácené trase Palmovka – Letňany – Trutnovská, přičemž přestávky byly čerpány v terminálu Letňany, zatímco Palmovkou trolejbusy plynule projížděly. Záměrně zde používáme již plurální formu trolejbusy, protože kromě vozu ev. č. 401 byl do Prahy dne 11. 1. 2024 dopraven i druhý vůz ev. č. 403, který se do zkoušek zapojil od 14. 1. 2024. Kilometry najeté oběma vozy se mohly počítat. Zajímavostí byla skutečnost, že český Drážní úřad poprvé akceptoval část zkoušek vykonaných v jiném státě EU, konkrétně na Slovensku, když byl počet kilometrů nutných pro nájezd s cestujícími snížen na 15 000 km, zatímco zbylých 5 000 km bylo přežato z Bratislavy. Od 17. 1. 2024 už byly expedovány další vozy z Plzně přímo do garáží Řepy, kam byl poslední vůz převezen dne 17. 2. 2024.

Zkušební provoz trolejbusů ev. č. 401 a 403 byl ukončen dne 2. 2. 2024. Během zkoušek se na trolejbusech objevilo několik drobných závad (především dveří, ale i sběračů či stykačů v trakční výzbroji), které se dále výrobci promptně odstraňovat. Ještě dne 2. 2. 2024 byly oba trolejbusy přepraveny do garáží

Řepy. Jeden v závěsu za odtahovým vozidlem DPP, druhý pak zkušebně vlastní silou. Mezi garážemi Klíčov a Řepy totiž existuje tzv. virtuální trolejbusová dráha (a to dokonce ve dvou variantách vedení), která umožňuje legálně jízdu trolejbusů vytyčenými ulicemi Prahy. Jako virtuální trolejbusová dráha jsou v Praze vedeny všechny úseky obsluhované trolejbusy pravidelně mimo trolejové vedení, ale také některé náhradní či objíždné trasy (například úsek přes sídliště Letňany), spojení do garáží a opraven v Hostivaři, ale i trasa z hostivařských garáží do areálu společnosti Cegelec v Michli (výrobce elektrických výzbrojí pro trolejbusy SORTNS 18).

Připomeňme, že každý z trolejbusů je dlouhý 24 700 mm, vysoký 3 500 mm (se staženými sběrači) a široký 2 550 mm a max. hmotnost činí 38 tun. Rychlost je stanovena na max. 70 km/h, z čtveřice náprav jsou jako hnací řešeny 2. a 3., každá s centrálním asynchronním motorem o výkonu 180 kW. Jako náhradní zdroj elektrické energie slouží trakční baterie na bázi článků LTO s využitelnou energií 60 kWh. Kapacita jednoho trolejbusu je 180 míst, z toho 54 k sezení. Podobně jako v případě samotné trati se

počítá i v případě vozidel se zaplacením většiny kupní ceny dotací, a to ve výši 510 mil. Kč, což pokryje zhruba 82 % kupní ceny (resp. užitelných nákladů).

Zkušební jízdy a zahájení provozu

V lednu 2024 už na trolejbusové trati probíhaly jen finalizační práce a čekalo se na vydání potřebných kolaudačních razítek jak k provozní, tak k napájecí infrastruktuře. První zkušební jízda v trase budoucí trolejbusové linky č. 59 se uskutečnila dne 23. 1. 2024 za účasti vozu ev. č. 405. Jízda trolejbusu sloužila pro ověření průjezdnosti vozidla, přičemž celá trasa byla projeta pouze na baterie (cesta z garáží a zpět se odehrála za tahačem). Dne 31. 1. 2024 se už mohl trolejbus projet po trati naostro, přičemž zkouška se uskutečnila s vozem Škoda 24 Tr ev. č. 905, jenž je vybaven dieselaagregátem. Trolejbus se okolo půl druhé odpoledne vydal na tzv. pantografovou zkoušku, kdy nejprve pomalou rychlostí projekt celou trasu včetně nabíjecí troleje ve smyčce Letiště Václava Havla, poté překonal už vyšší rychlostí jen úsek Nádraží Veleslavín – Terminál 3 a zpět, načež otestoval ještě nabíjecí stopy v areálu garáží Řepy. Okolo půl páté byla zkouška

Trolejbus Škoda-Solaris 24m ev. č. 401 přivezl první skupinu novinářů a pozvaných hostů do terminálu Nádraží Veleslavín, kde vedle něj ochotně zapožoval autobus SOR NB 18 ev. č. 6698 na lince č. 119, jež se stala za nedlouhou minulost. Foto: Libor Hinčič



Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost										
Linka: 59	Pořadí: 31	Provozovna: Řepy	Pracovní den			Líst č. 1/1				
Typ vozu: TbzK/G/	Typ VJR: A	Čís. graf.: T8360	Plati od: 06.03.2024			Provozni dispečink 296191817 (296192150)				
Výjezd: Provozovna Řepy 11:36 - Terminál 3 11:46 - (14:16 P)										
Začátek: Letiště 18:17 - Provozovna Řepy 18:34										
	14:15	(15:28)	15:30	(16:18)	16:19	(17:06)				
Nádraží Veveslavín	↑ 15:26		↑ 15:34	↑ 16:16	↑ 16:22	↑ 17:04				
Dvorka Šárka	↑ 15:21		↓ 15:38	↑ 16:11	↓ 16:26	↑ 16:59				
Navigátorů										
Terminál 3	↑ 15:19		↓ 15:40	↑ 16:09	↓ 16:28	↑ 16:57				
Terminál 1	↓ 15:16		↓ 15:44	↑ 16:06	↓ 16:32	↑ 16:54				
Letiště	↓ 14:23 P		↓ 15:49	↑ 15:59	↓ 16:37	↑ 16:47				
			↑ 15:06	↑ 15:51	↑ 15:56	↓ 16:39			↑ 16:44	
		(15:53)	15:53	(16:41)	16:41					
	17:07	(17:54)								
Nádraží Veveslavín	↑ 17:10		↑ 17:52	↑ 17:58						
Dvorka Šárka	↓ 17:14		↑ 17:47	↓ 18:02						
Navigátorů	↓ 17:16		↑ 17:45	↓ 18:04						
Terminál 3	↓ 17:20		↑ 17:42	↓ 18:08						
Terminál 1	↓ 17:25		↑ 17:35	↓ 18:13						
Letiště	↓ 17:27		↑ 17:32	↓ 18:15						
	(17:29)	17:29	(18:17)							
Poznámky:										
P = přestávka										
Po výjezdu z garáže do zastávky "Terminál 3" dále do pokynu dispečinku.										
M = manipulační spoj										
	Vlaků m	Vozků m	Délka m	Vlakov. od	Vozkov. od	Doba řazení	Doba mezi řazení	Doba na stánci	Mýto 1.ř.	Mýto 2.ř.
	celkem 91,300	91,300	7,38	6:58	6:59	3:48	3:29	3:13	3:29	0,912

ukončena a hned následující den byla podniknuta další zkouška pod trolejí, již s tříčlankovým trolejbusem (opět ev. č. 405) v čase od cca 11:30 do 13:00.

Testování odhalilo jen drobné nedostatky, kdy musely být upraveny například pozice vybraných natrolejovacích stříšek, či přidáno závaží v horní části Evropské ulice pro dopnutí trolejového vedení. Nejvíce mezi veřejností rezonovala v podstatě bulvární reportáž televizní stanice CCN Prima NEWS, která měla „dokazovat“, že trolejbusy nevládnou průjezd obratištěm Nádraží Veveslavín (jako by snad Praha 6 bulvární novináře pochybných kvalit jakýmsi magnetem přitahovala). Ve skutečnosti byla problematika komplikovaného odbočení tříčlankového vozidla z Evropské ulice do smyčky dobře známá, ostatně video z dopravní nehody dříve testovaného tříčlankového autobusu Van Hool AGG 300, která se odehrála právě v tomto bodě, je běžně využíváno na školeních řidičů pražského DP. Nezbytná změna vodorovného dopravního značení (zúžení levého odbočovacího a středního průběžného pruhu, a naopak rozšíření pruhu pravého tak, aby při odbočování do terminálu bylo minimalizováno riziko vybočení posledního článku vozidla do sousedního pruhu) ale mohla být provedena pouze odpovědnými orgány (Policie ČR, odbor dopravy Ma-

Vozový jízdní řád linky č. 59 pro první den provozu (6. 3. 2024), kdy byla vytvořena samostatná pořadí pro autobusy a trolejbusy. Zdroj: DPP



Na lince č. 119 se stihly před ukončením jejího provozu ještě objevit i první nově dodané autobusy Iveco Streetway 18M přidělené do garáží Řepy. Na fotografii z 4. 3. 2024 je zachycen vůz ev. č. 5123 v zastávce U Hangáru. Foto: Vojtěch Povolný

gistrátu hl. m. Prahy atp.), jejichž zástupci se účastnili první jízdy tříčlankového trolejbusu (23. 1. 2024) a provedli zde potřebná šetření, jejichž výsledky (kromě změny značení šlo i o úpravy cyklů křižovatek tak, aby tříčlankový trolejbus zvládl bez obtíží vjezd z terminálu na ulici Veveřslavinskou, a následně najet na ulici Evropskou) byly ještě před zprovozněním linky č. 59 uvedeny do praxe. Mimo to došlo i k úpravám organizace odstavů autobusů v rámci terminálu Nádraží Veveřslavín.

