



2	Autobusy na Severu	dále na straně 2: dálnice D5 kompretní
3	Polsko - Sopot	dále na straně 3: Den otevřených dveří ve Škodě Holding
4	Vstane úzkokolejka z mrtvých?	dále na straně 4: Francie - Laon

AKTUALITY

Novinky na kolejích - Reklamní barvy společnosti ČEZ vozí již čtyři lokomotivy. Celkem jich má být šest kusů.
- 754 019 DKV Plzeň dostala po opravě v České Třebové slušivý Plzeňský kabátek.



Konec provozu TREŽ ?

Osobní doprava na úzkorozchodné trati ŽSR 122 Trenčianská Teplá - Trenčianské Teplice měla být od 1.10.2006 „dočasně“ zastavená. Tato zpráva nás dočasně utěšila z vylekání, jelikož první informace byly takové, že 30.9.2006 dojde k zastavení provozu na Trenčianské elektrické železnici (TREŽ). Tato unikátní elektrifikovaná úzkokolejka (trať ŽSR 122) mezi Trenčianskou Teplou a Trenčianskými Teplicemi o rozchodu 760mm a napěťové soustavě 600V je velice zajímavá svým charakterem meziměstské tramvaje. I relativně nedávno modernizované elektrické vozy řady 411.9 najdeme dnes na území Československa pouze zde.

• Štěpán Esterle

Rychlostní rekord padl!

Po více než 51 letech padl rychlostní rekord lokomotiv. Na novostavbě vysokorychlostní tratě Nuernberg - Ingolstadt se podařilo lokomotivě ES64U4 Taurus firmy Siemens překonat platný rychlostní rekord 331 km/h. Rychlostní rekord padl dvakrát. Obě jízdy byly v sobotu 2.9.2006 a lokomotiva dosáhla 344 a 357 km/h. Výrobce tvrdí, že kromě odmontovaných stěračů, které by v této rychlosti uletěly, na lokomotivě nebyly provedeny žádné úpravy. Připomeňme, že vyšší rychlosti byly vždy dosaženy elektrickou jednotkou (i když je to relativní - jak ICE, tak TGV jsou technicky vzato vlaky s lokomotivami na obou koncích).

• InKA



Autobusy na severu severní vítr je krutý...

Od soboty 9.9.2006 přestal plošně zajišťovat autobusovou dopravu monopolní dopravce Dopravní podnik ústeckého kraje. Na jeho místo nastoupili jiní, zpravidla ti, kteří se ucházeli o dopravní obslužnost ve výběrovém řízení na jaře 2006 a umístili se jako druzí. Vítězem zmíněného výběrového řízení byla, jak je obecně známo, firma ČSAD Česká Lípa a.s., se kterou Ústecký kraj odstoupil od smlouvy. Tak se na linkách objevují noví, zde zatím neznámí, dopravci Autobusy Karlovy Vary, a.s., Autobusy KAVKA a.s., Dopravní podnik města Děčína, a.s., ČSAD Slaný a.s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s., ZDAR, a.s. V oblastech České středohoří – západ, České středohoří – východ, Krupka – Teplice – Duchcov a Štětsko, kde zatím nebylo uzavřeno výběrové řízení, resp. zatím nikdo nebyl vybrán, je zajištěna doprava formou příležitostné osobní silniční dopravy. Tuto dopravu zajišťují pro kraj externí dopravci, najatí v rámci „bratrské výpomoci“. Jedním z takových dopravců je i Dopravní podnik Praha a.s., odkud Ústeckému kraji přispěchaly na pomoc autobusy z provozoven Hostivař, Kačerov a Klíčov. Jedná se zpravidla o vozy, které byly dlouhodobě odstaveny a pro očekávanou nadbytečnost se po dodávkách nových vozů počítalo s jejich odprodáním.



