



Za trolejbusy do Bulharska (6) - Pleven

29.08 2019 19:47, Redakce, Nezařazené

Trolejbusová doprava byla ve zhruba 100tisícovém Plevenu zprovozněna 7. října 1985, kdy byla otevřena první trať od vlakového nádraží na jižní konečnou Mosta. Jednalo se teprve o třetí trolejbusový provoz v zemi, a to po Sofii a Plovdivu. Do provozu bylo v krátkém časovém horizontu nasazeno několik desítek vozů z rodiny ZiU-682 (různé typy), ke kterým se později přidaly například dva vozy určené pro neotevřený provoz ve městě Šumen nebo vozy ze zrušeného provozu ve městě Gabrovo. Situace s vozovým parkem se ale stejně jako ve všech bulharských provezech s postupem času zhoršovala a také Pleven vstupoval do tohoto století s vozy poplatnými sovětské koncepci.

Ze 100ks zakázky na nové trolejbusy pro čtyři bulharská města si Pleven ukousl největší krajíc, a sice 40 vozů. Vozy typu Škoda 26 Tr Solaris přišly do města všechny roku 2014. Loni si navíc Pleven pořídil 14 parciálních trolejbusů Solaris Trollino 12, které také nesou výzbroj Škoda.

Pleven se na rozdíl od ostatních tří měst (jak víme, jednalo se o Burgas, Varnu a Starou Zagoru) pustil také do rozsáhlé modernizace sítě, kterou navíc podstatně rozšířil.

Vznikla jednak dvoustopá trať z centra města na západ k nemocnici (přesně řečeno ke kardiologické klinice), jednak jednostopá, po směru hodinových ručiček pojížděná trať v jižní čtvrti Kajlaka, dvoustopá trať po třídě Christo Botev, ze které tato jednostopá trať vychází a která funguje jako malá jihovýchodní tangenta, a dále dvoustopá trať umožňující alternativní spojení mezi sídlištěm Družba a centrem města (vedena je po třídě Evropa a ul. Sveti Kliment Ochridski). Mimoto byla na sídlišti Družba vystavěna zcela nová moderní vozovna, která umožnila deponovat celý park na jednom místě. Původně byla k dispozici jen malá vozovna nedaleko vlakového nádraží, ve které jsou dnes uchovávána historická vozidla. Tato vozovna byla kapacitně nedostačující, a tak řada trolejbusů nocovala na ulici.



Následující galerie ukazuje jednotopou trať přes čtvrť Kajlůka, kterou začala obsluhovat linka č. 33. Snímky byly pořízeny proti směru hodinových ručiček (tj. proti směru jízdy linky č. 33, pokud není uvedeno jinak) a začínají u jižní konečné Mosta (za zády fotografa), kam začaly roku 1985 jezdit od nádraží vůbec první trolejbusy. Trať není do konečné Mosta zaústěna, jen ji lemuje z východní strany a teprve poté se napojuje na původní trať.



Trať stoupá od konečné Mosta do kopce.



Pohled zpět. Dole konečná Mosta, kam trolejbusy linky č. 33 zamířit nemohou.



3x pohled k sídlišti.







Pohled ke konečné Mosta.



Pohled na "esíčko" před sídlištěm. (4x)

