



2	trat' 144 - obnova	dále na straně 2: CityElefant v pravidelném provozu do Opavy
3	Plzeň - Most nově	dále na straně 3: Motorové vozy 830 a 331 poslední stanice – nebe
4	Jak zrušit trat'?	

AKTUALITY

Upravená 24 Tr jezdí v Plzni

V pondělí 10. 12. 2006 byl v Plzni nasazen do zkušebního provozu s cestujícími nenápadný prototyp trolejbusu. Od běžných sériových trolejbusů Škoda se liší novou elektrickou výzbrojí Škoda Electric a dalšími komponenty trolejbusu. Skříň je stejná jako u předchozích trolejbusů 24 Tr (autobusová skříň Citelis CNG) Na první pohled se trolejbus liší jinou nástavbou na střeše, resp. jiným provedením plent, které výzbroj zakrývají. Bohužel alespoň u prototypu je dílenské provedení plent poněkud svérázné, budí dojem provizoria. Naproti tomu jízda trolejbusem se jeví velice příjemně, dynamicky a hlavně byl odstraněn hluk z převodovky zadní nápravy. Trolejbus je v majetku Plzeňských městských dopravních podniků a nese evidenční číslo 507. Prototyp podobně upravené kloubové verze (25 Tr) by měl obdržet Dopravní podnik města Brna. • Tomáš Mykl

Porsche přijelo do Wroclawi

Do polské Wroclawi byla vyexpedována z Plzně první tramvaj typu 16T. Ta vychází z tramvají 14T, které jsou momentálně v počtu pěti kusů v Praze. Tramvaj se odlišuje nejen Modrým nátěrem, ale cestující ve Wroclawské verzi mohou využít nástup prvními dveřmi. Wroclawský dopravní podnik totiž neměl požadavek „soukromých“ dveří pro řidiče. Tramvaj má střední podvozek hnaný a do Wroclawi byla dovezena po silnici. Současně s českými nízkopodlažními tramvajemi začíná znízkopodlažňování původních vozů, podobně jako v Čechách K3 a Vario LF3. • Tomáš Mykl



CityElefant v pravidelném provozu do Opavy

Příměstská elektrická jednotka řady 471 CityElefant zahájila svůj pravidelný provoz na trati Ostrava-Svinov – Opava východ 10. prosince. CityElefant je třívozová patrová nízkopodlažní vlaková souprava, která nahrazuje příměstské vlaky vyráběné v 60. a 70. letech. Kapacita soupravy je 300 míst k sezení, celkem pojme až 600 cestujících. Již 8. prosince byly oficiálně pokřtěny dvě jednotky jmény měst Ostrava a Opava, ale pravidelný provoz v elektrické trakci na trati č. 316 byl zahájen s novým jízdním řádem, který vstoupil v platnost tuto neděli 10. prosince 2006. Jednotky řady 471 CityElefant budou jezdit v dvouhodinovém intervalu na osobních vlacích po trase Opava východ – Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín. Tyto jednotky nabízí vyšší komfort cestování, protože souprava je plně klimatizována, toalety jsou vybaveny vakuovým systémem a v elektrickém a řídicím voze jsou přizpůsobeny pro zdravotně postižené cestující na vozíčku. Nástupní prostor je řešen jako nízkopodlažní se snadným vstupem pro osoby se zdravotním postižením, vozíčkáře nebo pro nástup s kočárkem. V soupravě jsou také místa pro cestující s jízdními koly. Ve vlaku jsou moderní pohodlné sedačky s textilním potahem. Horní oddíl elektrického vozu řady 471 je určen pro cestující 1. třídy, který nabízí prostornější a pohodlnější sedadla a možnost připojení do zásuvky 220 V. Hlavní výhody hliníkové stavby jsou pro provozovatele: vyšší životnost (nejméně čtyřicet let), snížení hmotnosti asi o 25 % oproti ocelové skříni, úspora nákladů na provoz. • Miroslav Vyka

