

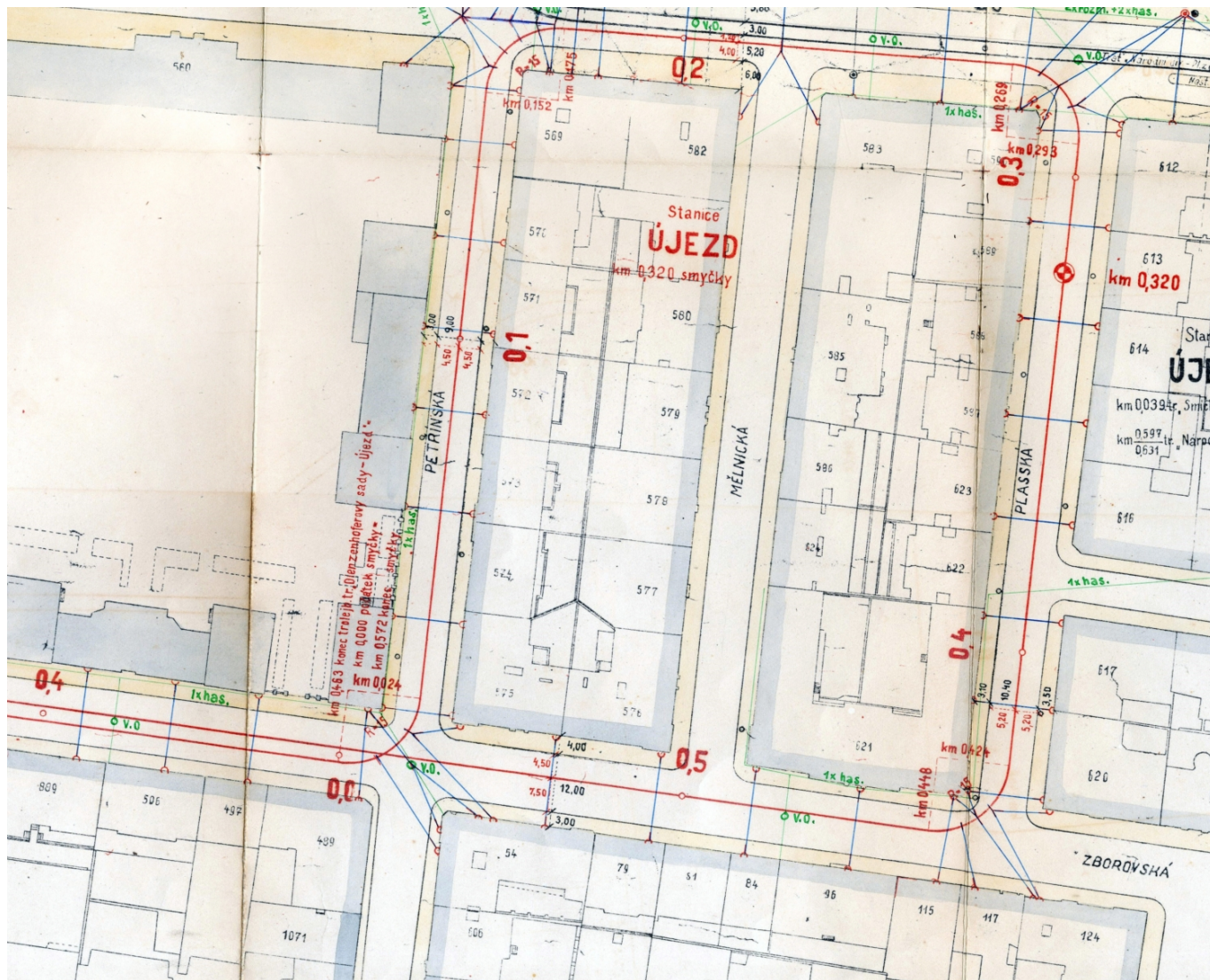


Trolejbusem na Zbraslav - IV. část - Ukončení linky č. 59 v centru Prahy

21.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

Jak jsme si v našem miniseriálu o zbraslavské trolejbusové trati už prozradili, nebyl celý její první úsek mezi Smíchovem a Velkou Chuchlí novostavbou, protože prvních 250 metrů bylo převedeno do nové trati z původní spojovací trati do vozovny Smíchov. Z popisu je tedy zřejmé, že trolejbusová trať byla navržena s tím, že linka číslo 59, jež ji měla obsluhovat, zabočí na konci tratě směrem k mostu přes Vltavu a bude využívat dříve vybudovaného úseku pro ukončení v centru města.

Fakticky se nabízely v té době dvě varianty, a sice vedení až na Václavské náměstí, anebo ukončení velkou smyčkou v oblasti Karlova náměstí (potažmo Štěpánské). Toto řešení ale bylo - v době, kdy byla stavba samotné trati směrem do Velké Chuchle v plném proudu - označeno jako nevyhovující. Předpokládalo se, že nová linka bude mít převážně rekreační charakter, přičemž se očekávala hlavně v létě, o nedělích a svátcích zvýšená frekvence cestujících. Stávající koncové úseky trolejbusových tratí měly být podle tehdejších zpráv již přetíženy a neumožňovaly vkládání dalších kurzů, zejména v oblasti křižovatky Štěpánská a Žitná a v celém okolí Karlova náměstí. Proto byla dodatečně navržena ještě jedna nová trolejbusová trať, na kterou se dnes pohlíží jako na integrální součást linky číslo 59 (která ji také jako jediná využívala), prakticky ale šlo o samostatnou investiční akci s