

Zintegrowany system kolejowo-tramwajowy w Zwickau



Fot. 1. Autobus szynowy na wspólnym torowisku Fot. W. Glass

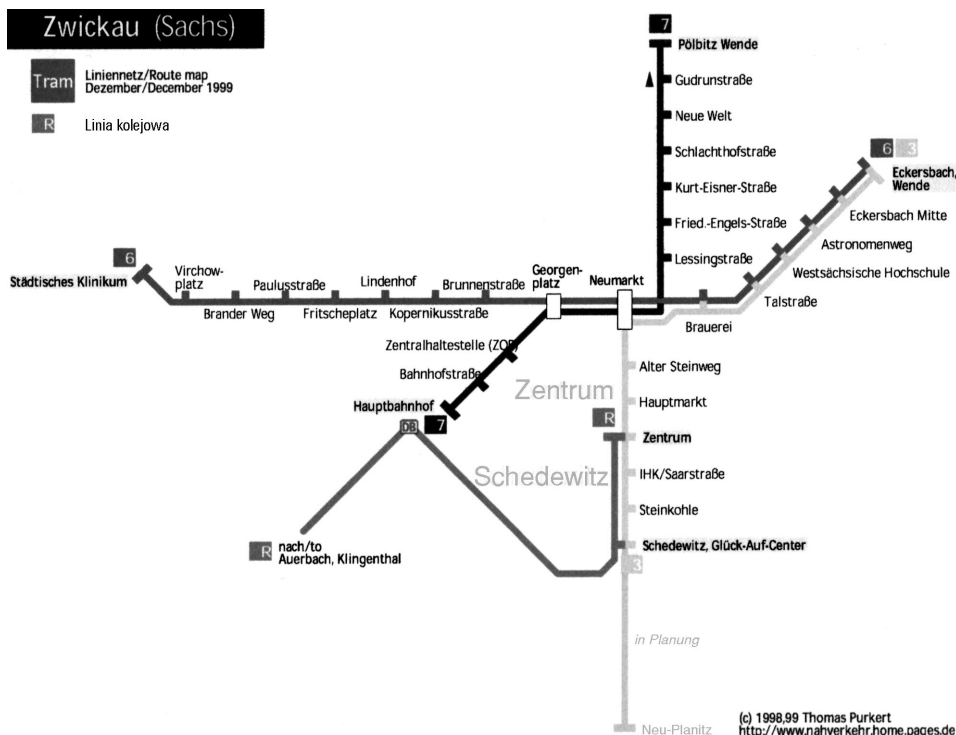
systemy

W dotychczas poznanych przykładach integracji komunikacji kolejowej i tramwajowej zwykle tramwaje wjeżdżały na tory kolejowe. Zupełnie odwrotny system funkcjonuje we wschodniemieckim mieście Zwickau. Na zastosowanie opisanego rozwiązania znaczący wpływ miało duże oddalenie dworca kolejowego Zwickau Hbf od centrum miasta, co było solą w oku spółki Vogtlandbahn, lokalnego przewoźnika kolejowego.

Zacząto więc rozważać doprowadzenie linii kolejowej do centrum miasta. Z kolei miasto planowało budowę linii tramwajowej przez historyczne centrum do południowej części

miasta. Obie linie mogły się stykać w jednym punkcie, ale takie rozwiązanie byłoby również niezadowolające dla Vogtlandbahn, gdyż stacja kolejowa nadal byłaby oddalona od centrum. Zdecydowano więc zastosować ponadkilometryowy wspólny odcinek kolejowo-tramwajowy biegnący ulicami miasta. Na odcinku tym konieczne było zastosowanie torów trójszynowych, gdyż w Zwickau tramwaje mają rozstaw szyn 1000 mm.

