Ve stopách plánovaných trolejbusových tratí v Prešově

13.10 2018 17:52, Redakce, Nezařazené

Město Prešov plánuje v brzkých letech realizaci několika trolejbusových tratí. Jedna z nich začala být v tomto létě projektována. Cílem města je podstatně zvýšit podíl trolejbusové dopravy na výkonech místní MHD. Tímto článkem se podíváme krok po kroku do míst, kudy mají nové tratě vést. Ačkoli většina projektů nachází kořeny v minulosti, je vhodné zmapovat i je.

Spojení dvou konečných

Dne 17. července 2018 došlo ze strany Prešova k podpisu smlouvy s prešovskou společností Progres CAD Engineering, s.r.o., na základě které má tato společnost do tří měsíců od podpisy smlouvy za 21 900 eur (včetně DPH) vypracovat a dodat projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby, včetně zajištění souhlasných stanovisek od dotčených orgánů. Dokumentace, která je před dokončením, se týká je propojení ulic Pod Šalgovíkom a Sibírska ležících na východním prešovském sídlišti Sekčov a dobudování trolejbusového vedení mezi stávajícími trolejbusovými smyčkami, které jsou na obou těchto ulicích umístěny. Realizací projektu by došlo k vytvoření okruhu kolem sídliště Sekčov a prvnímu rozšíření trolejí ve městě od roku 1992, kdy se trolejbusy podívaly právě do Sekčova.

Konečná Pod Šalgovíkom.

Pohled od konečné Pod Šalgovíkom na sídliště v městské části Sekčov.

382

4 Sídliská III
717

Ulice Pod Šalgovíkom je velká, ale slepá.

Podél cesty jsou rodinné domy.

Ulice Pod Šalgovíkom končí “v buši”. Místní a zde parkující šoféři si ze slepé ulice udělali nechutné smetiště.

Dojít na konec ulice je jen pro otrlé. Trolejbusy by měly zatáčet doleva a spustit se dolů ke konečné Sibírska.

Zde už přijatelnější prostředí. Za zády fotografa je v dáli konečná Sibírska. Trolejbusy by měly putovat rovně do kopce a poté po novém úseku zahnout doprava.

Konečné Pod Šalgovíkom a Sibírksa se mají propojit. Sídliště je však přeplněné auty, která stojí všude, kde se dá, takže někteří řidiči budou muset po dobu stavby parkovat asi daleko.

Konečná Sibírska.

Důležitá propojka

Větší význam z hlediska přepravy prešovských cestujících ale bude mít přímé propojení sídliště Sekčov s centrem. Momentálně je přímá relace obsluhována výhradně autobusy, zatímco trolejbusy musí ze Sekčova jet oklikou po jihovýchodní straně města, aby se do centra dostaly, což znamená prodloužení cestovní doby o několik minut. Trolejbusová trať vedená v trase Čierny most – ul. Kuzmányho – ul. Rusínska by tedy trolejbusovou dopravu zatraktivnila a umožnila by i zrušit některé autobusové linky jako třeba 32 či 36.

Trolejbusem do akvaparku

Zřejmě nejzajímavější je návrh na vedení trati v relaci Solivarská – Sídlisko Šváby – Delňa. Tím by se bylo možné dostat trolejbusem do akvaparku z centra i blízkých i vzdálenějších sídlišť. Realizací by se mohly některé autobusové linky pokrátit, při dokončení jiných trolejbusových tratí případně i nahradit. Výhledově se počítá i s prodloužením z akvaparku do průmyslové zóny Záborské.

Zatím poslední trolejbusová investice v Prešově byla vynucena stavbou kruhového objezdu.

Nový kruhový objezd byl otevřen v září 2018. Dosud chybí dohotovit jeden sjezd. Trolejbusy byly ale puštěny na “kruháč” ještě dříve, než se na něm objevila auta.

Inovatívny halový systém

STIHL
MV
sodivaria

Dodavatelem nových výhybek je společnost Esko Praha.

STIHL
OMV
solivaria
TVK

Košice
30

Ostudná zastávka u nádraží se mění.

ZÁHRADKÁRSKE POTREBY
FARBY - LAKY
OTVORENÉ
OTVORENÉ

ZÁHRADKÁRSKE POTREBY
FARBY - LAKY
OTVORENÉ

Konečná Delňa u akvaparku.

Bude tu jednou trolej?

BRATISLAVA

EUROVIA
0902 575 215

Pohled na západ.

Pokud by se trať od akvaparku prodlužovala do průmyslové zóny Záborské, muselo by se jet dále přes les.

Od akvaparku by trať o celkové délce asi 2 km směřovala na sever k sídlišti Švaby.

Pohled zpět na jih k akvaparku (je nutné na konci ulice zabočit doleva, tj. na východ).

Zastávka Jelšová.

Zastávka Jesenná.

U zastávky Jesenná.

MP-RENTAL
POŽIČOVŇA

terasové dosky

PRENAJOM

U zastávky Pionierska. Od ní už je možný pohled na sídliště Šváby.

JIMMYCARS

BESTRENT

POŽIČOVŇA

U zastávky Švábska.

Autobusový ruch je na sídlišti Švaby poměrně čilý, trolejbusy by zde tedy měly smysl, byť by autobusovou dopravu nahradily jen částečně.

U zastávky Lomnická.

Na Švábské ulici již několik trolejbusových sloupů stojí. Méně jich je po západní straně, více, asi na 300m úseku, jich je po východní straně.

Zde ve směru od centra pohled na křižovatku, do které by se z pravé strany (tj. mimo záběr) nová trať napojovala.

Průmyslová zóna Záborské při pohledu od obce Záborské.

Trolejbusy by se mohly podívat na jih po Košické ulici. Na snímku nedávno vytvořené přemostění nového kruhového objezdu.