Loket - Trať 144 - obnova

8. 12. 2006 v 11 hodin byla v Lokti slavnostně přestřižena páska a jízdou zvláštního osobního vlaku byl zahájen provoz na obnovené části tratě 144 z Lokte do Lokte-předměstí. Devět let nejel přes Ohři v Lokti vlak. Na základě vyvolaných jednání, jejichž iniciátorem byla Rada sociální a hospodářské spolupráce Sokolovska, došlo v létě letošního roku k dohodě o zprovoznění 800m dlouhého úseku z Lokte do Lokte předměstí. Hlavním důvodem bylo vytvoření lepšího přestupního místa na přestup z vlaku na autobusy směrem na Horní Slavkov. V průběhu podzimu SŽDC, provedla rekonstrukci traťového svršku, opravu mostu přes Ohři a opravu zabezpečovacího zařízení, v celkové hodnotě 2,8 milionu Kč. Na slavnostní zahájení byl z Karlových Varů vypraven zvláštní osobní vlak, vedený soupravou 814.005-914.005. Po příjezdu vlaku se událo slavnostní přestřižení pásky. V 11:10 hodin se na odjezdovém návěstidle na první koleji po letech objevila návěst povolující jízdu vlaku a karlovarská regionova se rozjela do loketského tunelu. Zde je zatím povolena rychlost 10km/hod., stejně jako na následujícím mostě přes řeku Ohři a silnici. Na zastávce Loket-předměstí vlak zastavil u nově vybudovaného nástupiště, kde je i nový přístřešek. Původní budova zastávky byla na jaře letošního roku prodána bez omezení soukromé osobě a nelze ji již pro účely železniční dopravy použít. Z kuloárů jsme se dozvěděli záměr nákladíště zprovoznit pro nakládku dřeva z městských lesů. Takže šance na zprovoznění dalšího kousku zde je. **Projede vlak i do Horního Slavkova?** • Miloslav Zítka

Smutný konec tanvaldské Singrovky

Dne 10.12.2006 shořel historický motorový vůz M 240.021 v úseku mezi Kořenovem a Harrachovem, kdy byl nasazen na pravidelný vlak jako náhrada za motorový vůz 843.011. Tento kdysi nádherný motorový vůz řady M 240.021 byl vyroben kolem roku 1963, kdy proběhla technicko-bezpečnostní zkouška na trati Praha - Kolín. Později byl převeden do depa Kralupy nad Vtavou a Kladno, odkud přešel v roce 2003 společně s vozem 820.057 do depa Tanvald jako záloha za motorové vozy řady 810. "Dvacetjednčka" byla krátce po předání do Tanvaldu opravena a v této souvislosti jí byl změněn "starý unifikovaný" lak na původní "polomáčený". Od té doby jezdila jako náhrada za porouchaný motorový vůz řady 810 nebo na historické jízdy. Avšak 10.12. 2006 "singrovka" úplně shořela a tím jsou její dny sečteny. Toto není případ zničení historického vozidla nasazováním na výkony za běžné soupravy. • Dominik Šipr



Plzeň - Most nově

České dráhy zvítězily ve výběrovém řízení vyhlášeném ministerstvem dopravy na provozování rychlíkových spojů na trase Most – Plzeň. Tak začínala zpráva z 26.5.2006. A zpráva dále pokračovala „České dráhy nasadí na rychlíkové spoje moderní motorové vozy, které splňují veškeré předpoklady pro komfortní přepravu cestujících na dálkových spojích na neelektrifikovaných tratích.“ Po více jak půl roce se nové rychlíky stávají realitou. Jaká je? Popravdě zajímavá, ale ne až tak překvapivá. Vlaky jsou vedeny ve čtyřhodinovém taktu ve velmi rozumné relaci z Plzně až do Mostu, zde je jejich jednoznačný přínos. Trochu sporně můžeme vnímat jejich zajištění až na hlavní nádraží v Žatci. Když pomíneme lepší vazbu na žateckou MHD, je přínos této zajišťky pro cestující sporný, nehledě na zbytečné provozní komplikace s úvratí. Železniční přípoje se mohly odehrávat – tak jako tomu bylo dosud – ve stanici Žatec západ a MHD mohla také k těmto vlakům zajižďet jako přípoj. Záležitostí, která se však cestujících týká nejvíce, je vozový park. Na vlaky byly nasazeny nejnovější motorové vozy ČD řady 843 spolu s řídicími vozy 943, tvořícími spolu slušivou motorovou jednotku. Až potud by bylo všechno v pořádku, jen všímavý cestující nejspíš postřehl, že tyto vozy na trati nejsou žádnou žhavou novinkou. Byly zde nasazovány v předminulém grafikonu, aby byly pak predisponovány kamsi na druhý konec republiky a pak se opět vrátily. Jenže se nevrátily až tak zcela. Původně zde jezdily soupravy ještě s vloženým vozem, tedy třívozové. Nyní se vložené vozy již nevrátily. Běžný provozní den se nejedná o závažný nedostatek, ale v době zvýšené poptávky v pátek a neděli jde o závažný kapacitní deficit. Náhrada klasické čtyřvozové soupravy, soupravou dvouvozovou, a to ještě motorového vlaku, jehož vozy mají samy o sobě menší kapacitu, je poněkud odvážné. Měl jsem tu čest cestovat v neděli vlakem R 927 Most – Plzeň. Cestující se už v Chomutově neměli šanci posadit, od Žatce stáli na plošině u dveří ... Kdyby vlaky nebyly „vysoutěžené“ a kdyby kolem nich neproběhla kampaň o komfortní přepravě, tak by možná ani nestály za pozornost. Vlaků, kde se ještě dnes přepravují cestující jako substrát je více než dost. To, že podobný přístup poškozují nejen České dráhy, ale image železnice na veřejnosti jako takové, je jasné.