vlastní kilometrností, přičemž právě tento úsek lze vzhledem k faktu, že jeho výstavba byla zahájena později, považovat za tu opravdu poslední nově vybudovanou pražskou trolejbusovou trať. Konkrétně šlo o 463 m dlouhou trať Dienzenhoferovy sady - Újezd, která byla v oblasti Újezdu ukončena velkou jednostopou smyčkou o délce dalších 572 m. Samostatně byl navíc jako spojovací trať počítán úsek u Krajského národního výboru (který byl v jednom směru navíc počítán jako součást tratě Žižkov - Jinonice).



Řešení trolejbusové smyčky na Újezdě (zdroj: archiv DPP)

Konečná na Újezdu byla vybrána s ohledem na to, že místní ulice měly být v té době málo frekventované, současně zde ale mělo být možné přestoupit hned na pětici tramvajových linek směřujících do centra města i severozápadní oblasti Prahy. Skutečnost, že trolejbusy linky číslo 59 nebyly nasměřovány přímo do pravobřežního centra je zajímavá v kontextu prvních poválečných plánů na rozvoj trolejbusové sítě, které naopak preferovaly radiální směřování nově budovaných trolejbusových linek, jejichž výchozím bodem se měla stát dvojice (!) smyček situovaná přímo na Staroměstském náměstí. Stačilo pár let a na trolejbusy linky číslo 59 už místo v centru nezbývalo.

Projekt nově navržené trolejbusové tati k Újezdu byl předběžně projednán a schválen dopravně-technickou komisí referátu pro výstavbu dne 5. 12. 1953. Stavbu se podařilo zařadit do plánu investic na rok 1954, přičemž finálního posvěcení se dočkal investiční úkol až 11. 2. 1954. Náklady byly odhadovány na 115 000 Kčs.

