

Dopravní podnik města Pardubic a.s.



**Vývoj sítě trolejbusových tratí
v oblasti Trnová – Ohrazenice – Doubravice
v letech 1949 až 2024**

SOUBOR KOMENTOVANÝCH PLÁNKŮ

říjen 2024

L. Podivín



Nové vedení v Trnové bylo namontováno, zrevidováno, zkolaudováno a uvedeno do provozu. Ještě kdyby tak to veřejné osvětlení každou noc svítilo! V té tmě by tu mohl někdo snadno zabloudit.

Bůhví proč právě tímto směrem ukazuje bílá šipka s nápisem Polabiny a proč tady vůbec je. Jedno je jisté: stojí těsně u okraje vozovky a je přesně ve výšce zpětných zrcátek trolejbusů. Asi brzy upadne.

Slovo autora

Letos bude mít svátek 17. listopadu zvláštní význam i pro Dopravní podnik města Pardubic. Přesně toho dne před 75 lety nastoupil pan Ladislav Holubář do služeb Jednotného národního výboru zatím jako jediný pracovník tehdy ještě neexistujícího Dopravního komunálního podniku. Začal studovat a doplňovat projekty, kterým chyběly detaily, jal se neúnavně jednat s dodavateli materiálu, jakož i s montážními podniky, zahájil aktivní spolupráci s ostatními DP a znovu a znovu neúnavně navštěvoval příslušná ministerstva a úřady, kde bojoval o přiděly a bilance. Nešlo mu totiž o nic menšího nežli o trolejbusovou dopravu v Pardubicích.

A pan Ladislav, pro někoho Vladislav (obojí je správně) Holubář to dokázal. V dubnu 1950 stanul v čele nově založeného podniku jako jeho národní správce a opatřil pro město první autobusové a později i trolejbusové linky. A protože ona doba přála zcela jiným hrdinům, ne bývalým živnostníkům, odborníkům, nebo dokonce snílčům, tak ho ta doba poněkud semlela. Záhy jej odvolali z funkce, byl pošpiněn a stanul i před prapodivným lidovým soudem, ale to, co založil a doslova vydupal ze země, žije dodnes.

Kdoví, jak by se dnes díval na naše město a jeho dopravu. Současná trolejbusová síť je složená z 78 358 m jednotlivých trolejových stop, nalezneme na ní 135 vzdušných výhybek, z toho 66 elektricky ovládaných, tratě napájí celkem 7 měníren pomocí více než 100 km jednožilových kabelů pro napětí 660 V. V provozu je 12 pravidelných trolejbusových linek, které obsluhují i místa bez trolejového vedení, k čemuž přispívá celkem 24 trolejbusů s bateriovým pohonem z celkového počtu zhruba 65 vozidel.

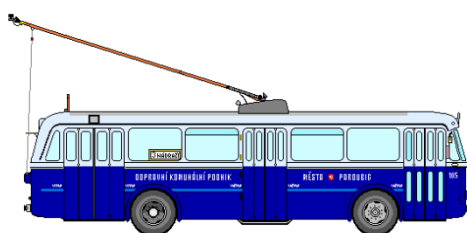
Na druhou stranu bychom mohli lkát nad tím, že křižovatek řízených semaforey jsou sice již desítky a provoz v celém městě je sledován bohatou sítí kamer, avšak mnohé ulice zůstaly úzké jako před desetiletími a jiné jsme si dokonce sami zúžili nebo zaslepili. Ve špičkách všude postávají fronty často „jednomístných“ osobních vozidel, kterých je tolik, že nemají ani kde parkovat. A v tom se pohybují, často více stojí, vozidla MHD, pro která neplatí téměř žádná jízdní preference.

Jenže cílem tohoto pojednání není nářek. A tak po trochu neuspořádaném úvodu přejdeme k vlastnímu tématu. Tím je historický přehled vývoje trolejbusových tratí v oblasti Trnové, Ohrazenic až Doubravic. A proč zrovna tento výsek? Protože právě touto oblastí vede naše nejstarší trolejbusová trať, protože zde byla celkem nedávno zprovozněna přeložka Poděbradské ulice, na kterou brzy naváže severovýchodní obchvat města, a protože těch změn na tak malém území bylo opravdu hodně. Ano, jiné části Pardubic jsou z tohoto pohledu také zajímavé, ale o nich zase až někdy příště.

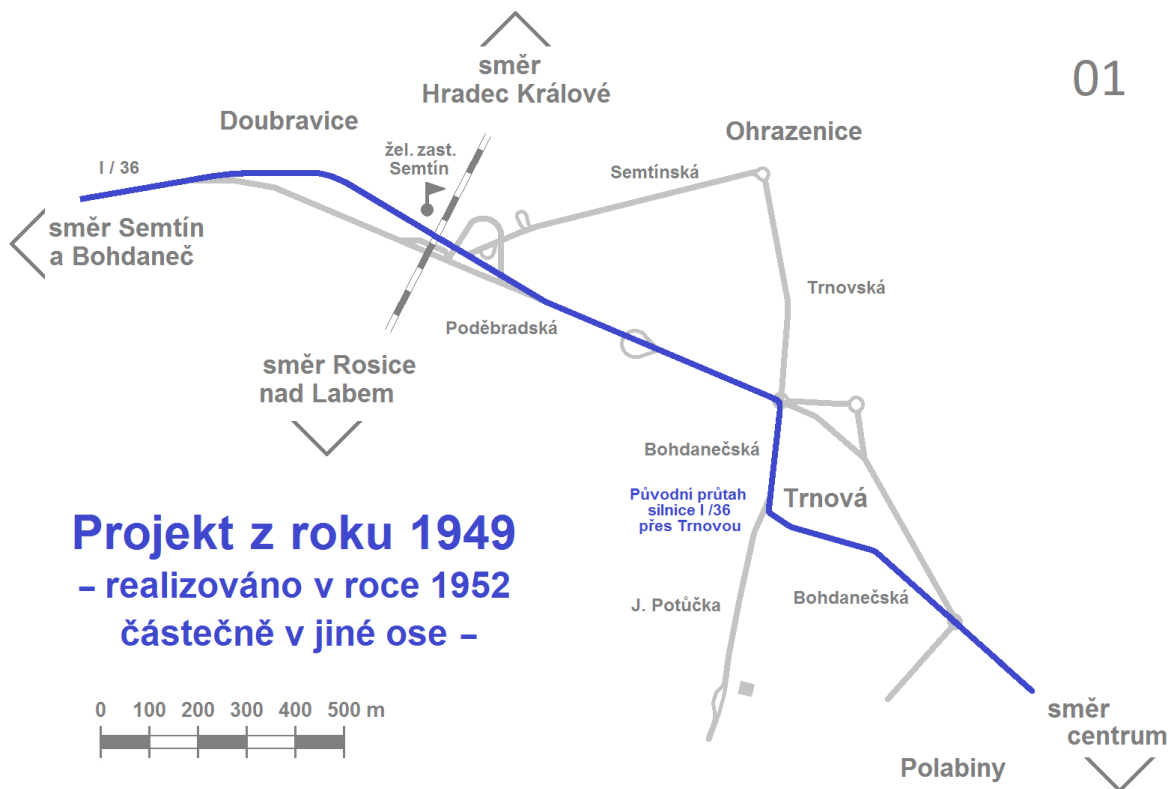
Tak se hezky usadte a nechte na sebe působit těch následujících 22 schémátek, která sice vypadají jednoduše, ale za každým z nich se skrývá spousta lidské práce, potu, nervů, někdy též rozčilování, jakož i pocitů radosti nebo naopak bezmoci. Věřte, že vím, o čem mluvím, vlastně píšu. A laskavý pan Holubář, jenž se na nás dívá shora již bezmála 40 let, je snad s naší prací alespoň trochu spokojen. A snad bude spokojen i čtenář.

Doufám, že jsem do těch plánek nenasekal moc chyb...

