

Pravidelný provoz nejdelších trolejbusů v ČR zahájen. Autobusová linka č. 119 se ode dneška mění na trolejbusovou č. 59

6.3.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) dnes odpoledne zahájil provoz na druhé, nově vybudované trolejbusové trati ve městě mezi Nádražím Veleslavín a Letištěm Václava Havla Praha. Obsluhovat ji budou velkokapacitní tříčláňkové bateriové trolejbusy Škoda-Solaris 24m na lince č. 59, která plně nahradila dosavadní autobusovou linku č. 119. Výměnu vozidel DPP provedl v průběhu 24 minut v čase od 14:41 do 15:05. Díky nasazení nejdelších trolejbusů v ČR DPP na lince na/z Letiště Václava Havla Praha zvýší přepravní kapacitu o cca 30 % při zachování stejného jízdního řádu. Kromě toho ročně ušetří stovky tisíc litrů nafty a sníží emise CO₂ zhruba o 1300 tun. Obě investiční akce, výstavbu infrastruktury této trolejbusové tratě i nákup 20 velkokapacitních trolejbusů, financuje Evropská unie v rámci Národního plánu obnovy, aby podpořila rozvoj čisté veřejné dopravy v Česku.

Obsluha Letiště Václava Havla Praha veřejnou dopravou v současnosti stojí především na autobusových linkách: na pěti městských – č. 119, dále 100, 161, 191, Airport Express a třech příměstských – č. 319, 322 a 414. Prioritou hlavního města Prahy je kapacitní, rychlé a přímé vlakové spojení letiště a Masarykova nádraží, které připravuje Správa železnic. Už před pandemií covid-19 se však ukázalo, že minimálně v přepravních špičkách, kdy autobusy jezdí v intervalu 3-5 minut, stávající kapacita autobusové linky č. 119 nestačila pokrývat poptávku. Proto Rada hl. m. Prahy v roce 2019 i v návaznosti na Klimatický závazek hl. m. Prahy rozhodla o elektrifikaci této linky, její proměnu na trolejbusovou, obsluhovanou velkokapacitními vozidly.

„Nasazením nejdelších trolejbusů v ČR na už druhou trolejbusovou linku ve městě skokově zvýšíme na lince 59 přepravní kapacitu na každém vypraveném spoji o zhruba třetinu, a to při zachování stejného jízdního řádu jako na dosavadní autobusové lince 119. Cestující dostanou moderní, pohodlná, tichá, 100% nízkopodlažní a lokálně bezemisní vozidla, která na rozdíl od dosavadních kloubových autobusů mají více míst primárně určených pro odkládání zavazadel navíc lépe rozložených po celé délce trolejbusu. Pro lepší informovanost cestujících jsou vybavena informačním systémem se čtyřmi obrazovkami rovnoměrně rozloženými v každém segmentu vozidla,“ říká **Zdeněk Hříb, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP** a dodává: *„V návaznosti na Klimatický plán hl. m. Prahy máme v různé fázi rozpracovanosti dalších 13 projektů elektrifikace městských autobusových linek a jejich proměny na trolejbusové a ve spolupráci se Středočeským krajem i první příměstské. Pokud se DPP podaří vysoutěžit zhotovitele, ještě letos bychom chtěli začít stavět infrastrukturu pro bateriové trolejbusy na lince 137 Na Knížecí – Waltrovka. Po zprovoznění první trolejbusové linky 58 měla Praha trolejbusovou síť v délce 6,3 kilometru a patřilo ji v ČR poslední 14. místo. Po dokončení všech aktuálně připravovaných projektů by měla trolejbusová síť v Praze měřit přibližně 95 kilometrů, čímž se opět zařadí do čela největších provozovatelů trolejbusů v ČR.“*

„Při plném provozu DPP na autobusové lince č. 119 vypravoval za jeden pracovní den až 250 spojů v jednom směru. Její elektrifikací a proměnou na linku trolejbusovou ročně ušetříme až 690 tisíc litrů nafty a snížíme emise CO₂ o bezmála 1300 tun, což je nejen velmi dobrá zpráva pro Pražany a životní prostředí hlavního města, ale důležitý krok k naplňování Klimatického plánu hl. m. Prahy, kterým jsme se zavázali snížit emise nejen v sektoru veřejné dopravy o 45 % do roku 2030,“ dodává **Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a**

klimatického plánu.