Celou akci bylo zapotřebí podpořit také z hlediska úspor nákladů. Proto byla v březnu 1953 předložena i jednoduchá finanční rozvaha, která počítala s tím, že na lince číslo 59 bude denně uskutečněno 73 jízd (146 spojů). Při ukončení na Újezdě měla být vzdálenost ujetá obousměrně trolejbusy 1 601 m. Denně by tedy šlo o 116 873 m. V případě, že by se trolejbusy otáčely přes Štěpánskou, by byla vzdálenost již 2 850 m, denně tedy 208 050 m. Nejdelší cestu by trolejbusy zdolávaly k Václavskému náměstí a zpět - 4 100 m, tj. 299 300 m denně. Z toho vyplývá, že měsíčně by ukončení na Újezdě vyžadovalo najetí 2 752 km navíc, zatímco v případě ukončení na Václavském

náměstí až 5472,8 km. Jelikož náklady na 1 ujetý kilometr se měly pohybovat kolem 5 Kčs, bylo zřejmé, že investice vynaložená do vybudování nové trolejbusové trati k Újezdu měla návratnost kratší než jeden rok.



Pro trolejbusy bylo zvažováno i ukončení na Václavském náměstí. Snímek zde zachycuje trolejbus Tatra 400 ev. č. 341 v roce 1959. Trolejbusy na Václavské náměstí jezdily v letech 1947 až 1967. (zdroj: archiv DPP)

Nabízela se sice i varianta, že by došlo ke spojení linek čísel 53 (Václavské náměstí – Stadion Jih) a 57 (Vysočany – Karlovo náměstí), čímž by odpadlo zajištění trolejbusů linky čísel 53 na Václavské náměstí (a jeho obsluhu by tedy mohla převzít linka číslo 59), toto řešení ale nebylo vnímáno jako žádoucí. Navíc zde opět vystával strašák v podobě nedostatečného napájení trolejbusových tratí. Úsek Dienzenhoferovy sady – Újezd byl napájen ze stávající měnirny Smíchov a pro provoz trolejbusů v této oblasti byl dostatečný. Oproti tomu úseky v centru města by při zavedení spojů linky číslo 59 už dosahovaly hranici kapacity, přičemž se počítalo s tím, že po dokončení měnirny Malá Chuchle, bude interval o sobotách a nedělích zkracován, čímž by stoupl nejen počet najetých kilometrů, ale právě i spotřeba elektrické energie. Po prodloužení trolejbusové tratě na Zbraslav se navíc počítalo se zahuštěním intervalu i v pracovních dnech. Oficiálně se nicméně jako hlavní důvod pro ukončení trolejbusů na Újezdě uváděly především bezpečnostní důvody a negativní stanovisko Krajské správy veřejné bezpečnosti, které uvádělo: *„Hustota uličního provozu směr Karlovo nám. – Ječná – Štěpánská atd. je v dnešní době značně přetížena a s vedením trolejové trati směru od Zbraslavi nabyla by již značné nebezpečnosti pro účastníky veřejné silniční dopravy a uličního provozu vůbec.“*

Stavba trolejbusové trati Dienzenhoferovy sady – Újezd byla povolena výměrem hospodářského referátu Ústředního národního výboru zn. VIII/2-784.1-7237/54 ze dne 23. 3. 1954. Zjevně však šlo

v dané době jen o formalitu, protože již 13. 4. 1954 se konala předběžná technická revize a o den později i technicko-bezpečnostní zkouška, na jejímž základě bylo komisí uděleno povolení pro provoz na této trati při současné změně umístění stanic Krajský národní výbor a Barrandova (jež byly obě zrušeny a nahrazeny v km 0,178/0,218 novou stanicí na znamení „Švandy ze Semčic“). Formálně bylo povolení k zahájení provozu na úseku Dienzenhoferovy sady – Újezd vydáno až 1. 6. 1954. V té době sem ale trolejbusy linky číslo 59 již běžně zajížděly, protože trať byla do provozu uvedena jako celek se zbraslavským (potažmo chuchelským) úsekem dne 18. 4. 1954.

Autor článku děkuje za vynikající spolupráci a profesionální přístup pracovníkům Archivu DP hl. m. Prahy, Národního archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státního oblastního archivu v Praze. Zvláštní jmenovité poděkování si pak zasluhují zejména pánové Ing. Robert Mara a Mgr. Pavel Fojtík.

Url: [Trolejbusem na Zbraslav – IV. část – Ukončení linky č. 59 v centru Prahy](#)