Také výše zmínění noví kmenoví dopravci se museli zásobit dalšími autobusy, takže není problém potkat autobus z ČSAD Vsetín v oblasti, kde zajišťuje dopravu firma Autobusy Karlovy Vary a.s. nebo autobus ICOM Jihlava a.s. na linkách dopravce ČSAD Slaný. Při organizaci náhradní dopravy se ukázalo, že se zde nyní velice hodí schopnosti pracovníků odboru dopravy Ústeckého kraje, a to umění flikovat a záplatovat jinak funkční a vyhovující grafikonu. Jak takové počínání jindy dokáže způsobit škody téměř až na hranici kolapsu dopravní obslužnosti, zde se díky němu podařilo zabezpečit dopravu ve výjimečné situaci vskutku velice kvalitní. Doprava s novými dopravci fungovala na první pohled velice bezvadně, ale ne vše je takové, jak se na první pohled zdá. DPÚK se samozřejmě nechce vzdát bez boje, tak ač již de facto nemá na linkách co pohledávat, využívá stále platných licencí (měly by platit až do roku 2011) a vypravuje na jednotlivé ziskové nebo spíše ne zcela prodělkové spoje stále své autobusy, které jezdí vždy pár minut před dopravci novými a díky tomu jim přebírá cestující. Dokonce si na tyto „nové“ linky vypracovali zcela nové jízdní řády, které však nebyly dopravním úřadem schváleny a jsou tudíž dle zákona neplatné. Paradoxem navíc je, že tyto „dopravně-podnikové“ jízdní řády v pondělí důsledně visely na všech zastávkách v kraji, zatímco oficiální jízdní řády nových dopravců nevisí na zastávkách většinou do teď. Bohužel těchto duplicitních spojů není málo a odebírají cestující dotovaným linkám, jejichž prokazatelnou ztrátu bude muset ze zákona dorovnat Kraj, tedy vlastně my všichni formou daní.

• Reskátor

Dálnice D5 kompletní

V pátek 6.10.2006 bude poslední část obchvatu, obsahující i proslavený tunel Valík a most přes Úhlavu slavnostně uvedena do provozu a výstavba dálnice D5 skončí. Za hraničním přechodem Rozvadov je napojena na německou dálnici A6 Waidhaus – Saarbrücken, jejíž poslední stavba mezi dálniční křižovatkou Oberpfälzer Wald (Exit 70) a Ambergem (Exit 67) bude dokončena až koncem roku 2008.

•Tomáš Mykl



Polsko, Sopot

2.10.2006 byl slavnostě zahájen trolejbusový provoz na nové trolejbusové lince 31 Sopot Reja – Gdynia Kacze Buki. Jedná se o druhou trolejbusovou linku, která je v provozu na jediné polské meziměstské trolejbusové trati Sopot – Gdynia. Ještě před několika lety byla budoucnost této meziměstské trati, pocházející z roku 1947, velmi nejistá. V roce 2001 byl zastaven nedělní provoz na lince 21 Sopot Reja - Gdynia Dworzec PKP a velice vážně se hovořilo o úplném zastavení provozu. Lázeňské město Sopot naprosto nemělo zájem o jakékoli investice do ekologické dopravy a meziměstská trať fungovala jen díky pevnému přesvědčení ZKM Gdynia. V roce 2003 se začala situace zlepšovat. Při 60. výročí zahájení trolejbusové dopravy v Gdyni se podařilo veřejnost upozornit na význam trolejbusové dopravy. Linka 21 začala opět jezdit i v neděli a nedělní spoje byly obsluhovány historickým trolejbusem Sauer z roku 1957. Další šance se objevila v roce 2004, kdy Gdynia schválila projekt rozvoje trolejbusové dopravy, jehož součástí bylo také posílení provozu trolejbusů do Sopot. Výsledkem tohoto projektu je mimo jiné zavedení linky 31. Nyní musíme držet palce, aby to nebyl konec úspěchů. Stále nezbytná rekonstrukce vrchního vedení na lesním meziměstském úseku, kde stále slouží původní vedení z 50. let minulého století. Nutná je též rekonstrukce napájecího systému. Kromě toho je také připravované prodloužení této trati až do Gańska, do přestupního uzlu s gdaňskou tramvají. • Mikołaj Bartłomiejczyk



Den otevřených dveří ve Škodě Holding

O víkendu 23. a 24.9.2006 v Plzni proběhla oslava 70. let výroby trolejbusů značky Škoda, spojená se dnem otevřených dveří ve Škodě Holding. Den otevřených dveří se konal v sobotu a návštěvníkům byly zpřístupněny výrobní haly Škody Transportation, Škody Power a Škody Electric v Doudlevcích. V prostorách muzea Škoda se konala menší tematická výstava. Ke Škodě Transportation vozil návštěvníky autobus. Bohužel byl nešťastně pronajmut od PMDP autobus typu SOR B9.5, který kapacitně zdaleka nedostačoval množství návštěvníků. V halách Transportationu si návštěvníci mohli prohlédnout prakticky celý výrobní program. Tramvaje pro Italské město Cagliari, tramvaje „Porsche“ pro polskou Wroclaw a pro Prahu. Samozřejmě v hale nechybělo metro pro Prahu a ani rozpracovaná lokomotiva ČD 380. V sobotu byly v provozu linky s historickými vozidly na těch zajišťovaly provoz historické trolejbusy zapůjčené z TMB v Brně – Škoda 6tr a T11, dále Škoda 17tr v majetku muzea Škoda a autobus Škoda 706 RTO z ČSAD Plzeň. Ve Škodě Electric na nás čekala prohlídka hal. Zde jsme se seznámili s trolejbusy řad 24 Tr a 25 Tr a také s prototypem, který bude mít novou výzbroj. Prototypem bude jeden z Plzeňských trolejbusů. K vidění v halách i mimo ně byly vozy 24 Tr pro Plzeň, Mariánské Lázně a jeden kus pro Jihlavu. Dále jsme se mohli podívat na početnou dodávku vozů 25 Tr určených do Ústí nad Labem. Uvnitř hal byly vystaveny součásti pohonů pro nové výrobky Škody Transportation včetně lokomotivy 380. V „motorárně“ byly k vidění generální opravy trakčních motorů pro Škodovacké lokomotivy jezdící ve východních státech. Historické trolejbusy vyrazili na noční jízdu a v neděli také křižovali na pozměněných trasách.

