

120 LET JEZDÍME NA ELEKTŘINU

1



Motorový vůz č. 6 krátce po dodání před Mariánskolázeňským mlýnem, v jehož místech dnes stojí hotel Cristal.



V letech 1979 až 1986 byl přerušen provoz k Lesnímu prameni z důvodu výstavby obchvatu. Trolejbusy linek č. 2 a 4 se v těchto letech otáčely na Mírovém náměstí. (foto: David Pearson)



Trolejbus 7Tr v den zahájení provozu trolejbusů (nahore) a trolejbus 30Tr o téměř 70 let později (dole) pod kostelem Nanebevzetí panny Marie vedle kolonády Karolinina a Rudolfova pramene.



První úvahy o zavedení městské dopravy v Mariánských Lázních se datují již k počátku devadesátých let 19. století, kdy bylo potřeba vyřešit spojení nádraží s centrem města. V této trase vystavěla firma Ganz & Company v letech 1901 a 1902 elektrickou pouliční dráhu, která byla dlouhá 2,3 km. Firma dodala také první vozy a motorgenerátory pro napájení tramvajové tratě umístěné v městské elektrárně u nádraží.

Tramvaje zajišťovaly spojení mezi nádražím a městem až do roku 1952, kdy značně opotřebenou trať i vozy nahradily trolejbusy. První trolejbusová trať kopírovala trasu tramvaje a navíc byla prodloužena do lázeňské části města. Postupně byly vystavěny další trolejbusové tratě: k Lesnímu prameni, do Úšovic, na sídliště Panská pole a nakonec i do Velké Hleďsebe, která je od roku 1990 samostatnou obcí.

Po listopadu 1989 nastalo pro trolejbusovou dopravu období nejistot. Vozový park přestal být obnovován. Trolejové vedení zůstalo v nezměněné podobě od roku 1996, kdy byla změněna organizace dopravy v lázeňské části města a zrušena trať k Lesnímu prameni. Obnova trolejbusů započala až v roce 2004, kdy byl pořízen první nízkopodlažní trolejbus. V současnosti provozuje trolejbusovou dopravu společnost Městská doprava Mariánské Lázně s. r. o. založená v roce 2006.

Od roku 2017 slouží cestujícím moderní odbavovací systém na bázi čipových a bankovních karet. V roce 2020 se podařilo obnovit celý vozový park trolejbusů. Nové trolejbusy Škoda 30Tr byly pořízeny za finanční spoluúčasti fondů EU (IROP). V letošním roce 120. výročí elektrické dopravy v Mariánských Lázních dojde k významné modernizaci její infrastruktury. Díky podpoře 45 mil. Kč z OPD bude provedena kompletní rekonstrukce měnírny a dvou úseků trolejového vedení.

120 Jahre des Elektroverkehrs

120th Anniversary of Electric Transport

Die ersten Überlegungen zur Einführung des städtischen Nahverkehrs in Marienbad reichen bis in die frühen 1890er Jahre zurück, als es nötig wurde, die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum zu lösen. In den Jahren 1901 und 1902 baute die Firma Ganz & Company eine 2,3 km lange elektrische Straßenbahn entlang dieser Strecke. Das Unternehmen lieferte auch die ersten Wagen und Motorgeneratoren für den Antrieb der Straßenbahn, die im Stadtkraftwerk am Bahnhof untergebracht waren.

Die Straßenbahnen stellten die Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Stadt bis 1952 her, als Oberleitungsbusse die stark abgenutzten Gleise und Wagen ersetzten. Die erste O-Bus Linie folgte der Strecke der Straßenbahn und wurde auch in das Kurviertel der Stadt verlängert. Nach und nach wurden weitere O-Bus Linien gebaut: Richtung Lesní pramen, nach Úšovice, in die Siedlung Panská pole und schließlich nach Velké Hleďsebe, das seit 1990 eine unabhängige Gemeinde ist.

Nach November 1989 gab es eine Zeit der Unsicherheit für den O-Bus Verkehr. Der Wagenbestand wurde nicht mehr erneuert. Die Bahnoberleitung ist seit 1996 unverändert geblieben, als die Organisation des Verkehrs im Kurviertel der Stadt geändert und die Linie Richtung Lesní pramen eingestellt wurden. Die Erneuerung der O-Busse begann erst 2004, als der erste Niederflroberleitungsbus angeschafft wurde. Derzeit wird der Oberleitungsbusverkehr von der 2006 gegründeten Gesellschaft Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. betrieben.

Seit 2017 steht den Passagieren ein modernes Check-in-System zur Verfügung, das auf Chip- und Bankkarten basiert. Der gesamte Wagenbestand der O-busse wurde 2020 erneuert. Neue Škoda 30Tr O-Busse wurden mit finanzieller Beteiligung von EU-Mitteln (IROP) angeschafft. In diesem Jahr des 120-jährigen Jubiläums des Elektrotransports in Marienbad wird die Infrastruktur erheblich modernisiert. Dank der Unterstützung von 45 Millionen CZK, die von dem OPV (*operationelles Programm „Verkehr“*) erhalten wurden, wird die neue Infrastruktur ausgebaut und es wird eine komplette Rekonstruktion des Umspannwerks und zwei Teilstrecken der Bahnoberleitung durchgeführt.



(foto: David Pearson)



The first thoughts about the introduction of urban transport in Mariánské Lázně date back to the early 1890s, when it was necessary to solve the connection between the railway station and the town centre. In 1901 and 1902, Ganz & Company built a 2.3 km long electric street railway along this route. The company also supplied the first cars and motor-generators to power the tramway, which was located in the city's power station.