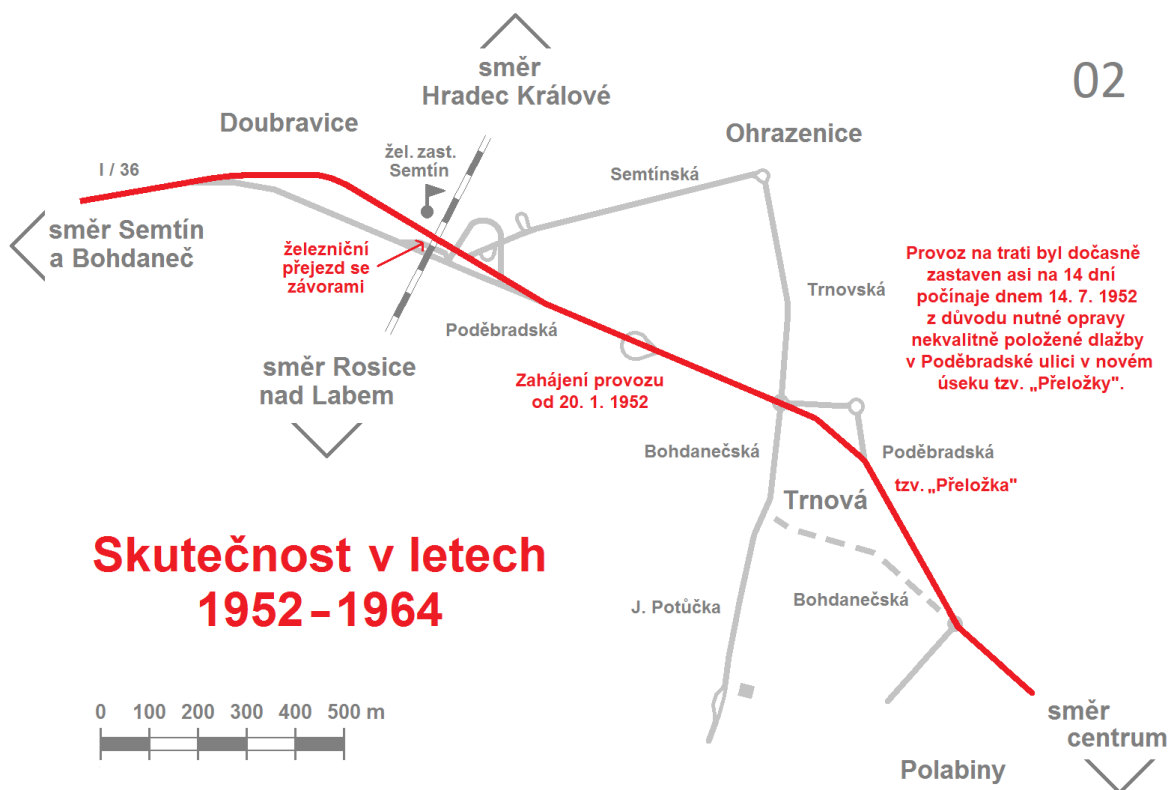
V Pardubicích dne 16. 10. 2024



Poum



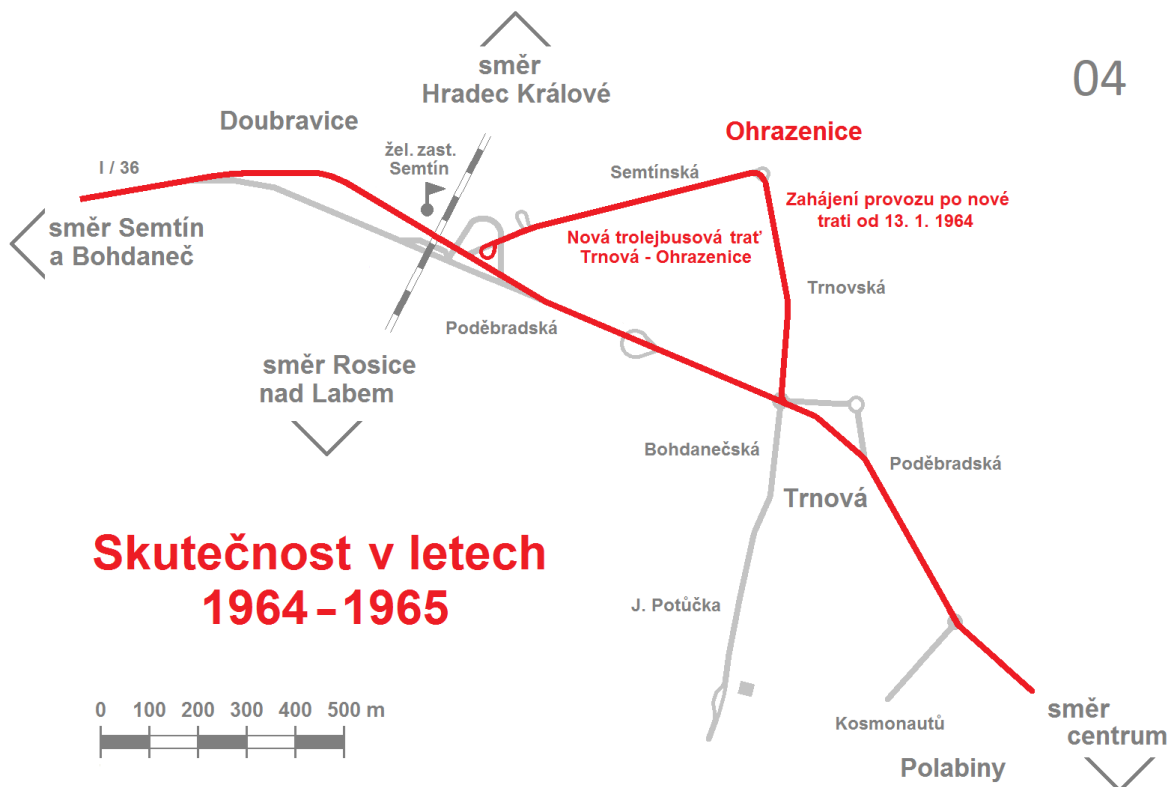
V době vzniku prvních „trolejbusových“ projektů procházela výpadovka číslo 36 na Chlumec přes Trnovou po Bohdanečské ulici. I trolejbusy tudy měly jezdit. Jenže se mělo stavět cosi jako obchvat.



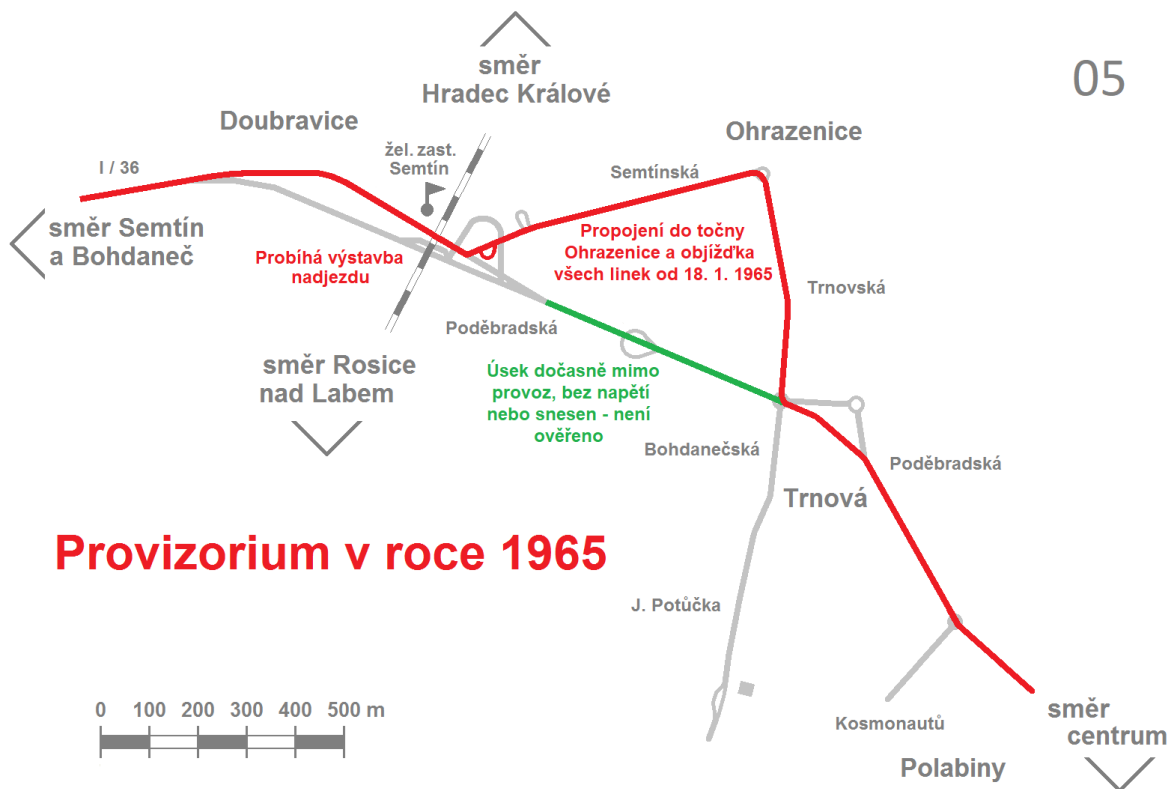
Projekt bylo třeba rychle přepracovat. V ose tzv. „Přeložky“ byly stavěny stožáry v době, kdy zde ještě silnice neexistovala. Montéři chodili domů celí zamazaní od bláta a hlíny. Pracovali totiž v oranicích.



