



2

**Plzeň má
Cyklobus**

3

**drážka v
Jablonce**

4

**Doprava na
Vilémovsku**

dále na straně 2: aktuality: naklápěcí vlaky v Bosně; Oslo má nové metro; rekonstrukce trvala 371 dnů; tramvaje Trio nově v Olomouci

dále na straně 3: aktuality: Mérida – trolejbusy; reportáže: Oslavy 25 let KHKD Praha

dále na straně 4:
články: Turecký koridor

aktuality

Po osmi letech pojedou vlaky Loktem

Železničáři za 2,7 milionu opraví zhruba 800 metrů dlouhý úsek tratě Loket – Horní Slavkov. Jedná se o koleje mezi stanicemi Loket předměstí a Loket. Od nového grafikonu do stanice Loket pojedou 15 párů vlaků, o víkendech pak pouze 10 párů. Obnovení tohoto úseku má cestujícím přinést zlepšení přestupu na autobusovou dopravu, kterou mohou pokračovat třeba právě do Horního Slavkova. Nad tímto úsekem tratě do Slavkova visí dodnes otazník. Slavkovská radnice chce trať přestavět na cyklostezku je zde ale i Společnost Loketské místní dráhy, kterou zajišťuje firma Railtrans. Ta má představu o jejím využití pro nepravidelnou turistickou dopravu. Správa železniční dopravní cesty však požaduje vysokou sumu za zdevastovanou trať a tu si tato společnost nemůže dovolit. • Štěpán Esterle

ČSAD autobusy Plzeň zkouší plynový autobus

Dopravní společnost ČSAD autobusy Plzeň testuje v okolí Plzně plynový autobus značky Ekobus. Tento autobus vychází z autobusů značky SOR a je poháněn stlačeným zemním plynem (CNG). Autobus je výrobcem zapůjčen na dva týdny a ČSAD plánuje do konce letošního roku nákup tří totožných autobusů. Jeden z nich bude mít za úkol obsluhovat linky MHD ve Stříbře. • Hupi



Zapůjčený Ekobus na autobusovém nádraží v Plzni



Plzeň má cyklobus

V sobotu 5. srpna 2006 vyrazil z Plzně do jižních a východních příměstských oblastí první cyklobus, označený jako linka 70. Trasa linky vytvořena tak, aby po výjezdu linky mimo město do něj opět několikrát zajela a umožnila přestup na MHD (která však kola nepřepравuje). Jednotné jízdné je 20,- Kč za osobu, za přepravu jízdního kola, psa se nebude nic doplácet, ale za přepravu potomka, manželky, popř. tchýně však zaplatíte také 20,- Kč. Speciální linku budou moci využít i ti, kteří jízdní kolo nemají a chtějí se vypravit na túru v okolí Plzně. Na cyklobus byl upraven autobus Karosa B731 č. 413, kdy byly v zadní polovině vozu odstraněny sedačky a přimontovány stojany na kola. Autobus je po jednoduché zpětné úpravě schopen nasazení do běžného provozu na standardní lince.

• Tomáš Mykl

Naklápací vlaky v Bosně

Bosenské železnice vyhlásily vítěze soutěže na dodání naklápacích jednotek. Kontrakt za 67,6 mil euro (cca 1,9 mld Kč) na dodávku devíti vlaků vyhrálo konsorcium Talgo. Flotila devítivozových naklápacích vlaků bude financována za pomoci bank a jedná se o první vlaky nakupované společností BHZJK (železnice Bosny a Hercegoviny). První čtyři vlaky pro noční spojení budou dodány v roce 2010, zbylé vlaky pro denní provoz o rok později. Kontrakt obsahuje i dodávky náhradních dílů a údržbu. Železnice Bosny a Hercegoviny se v současnosti snaží napravit všechny škody na síti z dob války. Dodávka vlaků má přijít ve chvíli, kdy tratě již budou plně provozuschopné.

