

INFORMACE MHD

Číslo 211



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šíler, Renčova 14, CZ - 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ - 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101-0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 150,- Kč. Náklad 270 výtisků. Podávaný novinový zápis povolen Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2-2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Brno 1. listopadu 1996

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 3. prosince 1996 v 17⁰⁰ hod. v sále autoškoly DP města Brna v Pisárkách. Na programu bude dokončení promítání dipozitivů Martina Černého z letošního zájezdu do Pobaltí.

Zdeněk Nesiba

Ukončení renovace motorového vozu CM^g 1607

Roman Šíler

V současné době probíhají v Ústředních dílnách DPMB v Medlánkách poslední dokončovací práce na motorovém voze elektrické dráhy Wien – Preßburg (L.W.P.). Renovace se tak blíží k úplnému závěru, kterým bude předání vozu majiteli a jeho transport do tramvajového muzea v rakouském Mariazell.

Dne 1. 11. 1996 byla provedena první zkušební jízda motorového vozu. Po prvních několika nesmělých metrech na zhlaví ústředních dílen, kde byla vyzkoušena funkce obou kontrolerů, automatů a osvětlení, byl podniknut za přítomnosti pracovníků ÚD krátký výlet v trase Kr. Pole, nádraží – Řečkovice – ÚD. Jízdní vlastnosti vozu jsou vynikající, kontrolery mají velmi kultivovaly chod. Elektrická brzda funguje prakticky do zastavení vozu, takže při současných poněkud vyšších jízdních odporech vozu (nově vylitá ložiska, apod.) není prakticky nutno používat ruční brzdu (podobné vlastnosti jsme mohli sledovat u ostravské soupravy ze sbírek TMB evid. č. 3 + 104 při jízdách Brnem). Kola vozu CMg 1607 mají rozkol 1375 mm, takže při větším rozvoru pojezdu (než u ostatních vozů T a K) byly obavy z problémů při jízdě do oblouků a na výhybkách. K překvapení nedošlo prakticky k žádným problémům. V prudších obloucích bylo pouze cítit zvýšený odpor vozu. K drobnému vykolejení došlo ve smyčce Řečkovice při pokusu o průjezd vnitřním obloukem. Situace na srdcovce výhybky však skutečně nebyla ideální (velmi nízký žlábek a nečistotami zanesený žlábek protější kolejnice). Fakt bezproblémové jízdy dvounápravového vozu s rozvorem 3,6 metru a rozkolom 1375 mm i v oblouku kolem cca 15 m na zhlaví Ústředních dílen ukazuje, že i u ostatních vozů DPMB (s rozvorem pouhých 1,9 metru) lze okamžitě snížit stávající rozkol 1380 mm na ostravských 1375, čímž může dojít ke zmohutnění okolků a tím k dalšímu zlepšení parametrů tramvajového kola.

V sobotu 9. listopadu 1996 bude s největší pravděpodobností uspořádána předváděcí jízda historického motorového vozu L.W.P. CMg 1607 v brněnské síti. V dopoledních hodinách (od 9⁰⁰ hod) bude vůz vyhrazen pro pracovníky ÚD, kteří se na renovaci vozidla podílí, v odpoledních hodinách pak pro všechny ostatní příznivce historie MHD. Tato jízda bude na dlouhou dobu zároveň poslední, neboť v Mariazell není dosud trakční vedení.

Do soboty by mely být dokončeny poslední chybějící malíčnosti, jako jsou madla sedadel, výstupní stupačky na střechu, čelní orientační tabule, nátěry brzdrových zásuvek, apod. Bohužel se nepodaří zkompletovat stropní osvětlovací tělesa, která jsou výrobě velmi náročná, a která po selhání pracovníků slévárny Technického muzea v Brně není již možno v termínu výrobně zajistit.

Zkušební jízdy s vlečným vozem zatím termínově jasné nejsou, neboť vlek ještě není zdaleka dokončen. V každém případě však bude provedena zkouška provozní elektrické brzdy alespoň v areálu DPMB v Medlánkách. Renovaci obou vozidel chceme věnovat rozsáhlejší článek v některém z příštích čísel Informací MHD.