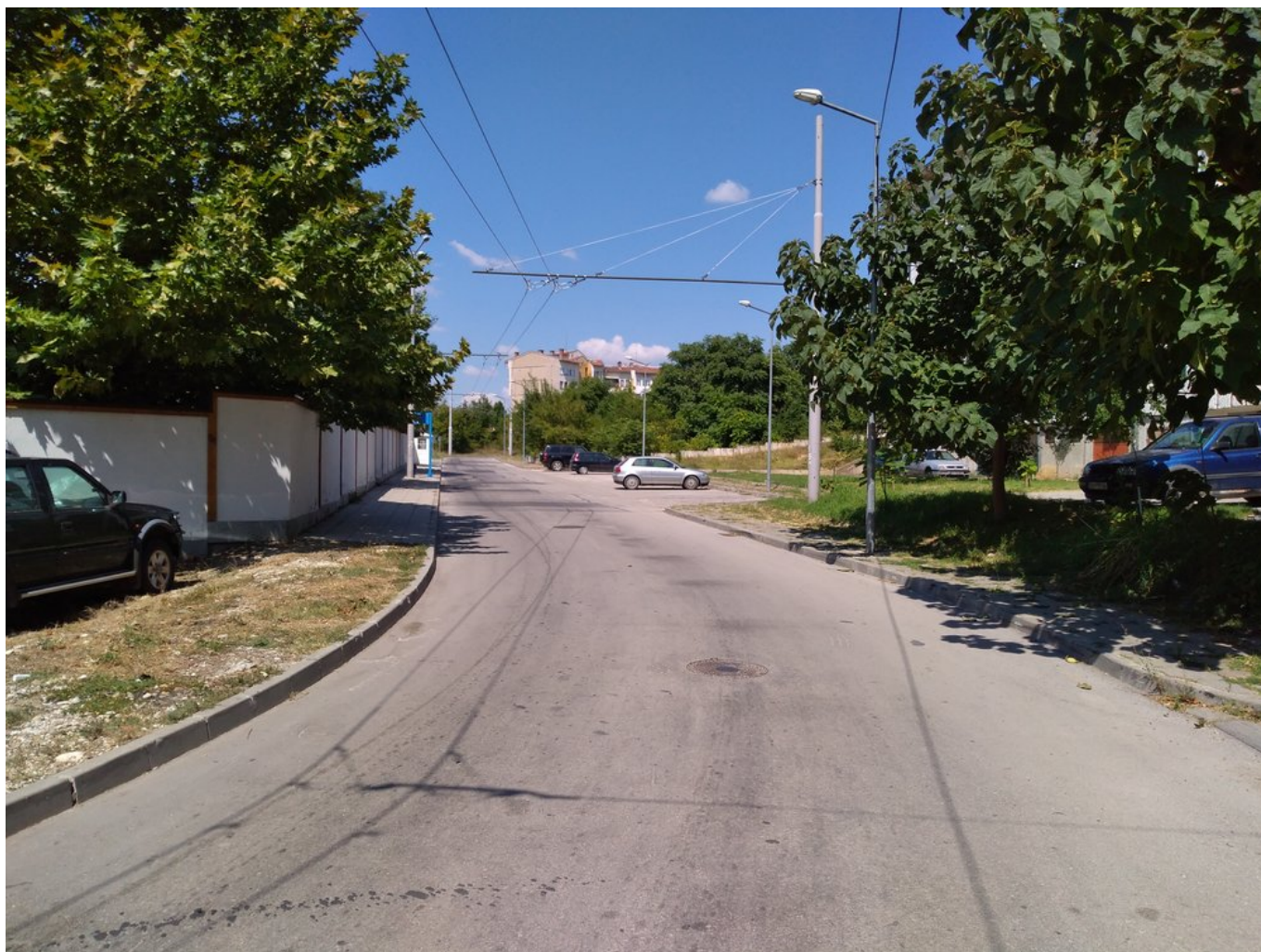








Zpětný pohled na "esíčko".



Pohled do nitra sídliště.



A zde pohled zpět směrem k "esíčku".



Další tři snímky jsou opět proti směru hodinových ručiček.







Zde zpětný pohled směrem ke konečné Mosta.



Dalších pět snímků je opět proti směru hodinových ručiček. Na tom prvním si je možné povšimnout obrovského sídliště Družba, které je také napojeno trolejbusovými tratěmi, a to hned z několika směrů.











Jeden pohled zpět.



Dva pohledy proti směru hodinových ručiček.





Pohled zpět.









Další snímky již ukazují poslední zatáčku a klesání.



Pohled na novou trať obsluhovanou linkou č. 33 (vpravo), která se stýká s další novou tratí (vlevo), kterou obsluhuje linka č. 44.



Pohled na konec nové trati, která se napojuje do další nové trati, po které jezdí linka č. 44.