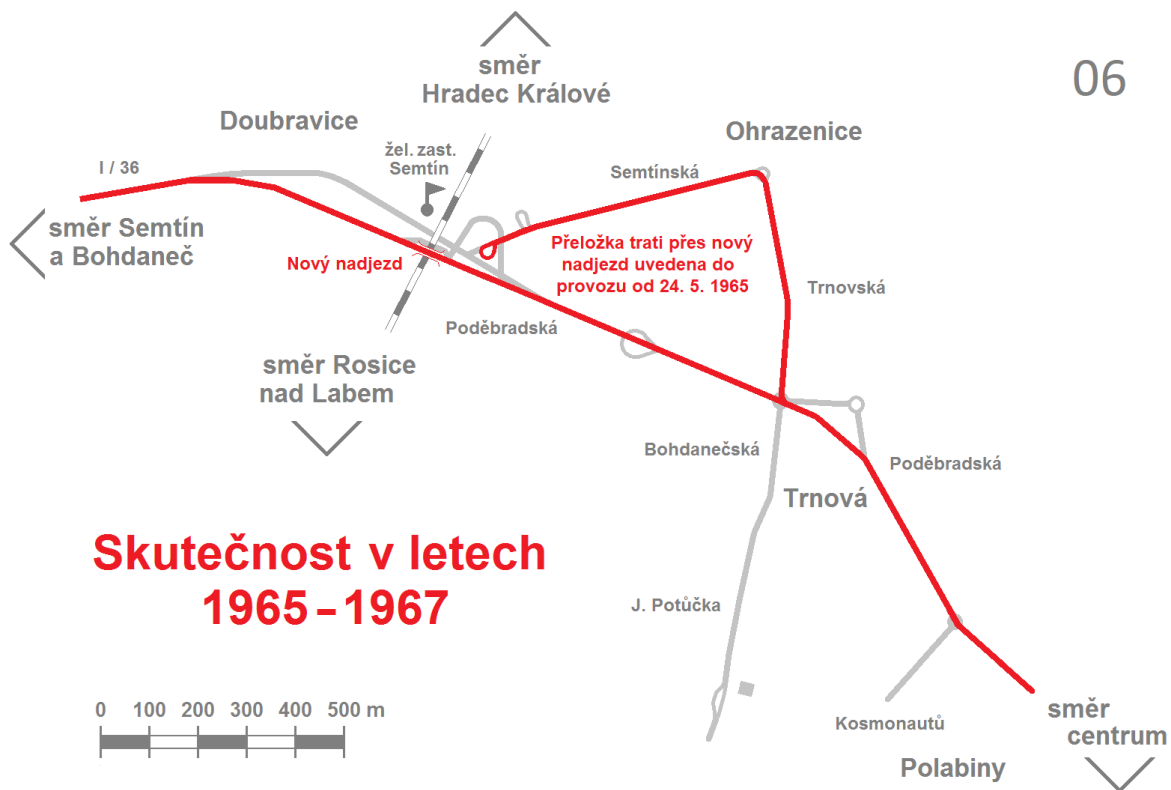
První návrhy ohrazenické tratě kopírovaly trasu tehdejší autobusové linky číslo 6. Bohdanečskou ulicí se také jezdilo prý proto, aby se MHD dostala blíž k budovanému sídlišti Polabiny. No já tedy nevím...



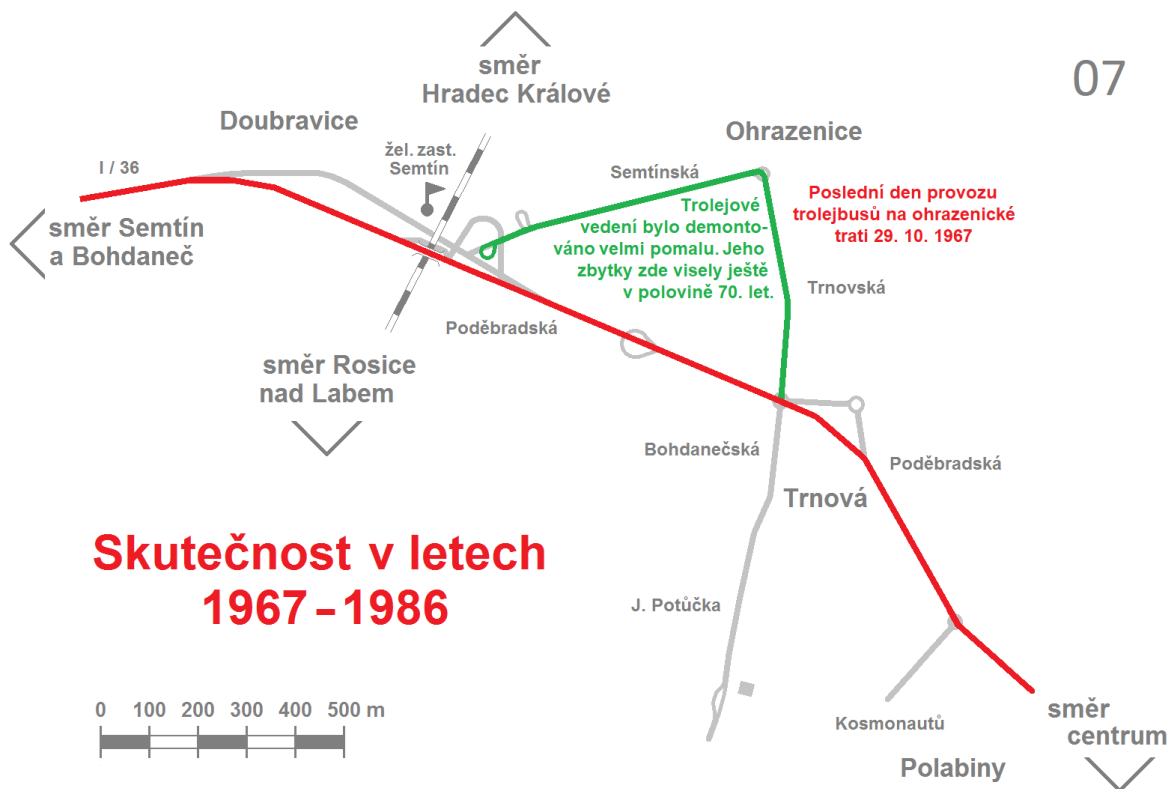
Trolejbusovou trať na tehdejší točnu Ohrazenice vystavěli pracovníci DPmP svépomocí. Zahájení provozu bylo v lednu. Dopravní podnik, podobně jako v roce 1952, nepočkal na žádné slavné výročí.