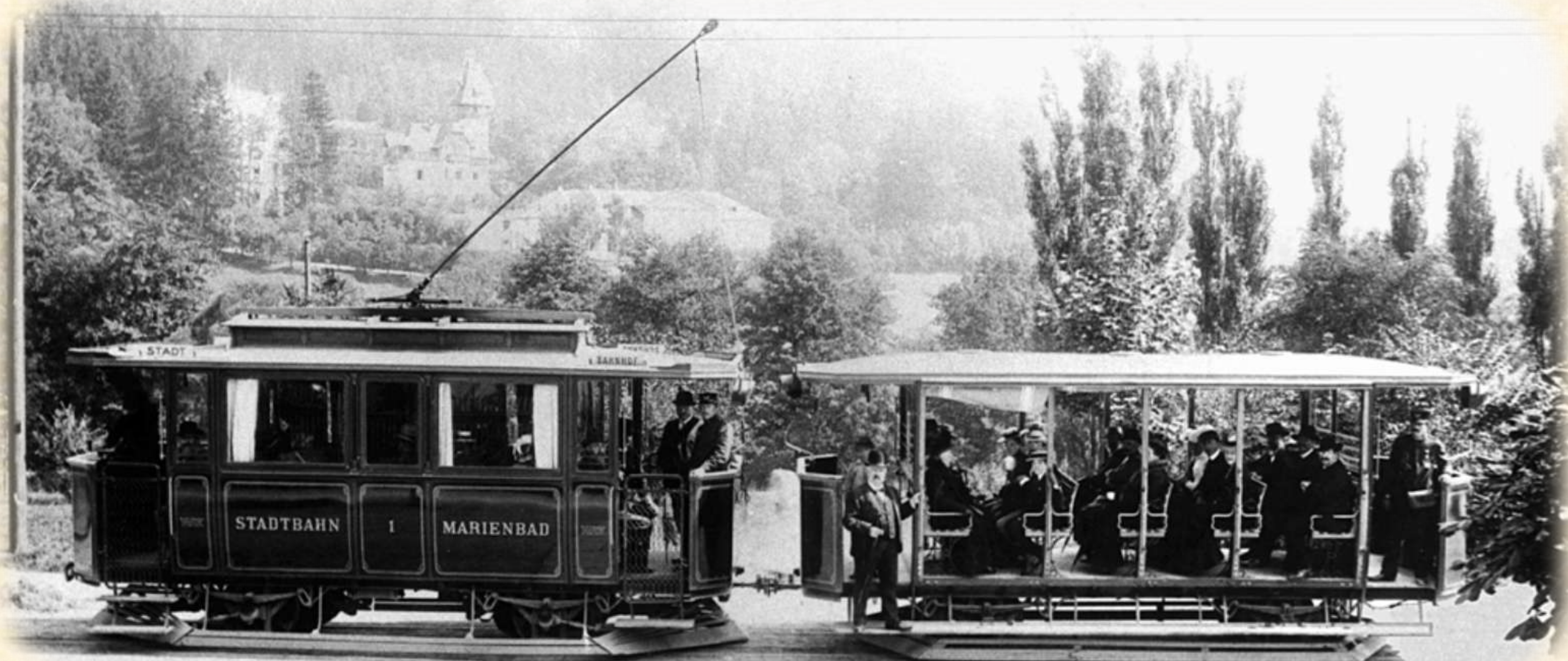
The trams provided the connection between the station and the city until 1952, when trolleybuses replaced the much worn track and cars. The first trolleybus line followed the route of the tram and was also extended to the spa part of the town. Gradually, other trolleybus lines were built: to Lesní pramen, to Úšovice, to the Panská pole housing estate and finally to Velké Hleďsebe, which has been an independent municipality since 1990.

After November 1989 there was a period of uncertainty for trolleybus transport. The fleet stopped being renewed. The trolleybus line has remained unchanged since 1996, when the organisation of transport in the spa part of the town was changed and the line to Lesní pramen was cancelled. The renewal of the trolleybuses began only in 2004, when the first low-floor trolleybus was purchased. At present, the trolleybus transport is operated by the company Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. founded in 2006.

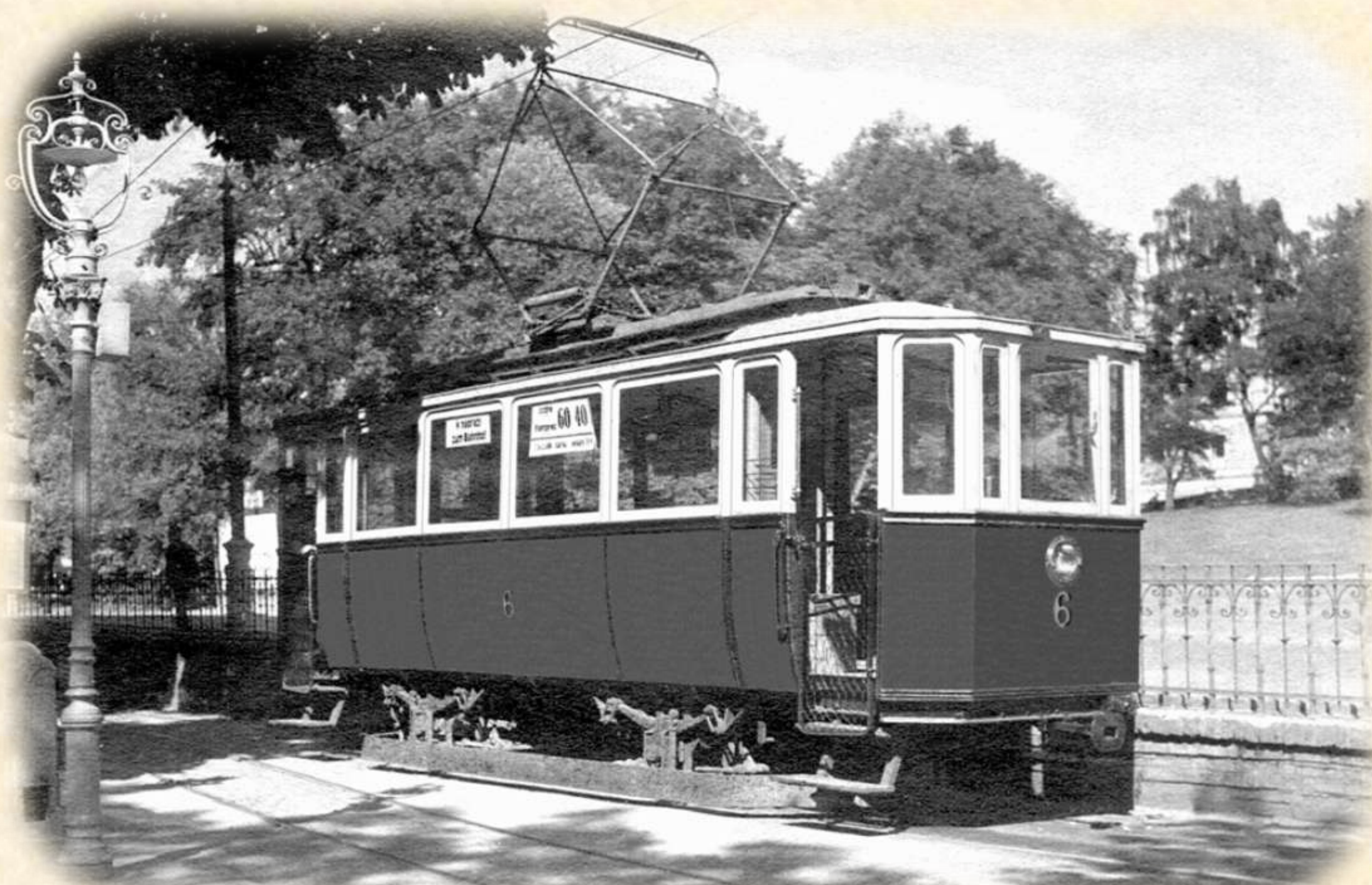
Since 2017, a modern check-in system based on chip and bank cards has been serving passengers. The entire fleet of trolleybuses was renewed in 2020. New Škoda 30Tr trolleybuses were purchased with the financial participation of EU funds (IROP). In this year of the 120th anniversary of electric transport in Mariánské Lázně, its infrastructure will be significantly modernised. Thanks to the support of CZK 45 million, the new infrastructure will be extended and complete reconstruction of the substation station and two sections of the overhead line will be carried out.

