



2	ČD věrným zdraží jízdné	dále na straně 2: České Dráhy ruší automaty na jízdenky
3	Wuppertalská Schwebebahn	dále na straně 3: Odborník na slovo vzatý
4	České trolejbusy v zahraničí	dále na straně 4: Budoucnost MHD Palermo

AKTUALITY

RT Expres nebude

Ve středu 11.12. zrušila firma Railtrans předváděcí jízdu chystaného RT expressu z Prahy do Pardubic, ve čtvrtek ráno zástupci firmy na veřejnost oznámili, že RT expresy do odvolání nevyjedou. Jako odůvodnění padlo na dosud neschválené lokomotivy Siemens a nespolehlivost původně nabízeného náhradního řešení, zápůjčku 50 let starých elektrických lokomotiv řady 140. Z vysvětlování momentálního neúspěchu RT expressu vyplynulo, že je v současné době bráněno jakékoli doslovné konkurenci na železnici ze strany dominantního dopravce, jemuž jde mnoho institucí na ruku. Časový horizont, kdy by se mohl RT express rozjet po českých kolejích padl akorát v tom smyslu „byli bychom rádi, kdybychom vyjeli v průběhu platnosti nastávajících jízdního řádu“

• Tomáš Mykl

Nové autobusy MHD v Plzni

1.12. 2006 Se do provozu Plzeňské MHD dostaly hned dva nové typy autobusů. Tím prvním typem jsou autobusy Solaris Urbino 15 III, které PMDP pronajímá firma Solaris. Všech deset vozů vyjelo na linku 30. Zde pravděpodobně zdomácní. PMDP vlastní pět autobusů Solaris Urbino 15 II (482-484 a 494), které jsou také nasazovány výhradně na linku 30. Nové autobusy pokračují v číselné řadě evidenčních čísel (ev.č. 501-510). Dalším novým typem autobusů je SOR BN12. Ten je v majetku dopravce ČSAD autobusy Plzeň a nasezen je na lince C k obchodnímu centru Borská Pole. Vozba na lince C byla převzata PMDP pravděpodobně z důvodu převzetí řetězce Carrefour firmou Tesco. Vůz SOR BN12 je zajímavý tím, že se jedná o prototypový předváděcí autobus.

• Štěpán Esterle



ČD zvednou věrným jízdné

České dráhy (ČD) od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, zdraží zákaznické a zpáteční jízdné. Informují o tom dnešní Hospodářské noviny (HN) s tím, že to vyplývá z tištěných jízdních řádů pro příští rok, které jsou již na některých nádražích v prodeji. Zákaznické a zpáteční jízdenky pro trasy nad padesát kilometrů podraží zhruba o 12 procent. Ostatní jízdné se nemění. Stejně zůstane obyčejné jízdné, nezmění se ani cena síťových jízdenek a Kilometrické banky. "Průměrná zdražení činí zhruba dvě procenta," uvedl Tomáš Čech z odboru osobní dopravy Českých drah. Majitelů věrnostních In-karet, kterou zákazníci prokazují nárok na slevu, je necelých tři sta tisíc. Zdražení zákaznických a zpátečních jízdenek se dotkne asi pětiny ze všech zhruba 180 milionů cest uskutečněných za rok na dráze, píšou HN. Například cesta z Prahy do Ostravy ve druhé třídě zdraží z 260 korun na 297 korun, za cestu z Brna do Olomouce zaplatí cestující namísto dosavadních 74 korun o deset korun více. I když ČD zdražují zákaznické jízdné, majitele věrnostních In-karet zároveň zvýhodňují například při pořízení místenky do vlaků takzvané vyšší kvality, tedy označované jako EuroCity, InterCity a SuperCity. Například místenka na vlaky kategorie SuperCity, kam patří i Pendolino, bude stát místo dvou set korun jen 86 korun. U mezinárodních vlaků bude stát místenka třicet korun pro držitele In-karty, pro ostatní 86 korun.