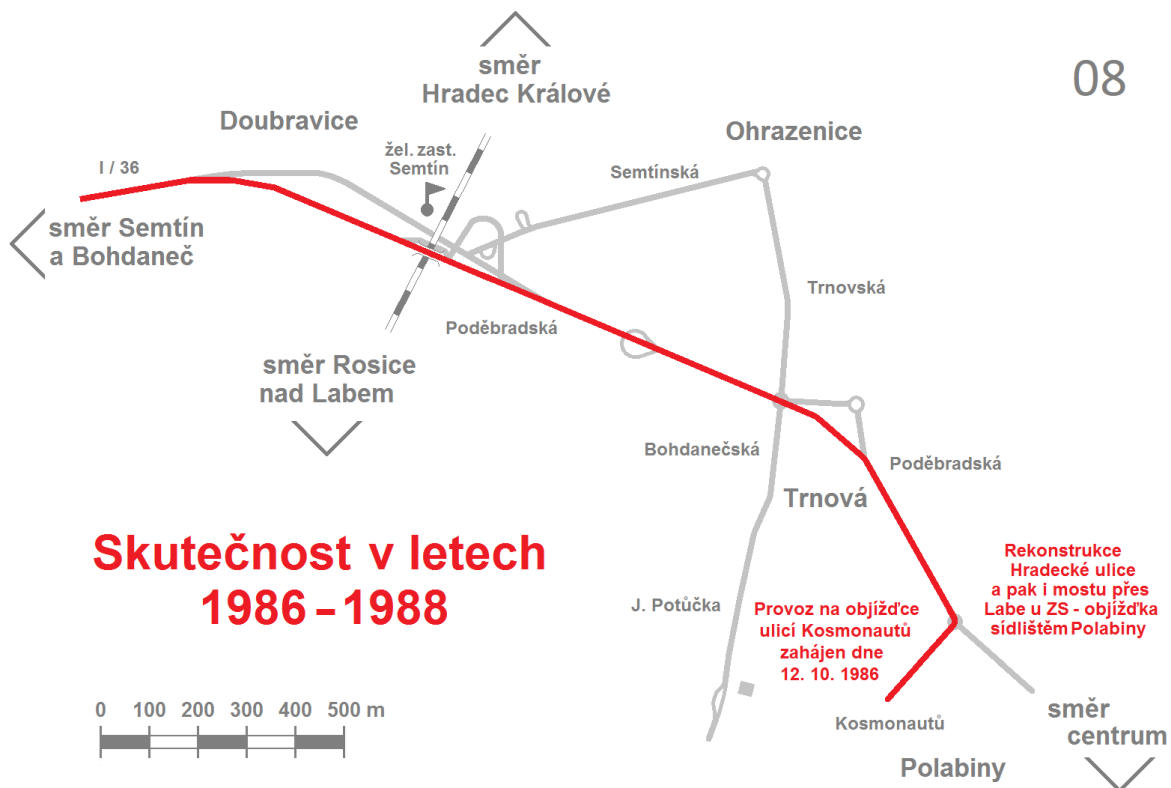
Připravovaná elektrifikace železnice do Hradce Králové měla způsobit zrušení trolejbusové tratě do Semtína a Bohdanče. Návrh na stavbu nadjezdu, který trolejbusy zachránil, přišel na poslední chvíli.



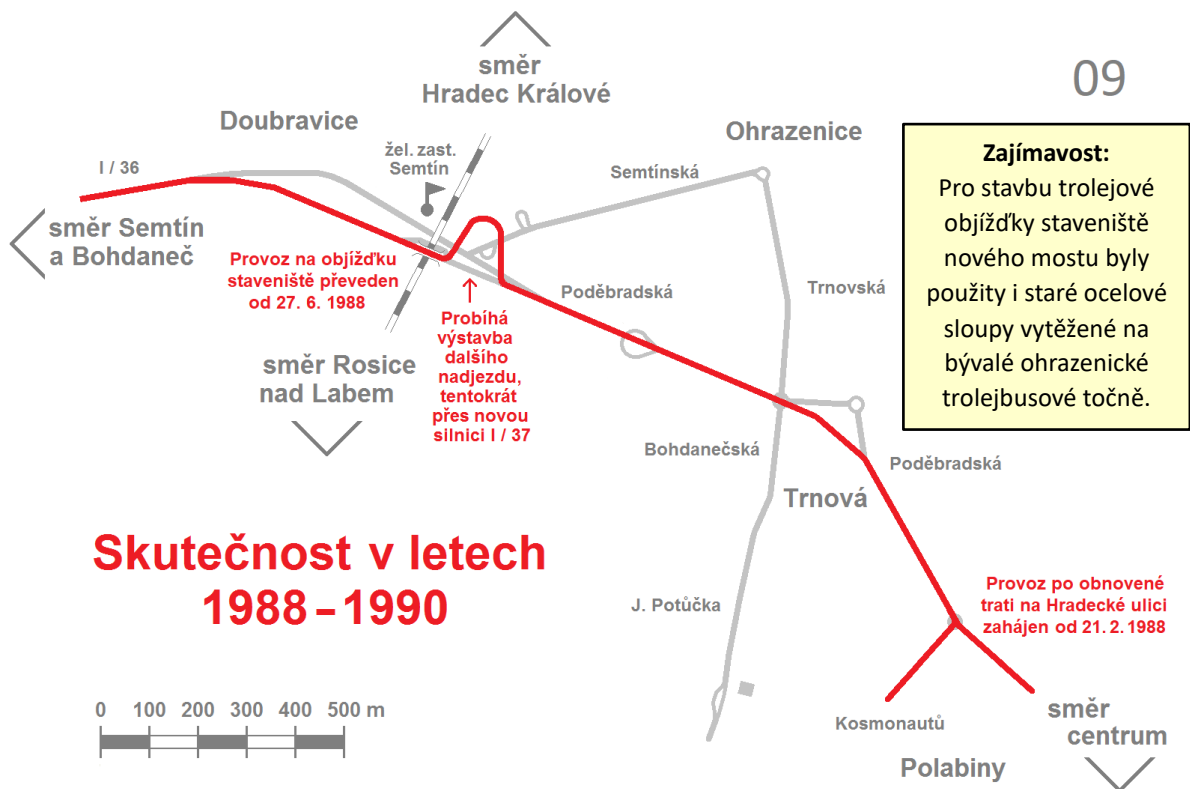
Přejezd se závorami zanikl, objízdných tras již nebylo třeba a napájení celé oblasti bylo velmi slabé. S linkou 11 se počítalo pro sídliště Polabiny a k Zámečku, ale tam zatím trolejové vedení chybělo.



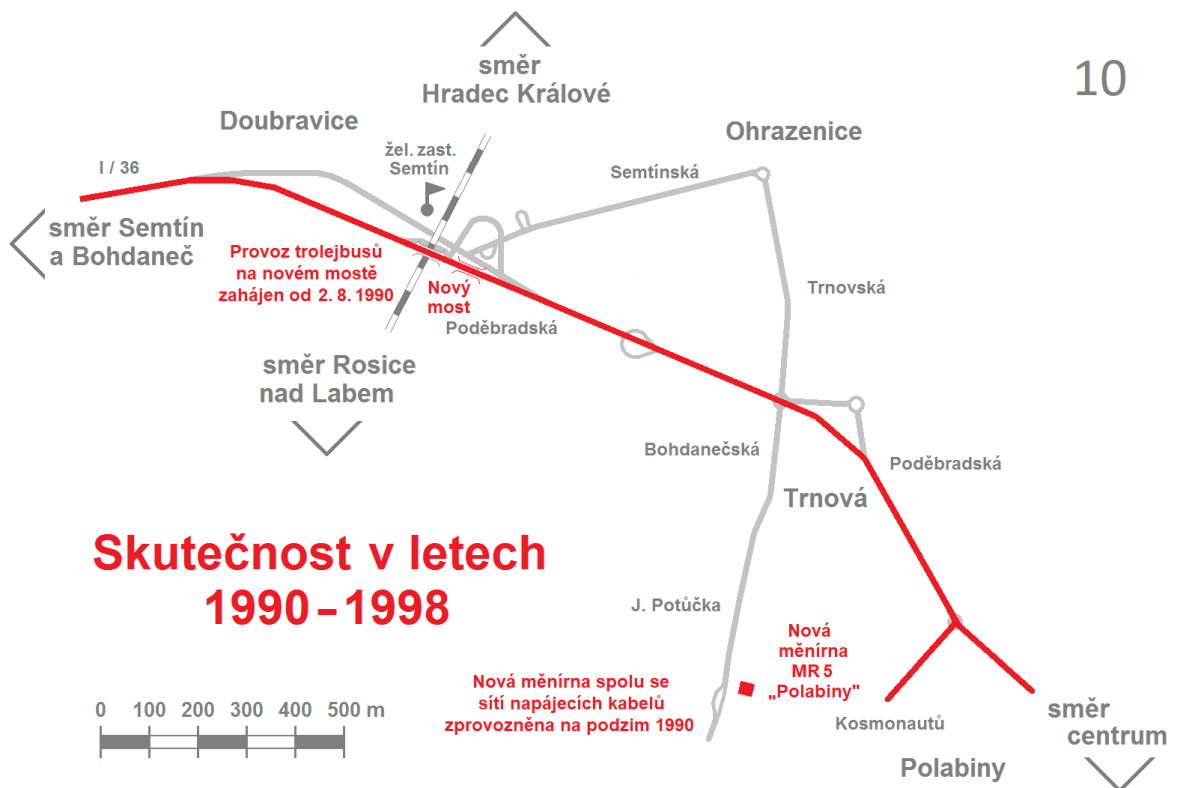
Na linku číslo 11 přesměrovanou přes Polabiny zprvu jen do Pardubiček musely nastoupit autobusy a vypadalo to, že ohrazenická trať zmizí z tváře města navždy. Ale počkejme si zhruba 50 let...