POČÁTKY ELEKTRICKÉ DOPRAVY

3



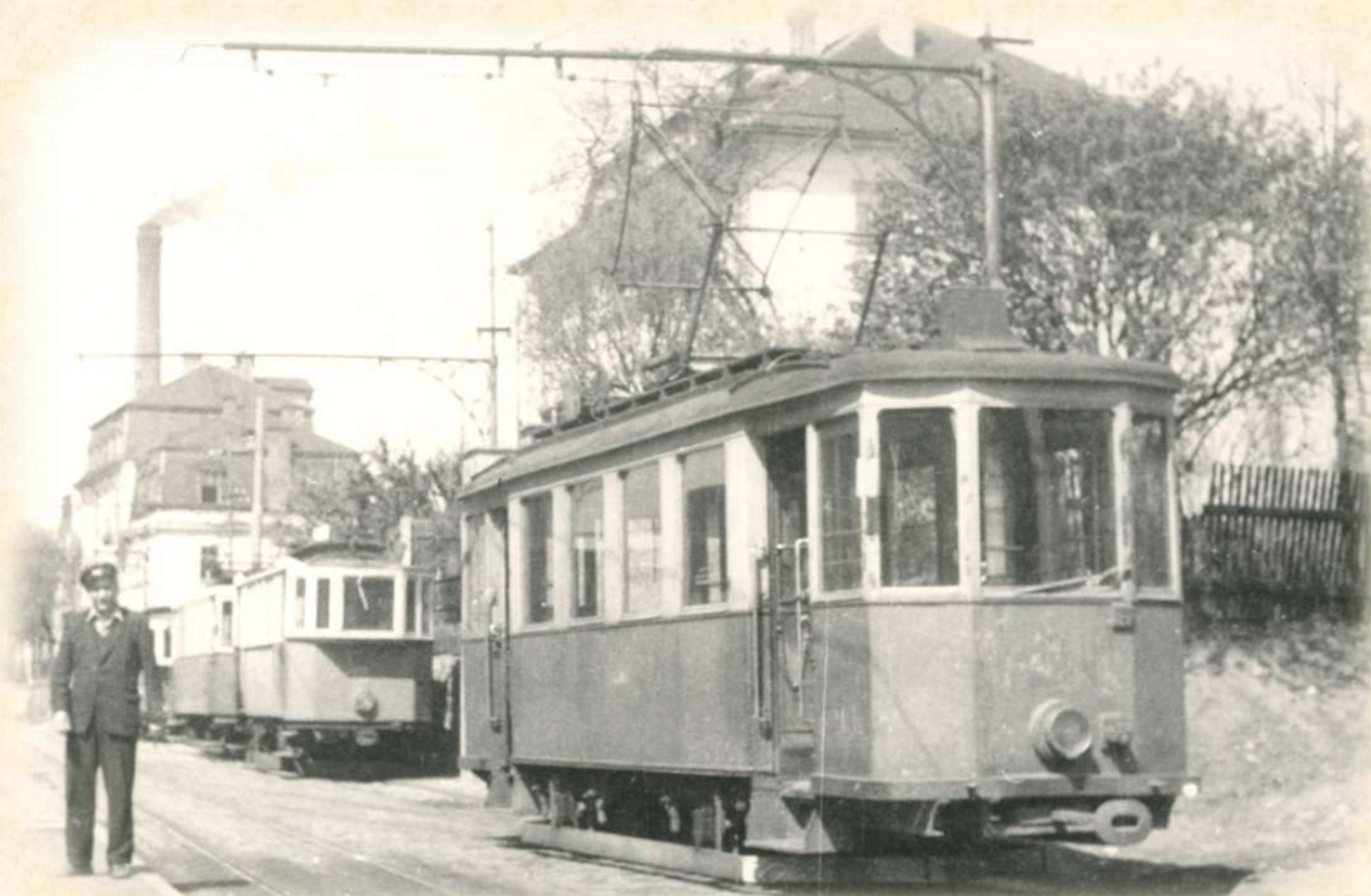
Souprava mariánskolázeňských tramvají v počátcích provozu v blízkosti dnešní zastávky Knihovna.



Konečná tramvaje ve městě U hodin se nacházela mezi dnešní zastávkou City service a kruhovým objezdem.

Železnice byla do Mariánských Lázní přivedena již roku 1872 (trať Plzeň – Cheb), v roce 1898 přibyla trať do Karlových Varů. Spojení lázní s nádražím si hoteliéři zajišťovali sami pomocí koněspřežných omnibusů. Od počátku 90. let 19. století se objevují první úvahy o zavedení MHD. Rozhodovalo se mezi koněspřežnou, parní a elektrickou tramvají. Jelikož bylo město průkopnické ve využívání elektřiny (pro osvětlování se používala již od roku 1888) padla volba na elektrickou pouliční dráhu, která byla vystavěna v letech 1901 a 1902 firmou Ganz & Company.

Jednokolejná trať s výhybnami byla 2,3 km dlouhá. Výhybny se nacházely na obou konečných (Nádraží a U hodin – dnes City service), dále U Šumavy (dnes Chebská křižovatka) a v počátcích provozu existovala ještě výhybna Mariánskolázeňský mlýn (dnes Cristal). V roce 1929 prošla trať celkovou rekonstrukcí. Tramvaje zajišťovaly spojení mezi nádražím a městem až do roku 1952, kdy jejich úlohu převzaly trolejbusy.



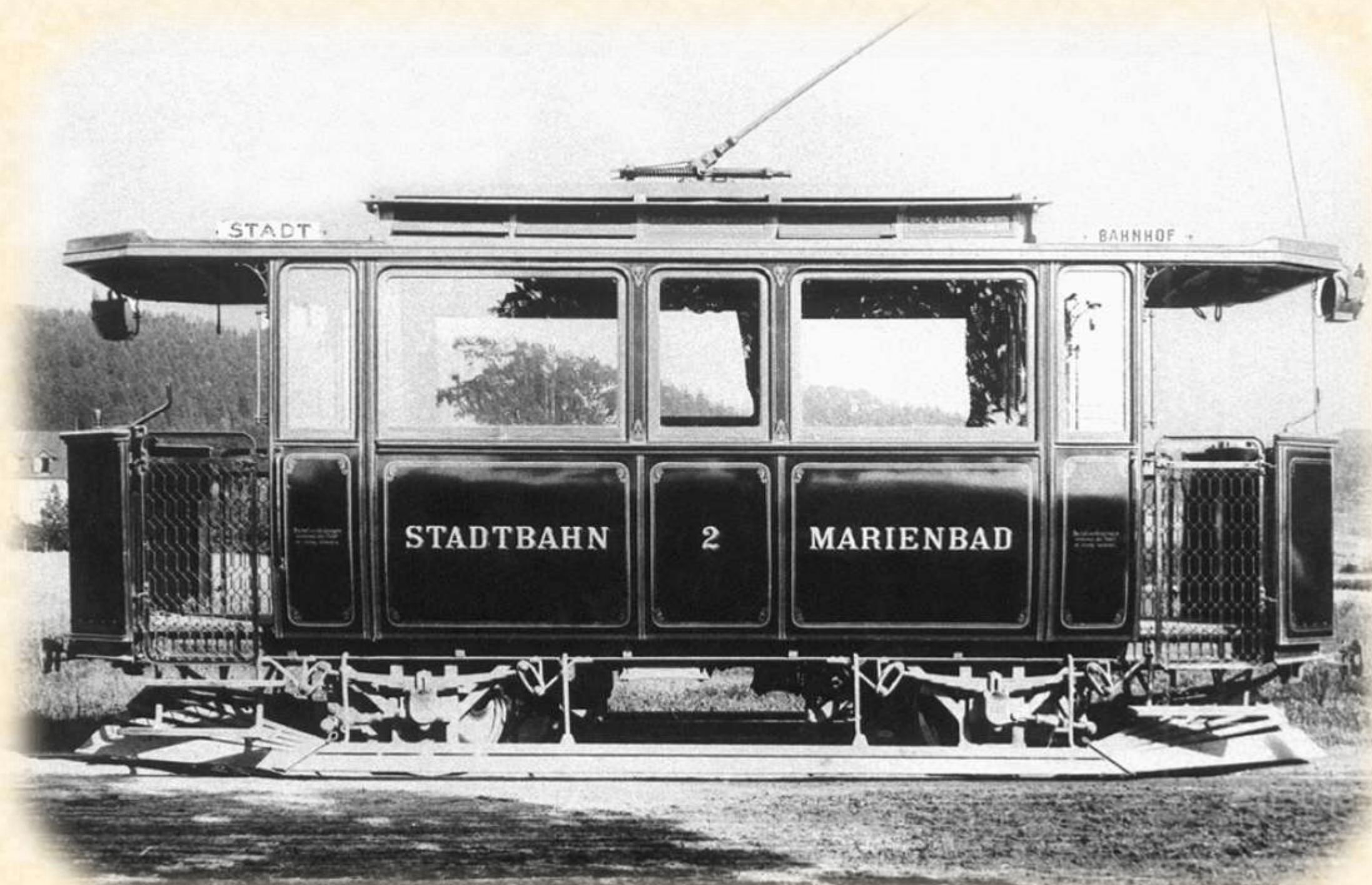
Na konci provozu tramvají v roce 1952 byly všechny provozní vozy deponovány na výhybně před nádražím. Vozovna byla tehdy adaptována pro nastupující trolejbusovou dopravu.