Inwestycję rozpoczęto w 1997 r. Nowa linia tramwajowa rozpoczyna się na przystanku Neumarkt, który jest głównym i jedynym węzłem tramwajowym w Zwickau (dotych-



czasowa sieć przypominała odwróconą literę T). Stąd dwutorowa trasa wiedzie przez Główny Rynek (Hauptmarkt), krótkim splotem torów do przystanku Zentrum. Przystanek ten jest jednocześnie początkową stacją Zwickau-Zentrum dla kolei Vogtlandbahn, która wykorzystuje osobny tor przy



Fot. 2. Tramwaj na torowisku trzyszynowym

Fot. W. Glass

wspólnym z tramwajem peronie. Od tego przystanku prowadzi wspólna dwutorowa trójszynowa trasa na południe do pętli tramwajowej Glück-Auf-Zentrum położonej obok dużego centrum handlowego. Tu linia kolejowa się odgałęzia od tramwaju i wiedzie samodzielnie szerokim łukiem w kierunku głównego dworca kolejowego.

Trasę kolejową ukończono w połowie 1999 r. Od 30 maja 1999 r. w 60-minutowym cyklu ze stacji Zwickau-Zentrum odjeżdżają autobusy szynowe typu Regiosprinter, kursujące na trasach m.in. do Plauen, a nawet do czeskich Kraslic. Trasę tramwajową (linia 3) oddano do użytku 1 października 1999 r. Planowane jest jej wydłużenie do osiedla Neuplanitz, ale na razie inwestycję odłożono w czasie.

Na sieci tramwajowej eksploatowane są dwa typy taboru: zmodernizowane dwuczłonowe czteroosiowe Tatry KT4D, wyprodukowane w latach 1987–1990 (obecnie 23 szt.), oraz w pełni niskopodłogowe trójczłonowe sześciosiowe GT6M z 1993 r. (12 szt.).

W ślady Zwickau zamierza pójść pobliskie Plauen, gdzie planuje się połączyć oba oddalone od siebie dworce przez centrum miasta po trasie tramwaju.

□

Konferencja Naukowo-Techniczna

POJAZD A ŚRODOWISKO

Zainteresowanie problematyką zagrożeń środowiska naturalnego wynikających z użytkowania pojazdów, jakie towarzyszyło dotychczasowym edycjom Konferencji Naukowo-Technicznej *POJAZD A ŚRODOWISKO* upoważnia do zorganizowania kolejnej jej edycji.

Niniejszym zapraszamy do wzięcia udziału w III Konferencji Naukowo-Technicznej *POJAZD A ŚRODOWISKO*. Problematyka konferencji pozostaje nie zmieniona, jednak wiodącym tematem tej edycji będzie recykling oraz utylizacja materiałów i środków stosowanych w konstrukcji i eksploatacji pojazdów, mieszczący się w grupach tematycznych F i G, czyli szeroko rozumianej gospodarce odpadami pojazdowymi. Przewiduje się uchwalenie w trakcie konferencji oświadczenia i przekazanie go odnośnym władzom i środkom masowego przekazu.

Nadsyłane artykuły zostaną podzielone, podobnie jak w I i II edycji, na grupy tematyczne:

- A. Zagrożenia stwarzane przez pojazd w aglomeracjach miejskich oraz ocena ich szkodliwości**
- B. Proekologiczne sposoby i systemy spalania**
- C. Paliwa ekologiczne**
- D. Monitoring pojazdu i środowiska (w tym hałas)**
- E. Ekologiczne aspekty organizacji ruchu**
- F. Materiały konstrukcyjne i ich recykling**
- G. Ekologiczne środki smarowe i ich utylizacja**
- H. Aspekty ekonomiczne ekologiczacji pojazdu**
- I. Edukacja ekologiczna**
- K. Pojazdy elektryczne i hybrydowe**

Zgłoszone referaty będą recenzowane przez profesorów wytypowanych przez Komitet Naukowy.

Termin konferencji przewidywany jest na 7–8.06.2001 r., tradycyjnie w Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym Lasów Państwowych w Jedlni-Letnisko (12 km od Radomia, w kierunku na Pionki-Kozienice).

Informacje:

Politechnika Radomska, Instytut Eksploatacji Pojazdów i Maszyn

26-600 RADOM, Al. Chrobrego 45, tel. (0 48) 361 76 71, (0 48) 361 76 68, fax (0 48) 361 76 44, e-mail: ludew@kiux.man.radom.pl