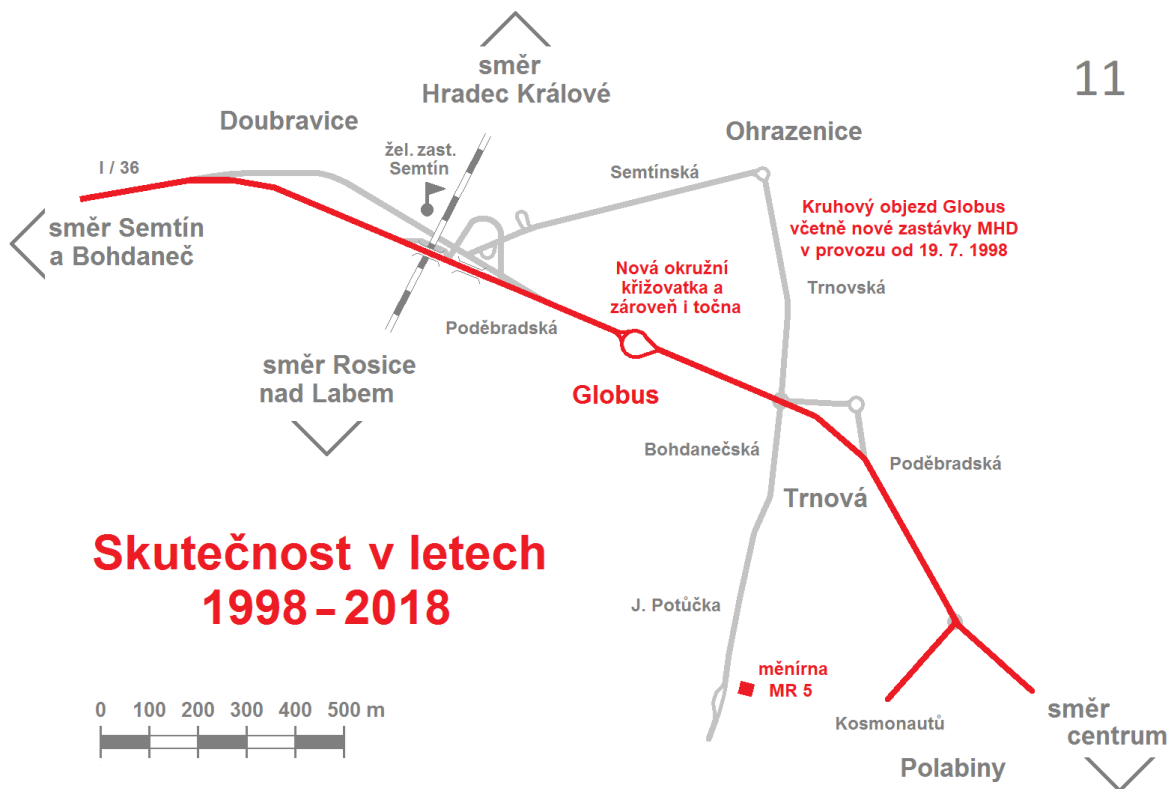
Po dlouhém období stagnace vznikla v Pardubicích nová trolejbusová trať přes Polabiny, i když zatím jen jako další objížďka, tentokrát po dobu rekonstrukce Hradecké ulice a stavby podchodu pro pěší.



Trolejbusy se vrátily na Hradeckou a úsek v části ulice Kosmonautů osiřel. Na točnu Polabiny jezdily dvě polookružní a poněkud symbolické linky. Vše měla vyřešit nová měnírna MR5, která se budovala.



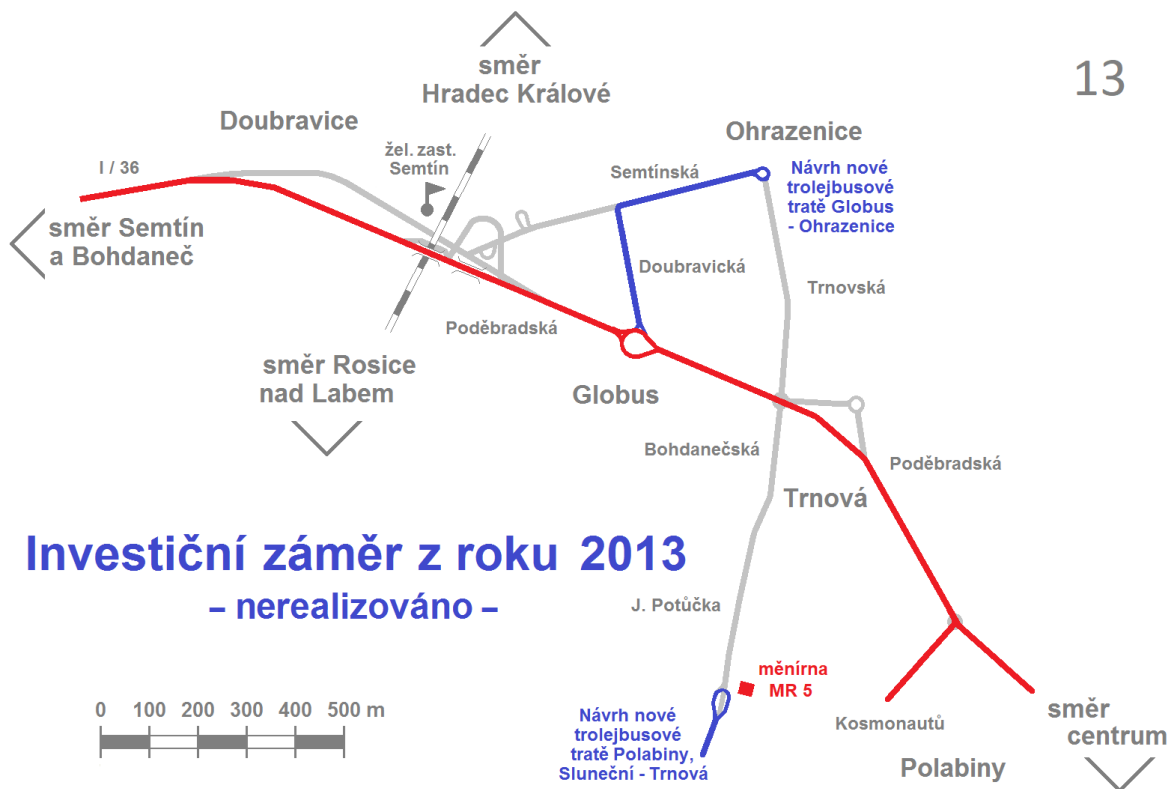
Měnírna byla dokončena a oblast od nádraží až po Semtín dostala řádné napájení. Úsek po ulici Kosmonautů k točně Polabiny začal s určitým zpožděním ožívat. První se o to postarala linka číslo 4.



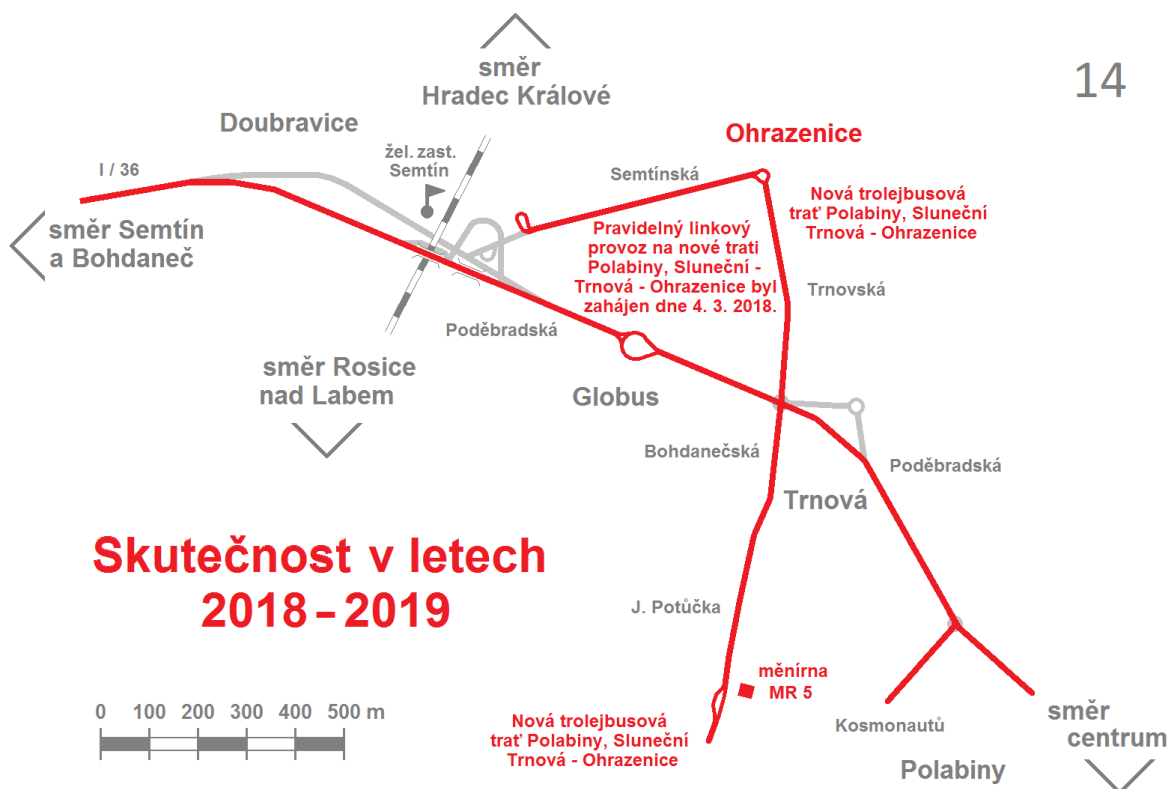
Investor, který stavěl OC Globus včetně kruhového objezdu, neměl zprvu zájem, aby byl tento hypermarket obsluhován linkami MHD. Nestál o obřatiště trolejbusu a ani dnešní zastávka Globus neměla existovat. „Naši zákazníci jezdí výhradně auty!“ slychali jsme na jednáních vedených v němčině. Kolik že tam dnes jezdí linek?