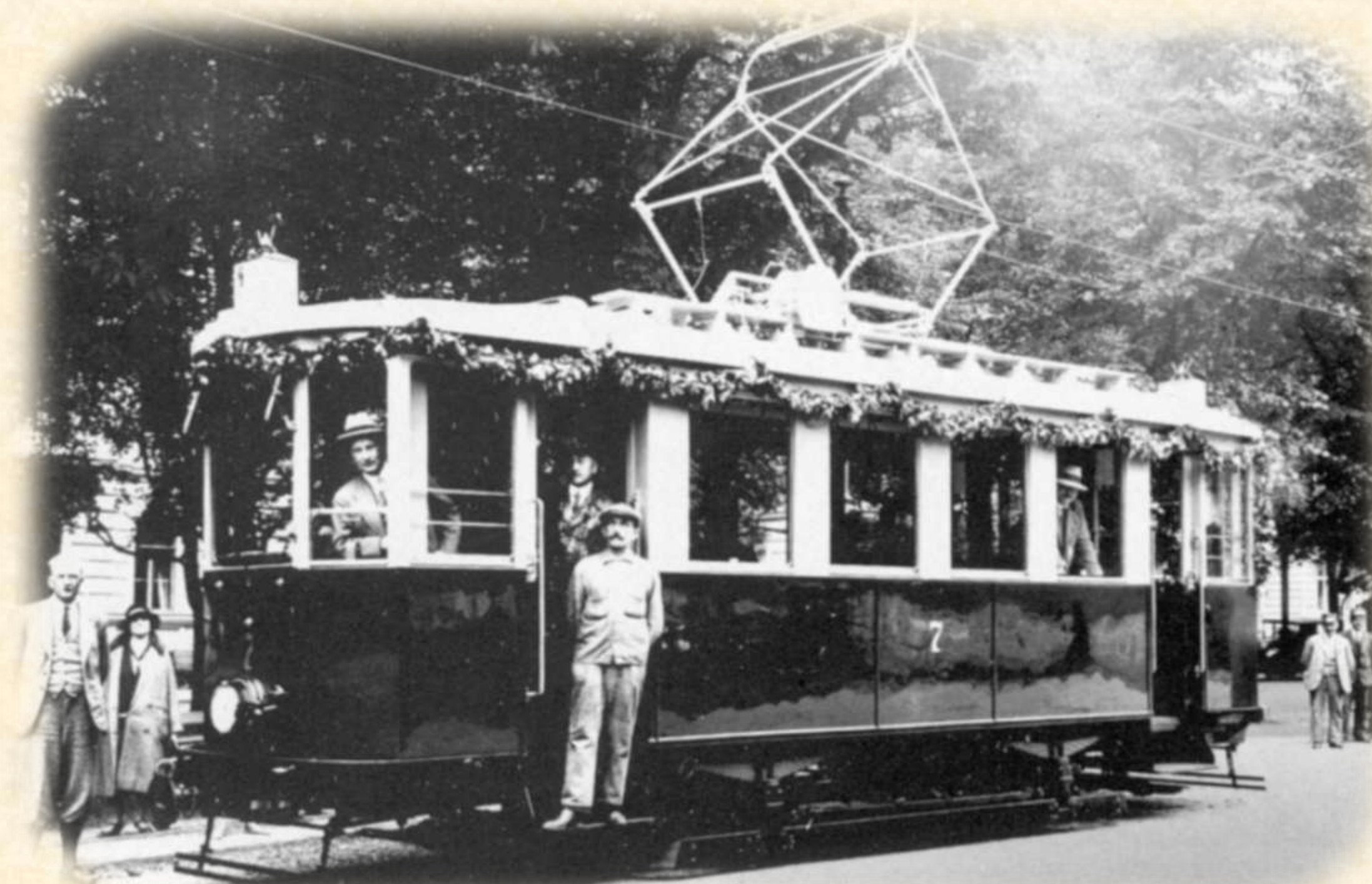
Křižování tramvají na výhybně U Šumavy (dnes Chebská křižovatka).