TSB

Ukončení by se odehrálo asi po 1 500 m, kde existuje podjezd, který by zároveň sloužil pro otáčení trolejbusů.

Trolejbusem za prací

Trolejbusy by se měly protahovat o zhruba 1,5 km na sever města, převážně po Fintické ulici, přičemž by měly obsloužit novou průmyslovou zónu Grófske a být ukončeny v místě vlakové zastávky Nižná Šebastová (zrušena na počátku tohoto století, měla by se obnovit), a také od hlavní železniční stanice ve směru na jih do průmyslové zóny, kde už trolejbusové sloupy dávno stojí (včetně obratiště Hydinárské závody), byť ne v celé trase. Nejedná se tedy o nový projekt, ostatně kdysi trolejbusy jezdily na kratším úseku k zastávce ZVL.

Trolejbusem do nemocnice

Město by rádo dotáhlo trolejbusy i k areálu fakultní nemocnice, která je umístěna východním směrem necelý km od historického jádra. Momentálně tuto na kopci položenou oblast obsluhují výhradně autobusy. Trolejovat by se mohly ulice Grešova, Hollého, Šafárikova, Dilongova, Moyzesova. Nemocniční areál je při ulici Šafárikova. Pokud by se trolejbusy dotáhly až na Moyzesovou, u které je vchod na hřbitov, vznikla by bezpochyby romantická trať, jelikož by obsloužila čtvrť vilového charakteru spočívající hned za centrálním náměstím a navíc by zezadu objížděla před pár lety renovovanou vodárenskou věž, která slouží jako vyhlídka s kavárnou. Je však také možné, že se po Šafárikově ulici trolejbusy spustí dolů a místo k věži dojedou na Duklianskou ulici, kde se napojí na stávající trať.

Ulice Šafárikova, křížící ulicí je ulice Dilongova. Trolejbusy by odbočovaly vlevo.

Ulice Šafárikova opět při pohledu na sever, nemocniční areál je vpravo.

Odbočení na ulici Jána Hollého. Ulice Šafárikova vede doprava.

Pohled od ulice Masarykova do ulice Grešova (poté následuje hned Jána Hollého), po které denně proudí stovky trolejbusů.

Jako třeba tento…

Trolejbusem až na hřbitov

V městské části Solivar loni došlo k rozšíření hřbitova o 2 700 míst a další rozšiřování je ještě v plánu. Právě ke hřbitovu by se měly trolejbusy prokousat také, a to pravděpodobně prodloužením trati z konečné Solivar po ulici Zlatobanská. Momentálně hřbitov oklikou objíždějí.

Konečná Solivar a odpočívající vůz 14 Tr.

STOP

Po ulici Zlatobanská by se trolejbusy vyšplhaly na kopec.

Z kopce by se pak spustily směrem k ulici Pod Hrádkom, zabočily doprava (tj. na západ a po necelém km by dojely ke hřbitovu).

Proč trolejbusy?

V kontrastu k počátku tohoto století, kdy se s rozvojem trolejbusové sítě příliš nepočítalo (respektive se pro některé projekty opakovaně nepodařilo najít dostatečné finanční prostředky), byť se město pravidelně do vozového parku snažilo investovat, došlo zhruba před dvěma lety k obratu trendu. Nejprve na konci prosince 2016 uzavřely Prešov a Dopravný podnik mesta Prešov (DPMP) "Rámcovú zmluvu o službách vo verejnom záujme a zabezpečení MHD osôb v meste Prešov", která platí od 1. ledna 2017 do 31. prosince 2026 a která již předpokládala navýšení výkonů trolejbusové dopravy, s čímž byla svázána i předpokládaná stavba v tomto článku prvních tří uvedených tratí či rekonstrukce některých trolejbusových úseků a modernizace zázemí trolejbusů. Oproti programu rozvoje města na léta 2015 až 2025 vytvořenému v roce 2014 se už v této smlouvě počítalo s o něco větším rozvojem trolejbusů.

Návrh z roku 2017 na změny a doplňky v územním plánu však trolejbusům věští daleko větší budoucnost, jak ukazuje ostatně tento přehled. Trolejbusy jsou sice provozovány pouze na 8 linkách, zatímco autobusových linek je čtyřnásobné množství, nicméně zhruba 40 % zátěže leží na bedrech trolejbusů a město Prešov je považuje za nosný článek místní MHD. Mnoho autobusových linek sice z uvedených více než 30 není provozováno nijak často, jelikož hustota osídlení většiny oblastí obsluhovaných autobusovými linkami obvykle není taková, aby si vyžádala častější nasazování autobusů (někde ostatně stačí nasazovat jenom midibusy), nicméně i náhrada jen některých z nich by vedla k dalšímu nárůstu podílu trolejbusové dopravy. Pokud by se kromě rozvoje trolejí nakupovaly i parciální trolejbusy, byl by nárůst podílu trolejbusové dopravy v krátkém horizontu ještě mnohem

vyšší.

DPMP, stejně jako někteří politici na prešovské radnici, si uvědomují, že dnes tolik populární pořizování elektrobusů není v masivním měřítku cestou ekonomicky rozumnou, protože elektrobusy jednak nejsou vůbec levné a jednak neodjezdí celodenní výkony prešovské MHD, čímž by jich bylo třeba proporčně více, pro což pak peníze nejsou vůbec. Letos v lednu zastupitelstvem Prešova schválené investice ostatně počítají pouze s pořízením midi elektrobusů o délce cca 9 m, kolik se ale skutečně nakoupí, je ve hvězdách.

Výsledek je tedy takový, že v Prešově budou trolejbusovou dopravu rozvíjet. Věřme, že nezůstane jen u plánů.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Ve stopách plánovaných trolejbusových tratí v Prešově