První vážný pokus o obnovení ohrazenické tratě narazil na silný politický odpor. Nebylo prý žádoucí, aby DPmP rozšiřoval svůj majetek o další infrastrukturu. Byl zahazen i projekt tratě do Černé za Bory.



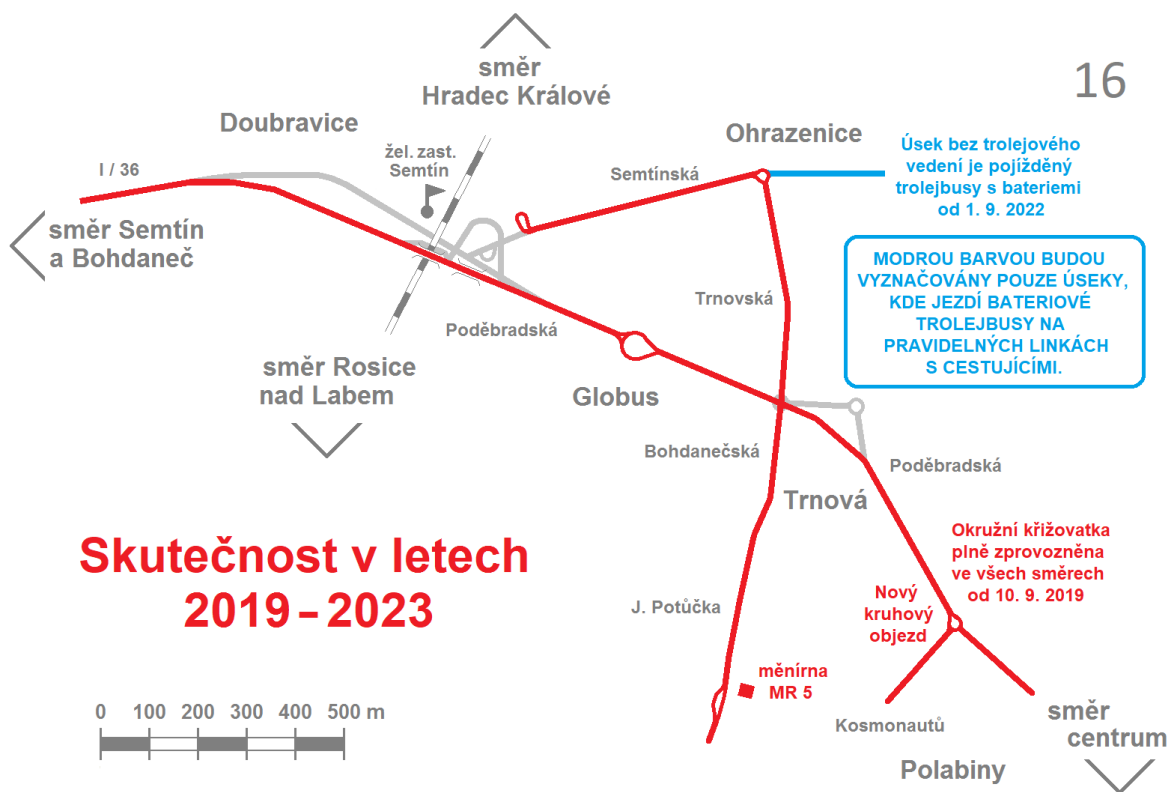
Další návrhy ze složky „Ohrazenice“ byly poněkud opatrné. A nejspíš by se cestujícím ani moc nelíbily. Dopravní experti vyhrožovali, že Bohdanečskou ulici zaslepí. Ohrazenice by mohly obsloužit linky tehdy ukončené u Globusu a pro novou zástavbu v Trnové by vznikla točna u měnárny. Nuže tak!



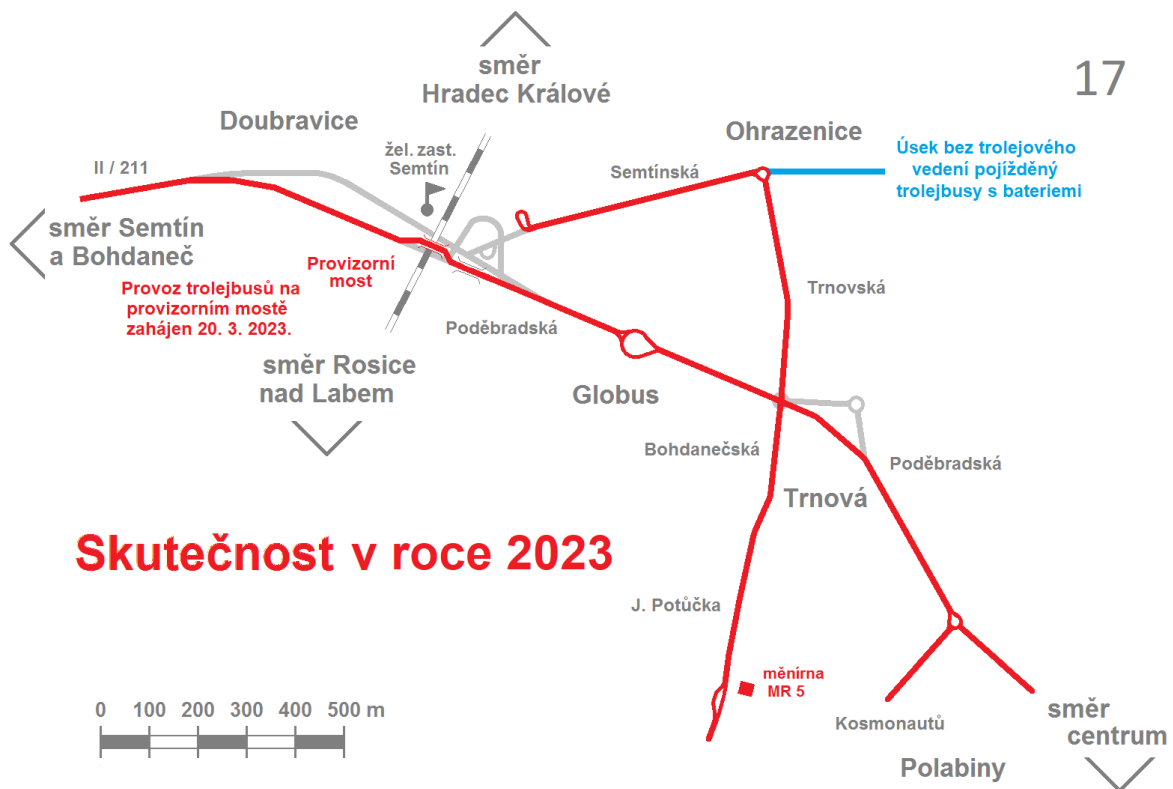
Nakonec zvítězilo klasické pojetí dle zažitého schématu, na který byli cestující zvyklí z autobusů.