VOZOVÝ PARK ELEKTRICKÉ DRÁHY

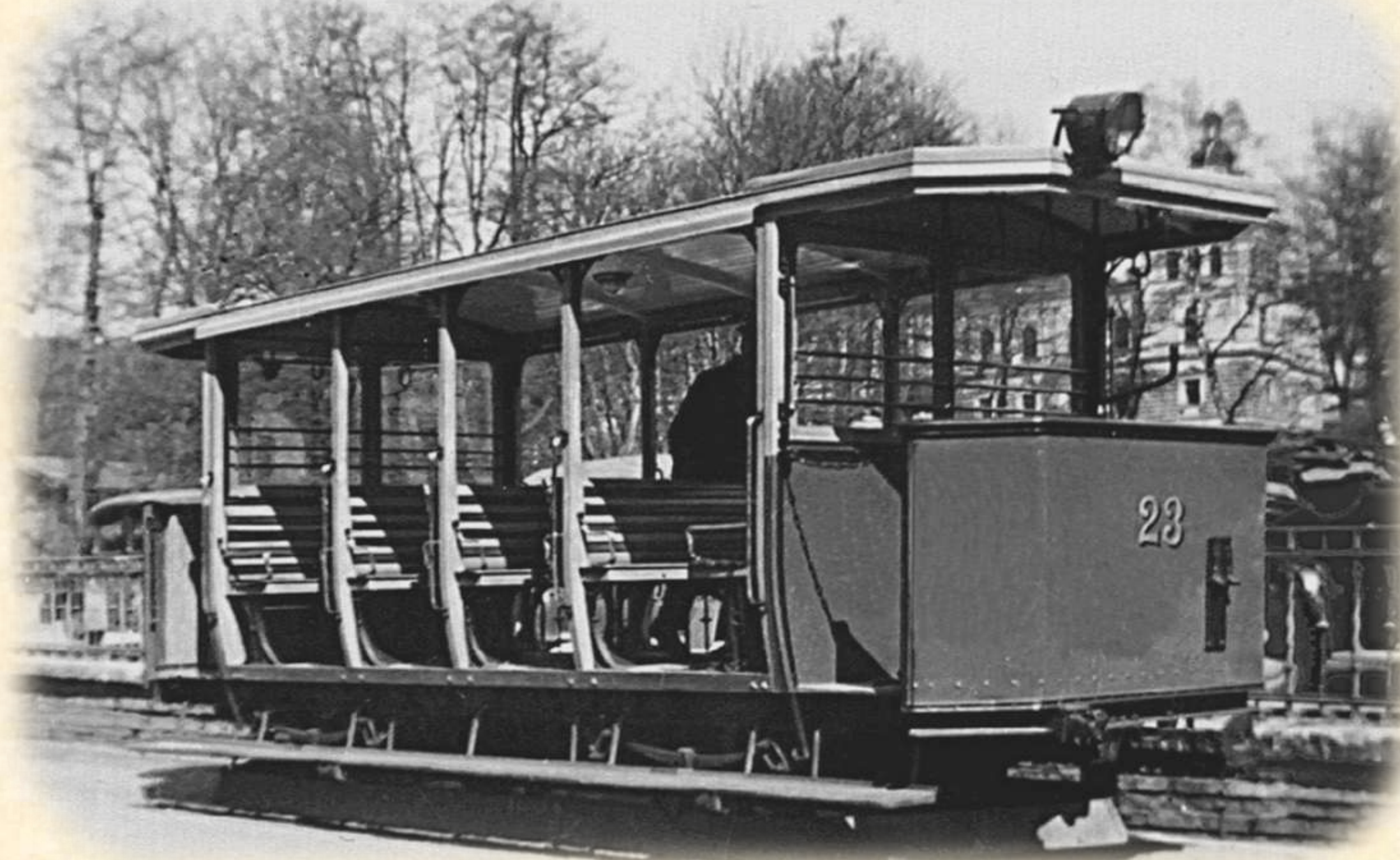
4



Vzhled prvních mariánskolázeňských tramvají Ganz krátce po dodání.



Při uvítání nových tramvají z České Lípy v létě 1931 byly nové vozy slavnostně vyzdobeny.



U otevřených letních vlečných vozů č. 21 až 24 bylo možné sedačky překlápět podle směru jízdy.



Tramvaje Ringhoffer č. 5 a 6 se udržely v provozu téměř po celou dobu existence mariánskolázeňské pouliční dráhy. Objednány byly pro druhou „tramvajovou“ lázeňskou sezónu v roce 1903 a jezdily až do ukončení provozu roku 1952.

Na elektrické dráze se za padesát let jejího provozu vystřídalo celkem 8 motorových vozů a 4 otevřené vlečné vozy. První čtyři tramvaje (č. 1 až 4) a dva otevřené vlečné vozy (č. 21 a 22) dodala pro zahájení provozu 12. května 1902 firma Ganz & Company, která dráhu stavěla. Následující rok k nim přibylly 2 motorové (č. 5 a 6) a 2 otevřené vlečné vozy (č. 23 a 24) od firmy Ringhoffer. Poslední dvě tramvaje (č. 7 a 8) přišly do města v roce 1931 z Vagonky Česká Lípa. Během provozu byla tramvaj č. 2 přestavěna na zavazadlový/služební vůz a tramvaje č. 1, 3 a 4 přestavěny na vlečné vozy. Všechny tramvaje byly vyřazeny po ukončení provozu pouliční elektrické dráhy dne 26. dubna 1952.

TROLEJBUSY NAHRAZUJÍ TRAMVAJE

5



Nové trolejbusy 7Tr na cestě z Plzeňské škodovky do Mar. Lázní.



Výstavba trolejbusového vedení před Šumavou (Chebská křižovatka).



Slavnostní zahájení provozu trolejbusů dne 27. dubna 1952.



Poslední cesta tramvají po Mariánských Lázních. Vozy č. 7 a 8 míří na podvalnících do Teplic, kam byly odprodány. Za nimi jede trolejbus 7Tr, který se nalézá v místech dnešní zastávky Chebská křižovatka.



Trolejbus 7Tr v novém nátěru pod kostelem. Původně byly trolejbusy modré, po přelakování pak hnědo-bílé.

ROZVOJ TROLEJBUSOVÉ SÍTĚ

6



Původní konečná u Lesního pramene sloužila v letech 1953 – 1979. Od roku 1960 se na ni otáčela linka č. 2 od Úšovic. (foto: David Pearson)



Na sídliště Panská pole jezdí trolejbusy od roku 1980.



V Úšovicích se nejprve trolejbusy otáčely v zastávce Kovárna, a to v letech 1960 – 1962. Tímto místem projíždí roku 2001 trolejbus 14Tr.



Velká Hleděse byla v letech 1976 až 1990 součástí Mariánských Lázní. Po osamostatnění Velké Hleděse se stala trolejbusová trať meziměstskou.



Návrh trolejbusové tratě na sídliště Vora z roku 1988.

TROLEJBUSOVÉ TRATĚ V LÁZEŇSKÉM CENTRU

7



V počátcích provozu bylo možné jezdit kolem Kolonády i opačným směrem bez překládání sběračů díky výhybkám U hodin a na Mírovém náměstí. Na snímku prototyp trolejbusu T11 zkoušený zde v roce 1965.

JÍZDNÍ ŘÁD NOČNÍHO TROLEJBUSU PŮLŮD 1. 6. 1987

Jezdí: pondělí - neděle /svátek/ Jízdné: 1 Kčs Samozobslužný provoz - nepřestup. tarif

A.pramen 21.55	A.pramen 23.00	Chebská 00.17	A.pramen 02.00	A.pramen 03.40
Sídlíště 58	Sídlíště 03	Sídlíště 03	Sídlíště 03	Sídlíště 42
Nádraží 22.03	Nádraží 08	V.Hl.Růžek 21	Nádraží 08	ČSAD 45
ČSAD 06	ČSAD 11	V.Hl.Statek 24	ČSAD 11	Taxisl. 48
Taxisl. 10	Taxisl. 15	Chebská 27	Taxisl. 15	Mír.nám. 50
Mír.nám. 12	Mír.nám. 17	Taxisl. 30	Mír.nám. 17	Gott.nám. 53
Gott.nám. 16	Gott.nám. 21	Mír.nám. 32	Gott.nám. 21	Chebská 58
Chebská 22	Chebská 27	Gott.nám. 34	Chebská 27	Nádraží 04.03
Nádraží 26	A.pramen 23.33	Chebská 38	Dopr.pod. 02.32	A.pramen 04.11
Pan.pole 27		A.pramen 00.43		
Nádraží 28	A.pramen 23.40			
ČSAD 31	Sídlíště 43	A.pramen 01.00	A.pramen 03.00	A.pramen 04.15
Taxisl. 35	Nádraží 48	Sídlíště 03	Sídlíště 03	Sídlíště 17
Mír.nám. 37	A.pramen 58	Nádraží 08	Nádraží 08	ČSAD 20
Gott.nám. 40	Sídlíště 00.01	ČSAD 11	ČSAD 11	Taxisl. 23
Chebská 46	ČSAD 04	Taxisl. 15	Taxisl. 15	Mír.nám. 25
Nádraží 50	Taxisl. 08	Mír.nám. 17	Mír.nám. 17	Gott.nám. 27
A.pramen 22.58	Mír.nám. 10	Gott.nám. 21	Gott.nám. 21	Chebská 32
	Gott.nám. 13	Chebská 27	Chebská 27	Nádraží 37
		Dopr.pod. 01.32	A.pramen 03.33	Dopr.pod. 04.44

Vůz zastavuje na všech trolejbusových zastávkách.

