

DOPRAVA V HAVÍŘOVĚ

1. ÚVOD

Havířov je nejmladším velkoměstem v České republice. Přestože byl založen teprve 4. prosince 1955, je dnes se svými 90.000 obyvateli druhým největším městem Moravskoslezského kraje a zároveň 11. největším sídlem v ČR.

Plány na dopravní obsluhu města a nejbližšího okolí byly zpočátku velmi smělé. Už při vzniku města se počítalo s trolejbusovou tratí Ostrava – Šenov – Havířov – Karviná, která by v Ostravě u mostu Miloše Sýkory navázala na tamní síť. Na tuto linku se dokonce počítalo s nasazením meziměstských trolejbusů. Návrh však nakonec nebyl uskutečněn, podobně jako výstavba tramvajové trati Havířov – Ostrava, Nová Huť. Pokus o zavedení trolejbusové dopravy v Havířově byl učiněn ještě na konci 80. let minulého století, kdy byla zahájena stavba nového autobusového nádraží u Rondelu s předpokladem využití stávajícího nádraží pro trolejbusy. Stavba tohoto autobusového nádraží však nebyla nikdy dokončena a s „havířovskými trolejbusy“ se dnes můžeme setkat v Banské Bystrici.

Vznik samostatného dopravního závodu ČSAD je datován rokem 1959. V současné době zajišťuje dopravní obslužnost Havířovska v drtivě většině ČSAD Havířov a.s., která vznikla 1. 5. 1992 privatizací ČSAD Ostrava, d.z. 704. V roce 1997 došlo k propojení ČSAD Havířov, Karviná a Frýdek-Místek s firmou CIDEM Hranice a.s. Tak byla vytvořena jedna z největších dopravních společností v ČR. Jednotlivé provozovny ČSAD však vystupují samostatně; dochází ale k vzájemnému uznávání čipových karet (určitá forma IDS) a také ke spolupráci v oblasti servisu a služeb jednotlivých cestovních kanceláří.

Kromě nákladní a mezinárodní kamionové dopravy provozuje ČSAD Havířov tři přepravní systémy: MHD v Havířově, příměstskou autobusovou dopravu (PD) a nepravidelnou osobní dopravu smluvní a zájezdovou (ND). Obchodním heslem dopravce je TRADICE–SYSTÉM–JISTOTA. ČSAD Havířov je také regionálním dealerem Karosy Vysoké Mýto.

2. PROVOZ

Městská hromadná doprava (MHD)

V rámci MHD je provozováno 22 linek (č. 1 – 14, 16 – 22 a 24). Linka č. 22 je noční a zároveň je také jedinou linkou okružní. MHD obsluhuje přilehlá města a obce: Petřvald u Karviné (část trasy vedena souběžně s ostravskou linkou MHD č. 30), Albrechtice u Č. Těšína, Těrlicko, Horní Suchou, Horní Bludovice a Šenov (část trasy vedena souběžně s ostravskou linkou č. 28). MHD celkově obsluhuje spádovou oblast cca 150.000 obyvatel.

Nejdelší linkou MHD je linka č. 3 (15 km), nejkratší pak č. 8 se čtyřmi kilometry. Specifická noční okružní linka měří 22 km. Na linky č. 18, 19 a 24 jsou vypravovány pouze malokapacitní vozy. Zato na linkách č. 2, 3, 4, 7, 9, 13 a 16 se můžeme setkat také s autobusy kloubovými.

Vzhledem k rozloze Havířova je tento počet linek dostačující. Pravidelné intervaly a také frekvence spojů je plně srovnatelná s dopravními podniky největších měst.

Havířovská MHD je rozdělena na 2 pásma (zohledňují se pouze v dlouhodobých časových jízdenkách) - město Havířov a okolí. Jednotli-

Jeden ze čtyř vozů C 734 upravených z městské verze B 732 je zachycen na autobusovém nádraží v Havířově, Podlesí dne 26. 8. 2003.



Karoska B 732.1654 v typickém nátěru městských autobusů projíždí kolem havířovské radnice (30. 10. 2004).



Autobus B 732.1666 s vestavěnou zdvihačí plošinou pro invalidní vozíky na konečné „Havířov, Šumbark, 2. etapa“ (29. 10. 2003).



Tento autobus B 932.1680 E jezdil před zakoupením do Havířova jako předváděcí v Rusku. (Havířov, Šumbark, Tenas; 11. 9. 2003).