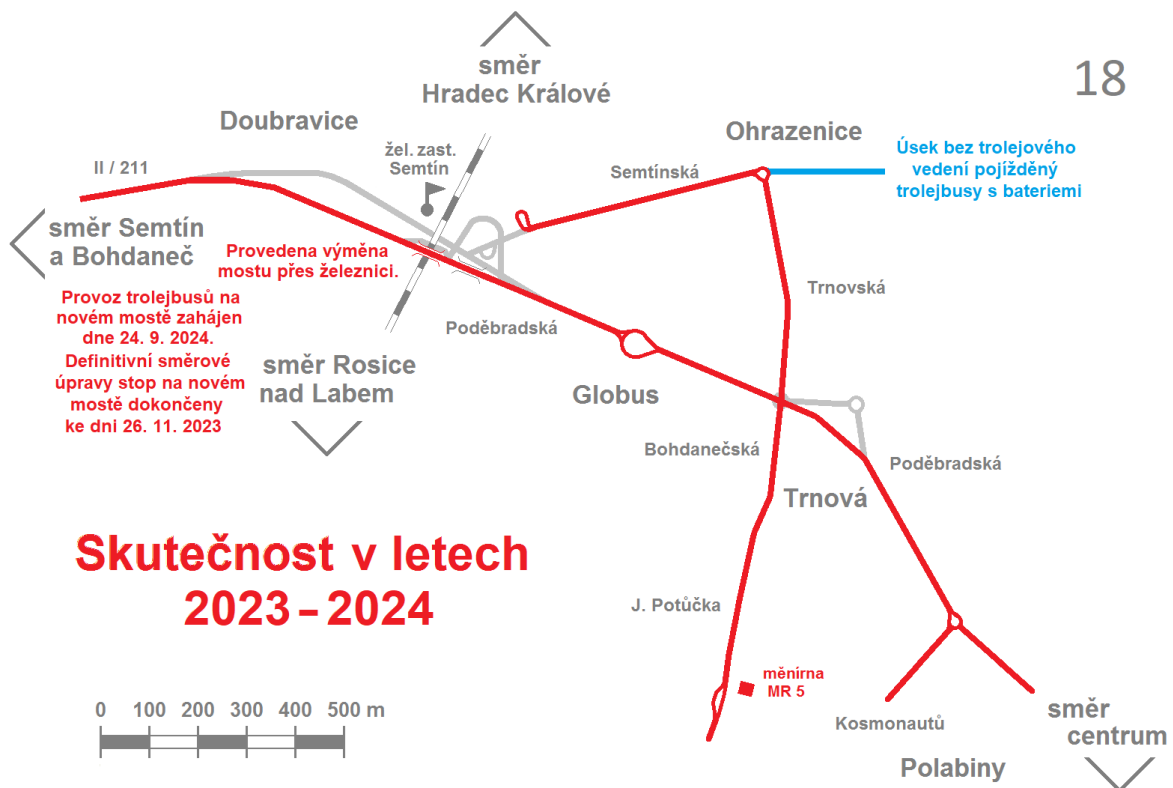
Bývaly doby, kdy byla během budování kruhových objezdů trolejbusová doprava omezoována jen málo nebo vůbec. Třeba u Globusu, v Lázních Bohdanči, u bývalého OBI, nebo konečně i jako zde v Trnové.



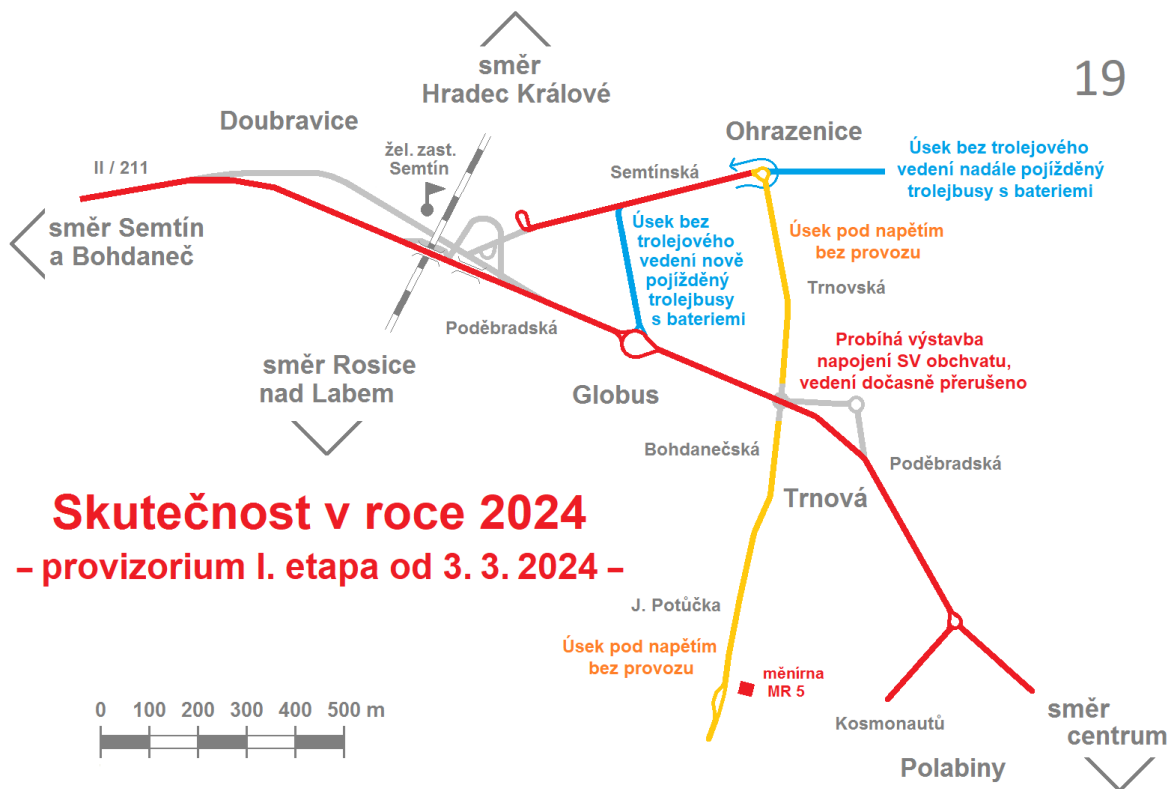
Nástup trolejbusů s bateriovým pohonem zasáhl i tuto oblast. První se o to postarala linka číslo 30. Zpočátku však na ní jezdily hlavně autobusy. Bateriových trolejbusů byl tehdy nedostatek.



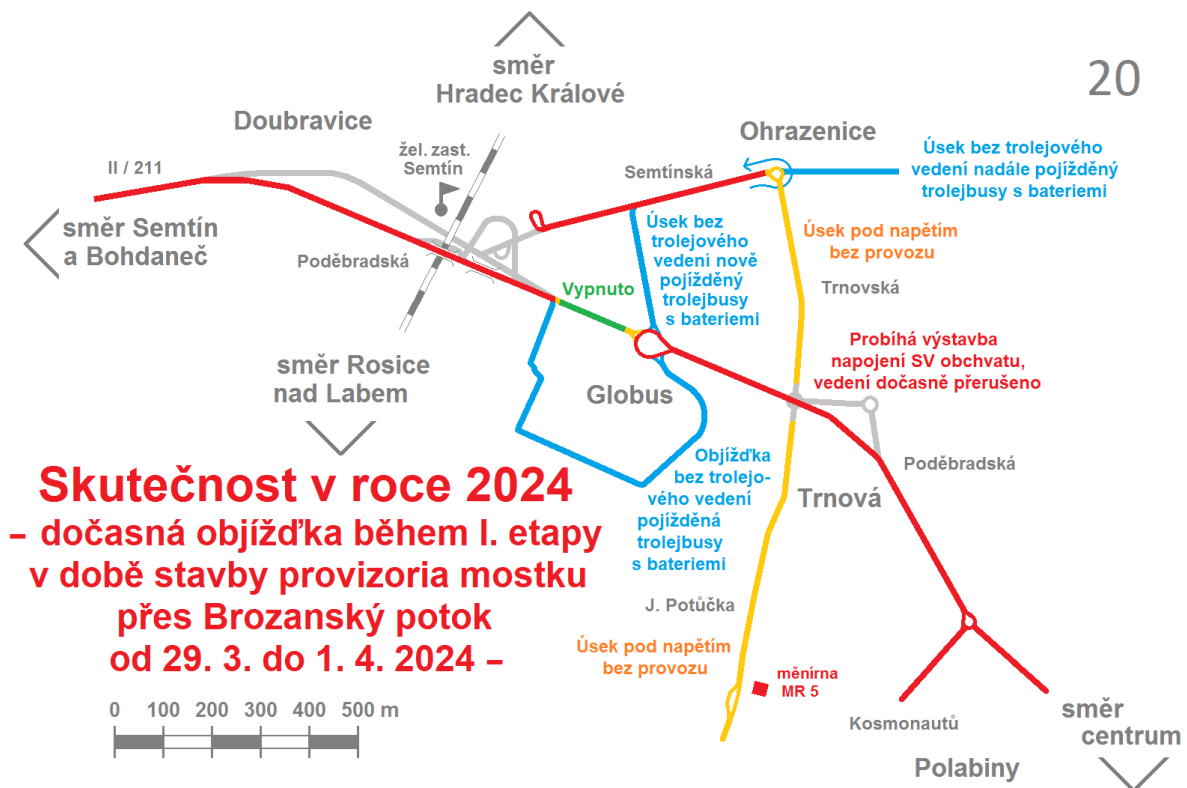
Nadjezd z roku 1965 dosloužil, alespoň se to oněm říkalo. Po dobu stavby jsme všichni jezdili po vedlejším ocelovém provizoriu, a to i s trolejbusy. Naše kabely musely na čas uhnout dolů pod koleje.