Další zkoušky trolejbusů se konaly ve dnech 19. 2. 2024 a 27. 2. 2024, přičemž ta druhá jmenovaná byla finální úřední jízdou, která je předpokladem k získání rozhodnutí o zkušebním provozu (jež bylo vydáno ještě tentýž den). Následně od 28. 2. až do 5. 3. 2024 následovaly jízdy pro seznámení řidičů s novou tratí a její infrastrukturou a na 6. 3. 2024 byl již naplánován akt slavnostního zahájení provozu.

Nutno říci, že se jednalo o akci mimořádně důstojnou. Program začal pro pozvané novináře již okolo 12. hodiny, kdy jim byl umožněn vjezd na letištní runway 04/22, která je využívána již jen pro parkování letadel, kam postupně najelo a seřadilo se všech 20 trolejbusů Škoda-Solaris 24m ev. č. 401 až 420. Po jedné hodině byli novináři odvezeni k zastávce Terminál 3, kde došlo krátce před 14. hodinou k symbolickému přestřihnutí pásky před trolejbusem ev. č. 401, u něj se seřadilo hned deset stříhačů z řad zástupců DPP, Letiště Praha, dodavatelů vozidel a pochopitelně i Magistrátu hlavního města Prahy. Jistou zajímavostí, která stojí za zmínku, byla přítomnost Adama Scheinherra z uskupení PRAHA SOBĚ, který stál uprostřed mezi účastníky, přestože jde v současné době o opozičního zastupitele bez reálného vlivu na aktuální dění v komunální politice. Pozvání však dostal coby jeden z hybatelů celého projektu, což je nutno vyzdvihnout jako hezké gesto vůči opozičnímu politikovi i ukázkou určitého stupně politické kultury v metropoli.

Ve 14:10 byli zájemci z řad novinářů odvezeni tro- Jako upomínku na zahájení provozu si mohli sběratelé pořídit tzv. absolventskou vizitku – nálepku, jež byla vydána v omezeném počtu. Její podobu přibližuje horní obrázek. Spodní poté představuje titulní stránku letáčku, jež byl rozdáván při příležitosti zahájení provozu linky č. 59 veřejnosti. Zdroj: DPP



lejbusem k Nádraží Veveslavín a odtud zpět až k Letišti Václava Havla. Podél ulice K Letišti byla využita stopa posilovacího vedení pro odstavení dalších trolejbusů, které následně začaly být postupně vypravovány na linku č. 59. Všech sedmáct kurzů bylo vystřídáno trolejbusy během pouhých 24 minut – od 14:41 do 15:05, přičemž na šestý březen byly vydány speciální vozové jízdní řády (odlišná pořadí pro autobusy a trolejbusy). Jízdní řády na zastávkách byly vyměněny již v předstihu, stejně jako ukazatele na zastávce Nádraží Veveslavín, kde nápisy „BUS 119“ se symbolem letadla vystřídaly popisky „T-BUS 59“. Změny se dočkalo i hlášení v metru upozorňující na přestup na trolejbusy linky č. 59 ve směru letiště. Z hlediska propagačních materiálů byly vydány pouze informační letáčky k akci a v omezeném počtu speciální pamětní nálepky (tzv. absolventské turistické vizitky) pro sběratele.

S ohledem na obrovský zájem veřejnosti se první den provozu tvořily především v terminálu Nádraží Veveslavín kolony trolejbusů, což sice dělalo radost jejich fanouškům, ale méně už účastníkům silničního provozu. Trojice záložních vozidel byla odstavena u Terminálu 3, přičemž během odpoledne přišla vhod, neboť na některých trolejbusech se během dne objevily podle očekávání drobné technické závady (řízení, trakční výzbroje, sběrači i dveři), které po vyčerpání náhradních trolejbusů vedly k vyprave-

ní operativní zálohy v podobě autobusu SOR NB 12 ev. č. 3942. Na rozdíl od linky č. 58, kde začal pravidelný provoz až od 1. 2. 2024 (kdy současně zanikla linka č. 140), byl ovšem start provozu i díky vyšší provozní záloze podstatně lépe připraven, byť například v pondělí 11. 3. 2024 bylo vypraveno v ranní špičce hned pět autobusů. Podobně jako v případě linky číslo 58 (zde vedla k odstavení vozidel především enormní nespolehlivost sběrací soustavy, kterou dodavatel teprve v průběhu února 2024 zvládl postupně vyřešit) si těchto problémů všimla média, z nichž některá podobně jako na počátku února přinesla poněkud neférové kritické články ke snížené provozní spolehlivosti vozidel, jiná – dříve agilní – na druhé straně „záhadně“ poněměla.