• čtenář dopravního webu

ČD ruší automaty na jízdenky

Od prosince už na nádraží nekoupíte jízdenku na vlak jinde než v pokladně nebo ještě častěji ve vlaku, protože ČD pokladny na nádražích pro údajnou nerentabilitu ruší. České dráhy definitivně vyřadí z provozu poslední padesátku automatů, které cestujícím sloužily hlavně na velkých nádražích. Některé z modro-stříbrných přístrojů, jež byly schopné přijímat pouze mince (platba kartami byla koncem 90.let zrušena), byly v provozu prý i více než dvacet let. Výhledově dráhy plánují jejich nahrazení modernějšími zařízeními. Původní automaty byly dle ČD dost poruchové. Dalším problémem bylo to, že většina automatů nebyla schopná vytisknout lístek do konkrétní stanice, ale pouze určit jeho platnost podle počtu kilometrů. Před stisknutím správného tlačítka tak musel cestující vyhledat přesnou vzdálenost do cíle své cesty. To přinášelo zmatky do účetnictví drah., protože nebylo možno dokázat kde byla jízdenka použita. Právě za prokazatelnou ztrátu z osobní dopravy dostávají ČD peníze od krajů a od státu. Vybrané automaty vydávaly jízdenky až na vzdálenost 200 kilometrů. Souhrnné statistiky praví, že České dráhy prodaly prostřednictvím automatů necelé procento ze všech jízdenek. Zrušením automatů také nenápadně zanikne další sleva, kterou ČD poskytovaly ze zákaznického jízdného právě při nákupu z automatu. Že právě toto by byl pravý důvod zrušení automatů?

• Reskátor



ŽÁKAZ VSTUPU
CESTUJÍCÍCH
O KOLEJIŠTĚ PŘED
NASTAVENÍM VLAKU.

INFORMACE

Vážení cestující

Výdejna jízdenek ve stanici Vrutek je uzavřena. Cestující budou odbaveni ve vlaku bez přírážky.



Odborník na slovo vzatý...

Jistě jste se s tím už někdy setkali. Brouzdáte po odborných diskuzích na internetu a najednou se tam objeví. Kdo? Odborník na železniční dopravu. „Odborně“ vysvětluje, jak to, či ono funguje a hlavně je neekonomické. S jedním takovým odborníkem jsem měl tu čest se čistě náhodně potkat. S kolegou v práci jsme nejednu chvíli věnovali debatám na tohle téma, zejména jsme se snažili oné věci přijít na kloub. To, že někdo plamenně hájí svůj obor je celkem pochopitelné a přirozené, ale tito borci právě působí zcela obráceně. Oboru, který je v oblasti jejich zájmu škodí. Neustále rozvíjí debaty na téma, že železnice nemá smysl, že se jedná o dopravní prostředek, který je dnes překonaný a drahý. Pan odborník, o kterém jsem začal psát, se znenadání vmísil do hovoru, který jsem vedl s jedním známým na téma doprava v Ústeckém kraji. „Zdejší doprava ztratila smysl, když byli vyhnáni Němci“, pravil, „dnes tam nikde není koho vozit“ zasvěceně dodal, aniž věděl o jaké konkrétní oblasti se bavíme. „Jak to myslíte?“, zeptal jsem se ho. A tak se jal vykládat, jak je dnes území daleko lépe obslouženo autobusy a hlavně levněji. Navíc prý železniční zastávky jsou daleko od obcí, snad kdesi v polích. „Můžete prosím říci, o které konkrétní trati hovoříte“, opáčil jsem, „vždyť znám případy, kde jsou prakticky všechny zastávky u vesnic a jako plnohodnotná náhrada vlaku musí být vypraveny 3 autobusy, aby bylo území obslouženo ještě v únosné cestovní době.“ Odpovědi jsem se nedočkal. Jen nějakého mumlání o neustále červených číslech, konkrétního nic. Dokonce ani celou dobu pan „odborník“ nevzhlédl od knížky plné správně nasvícených čel lokomotiv ... Jistě si říkáte: má smysl takovými lidmi vůbec zabývat? Když je vidíte nicotné v holé realitě, tak jistě ne, jenže v prostředí temných internetových fór působí monstrózně, a až nebezpečně důvěryhodně. Díky tomu dokáží některé snaživce odradit od jakékoli činnosti. Možná jim o to jde. Možná, sami neschopni cokoli užitečného udělat, se snaží otrávit ty, co něco užitečného dělají. Možná ... kdo ví.

• Tomáš Mykl

Wuppertalská Schwebebahn

Po zrušení tramvajového provozu ve Wuppertalu v roce 1987 se Schwebebahn stala nejdůležitějším dopravním systémem ve městě. Trať je dlouhá zhruba 13km a po 10 kilometrech se klene nad řekou Wupper. Od roku 1903 trať nebyla rozšiřována, byly ale opraveny některé stanice a staví se bezbariérové přístupy (výtahy) ke stanicím. V současné době není v plánu rozšíření tratě, ale příští rok proběhne kompetní přestavba konečné stanice Vohwinkel. Zajímavé je obratiště Oberbarmen, je to dlouhá hala uchycená zvláštním způsobem nad řekou Wupper. Na druhé konečné stanici, ve stanici Vohwinkel, se vlaky otáčejí již za stanicí a pár desítek metrů za stanicí se nachází depo. Zde jsou zajímavé především výhybky. Během naší návštěvy byla v depu pouze jedna souprava a jedna historická souprava která se používá na zvláštní jízdy, všechny ostatní vozy byly vypraveny na trať. Na trati jezdí pouze jeden typ vozů, těch je celkem 27. Intervaly ve všedních dnech se pohybují okolo 4 minut. Zajímavé je, že souprava Schwebebahn je uchycená na koleji pouze z jedné strany, a ve stanici se houpe. Za stanicí Zoo/Stadion se trať od řeky Wupper odkloňuje do poměrně úzké ulice Sonnborner Straße, kde vlaky jezdí 8 metrů nad silnicí. Při prvním pohledu trať Schwebebahn vypadá jako z jiného světa, na to že byla postavena již na začátku minulého století je to moderní a zajímavý dopravní systém. Některé přestavěné stanice, například stanice Kluse také působí moderním dojmem.