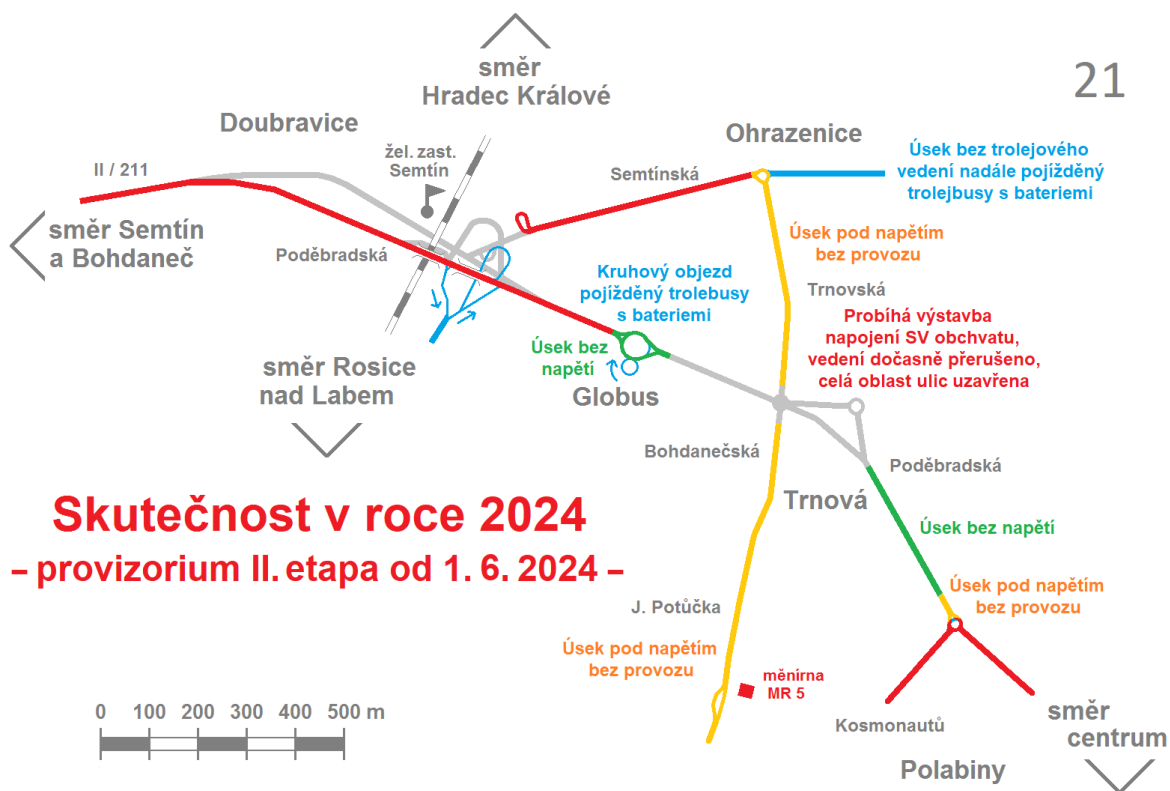
Starý most nad železnici sice počítal s budoucím zdvojkolejněním tratě, ale pro vyšší rychlost elektrických vlaků jej bylo třeba usadit výš. Nový most je také o jeden jízdní pruh širší.



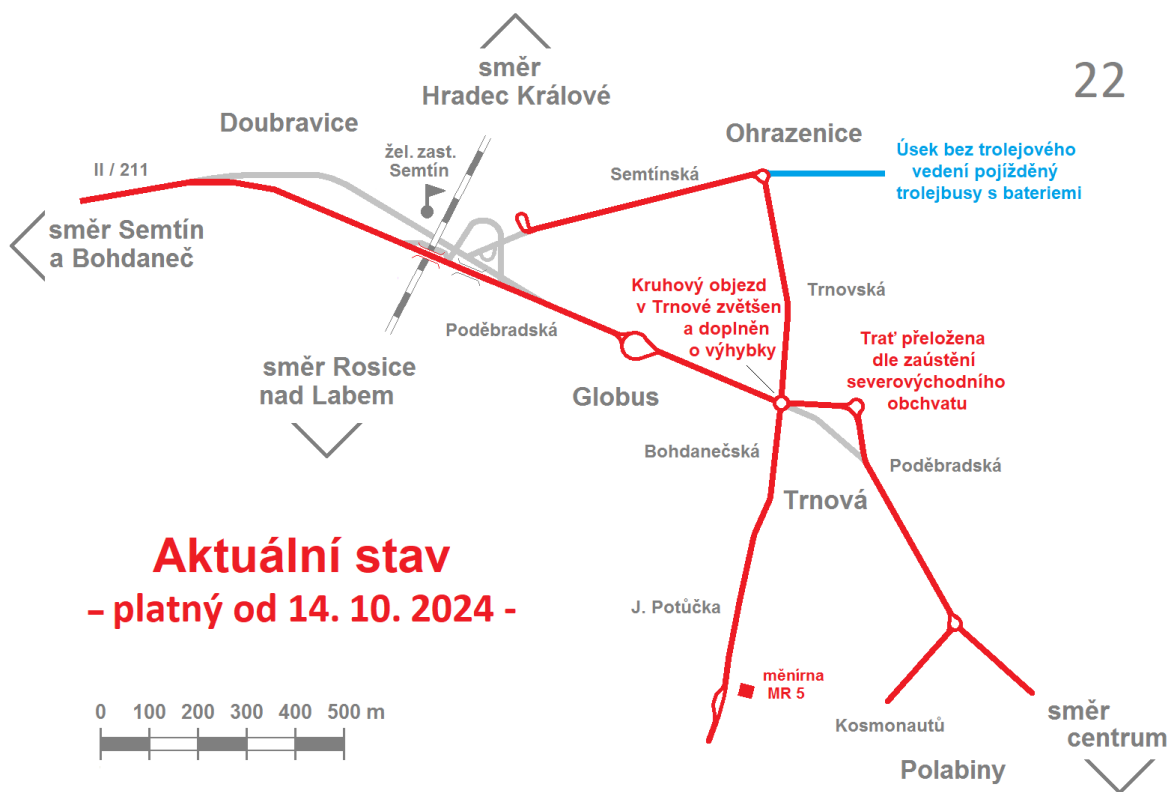
Začala stavba napojení severovýchodního obchvatu. Nejprve byly dočasně zaslepeny ulice Bohdanečská a Trnovská. Naštěstí se park bateriových trolejbusů začal v té době rozrůstat.



K tomu všemu se přidala stavba nouzového mostku. Taková provizoria vydrží v Pardubicích zpravidla dlouho. Ale abychom někomu nekřivdili: do dvou mostních „plecháčů“ jinde se letos stavbaři pustili.



Motto: „Jestli chcete mít obchvat rychle hotový, musíte nám ve všem vyhovět.“
 A tak se pro stavbu kruhových objezdů včetně podchodu a přeložky oblast Trnové zcela uzavírá.



Hotovo mělo být od září. Stavbaři dokonce hovořili o srpnu. Ale pak se „cosi“ pokazilo a všichni jsme museli vydržet až do půlky října. Hlavně, že už se po trianglu, jak někdo přeložku trefně nazval, jezdí.