*„Dlouhodobě usilujeme o velkokapacitní spojení na letiště a ve chvíli, kdy přišlo hlavní město a DPP s nápadem obnovit trolejbusovou linku do doby, než se podaří napojit letiště na metro nebo vlak, využili jsme tuto možnost, kterou zároveň považujeme za ekologický způsob dopravy,“ doplňuje **Jakub Stárek, starosta městské části Praha 6.***

*„Je téměř neuvěřitelné vzhledem na složitost legislativních a povolovacích procesů v ČR, že se obě investiční akce k trolejbusové lince č. 59 podařilo kompletně připravit a zrealizovat za pouhých a necelých 4,5 roku od rozhodnutí Rady hl. m. Prahy o elektrifikaci autobusové linky č. 119 ze 16. září 2019. A to s ohledem na to, že samotná výstavba infrastruktury zabrala rok a tři měsíce a výroba 20 nadrozměrných velkokapacitních trolejbusů přesně dva roky. I přes pandemii covid-19, války a konflikty ve světě, vše proběhlo podle harmonogramu a bez zpoždění. Gratuluji všem, kdo se na tomto úspěšném projektu podíleli,“ říká **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP** a dodává: „Pro obě investiční akce DPP žádá Evropskou unii o dotace prostřednictvím Národního plánu obnovy. Dotace na oba projekty máme již přislíbeny, a to ve výši 510 milionů korun na nákup 20 velkokapacitních bateriových trolejbusů, což je zhruba 82 % veškerých nákladů a téměř 352 milionů korun na výstavbu nabíjecí infrastruktury na trolejbusové trati, které pokryjí téměř 99 % veškerých nákladů.“*

*„Kromě toho, že na lince č. 59 budou poprvé v ČR v pravidelném provozu nasazena vozidla Škoda – Solaris 24m, která jsou nejen nejdelšími trolejbusy v ČR, ale vůbec nejdelšími vozidly provozovanými ve veřejné dopravě na silnicích v ČR a DPP je jejich prvním provozovatelem, má samotná trať ještě jeden unikát. Zatím pouze na této trati, celkem na deseti místech dochází ke křížení 600 V trakčního vedení pro tramvaje a 750 V trolejového vedení pro trolejbusy, u odbočení do terminálu Nádraží Veleslavín, vozovny Vokovice, smyčky Divoká Šárka a ve společné zastávce Divoká Šárka. Ve městech v ČR, kde mají smíšený provoz tramvají a trolejbusů jsou obě trakční vedení pod napětím 600 V, a tam kde mají trolejové vedení pro trolejbusy 750 V, zase neexistuje tramvajový provoz. Dalším unikátem této tratě je měnárna Dědina, která slouží současně pro napájení nově postavené tramvajové tratě Divoká Šárka – Dědina, jakož i většiny trolejbusové tratě na letiště,“ vyjmenovává **Jan Šurovský, člen představenstva a technický ředitel DPP – Povrch.***

*„Trolejbusové spojení na Letiště Václava Havla Praha vítám jako krok správným směrem minimálně ze dvou důvodů. Jedná se o komfortnější dopravu pro cestující i zaměstnance a zároveň zapadá do naší strategie ESG s cílem snižovat uhlíkové emise a hluk na letišti a v jeho okolí. Finálním optimálním řešením dopravy z centra metropole na letiště a zpět ale bude až realizace kolejového napojení, jehož výstavba na některých úsecích byla již zahájena,“ říká **Jiří Pos, předseda představenstva Letiště Praha.***

*„Naše nejdelší trolejbusy jsou skvělým řešením pro zajištění ekologické dopravy na pražské letiště. Vozidla jsou navržena s důrazem na maximální kapacitu, energetickou efektivnost a snížení emisí. Trolejbusy Škoda-Solaris 24m, jsou také vybaveny nejnovějšími technologiemi, včetně systémů pro rekuperaci energie a baterií, které slouží pro jízdu mimo trakční vedení. Věříme, že nasazení trolejbusů přinese cestujícím spoustu výhod, především pohodlí a jednoduchost,“ dodává **Radek Svoboda, ředitel společnosti Škoda Electric ze Škoda Group.***

„Za dvacet let členství ČR v Evropské unii vzniklo obrovské množství projektů díky finanční podpoře našich evropských partnerů, a to i na území Prahy, nejbohatšího českého regionu. Za všechny bych rád zmínil prodloužení trasy metra A, které zaplatily z 85 % evropské fondy (8,5 mld. Kč!), rekonstrukci železničních tratí na území města či modernizaci Masarykova a Smíchovského nádraží, což jsou obrovské stavby za miliardy korun. Po etapách probíhá také generální rekonstrukce železniční trasy z Masarykova nádraží na letiště. Než bude tento rozsáhlý projekt dokončen, můžeme

ode dneška využít komfortu moderního trolejbusu. Těší mě, že Praha zvyšuje pohodlí cestujících hromadnou dopravou a současně přispívá k vyšší kvalitě ovzduší,“ uzavírá **Josef Schwarz ze zastoupení Evropské komise v České republice.**