• Tomáš Mykl

Motorové vozy 830 a 831 poslední stanice - nebe

Pomalou ale jistě se uzavírá jedna historie. Ptáte se koho? Motorových vozů řad 830 a 831 u ČD. Na Slovensku už se s nimi vypořádali při jakési "noci dlouhých nožů" v roce 2005, posledních kusů řady 830 se koncem letošního roku zbavili symbolicky: prodali je a vozy se přes jistou firmu dostaly do Čech, kde některé čeká reinkarnace. Koncem roku si depa zřejmě potřebují vylepšit ekonomickou bilanci, nebo pořád dodržují vánoční úklid. Jak jinak si vysvětlit, že se ve stanici Tlumačov v polovině prosince objevila kolona 14 vozů řad 830 a 831 z dep Ústí n. L (PJ Děčín) a Plzeň (PS Klatovy). V Metalšrotu se objevily tyto vozy: 830.102,108,145,171,202,214 a 218 - vše z Děčína a vozy řady 831: 118, 129, 144, 158, 162, 216 a 226 - převážně z Klatov. Některé z nich byly zrušeny na následky požáru, některé pro závady a některé (např. 831.144) pro pouhou nadbytečnost. Tyto vozy se do provozu už nikdy nevrátí a spolu z vozy řad AB a B budou po novém roce v Metalšrotu Tlumačov sešrotovány. A jak jsou na tom provozní stroje? V Klatovech není turnusován žádný vůz řady 831, ale dosud je můžeme vidět jako náhrady za řady 810 a 842 na tratích na Železnou Rudu, Sušici i Domažlice. V Šumperku turnusová potřeba klesla na dva vozy ř. 831 - provozních je jich tam pět. DKV Ústí n.L PJ Děčín nasazuje dva turnusové vozy řady 830 na střežkovské osobáky - vlaky po pravém břehu Labe - trať 072 a dále ve směru Benešov nad Ploučnicí a podívají se až do Rumburka. V DKV Brno je turnusován stroj 830.018 na sezónní výletní vlaky z Břeclavi do Lednice.

• Pepa Kox



Jak zrušit trať??