Č = Při zpoždění rychlíku do 30 minut čeká na jeho příjezd.

Noční provoz zajišťoval trolejbus označený písmenem N, který střídavě objížděl všechny tratě. V 90. letech byl jeho provoz postupně utlumován.



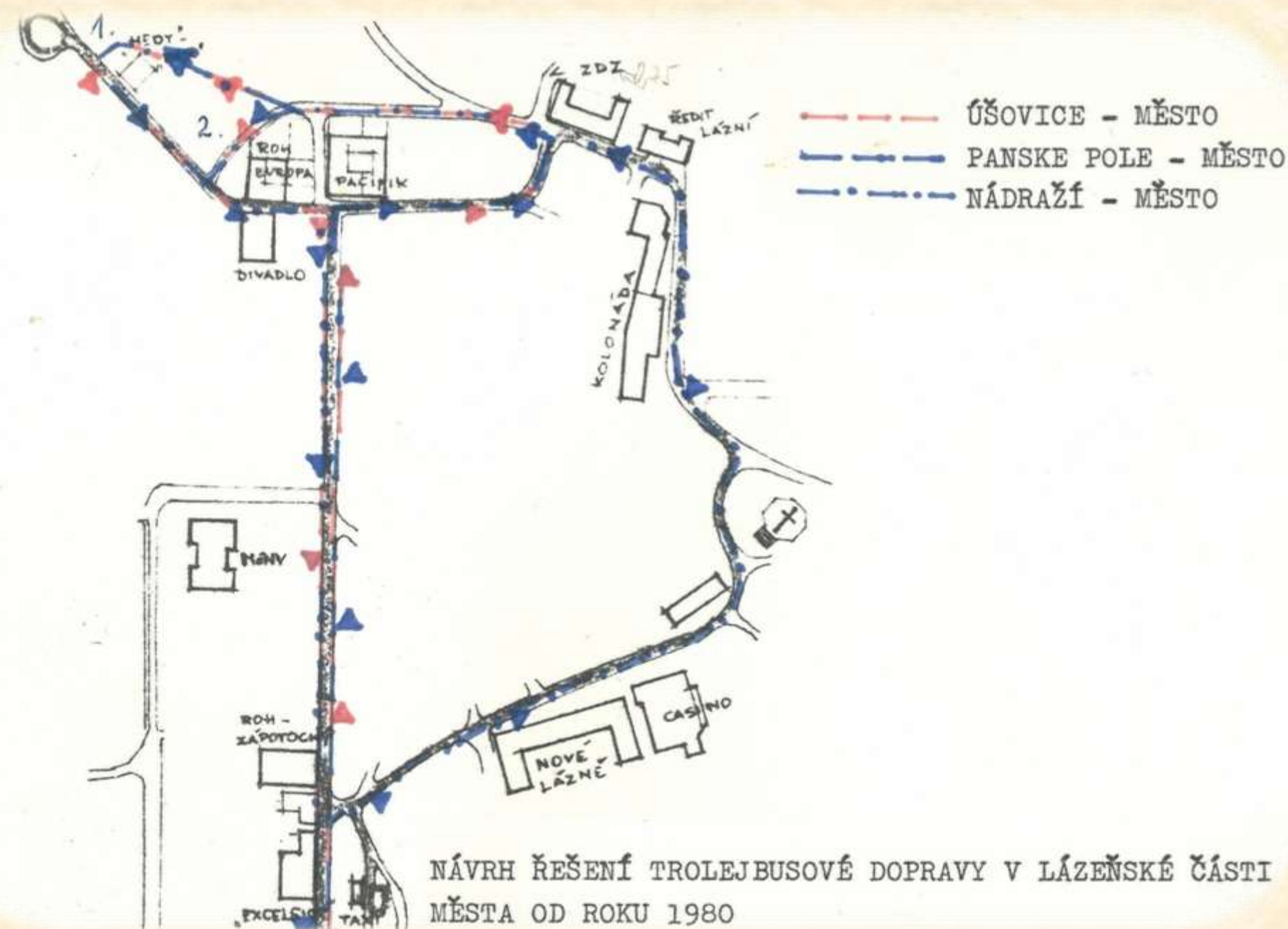
V roce 1996 byla zprovozněna nová trolejbusová trať v Masarykově ulici. Krátce po jejím otevření zde ještě panoval čilý stavební ruch.



Nad rámec běžných linek se trolejbusy používaly i pro dopravu rekreantů mezi nádražím a zotavovny ROH.

Trať k Lesnímu prameni byla nejprve bez pravidelné obsluhy. Po zprovoznění tratě do Úšovic byla k Lesnímu prameni vedena z Úšovic linka č. 2. První trať k Nádraží byla označena číslem 1. Později vznikla linka č. 3, která jezdila z Úšovic a zpět se vracela kolem Kolonády, jako linka č. 1. V době výstavby obchvatu centra města (kolem hřbitova) v letech 1979 až 1986 se trolejbusy l. č. 2 otáčely na Mírovém náměstí. Po zprovoznění tratě na Panská pole vznikly linky č. 4 (na Mírové náměstí) a č. 5 (kolem Kolonády). Do Velké Hledse jezdí trolejbusy linky č. 6. Pro ně byla vystavěna točna Taxislužba v prostoru dnešní zastávky City Service.

Změna organizace dopravy v lázeňském centru nastala v roce 1996, kdy byla zrušena trať k Lesnímu prameni, točna Taxislužba a trolejová stopa na Hlavní třídě z Mírového náměstí k hotelu Cristal. Naopak byla vystavěna nová jednosměrná trať v Masarykově ulici od tehdy zbudovaného kruhového objezdu k hotelu Cristal. Linky č. 1, 2 a 4 byly postupně zrušeny. V roce 2007 přibyla nová linka č. 7, která vede z Úšovic přes Nádraží do lázeňského centra.



Pravidelné linky opačným směrem kolem kolonády nikdy nejezdily, avšak to bylo několikrát zvažováno, jako v tomto návrhu z roku 1977.

5 GENERACÍ TROLEJBUSŮ

8



Trolejbus 9Tr ev. č. 28 se dochoval do současnosti v provozním stavu. Ve Zlíně slouží jako historické vozidlo.

V Mariánských Lázních se prostrídalo 5 generací trolejbusů značky Škoda. První trolejbusy byly typu 7Tr a 8Tr (ev. č. 1 – 10) provozované od počátku provozu až do roku 1974. Oba typy byly velmi podobné a výrazněji se lišily jen v elektrické části. Další generaci trolejbusů představují legendární „kulaté“ trolejbusy 9Tr. Mezi léty 1963 a 1996 se zde prostrídalo 20 trolejbusů 9Tr ev. č. 11 až 21 a 24 až 32. Další generaci, která byla s Mariánskými Lázněmi spjatá 45 let (1974 až 2019), tvořily „hranaté“ trolejbusy 14Tr. Místní dopravní podnik provozoval první dva vyrobené trolejbusy 14Tr (prototypy ev. č. 22 a 23), k nim později přibýly sériové vozy ev. č. 33 – 50. Posledními byly dva trolejbusy modernizované varianty 14TrM převzaté v roce 2011 jako starší z Plzně (ev. č. 47 a 48). Prvními moderními trolejbusy se stalo 7 trolejbusů 24Tr ev. č. 51 - 57 zařazených v letech 2004 až 2006. Kromě nízkopodlažnosti, bylo u těchto trolejbusů novinkou, že se některé z nich mohly vydat i mimo trolejové vedení díky trakční baterii nebo dieselagregátu. V roce 2020 byla celá flotila trolejbusů 24Tr nahrazena současnými „žlutými“ trolejbusy 30Tr (ev. č. 58 – 65).