V rámci investiční akce elektrifikace autobusové linky č. 119 DPP vybudoval celkem 11,5 km trolejového vedení v úseku Nádraží Veveslavín – Terminál 3, které pokrývá cca polovinu celé trolejbusové trasy. Mezi zastávkami Terminál 3 a Letiště trolejbusy jezdí v režimu na baterii. V odstavcích v obratištích na Letišti Václava Havla Praha vzniklo devět a na Nádraží Veveslavín tři nabíjecí stání, kde se trolejbusy mohou během své provozní přestávky nabíjet. Pro napájení trolejového vedení slouží celkem tři měničky – dvě kontejnerové, v terminálu Nádraží Veveslavín a v obratišti na letišti a jedna zděná u tramvajové smyčky Dědina, která je společná pro napájení tramvajové i trolejbusové infrastruktury. Kromě toho DPP vybudoval také nabíjecí infrastrukturu v garáži Řepy, odkud doposud vypravoval autobusovou linku č. 119 a nyní také trolejbusovou linku č. 59. Vzniklo zde 21 nabíjecích stání, a také nová kapacitní měnička, která je již dimenzována pro předpokládané potřeby nabíjení s ohledem na další připravované rozšíření bateriových trolejbusů v této části Prahy, tj. pro projekty elektrifikace autobusových linek č. 131, 137, 176 a 191 a další.

Zavedení trolejbusové linky č. 59 je zároveň zařazeno do mezinárodního výzkumného projektu EBRT2030 v rámci evropského vědecko-výzkumného programu Horizon 2030. Projekt EBRT 2030 řeší elektrifikaci velkokapacitních autobusových systémů, zahrnuje 49 partnerů z různých zemí, je koordinován ze strany Mezinárodní svazu veřejné dopravy (UITP) a pražská trolejbusová linka č. 59 je jedním ze sedmi ukázkových reálných projektů udržitelného řešení pro kapacitní bezemisní dopravu.

Průjezdnost dopravní infrastruktury na lince č. 119 s velkokapacitními tříčlánkovými autobusy si DPP ověřil už v roce 2017 a 2018. Nicméně v rámci procesu homologace nového nadrozměrného vozidla pro provoz v ČR a v souladu s platnou legislativou DPP v rámci zkušebních jízd s velkokapacitními tříčlánkovými trolejbusy Škoda-Solaris 24m zrealizoval za účasti Policie ČR, odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a dalších úřadů ověření průjezdnosti vozidla v celé délce budoucí tratě, protože pouze tyto orgány mají oprávnění místně upravit organizaci provozu na pozemních komunikacích.

Na základě výsledků šetření došlo k úpravě preference pro velkokapacitní tříčlánkové trolejbusy na světelné křižovatce při výjezdu z Veveslavínské do Evropské ulice směrem Letiště Václava Havla Praha tak, aby trolejbusy vyjíždějící z terminálu mohly na zelenou vlnu projet křižovatkou a vyjet rovnou do Evropské ulice. DPP ve spolupráci s organizací ROPID kromě toho provedl změnu organizace odstavů v terminálu Nádraží Veveslavín a Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) v těchto dnech upravila vodorovné značení v Evropské ulici ve směru do centra v místě křížení s Veveslavínskou ulicí, kde došlo k rozšíření pravého pruhu a mírnému zúžení levého průjezdného pruhu a odbočovacího pruhu vlevo, což umožní lepší nadjíždění nejen velkokapacitním tříčlánkovým trolejbusům, ale i kloubovým autobusům, nebo tříosým nekloubovým autobusům 15metrové délky.

Nákup a zahájení pravidelného provozu trolejbusů na lince č. 59 umožní DPP vyřadit alikvotní počet nejstarších kloubových autobusů SOR NB 18 z let 2009 a 2010. Provozoschopné autobusy ve spolupráci s hlavním městem Prahou DPP nabídne partnerským dopravním podnikům na Ukrajině. Vozy z linky č. 119, které jsou novější, s normou Euro VI z roku 2018 s celovozovou klimatizací, DPP využije samozřejmě na jiných autobusových linkách.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2522-pravidelny-provoz-nejdelsic-h-trolejbusu-v-cr-zahajen-autobusova-linka-c-119-se-ode-dneska-meni-na-trolejbusovou-c-59