Na první pohled se zrušení využívané trati, která spojuje výhodně několik vesniček jeví jako složitý a neuskutečnitelný proces. Ale jak nám praxe ukazuje, stačí málo nenápadných a chytrých kroků a výsledek je spolehlivě zaručen. Dovolím si uvést konkrétní příklady dvou železničních tratí, kde tento experiment proběhl a po kterých jsem jezdil. Na jedné trati se již podařilo dopravu zastavit, trať druhá je na pokraji nevratných kroků. Všechny údaje jsou ověřitelné a bohužel pravdivé. Nejprve trať 164/165, krásná to lokálka vedoucí z Pruněřova do Kaštic a Radonic. Jako malý kluk jsem s rodiči jezdil do Hradce u Kadaně na chatu. Často autem, ale také vlakem. Nejdříve jezdily vlaky tak, že od každého rychlíku v Pruněřově (do 1978) jel vlak minimálně do Vilémova a od každého osobáku do Kadaně města. Po přeložce (ještě v dobách před 1989) jezdily vlaky každé 2 hodiny a mnohé jezdily nejen do Kadaně, ale pověstný vlak ve 14:10 jezdil do Litvínova, později Jirkova, ještě později do Chomutova, potom do Kadaně a nyní vůbec. Nikdy nejezdily provázané vlaky z/do Karlových Var. To se čekalo v Kadani. Takže prvním skutečným omezením frekvence je vytvoření „nepřipojů“ to je takový úkon, kdy vlaky na sebe nenavazují a uvede se do JŘ nápadným symbolem a poznámkou není přípoj mezi vlaky x a y. Tím se vytvoří předpolí a po roce se řekne frekvence klesla, omezíme spoje. Vyškrtají se ty spoje, kterými ještě někdo jezdil. Jsou to ty spoje, na které se s nepřipoji pozapomnělo. Druhou možností je vytvoření souběhů. To se veme nový jízdní řád vlaku a autobusy se dají do stejných a nebo podobných poloh tak, aby lidé raději tím autobusem. A zase se po roce řekne – frekvence klesla natolik, že trať je nerentabilní. Jako náhradu máte autobus. Mnohdy ten autobus jede krkolomněji a pomaleji než vlak. Jen se podívejte na tu trať 164, kdy autobus si dost zajíždí, aby ten Hradec obsloužil. A to byl v roce 1978 autobus právě do Hradce zrušen, pro souběh s vlakem. Že je to absurdní? Tak se

podívejme na trať 135. Dosud jezdící lokálku – technickou památku. Jako kluk zde pamatují vlaky z Prahy (později z Kralup) až na Moldavu aby vozily lidi na Bouřňák lyžovat, nebo na Nové město na běžky. S novým režimem přišlo oživení tratě. MHD Teplice začala k některým vlakům vypravovat přípoje linek 23 a 24, aby se lidé dostali do hor. Přišel nový grafikon 2007, krize v dopravě Ústeckého kraje a co se nestalo.

- vlak se konečně dočkal v SO-Ne taktu (8:03 – 18:03) odjezdy z Dubí (9:55-17:55) příjezdy do Dubí

- vlak se dočkal nepřipojů – Autobusy MHD přijíždějí k nádraží v 8:37, 9:57, 15:57 (linka 124) 6:34, 8:54, 14:24, 17.14, 18:54(141), 17:01, 17:41 (123)

- Fyzicky se lze tedy dostat na jeden dopolední vlak a v docela nevýhodné poloze

- Zpět odjíždí MHD 8:52, 10:12, 16:12, (124) 9:58, 15:31, 18:21 (141), 17:12, 17:52. Zde je to lepší, ale zase chybí přípoj od vlaku ve 13:55

- No a v neposlední řadě se náš vlak dočkal souběhu s linkou 120

Aby bylo učiněno spravedlnosti zadost, odeslal jsem výše uvedené připomínky do DP Teplice a obratem jsem dostal odpověď: O situaci víme, ale bohužel Krajský úřad nám nesdělil změny ve vlakové dopravě a schválil naše stávající jízdní řády a my, i když chceme, je nemůžeme svévolně změnit. Hned v lednu zahájíme jednání o změnách JŘ. Jak absurdní.

Krajští úředníci mající dopravu na starosti nám musí povolit opravu jejich vlastních chyb.

Nebo, že by se jednalo o blokádu zdravého rozumu? Ne všude asi jsou dopravci, kteří mají chuť bojovat s drobnými nepříjemnostmi, které zneprůjemňují cestování hromadnou dopravou.

Na to možná ti, co mají zájem na rušení tratí, sázejí. Ale musíme si uvědomit, že podle těchto tratí žije mnoho lidí, kteří mají právo se dostat veřejnou dopravou tam, kam chtějí a kdy potřebují oni, ne kdy chce státní úředník.

Lokálky jsou malé žíly, zásobující hlavní tepny. Pokud tyto žilky přerušíme, můžeme se také dočkat kolapsu tepen. Jako protipól si dovolím poukázat na dopravu Teplice – Praha, což je doprava do vzdálenější destinace.

V letech 1986/1990 existovaly jen dva páry přímých vlaků TP – Praha. Nyní je takt přímých rychlíků do/z Prahy, proložený přestupy v UL.

• František Vaněk

kolo dopravy

© 2007 Dopravní web, grafická úprava a výběr článků Štěpán Esterle
plné verze článků najdete na www.dopravni.net