• Štěpán Esterle



Vstane úzkokolejka na Frýdlantsku z mrtvých?

O obnovu úzkokolejné tratě mezi Frýdlantem a Heřmanicemi usiluje Spolek Frýdlantské okresní dráhy. Náklady na tuto železnici by se podle předběžných odhadů pohybovaly kolem 100 milionů korun. Spolek má zájem kopírovat původní trať, včetně odkupu pozemků, které jsou ve vlastnictví SŽDC. Podle místopředsedy spolku Ladislava Crhy je obnova provozu plně uskutečnitelná a vlastní provoz by mohl být soběstačný. Peníze potřebné k položení kolejí by spolek rád sehnal využitím evropských grantových fondů. Z původní trati se do dnešních dnů dochovalo především vlastní těleso a některé stavby a mosty. Provoz byl zastaven 13. ledna 1976. V letech 1996 - 1997 došlo k odstranění kolejí a dvou ocelových mostů. Část tratě se zachovala pouze na nádraží ve Frýdlantě, kde se nalézá též i původní výtopna. V Heřmanicích stojí dosud historická nádražní budova, která dříve sloužila též jako železniční hraniční přechod do Německa. V srpnu byla zprovozněna původní lokomotiva z roku 1946 T. 36.002. Spolek má k dispozici i šest úzkorozchodných výhybek a vagon se stejným rozchodem, pocházející ze zrušené trati Ondrášov - Dvorce. Zatím probíhají občasná brigády jak na přilehlém drážním tělese, tak i ve výtopně. Kdyby se celý záměr podařilo dotáhnout do konce, vznikla by atraktivní možnost svézt se na úzkém rozchodu i na severu Čech. Bohužel jako u každé podobné akce se i zde objevil novodobý nepřítel – využití bývalého tělesa na cyklostezku. O to usiluje obec Heřmanice. Jak to dopadne v tomto konkrétním případě není dosud jasné. Všechny možné varianty jsou otevřeny. Každopádně by obnovení provozu na této dráze bylo velmi záslužným činem a "Heřmanička" by se tak stala druhou fungující úzkorozchodnou dráhou na území Čech ke spokojenosti jak železničních fandů, tak především cestujících turistů. • Milan Ježek

Francie, Laon

Po roce 1970 zůstaly ve Francii jen tři klasické tramvajové provozy. Avšak začátkem 70. let existoval ještě jeden systém, který se na části své trasy choval jako klasická pouliční tramvaj. Tento tramvajový provoz existoval 150 km severovýchodně od Paříže, ve městě Laon. Staré město se tyčí na kopci nad okolím, avšak samotné nádraží se nachází dole v rovině. Pro spojení centra města s nádražím byla v roce 1899 vybudována tramvajová trať, která měla na ulici od nádraží až k viaduktu normální adhezní provoz, ale po viaduktu až ke konečné ve starém městě byl provoz ozubnicový. Provoz zajišťovaly 4 motorové vozy vyrobené v Atelierech de Saint Denis (č. 1-3 v roce 1899, č. 4 v roce 2002), vůz č. 1 obdržel v roce 1960 moderní „aerodynamickou“ kapotáž. Vzhledem k opotřebovanosti a zchátralosti systému byl provoz 17.1.1971 ukončen a nahrazen autobusy. V roce 1989 bylo po stejné trase uvedeno do provozu automatické kabinkové minimetro POMA. Jedná se v podstatě o kolejovou lanovku, která používá části základů původní tramvaje, avšak viadukt je nový. Tak, jak je ve Francii obvyklé, vozy nepoužívají železniční kola, ale gumová kola, která jsou vedena ve stopě. Metro dosahuje rychlosti až 35 km/h a disponuje 4 vozy s kapacitou 33 cestujících. • Tomáš Mykl



* kolo dopravy

© 2006 Dopravní web, grafická úprava a výběr článků Štěpán Esterle
plné verze článků najdete na www.dopravni.net