Tento zajímavý autobus C 734.00 i Ústřední autobusové nádraží v Ostravě jsou dnes bohužel již minulostí (27. 2. 2004).

Foto Ing. Tomáš Jelen





Autobus C 734.1340 CNG na dálkové lince Havířov - Luhačovice opouští autobusovou stanici ve Frýdku-Místku (12. 8. 2003).



Karosa LC 735.40 CNG s pohonem na zemní plyn čeká v Ostravě Kunčicích na zastávce Nová Huť, jižní brána (14. 10. 2003).



Linkový autobus C 954.1360 po příjezdu na autobusové nádraží do Orlové-Lutyně dne 25. 6. 2004.
Foto Ing. Tomáš Jelen

Karosa C 955.1073 nasazená na lince Brno-Havířov odjíždí z ÚAN Brno Zvonářka (1. 2. 2005).
Foto Ing. Tomáš Jelen



vé jízdné na čipovou kartu stojí 6,30 Kč (při následném přestupu je sražena poloviční částka), bez karty 10,- Kč, a to bez možnosti přestupu.

Příměstská doprava (PD)

Linkami PD je zajišťována dopravní obslužnost největších sídel regionu, jakými jsou vedle Havířova krajské město Ostrava, města Karviná, Orlová a Bohumín a okrajově také Frýdek - Místek. Provozováno je celkem 26 linek; z toho dvě jsou dálkové - do Brna (denně zajišťuje jeden pár spojů ČSAD Havířov a jeden ČSAD Karviná) a do Luhačovic. Dvě víkendové rekreační linky vedou do Beskyd. První 20 km dlouhá linka jezdí do Komorní Lhotky a je zajišťována dvěma páry spojů (ráno a večer). V provozu je v období letních prázdnin a lze ji využít také jako cyklobus. Druhá linka měří 80 km a je vedena přes nejznámější beskydská střediska Frýdlant nad Ostravicí, Ostravicí a Bílou na Prostřední Bečvě. Je v provozu od ledna do konce března a od června do začátku října.

Intervaly PD jsou vesměs pravidelné a frekvence těchto spojů je velmi vysoká, například na linkách do Ostravy na ÚAN je mimošpičkový interval 20 minut! Zde je nutné připomenout jednu zajímavost: Ještě v 80. letech byla frekvence spojů na těchto linkách až 5 minut a ani kloubové vozy nebyly mnohdy schopné uspokojit poptávku. Tento fakt působil problémy při odbavování cestujících a proto byly na nejfrekventovanějších zastávkách v Havířově a Ostravě zřízeny budky pro prodej jízdenek. Ty pak byly v polovině 90. let - s odlivem cestujících - zrušeny.

Vzhledem k tomu, že linky PD jsou zpravidla vedeny po hlavní třídě centrem města (souběžně s linkami MHD), lze je považovat také za doplněk systému MHD. To platí zejména u nočních spojů do Ostravy. Linky PD však nemají zcela charakter MHD a zpravidla ani dlouhodobé časové jízdenky MHD na nich neplatí.

Nepravidelná osobní doprava smluvní a zájezdová (ND)

Smluvní přepravy jsou uskutečňovány převážně pro Tesco (3 bezplatné linky, pro tento účel vyhrazeny 2 vozy) a pro jednotlivé důlní podniky OKD jako tzv. účelové spoje. Kromě toho provozuje ČSAD zájezdovou autobusovou dopravu.

Samostatná cestovní kancelář ČSAD Havířov byla zřízena v roce 1990. Její činností jsou doplňovány služby v zájezdové dopravě a komplexní služby v rámci cestovního ruchu. Cestovní kancelář nabízí široký výběr jak tuzemských, tak zahraničních zájezdů a rekreací, a to nejen vlastních, ale formou provizního prodeje i z nabídky jiných CK.

Plynofikace

Podobně jako v jiných městech ČR na počátku 90. let minulého století se i v Havířově uskutečnil pokus o plynofikaci vozidel. Na rozdíl od mnoha jiných projektů zde jezdí plynové vozy dodnes. Nejprve se jednalo o přestavbu nově dodaných vozů a posléze o přestavby autobusů procházejících opravami. Prvním plynovým vozem byla Karosa B 732, která se v ulicích města objevila 17. 7. 1991 a byla opatřena samolepkami „První ekobus ČSAD Havířov“. Vzápětí byly dodány ještě 2 plynové Karosy téhož typu. Původní barevné provedení bylo bílo-červené, na bočnicích velká samolepka Ekobus ČSAD Havířov a na oknech nálepka „Jezdím na zemní plyn“. Autobusy postupně získávaly tmavě zelené nátěry s bílou střechou a opatřeny byly také samolepkami „Ekobus“. V této

Nejnovější přírůstek ve vozovém parku - Karosa Axer (Havířov, Těšínská ulice; 22. 2. 2005)
Foto Ing. Tomáš Jelen



barevné kombinaci se můžeme dodnes setkat s drtivou většinou „městských“ CNG vozů.