V roce 2005 se trolejbusy 14Tr ev. č. 46 a 47 vydaly na dlouhou cestu do litevského Vilnius. V jeho ulicích můžete tyto dva vozy stále potkat.



Trolejbus 7Tr byl jediný z prvních pěti trolejbusů z roku 1952, který dosloužil v Mariánských Lázních (ostatní byly předány roku 1969 do Opavy). Poté sloužil jako včelín a dnes jej najdete v dopravním muzeu ve Strašicích.



Prototyp trolejbusu 24Tr (vlevo) je uschován u soukromníka, druhý trolejbus 24Tr (vpravo) byl odprodán do ukrajinského Ternopilu.

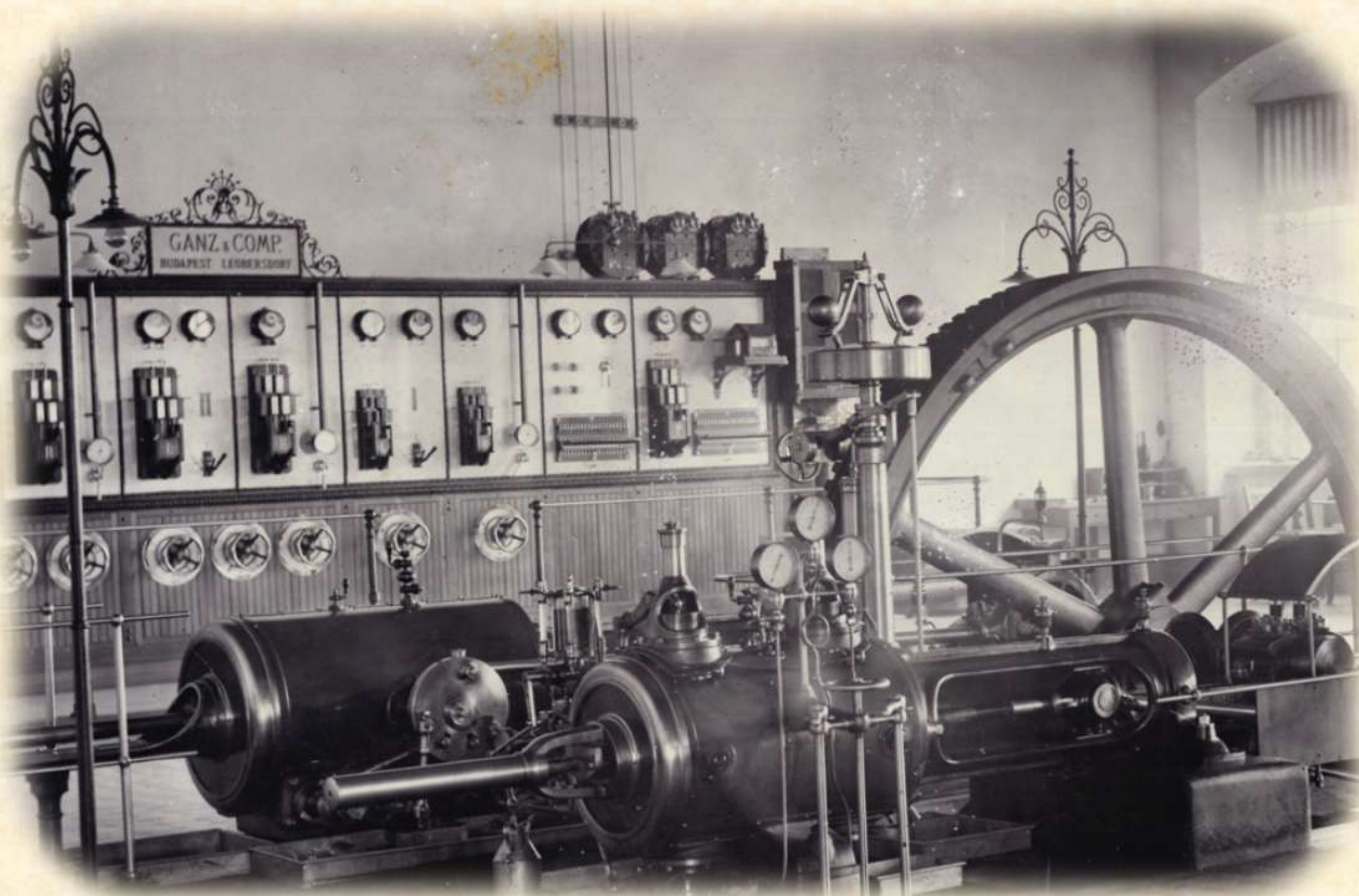
Většina vysloužilých mariánskolázeňských trolejbusů našla své nové působiště buď u jiných dopravních podniků, nebo jako kůlny a přístřešky na zahradách v okolí. Díky tomu se do dnešních dnů dochoval trolejbus 7Tr ev. č. 3, který sloužil jako včelín v obci Labuť. Dnes je vystaven v nálezovém stavu v dopravním muzeu ve Strašicích. Několik trolejbusů 7Tr a 8Tr bylo prodáno a provozováno v Opavě a v Plzni. Poslední provozní trolejbus 9Tr ev. č. 28 vyřazený v roce 1996 se dnes nachází ve Zlíně, kde slouží jako historické vozidlo. Většina trolejbusů 14Tr se po vyřazení v Mariánských Lázních dostala do několika nejen evropských měst. Mariánskolázeňské trolejbusy se podívaly do bosenského Sarajeva, ukrajinského Lvova a Žitomiru, maďarského Segedínu, kazašské Almaty a litevského Vilnius, kde jsou bývalé trolejbusy 14Tr ev. č. 46 a 47 provozovány do současnosti. V České republice jsou u soukromníků pro příští generace uschovány trolejbusy 14Tr ev. č. 45 a prototyp trolejbusu 24Tr, který byl vybaven NiMH trakčními bateriemi a sloužil v Mariánských Lázních pod ev. č. 51. Tři původně mariánskolázeňské trolejbusy 24Tr jezdí od letošního roku v ukrajinském Ternopilu.



V roce 1952 byla pro trolejbusy adaptována tramvajová vozovna.



V roce 1961 byl zprovozněn nový dopravní závod DP v Úšovicích. Jeho součástí je také trolejhala, ve které jsou deponovány trolejbusy.



Zařízení firmy Ganz & Company pro napájení tramvajové trati.



Tramvaj číslo 6 ve vozovně.