Závěrem už jen doplňme, že autobusy z linky č. 119 byly převedeny na jiné autobusové linky v Praze, zatímco některé starší článkové vozy z let 2009 a 2010 mají být vyřazeny a ty z nich, jež budou ještě provozuschopné, mají být nabídnuty ve spolupráci s hlavním městem Prahou dopravním podnikům na Ukrajině. Jako zajímavost lze ještě konstatovat, že zařazením trolejbusů Škoda-Solaris 24m stoupl počet trolejbusů určených pro pravidelný provoz v majetku DPP na 35 vozidel, čímž Praha co do velikosti flotily přeskočila již provoz v Mariánských Lázních, Chomutově, Teplicích a Opavě.



Slavnostní přestřižení pásky v zastávce Terminál 3 dne 6. 3. 2024 při zprovoznění linky č. 59. Foto: Sandra Sedlecká (ROPID)



Kontejnerová měřična u smyčky Nádraží Veleslavín v srpnu 2023. Ačkoli působí dokončeně, ve skutečnosti v ní ještě technologie nebyla. Foto: DPP

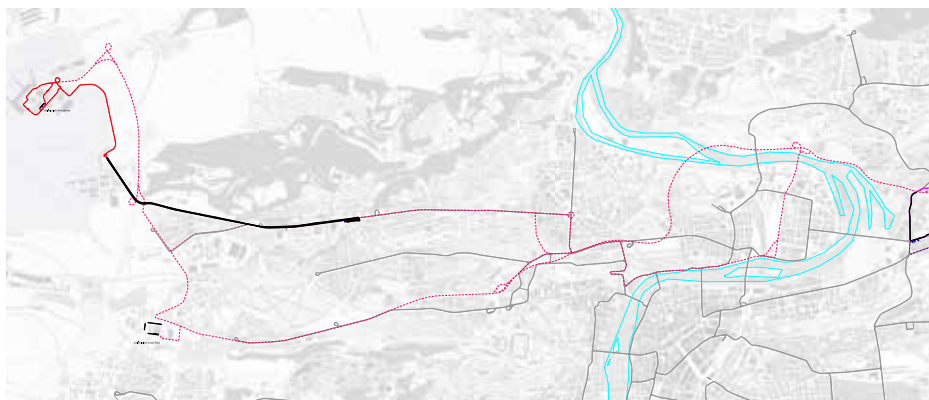


Schéma linky č. 59 s vyznačením schválených nájezdových tras (virtuálních drah) včetně možných variant nájezdu na trasu linky č. 58. Zdroj: ROPID

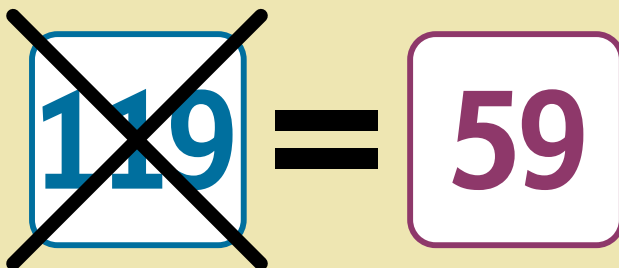


Odstavené trolejbusy Škoda-Solaris 24m na ulici K Letišti, odkud postupně vyjžděly dne 6. 3. 2024 na linku číslo 59. K nabíjení využívaly stopu posilovacího vedení, které není v běžném provozu určeno pro pojiždění. Foto: Vojtěch Povolný



Od 6. března 2024 se autobusová linka 119 mění na trolejbusovou 59.

From 6 March 2024, bus line 119 is becoming trolleybus line 59.



Mění se:

- Číslo linky – ze 119 na 59
- Typ vozidla – z autobusů na velkokapacitní trolejbusy
- Převážná kapacita – až o +30 %
- Emise – z nafty na lokálně bezemisní elektromotor, roční úspora 690 000 litrů nafty a 1300 tun CO₂

Zůstává stejné:

- Trasa linky
- Jízdné
- Jízdní řád

Changes:

- Line number - from 119 to 59
- Vehicle type - from a bus to a high-capacity trolleybus
- Transport capacity - up to extra 30%
- Emissions - from diesel to a locally emission-free electric motor, saving 690,000 litres of diesel and 1,300 tonnes of CO₂ annually

No change:

- Line route
- Fare
- Timetable



917880901634749



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



pražská integrovaná
doprava