3. VOZOVÝ PARK

V havířovské dopravě jsme se v minulosti mohli setkat prakticky se všemi typy autobusů, které u nás jezdily. Vzhledem ke specifikům regionu a nárokům na dopravu zde největší roli hrály vysokokapacitní vozy. Nejprve to byly Škody 706 RO a RTO s vleky a poté kloubové Ikarusy v městském i meziměstském provedení. Poslední Ikarusy 280 byly dodány v roce 1990 a jezdily v Havířově až do roku 2001, kdy byly hromadně vyřazeny.

Jako náhrada za linkové Ikarusy bylo v letech 1989-1992 dodáno celkem 12 nových kloubových autobusů Karosa typu C 744. V roce 1999 byly převedeny z ČSAD Karviná ještě dvě starší Karosy C 744. Do prosince loňského roku ještě jezdil na Havířovsku plynový kloubový autobus Karosa C 744, který vznikl přestavbou v ČSAO Praha v roce 1994. Byl to jediný autobus typu C 744 CNG v České republice. Poslední článková Karosa C 744 diesel je v současnosti vedena jako záložní a do provozu už prakticky nezasahuje.

Městské kloubové Ikarusy 280.08 byly nahrazeny dodávkou čtyř vozů B 741 z roku 1996. Jedním z nich byla také poslední vyrobená B 741 určená pro ČR. Tímto vozem je autobus B 741.1926 (v.č. 856), jehož původním majitelem měl být Seco Trans Mladá Boleslav. Jako jediný vůz řady B 741 byl vybaven pětistupňovou převodovkou ZF 5 HP 500. K těmto vozům přibýly v letech 1998-1999 ještě dva kloubové autobusy B941. V současné době ČSAD neuvažuje o nákupu dalších článkových vozidel, i když ze strany města padl návrh na nákup kloubového Citybusu.

S mnoha původně havířovskými kloubovými Ikarusy a Karosami C 744 se můžeme setkat také v zahraničí, byly prodány do Bulharska, Polska a dalších zemí.

Plynové autobusy

ČSAD Havířov má celkem 42 plynových autobusů. Největší zastoupení mají Karosy B 732, kterých je nyní v provozu 27 (z původních 34 ks). V roce 2004 byly vyřazeny první tři autobusy typu B 732 z této série.

Nedostatek linkových autobusů řešil podnik zajímavou přestavbou vozů B 732 na linkové provedení. Celkem byly v letech 2001-2004 přestavěny 4 vozy. Úprava spočívala v zaslepení třetích dveří; prostřední zůstaly původní v šířce 1750 mm. Interiér autobusu je přestavěn na uspořádání sedaček 2+2 a doplněny jsou také zavazadlové police.

Dále jsou z řady Karosa 700 v provozu 4 vozy C 734 a 2 zájezdové autobusy LC 735.

V roce 1999 byla zakoupena Karosa B 932.1676, která se zúčastnila předvádění v Maďarsku. Vzhledem k tomu, že s tímto plynovým autobusem řady 900 nepanuje přílišná spokojenost, hledalo ČSAD náhradu za dosluhující vozy u jiných výrobců. Během dvou prázdninových měsíců v roce 2003 probíhal zkušební provoz 2 autobusů SOR B 10.5 CNG. Protože se v provozu osvědčily, byl v říjnu 2003 zakoupen jeden vůz stejného typu pro potřeby MHD. V prosinci 2004 přibýly tři nízkopodlažní autobusy SOR BN 12 CNG.

Městské autobusy

Do Havířova bylo v minulosti dodáno 32 vozů Karosa B 731. Žádný z těchto vozů nebyl přestavěn na plynový pohon a není již v provozu.



Článková Karosa B 941.1932 vyčkává na konečné Havířov, Šumbark, nám. T. G. Masaryka (26. 8. 2003).



S tímto unikátním kloubovým autobusem C 744.1902 na pohon zemním plynem se již v Havířově nesetkáte. Havířov, Podleší, aut. nádraží (26. 8. 2003).