• Inka

Po 371 dnech končí rekonstrukce mostu U Jána

Od 1.8.2005 znepříjemňovala Plzeňákům cestu tramvajím rekonstrukce mostu U Jána. Jednokolejka a jedna úplná výluka brzdila provoz tramvajím v centru Plzně více než rok. V tramvajové dopravě přinesla zejména na lince číslo jedna omezení spojů. Z dřívějších solidních intervalů za použití sólo vozů se staly na Plzeňské tramvaje neobvyklé sedmi a devítiminutové intervaly. V takovémto stavu je bohužel doprava ponechána i po prázdninách. most byl rekonstruován po polovinách s využitím provizorních tramvajových tratí vedených po polovinách, na kterých se nepracovalo. Provoz trolejbusů (ty na most od 1.1.2005 nemohou) bude na mostě slabší, linka 13 si na přání občanů ponechá trasu po Americké třídě.

• Štěpán Esterle



norské Oslo má nové metro

V pondělí 21. srpna 2006 norský korunní princ Haakon slavnostně otevřel novou linku metra. Nová linka 4/6 vznikla spojením již existujících stanic Storo a Carl Bernes Plass, přibyla i nová stanice Sinsen. Na Storo doposud zajížděla jen linka 5 a zde končila. Propojením Storo a sousedního Carl Bernes Plass došlo k vytvoření kruhové sítě linek metra. Nová linka 4/6 začíná na východě města jako linka 4, projede pod centrem města a zamíří obloukem na sever. Zde se mění na linku 6 a obloukem se zase vrací do centra, odkud dále pokračuje na východ. Obyvatelé norského hlavního města čekají příští rok i nové vlakové soupravy a přechod na elektronické jízdenky; automaty na ně jsou již rok instalovány po městě i v prostředcích a stále se testují.

• čtenář dopravního webu

Tramvaje Trio nově v Olomouci

První Olomoucký vůz typu Trio dorazil 23. srpna na své působiště. Po oživení vlastní silou zajel do vozovny. První Trio dostalo od dopravního podniku evidenční číslo 205 to navazuje na čtyři vozy Astra, které Olomoucký dopravní podnik provozuje.

• Štěpán Esterle



Mérida - trolejbusy

V tomto Venezuelském městě byl uveden do provozu nový trolejbusový systém. Zatím o jedné trati dlouhé 18,2 km z La Hechicera do čtvrti Ejido s 33 zastávkami. Trolejbusy jsou vedeny zpravidla na samostatném tělese uprostřed víceproude komunikace, ale z důvodů ostrovních nástupišť jezdí trolejbusy na segregované trolejbusové dráze vlevo, neboť jsou též pravostranné. Stavba tohoto venezuelského systému začala v roce 2000 a do budoucna se ještě počítá s výstavbou linky 2 do čtvrti La Vuelta de Lola. • Tomáš Mykl

drážka v Jablonce

Rozchod drážky je 600 mm a svází se po ní rašelina, těžená na poměrně velkém prostoru. Cesta k ní vede překrásnými lesy, protkanými potoky a odvodňovacími kanály se sytější rezavou vodou. Těžební prostor je zhruba obdélníková plocha, po jejíž dvou stranách jsou položena kolejová pole s ocelovými pražci. Vzhledem k tomu, na jakém „podkladu“ se trať nachází, zde není nouze o všelijaká vybočení a různé hrboly. Drážka má délku cca 5 km provozních kolejí a odhadem další 2 km jsou různě zarostlé klečí a vřesem. Do bagrovaného prostoru se lze dostat pouze pěšky přes dost hustě porostlé slatě a nebo právě po těchto kolejích, které začínají malým překladištěm rašeliny v areálu těžební společnosti. Ze starších fotografií jednoho člena KRÚŽKU víme, že zde jezdí dieselová lokomotiva zhruba velikosti naší BN 30 a klecové dvouosé vozíky o objemu přibližně 1 – 1,5 m³. Popravdě řečeno si jízdu takového vláčku na téhle „horské dráze“ stěží dovedu představit... • mixmouses

Oslavy 25 KHKD Praha

Krásnou srpnovou sobotu 19.8. 2006 se na vlečce v Kněževsi konaly oslavy 25 let Klubu historie kolejové dopravy Praha. Stály tu nádherné parní krasavice 354.7152, 555.0153, 422.098 a 433.049 s nádherným novým lakem a opravenou kabinou strojvedoucího. Nechyběly k tomu ani rozmanité vagóny a další parní lokomotiva 434.2218 čekající na renovaci do vystavovatelného stavu. Z Lužné u Rakovníka do Kněževse jely dva páry parních vlaků s lokomotivou 423.094, poslední parní vlak táhla lokomotiva 354.7152. Velikým překvapením nejen pro mě bylo nasazení motorového vozu řady 830.090 na pravidelný motorový vlak na trať Krupá - Kolečovice. Vlečku v Kněževsi koupil KHKD Praha, což je kladné, protože tím zachránil alespoň část malebné tratě Krupá – Kolečovice, navrženou na zrušení pro nevytíženost. • Dominik Šipr