• Jan Tatoušek



České trolejbusy v zahraničí

Jako každý socialistický stát, tak i Československo exportovalo něco do ostatních socialistických států. My se v našem článku zaměříme na export trolejbusů. Poprvé jsme exportovali do Varšavy šest trolejbusů Škoda 7Tr, dále 8Tr do bývalého SSSR, NDR, Polska, Rumunska a dokonce i do Číny. Mezi nimi byly i dvoudvěřové provedení tohoto typu určené pro SSSR. Nejvíce ovšem byly exportovány vozy Škoda 9Tr v nejrůznějších modifikacích. „Devítky“ jsme exportovali do Polska, NDR, SSSR, Bulharska, Afghánistánu, Norska a Indie. Provedení těchto trolejbusů bylo mnohdy zajímavé; stejně jako předchozí typ měly „sovětské“ vozy dvoje dveře, norské vozy odlišné čelní sklo a indické vozy byly v levostranném provedení. Některé dvoudvěřové „devítky“ z exportního souběhu jezdily u nás, jedna norská jezdila v Hradci Králové. Ve většině států bývalého SSSR jezdí vozy 9Tr dosud, mezi nimi i některé naše ojeté „devítky“. Ani tehdy velmi moderní a zřejmě populární trolejbus Škoda 14Tr nebyl vyráběn pouze pro tuzemský trh. Mohli jsme je potkat v bývalém SSSR, NDR, Bulharsku a upravené verze 14TrE a 14TrSF v USA. Naše kloubové trolejbusy nebyly moc exportovány, přesto jsme se s nimi stěhovali v Sarajevu, Bělehradě a Moskvě. Česko-Makedonské trolejbusy Škoda – Sanos i legendární "patnáctky" dosud jezdí v některých státech bývalého SSSR, především v pobaltských republikách, v Iránu a upravené verze 15TrSF v San Francisku. I upravené verze s 14trM překročily naše hranice. Můžeme se s nimi svézt v pobaltských státech, v Moldávii a v Szegedu. Škody 21Tr jezdí v Segedu a dvě dlouhodobě odstavené se nachází v Sarajevu, ty se tam dostaly darem České republiky jako poválečná pomoc. Některé dosloužilé vozy 14tr a 15tr odprodávají české dopravní podniky do některých bývalých socialistických států, jako např. Kazachstán, Ukrajina, Rumunsko, Rusko, Moldávie nebo Maďarsko.

V dnešní době exportujeme trolejbusy Škoda ETB - Neoplan a duoobusy Škoda DMA do Bostonu. Naše Solarisy potkáte v Lotyšsku, Polsku a Švýcarsku. Největším zahraničním odběratelem trolejbusů se stalo po rozdělení ČSFR Slovensko. Tam dnes poroučí nové vozy 24tr a 25tr.

• Dominik Šipr

Budocnost MHD Palermo

Sicilské Palermo chystá tramvaje. Nový tramvajový systém bude vybudován do konce roku 2009. V Palermu, jako v mnoha jiných městech, již jezdily tramvaje v letech 1910 - 1947. V současné době, také jako v jiných městech, zde dochází k renesanci tramvají. Firma Bombardier Transportation zde na základě kontraktu vybuduje nový tramvajový provoz s celkovou délkou tratí 15 km a bude zde zřízeno 40 zastávek. Tramvaje budou jezdit na 3 linkách. Součástí kontraktu na 17 obousměrných vozů Flexity Outlook (dříve nabízené pod názvem Cityrunner) je i zajištění údržby na 4 roky a dispečerský řídicí systém. Zahájení provozu je plánováno na podzim 2009. Na celém světě již bylo objednáno přes 1500 tramvají Flexity Outlook, z nichž je již více jak 1000 vozů v provozu. České republice nejbliže se s nimi můžeme setkat například v rakouském Linci.

• Tomáš Mykl



kolo dopravy

© 2006 Dopravní web, grafická úprava a výběr článků Štěpán Esterle
plné verze článků najdete na www.dopravni.net