Foto Ing. Tomáš Jelen



Havířovské City busy 12M čekají na cestující v Havířově, Prostřední Suché u železniční stanice (1. 7. 2004).

V roce 2003 se objevil v ulicích Havířova první autobus SOR B 10,5 CNG (Havířov, Šumbark, točna; 11. 11. 2003).





Na autobusovou linku číslo 24 jsou vypravovány jen malokapacitní autobusy, jako tento Mercedes-Benz O 308 D (Dolní Suchá, Dukla; 11. 9. 2003).



Mercedes-Benz O 814 D Vario na autobusovém nádraží v Havířově, Podlesí (16. 12. 2003).



Mercedes O 616 CDI dodaný v roce 2001 přijíždí na havířovské autobusové nádraží dne 26. 8. 2003.

U zastávky „Havířov, Šumbark, SNP“ stojí Mercedes-Benz O 408 D, který je u ČSAD Havířov v provozu jediný (26. 8. 2003). Foto Ing. Tomáš Jelen



Dále bylo v letech 1983-1996 dodáno 49 autobusů řady B 732. Z tohoto počtu bylo postupně 34 vozů přestavěno na pohon CNG.

V roce 1996 přišly poslední vozy řady B 732.1666 (3 kusy), které již nebyly přestavěny na plynový pohon. Jedná se o jediné městské autobusy Karosa řady 700 s naftovým motorem, které jsou v provozu.

Na obnovu městského provozu bylo v letech 1998-2001 zakoupeno 7 autobusů B 932 a dále v letech 2002-2004 8 vozů nové typové řady B 952.

Linkové autobusy

V provozu je 13 autobusů Karosa C 734 z let 1987-1995, které jsou postupně nahrazovány nově dodanými vozy. Za období 1997-2004 bylo zařazeno 11 ks C 934.1351, 11 ks C 954.1360 a po jednom voze C 955.1073 a SOR C 10.5.

Poslední den loňského roku byl zakoupen ještě autobus Karosa Axer 12,8 v linkové verzi, se širokými zadními dveřmi, který nahradil poslední Karosu C 744. Původně byl tento Axer určen pro slovenského zákazníka.

Zájezdové autobusy

V provozu je již poslední autobus Karosa řady 700 - typ LC 735.40 z roku 1989. Za vyřazené zájezdové autobusy byl pořízen jeden autobus LC 936.1038 a tři autobusy LC 956.1072. Ke zkvalitnění zájezdových služeb byl v roce 2003 zakoupen autokar Iliade a v loňském roce Karosa Axer.

Nízkopodlažní autobusy

Po vzoru jiných měst se snaží i Havířov zkvalitnit cestování starším a postiženým občanům. Pro tyto účely byly zakoupeny dva autobusy Karosa City bus 12M a jeden SOR B 10,5 CNG. V prosinci 2004 byly pak dodány 4 nízkopodlažní autobusy SOR BN 12; z tohoto počtu jsou 3 vozy v plynové verzi a 1 s naftovým motorem. (Bližší informace o nich přineseme v dalším čísle MD).

Dále jsou dva autobusy Karosa vybaveny zvedací plošinou ve druhých dveřích. Upraven je jeden vůz B 732 a jeden B 932.

Malokapacitní vozy

Po roce 1989 se začala rozšiřovat síť havířovské MHD a linky byly vedeny také po místních komunikacích, kam by se klasické vozy nevešly, a nebo vznikaly spoje s nižší obsazeností.

Prvními malokapacitními vozy byly Mercedes-Benz 310 D a dva Fiaty Ducato (jeden je dosud ve stavu, ale do veřejné linkové dopravy už nezasahuje).

Vozový park byl pak v dalších letech postupně doplněn těmito vozy: 2x Mercedes-Benz 308 D, 1x Mercedes-Benz 408 D Sprinter, 2x Mercedes-Benz 814 D Vario, a 1x Iveco 59E12 Cacciamali Thesi 15. Posledním přírůstkem je Iveco Daily z roku 2003.

Dále byl v letech 1995-2003 v Havířově v provozu autobus SOR C 7.5. Další informace naleznete na www.mhdveslezsku.net.

Text Ing. Tomáš Jelen a Dušan Kuchař
Neoznačené foto Dušan Kuchař

Méně rozšířený typ autobusu v ČR - Iveco 59E12 Cacciamali Thesi 15 - byl zachycen 29. 10. 2003 na konečné „Havířov, Šumbark, 2. etapa“. Foto Ing. Tomáš Jelen

