



Trolejbusem na ostravský Hranečník

28.02 2016 08:50, Redakce, Nezařazené

Dne 28. 2. 2016 byla uvedena do provozu nová trolejbusová trať na ostravský Hranečník ve Slezské Ostravě. Od stejného data začal fungovat také nový dopravní terminál v lokalitě.

Trolejbusová doprava v Ostravě hraje stále jen doplňkovou úlohu, ačkoli v minulosti existovaly velké plány na její rozvoj. Nyní lze předpokládat, že se vytíženost trolejbusů v Ostravě zvýší díky nové trolejbusové trati na terminál Hranečník ve Slezské Ostravě. Trať o délce 2 850 m je největším rozšířením trolejbusové sítě od 90. let. O trolejbusech v lokalitě se přitom hovořilo s přestávkami již od padesátých let. V minulosti byly dokonce vyvedeny výhybky u mostu Miloše Sýkory, na něž měla být nová trať napojena, nicméně později byly sneseny. Znovu se objevily u Sýkorova mostu po roce 2000, avšak využití se dočkaly až nyní.

Velmi aktuální byla otázka prodloužení trolejbusů na Hranečník v období 80. let, střídavě se ale měnil pohled na funkci Hranečníku. Původně totiž mělo jít jen o průjezdný bod a trolejbusy měly pokračovat dále až do Radvanic a Bartovic, později se začalo hovořit o meziměstské trati z Havířova, která měla být na Hranečníku ukončena a kde se logicky předpokládalo také přivedení trolejbusů z Ostravy (trolejbusy na meziměstské trati měly používat napájecí systém 750 V, takže by bylo nutné v některých úsecích zavěsit čtyři trolejové stopy - dvě pro každý směr, z nichž jedna by byla na „ostravské“ napětí 600 V a druhá na „havířovské“ 750 V). Nevyjasněná koncepce okolo dopravního spojení Ostravy s Havířovem poté odkládala plán na trolejbusy až do 90. let, kdy bylo rozhodnuto, vytvořit na Hranečníku přestupní uzel. Trolejbusová trať, která byla financována v rámci Programu švýcarsko-české spolupráce, byla do projektu terminálu sice zařazena, nicméně samotná stavba přestupního bodu nijak výstavbu trolejbusů nepodmiňovala. V reálu tedy šlo o dva vzájemně oddělené projekty a stavby, které bylo zapotřebí koordinovat.

Kvůli zdržení se podařilo terminál Hranečník zprůjezdnit pro tramvaje na konci léta 2015. V září poté byla sjízdná i trolejbusová trať, nicméně dokončovací práce se protáhly až do počátku letošního roku. Na poslední chvíli se také vyjednávalo s dotčenými obcemi a městskými částmi. Kritika zaznívala zejména z městského obvodu Radvanice a Bartovice, neboť podle původního plánu měly být na Hranečníku ukončeny veškeré autobusové linky, tedy nejen příměstské dopravy (což je od 28. 2. 2016 skutečností), ale i městské. Tím by však obyvatelé obvodu byli nuceni přestupovat na tramvaj či trolejbus, což se zástupcům obvodu nelíbilo a požadovali ponechání přímého spojení s centrem města autobusem. Jednou ze zbraní za zachování autobusové dopravy se přitom stala skutečnost, že organizace KODIS (koordinátor IDS) ani ostravský DP neprovedly sčítání cestujících, na kterém by

bylo možné doložit využití veřejné dopravy a cílové destinace cestujících z dotčených obvodů. Městský obvod Radvanice a Bartovice tak nakonec vyhrál a autobusová linka číslo 38 zůstane v pracovní dny zachována v přímé trase až na konečnou Náměstí Republiky.

Autobusovou linku bude v době přepravní špičky doplňovat na úseku Hranečnick - Náměstí Republiky také nová trolejbusová linka č. 110 vedená v 20min intervalu. Mimo linky č. 110 se mohou cestující nově potkat také s linkou 107 vedenou z Hranečnicku v polokružní trase kolem sídliště Fifejdy, a prodloužena byla do lokality ze smyčky Bazaly i linka č. 101.

Výprava trolejbusů se se zavedením trolejbusů do lokality Hranečnick zvýší, DP Ostrava však řeší problém s absencí řidičů. Zatímco dostatečný počet vozidel se podařilo s předstihem zařídit, na chybějící řidiče se jaksi pozapomnělo. Nábor je proto prováděn nyní dokonce s motivací příspěvku. I tak ovšem bude trvat, než se noví řidiči trolejbusů na provoz zaškolí. Proto by měly na trolejbusovou linku č. 104 vyrazit dočasně také autobusy. Volba linky číslo 104 je přitom zajímavá, neboť v rámci trolejbusové sítě se jedná o jednu z nejvytíženějších linek provozovanou v krátkém intervalu a navíc na sklonově náročné trati.

Samostatnou kapitolu poté představuje samotné řešení terminálu. Na stavbě terminálu měly být použity kvalitní materiály a umělecká výzdoba a jednat se mělo o nové moderní centrum zanedbané lokality s vodními a parkovými prvky. Toto tvrzení je pravdivé, pochází však z roku 1980. Dnešní výsledný stav má dvě strany mince. Jednou je dopravní hledisko - systém přestupů je zvládnutý na jedničku. Druhou stranou je pak architektonické řešení celé lokality, které naopak vzbuzuje rozpaky a lacinost řešení patrně nejdůležitějšího dopravního uzlu na východě Ostravy je až zarážející. I o tom bude řeč obsáhlém článku v čísle 1/2016, které se terminálu Hranečnick věnuje.

Url: [Trolejbusem na ostravský Hranečnick](#)