Vozovna pro tramvaje byla vybudována u nádraží v dnešním areálu teplárny, kde se tehdy nacházela městská elektrárna. Do elektrárny dodala firma Ganz & Company pro napájení tramvajové troleje dva synchronní motorgenerátory (každý na 90 A) a nárazovou akumulátorovou baterii pro vykrytí krátkodobých odběrových špiček (rozjezd více tramvají najednou). Vozovna u nádraží sloužila tramvajím až do konce jejich provozu a po přestavbě v letech 1952 až 1961 ji využívaly i trolejbusy. Na počátku 60. let byl na jižním okraji Úšovic vybudován areál dopravního podniku, jehož součástí je i vozovna trolejbusů.

V prvních letech provozu trolejbusů bylo jejich napájení zajišťováno stále z městské elektrárny, kam byly pro tento účel umístěny rtuťové usměrňovače. Na počátku 60. let byla vybudována a zprovozněna současná měnárna (Hlavní 400). Většina technologie měnárny slouží až do dnešních dnů, kromě rtuťových usměrňovačů, které byly v roce 1970 nahrazeny křemíkovými (diodovými). Trolejbusová síť byla původně rozdělena na dva napájecí úseky, které začínaly u měnárny. V 70. letech byla první trolejbusová trať Nádraží – město rozdělena na tři napájecí úseky, samostatné napájecí úseky tvoří tratě do Úšovic a Velké Hleďsebe.



Vypínače napájecích úseků v současné měnárně.



Obě dřevěné montážní věže při stavbě trolejového vedení u Lesního pramene.



Dřevěná montážní věž (vpravo) a montážní plošina na nákladním automobilu Mercedes (vlevo) při stavbě první trolejbusové trati.



Pro výstavbu a údržbu trolejového vedení se používaly nejen montážní plošiny (zde Škoda 706 RTH – vpravo), ale i výsuvný žebřík Multicar M24 (vlevo). Snímek ze stavby trolejbusové trati ve Velké Hleďsebi.



Montážní vůz Praga RN.

Pro údržbu a opravy trolejového vedení se používají speciální montážní vozidla, tzv. trolejové věžky. Na tramvajové dráze se využívala jednoduchá dřevěná montážní věž, jež posloužila i při výstavbě trolejbusové dráhy v roce 1952. K tomuto účelu se využívala ještě druhá podobná dřevěná věž a dále dva nákladní automobily s montážní plošinou – Mercedes a Praga RN, které sloužily až do počátku 70. let. Dalšími montážními vozidly byly Praga V3S (1972 – 2012) a Škoda 706 – Trambus (1977 – 1991). V roce 1991 byla nástavba montážní plošiny z Trambusu opravena a instalována na nový podvozek Liaz, který se využíval až do roku 2021, kdy byl nahrazen současným montážním vozem Renault Midlum.



Montážní vozy Praga V3S (vlevo) a Liaz 101.860 (vpravo).



Současný montážní vůz Renault Midlum 220.15.

AUTOBUSY A LANOVÁ DRÁHA

11



*Autobus Škoda 706 RTO v areálu Dopravního podniku.
Tento typ autobusů zajišťoval provoz v 60. a 70. letech.*

Součástí MHD v Mariánských Lázních jsou i autobusy, které se poprvé rozjely v roce 1913 na trase od nádraží k Lunaparku. Další linky přibýly v meziválečném období. Až do roku 1948, kdy začaly jezdit autobusy od Šumavy (dnes zastávka Chebská křižovatka) do Úšovic a Velké Hledsebe (později linka č. 10) pod Elektrickými a autobusovými drahami Mariánské Lázně, byly všechny autobusové linky provozovány soukromníky. Postupně vznikaly další autobusové linky Dopravního podniku Mariánské Lázně, jak se společnost přejmenovala. Linky vedly do Hamrníků (linka č. 13), na Krakonoš a Zádub-Závišín (linka č. 12), na sídliště Panská pole (linka č. 14), na Nimrod (linka č. 15), na letiště ve Sklářích (linka č. 16) a na koupaliště Lido (linka č. 17). V 70. letech dosáhl počet linek vrcholu. Později byly některé trasy nahrazeny trolejbusy (Panská pole, Velká Hledsebe), či zrušeny (Nimrod, letiště Skláře, koupaliště Lido).

V současné době jsou v provozu 4 autobusové linky č. 10 (Drmoul – Hamrníky – Kaufland – Hřbitov), č. 13 (Drmoul – Hamrníky – Krakonoš – Zádub-Závišín), č. 14 (školní spoje) a linka č. 16 do Velké Hledsebe. Provoz zajišťuje 5 nízkopodlažních autobusů.



Současné autobusy Renault Citybus a SOR NB 12 v zastávce Koliba, u níž se nachází dolní stanice lanové dráhy.



Při výstavbě podpěr lanové dráhy byl nápomocen vrtulník.

Součástí MHD byla i pulzační kabinková lanová dráha z Koliby na Krakonoš. Byla vystavěna v letech 1988 až 1993. Z finančních důvodů byl provoz již roku 1994 zastaven a obnoven až v roce 1998. Později byla vyčleněna z MHD a stala se součástí lyžařského areálu provozovaného soukromou společností. Několikrát byla snaha přestavět lanovou dráhu na sedačkovou, tento záměr se ovšem nezdařil. Původní kabinky tak můžete spatřit v provozu dodnes.



Kabinky („gondoly“) lanové dráhy v zasněžené dolní stanici lanové dráhy Koliba. (foto: Miroslav Klas)

TROLEJBUSY V SOUČASNOSTI

12



V roce 2020 proběhla generační obměna trolejbusů. Trolejbusy 24Tr s dieselaagregátem nahradily trolejbusy 30Tr vybavené trakčními bateriemi. Provoz těchto trolejbusů je tím pádem čistě elektrický i při jízdách mimo trolejové vedení.



Již 120 let se pro odvoz lázeňských hostů přijíždějících do Mariánských Lázní po železnici využívá elektrická vozba.



Trolejbusová doprava dnes obstarává přes 70 % výkonů MHD v Mariánských Lázních. Od roku 2020 provoz zajišťuje 8 nových nízkopodlažních trolejbusů Škoda 30Tr, které byly pořízeny za přispění Evropského fondu pro regionální rozvoj (IROP, výzva 20). Pátevní linku MHD dnes tvoří linka č. 7, která spojuje Úšovice a Nádraží s lázeňskou částí. Byla zavedena v roce 2007, po pořízení prvních trolejbusů s náhradním pohonem (trolejbusy 24Tr s dieselaagregátem), jelikož část trasy na Husově třídě není vybavena trolejovým vedením. Z původně doplňkové linky se dnes stala pátevní linka, která postupně převzala úlohu linek č. 3 a 5. Trolejbusy 30Tr jsou vybaveny trakčními bateriemi, s nimiž mohou ujet až 14 km bez trolejového vedení. Trolejbusy s bateriemi se využívají nejen na Husově třídě, ale zajišťují i dopravu k OC Kaufland (vybrané spoje linek č. 6 a 7). Operativnost těchto trolejbusů je výhodou i při výlukách a mimořádných událostech.

V letošním roce díky podpoře 45 mil. Kč z Operačního programu Doprava budou moci proběhnout dvě významné investice za 53 mil. Kč, a to kompletní rekonstrukce měnirny a rekonstrukce dvou úseků trolejového vedení (v lázeňské části města a v Úšovicích). Z důvodu zvýšení efektivity provozu je v současnosti zvažována výstavba trolejového propojení na Husově třídě, aby mohla být linka č. 7 provozována v celé trase pod trolej.