Místní trolejbusová síť je díky podniknutým investicím nejen rozšířená, ale v širším centru kompletně nová. Díky početnému vozovému parku ve městě téměř vymizely městské autobusy. Trolejbusy jsou vypravovány na 17 linek, z toho jsou některé řešené jen jako posilové (7a, 14, 15, 57). Páteřní linky (5, 7, 9, 33) mírají v pracovních dnech nejkratší interval 5 minut, o víkendu obvykle 10 až 15 minut. Noční provoz neexistuje a trolejbusy vyjíždějí do ulic obvykle až po páté hodině ranní a okolo 11. večerní už jsou všechny zpět ve vozovně. Parciální trolejbusy jsou vypravovány na prodlouženou linku XoumMax - LVT - Mosta, přičemž nezatrolejovaný úsek je XoumMax - LVT a měří jen asi 1,4 km. Výprava trolejbusů do bulharské obdoby Baumaxu (v minulosti se opravdu o Baumax jednalo, než se místní obchody této značky staly plně bulharskými) je ovšem omezena na 7 párů spojů v pracovní dny.

Vozidla jezdí mimořádně čistá, se zapnutou klimatizací a v ulicích se až na výjimky pohybují rychle (celá síť se tak dá bez problému projet za jeden den). Mínusem trolejbusového provozu jsou nefunkční (nebo spíše polofunkční) informační panely na zastávkách, absence jízdních řádů tamtéž a také kouřící řidiči, kteří se na konečných neobtěžují vystoupit z vozidel, a několik dlouhých minut po odjezdu z výchozí zastávky pak trvá, než se "provoněný" interiér vyvětrá (tento jev je ovšem přítomen ve všech bulharských provozech). Dopravce, společnost "Trolejbusen transport" EOOD zavádí do vozidel elektronické terminály, jejichž provoz chce spustit do příštího roku. Momentálně prodává jízdenky v hodnotě 1 BGN (cca 13 Kč) průvodčí.



U nádraží.



Výhybka od firmy Elektroline. Pleven má mezi bulharskými trolejbusovými provozy nejvyšší počet výhybek od tohoto výrobce, který se postaral o podstatnou část rekonstrukce místních trolejí i jejich rozšíření.



Severozápadně od centra.



Zastávka x. l. Storgozija na jednotopé trati v severozápadním sektoru města. Trolejbusy oficiálně končí o několik zastávek dříve, nicméně odpočinek si dopřávají obvykle až zde.



U zastávky x. l. Storgozija. Povšimněte si odtrhnuté troleje.



V severozápadní části města u zastávky Storgozija-1.



V severozápadní části města u zastávky Storgozija-1.



Na konečné Mosta (jih města).



Na konečné Mosta (jih města). V pozadí jde vidět trolejbus linky č. 33, který právě dokončil okruh po nové jednotopé trati.



Závěrem

Z deseti navštívených trolejbusových provozů na tom byly nejen co do kvality, ale i nabídky spojů nejlépe Sofie, Stara Zagora a Pleven. Poslední město navíc ze všech 10 uvedených svou sítí za poslední léta nejvíce rozšířilo, a tak si za svůj přístup k trolejbusům zaslouží asi největší pochvalu. Jeho síť je navíc velmi zajímavá.



Nová trať, kterou obsluhuje linka č. 44.



Nová trať obsluhovaná linkou č. 44 začíná v tomto místě a směřuje doprava. Vychází z trati napojující centrum (vlevo) se sídlištěm Družba (na kopci).



Styk nové trati s trati původní, která vede z dále a zatáčí z pohledu fotografa doprava.

Konec seriálu.

První díl seriálu [zde](#), druhý díl [zde](#), třetí díl [zde](#), čtvrtý díl [zde](#), pátý díl [zde](#).

Poděkování: Vladimír Fišman

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica



Vědro s čistou vodou, mop a čisticí prostředky jsou v každém plevenském trolejbusu samozřejmostí, a tak interiér místních vozů září čistotou. Místní DP přitom o tom, že řidiči vyfasovali "kýbl", žádné tiskové zprávy vydávat nepotřebuje.



Konečná Družba. Je přístupná severní a jižní trolejbusovou tratí.



Trolejbus přijíždí na konečnou Družba po jižní trati.



Nová vozovna (2x).



U nádraží.



Přístup ke staré vozovně.



Stará vozovna ukrývá několik historických vozů ZiU.



Trolejbus u nemocnice na západě města, na konečné, jež je součástí nedávno vybudované trati. (4x)



Zbývající snímky jsou ze středu města.



Url: [Za trolejbusy do Bulharska \(6\) - Pleven](#)