Turecký Koridor

Zoufalá situace železnic v Turecku si vynucuje změny - připravuje se výstavba rychlostní tratě Istanbul - Ankara. Trať, spojující hlavní město s 5 milióny obyvatel a největší město (12 mil obyv.) je navržena na maximální rychlost 250 km/h. Předpokládá se cestovní doba 3 hodiny proti současným 6,5 hod. Dopravní situace je mezi těmito městy zoufalá - současná, 576 km dlouhá trať je z větší části (378 km) jednokolejná. Obsluhuje mnoho regionálních center, technicky neodpovídá moderním požadavkům - například je zde mnoho oblouků o poloměru 300m (odpovídá max 60 km/hod). Je až téměř divné, že železnice na této trase vozí celých 10% cestujících, 73% se dopravuje autobusy a 17% letadlem (celkem 12 miliónů ročně). Na trase jezdí po železnici v celé délce 6 párů vlaků přes den a jeden v noci. Projekt nové, o 43 km kratší trati, se bude realizovat ve třech fázích - první fáze, 251 km dlouhý úsek Sincan - İnönü je již v současnosti ve výstavbě a připravuje se otevření ke konci letošního roku. Cena za dvoukolejnou elektrifikovanou trať je 747 US \$. Druhá fáze, İnönü - Köseköy, kde se staví 33 mostů a viaduktů a 39 tunelů bude dokončena v roce 2008 a bude stát 1,27 miliardy US \$. Zbylé úseky budou podle očekávání otevřeny taktéž v roce 2008. Pro novou trať jsou objednána i nová vozidla - 10 vysokorychlostních vlaků bude vyrobeno ve firmě CAF ve Španělsku. Jedná se o šestivozové jednotky s kapacitou 419 cestujících. Současná trať se po nejnútnejších úpravách bude používat pro místní a nákladní dopravu. V nákladní dopravě je totiž situace ještě horší - mezi Istanbulem a Ankarou se vozí po železnici pouhých 3% ze 48 miliónů tun nákladu.

• InKA

Doprava na Vilémovsku

18. srpna 2006 oslavila 125 let trať Kaštice – Krásný Dvůr. K této příležitosti byl 26. srpna 2006 vypraven zvláštní motorový vlak vedený motorovým vozem M131.1280 v trase Chomutov – Kadaň – Vilémov – Kaštice, se zajižděnkou do Radonic a Kadaňského Rohozce. Tato jízda, které se zúčastnili mnozí starostové a významní občané bydlící podél trati, mimo jiné vyzdvihla nepostradatelnost železnice pro zdejší region. Díky neodborným zásahům „vyšší moci“ zde totiž poslední dobou došlo k výraznému úbytku cestujících, kvůli kterému se dříve poměrně slušně prosperující trať dostala do nepříznivé ekonomické polohy. Vzhledem k tomu, že představitelé místní samosprávy si zavčas uvědomili hrozící tíživou situaci dopravní obslužnosti, která se na ně přichystala, rozhodli se neotálet a nečekat nečinně na pomoc shůry. O vlastní vůli se rozhodli nechat zpracovat projekt dopravní obslužnosti mikroregionu, tak aby byla nejen zajištěna rozumná dopravní obslužnost, ale zároveň aby došlo pokud možno ke snížení její ekonomické náročnosti. Ač výsledky zmíněného projektu jednoznačně prokázaly, že díky existenci páteřní železnice lze při vhodné reorganizaci linkového vedení nejen snížit náklady na zajištění dopravy, ale dokonce dopravní obslužnost výrazně zkvalitnit, ze strany Krajského úřadu stále monotónně zní, že je nutno provoz na trati zastavit a nahradit autobusy. A to se nyní podle rozhodnutí, které padlo bez vyjádření starostů obcí v okolí tratí skutečně může stát realitou.

• KDS