— AKTUALITY —

Novinky MHD v Brně

- Ve 43. kalendářním týdnu přijel do Brna nízkopodlažní autobus ŠKODA 21Ab, aby ve zdejších podmírkách zkoušel asi měsíc jezdit. Po prohlídce v dílnách na Štěpánce ulici byl v pátek 25. 10. 1996 „načít“ českými informačními nápisů a od soboty je ho možno spatřit na linkách 52 nebo 54. Státní poznávací značka s písmeny KV napovídá, že autobus nejenž nepatří brněnskému DP, ale že i výrobce je jiný než KAROSA Vysoké Mýto. Tímto výrobcem je ŠKODA Ostrov nad Ohří a jede o karosářský shodný výrobek se zkušebním vzorkem nízkopodlažního trolejbusu ŠKODA 21Tr. Vybavení motorem MAN obsahově o třetinu menším než motor v Karosách a automatická převodovka Voith znamená hozenou rukavici Vysokému Mýtu, protože zahraniční autobusy vzhledem k vysokým cenám vážnou konkurenci zatím nepredstavovaly.

- Před zahájením zkušebního provozu jsou dva autobusy KAROSA B732 přestavěné na plynový pohon. Vyhoví se tak různým tlakům z radnice i od ekologických aktivistů, kdy jedni očekávají snížení energetické náročnosti a druzí ozdravění ovzduší. Je pravda, že jeden kilometr při současných cenách u naftového motoru vyjde na 5,66 Kč a u plynového na 3,36 Kč, ale současně je nutné si uvědomit, že vzhledem k hmotnosti plynových lahví je nutno obsaditelnost autobusu snížit o 20 osob. To



Autobus Škoda 21 Ab u brány výrobního závodu v Ostrově.

znamená nižší nabídku na linkách a tudíž vyšší potřebu nasazených autobusů. A nejen to, i prázdný plynový autobus poveze vlastně jakoby 20 cestujících přeměněných v tlakové nádoby. Dojezd autobusu 250 km na jednu náplň není nic moc, autobusy DPMB najíždějí špičkově až 400 km denně. V praxi to bude znamenat opatení, kdy plynový autobus na takto dlouhém výkonu bude muset být nahrazen po ujetí cca 200 km jiným, což jsou samozřejmě další náklady (režijní jízda z garáže a do garáže, plát dalšího řidiče). Další otázkou je plnění palivem. Tankování nafty trvá kolem 2 minut, natankování 150 autobusů garáží Slatina je tedy 300 minut, tj. přes čtyři hodiny. Tankování je přitom zahrnuto do systému denního ošetření, čili je v řadě stanoveného postupu a nejezdí se tankovat zvlášť. Plnění plynem bude podstatně delší, což bude znamenat zásah do denního ošetření a možná dodatečné plnění již odstavených autobusů během noci. Některé autobusy bude nutné plnit i dvakrát během 24 hodin. Takže je nutno pečlivě zvažovat všechna pro i proti, než padne definitivní rozhodnutí.

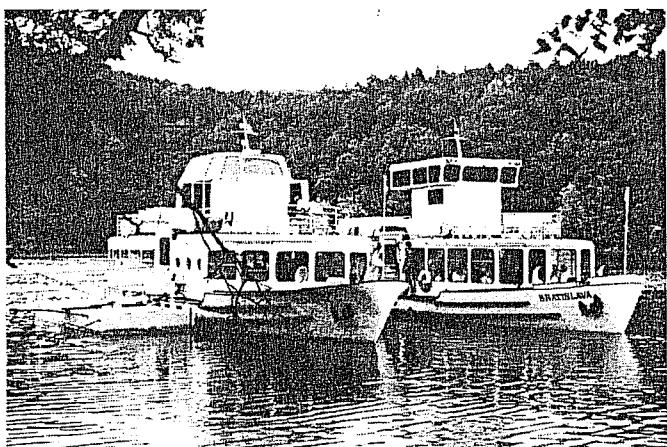
Pro zkušební provoz s plynovým pohonom byla vybrána vozidla evid. č. 7385 a 7386. Oba tyto autobusy jsou z dodávky z roku 1994. Přestavbu autobusů provedlo ČSAO Praha. Při rekonstrukci dochází k přestavbě motoru ze vznětového na zážehový. Od rekonstrukce se očekává ekonomičtější provoz a méně škodlivé exhalace.

• 18. 10. 1996 DPMB konečně obdržel od Drážního úřadu Rozhodnutí o povolení zkoušky na jízdy drážního vozidla – modernizované tramvaje T3R. Jedná se o vůz evidenčního čísla 1615, který byl již představen brněnské veřejnosti prostřednictvím masmédií a viděn v ulicích při cvičných jízdách. Takže konečně se budou cestující moci i svěžt. Poněvadž tramvaj nemá k sobě zatím dvojče, bude jezdit sám, a to v pracovních dnech od 15 do 22 hodin na lince 10 a v nepracovních dnech na lince 7. Dopolední hodiny pracovních dnů budou nadále sloužit ke cvičným jízdám. Přesný termín takto zahájeného zkušebního provozu zatím není znám, protože během cvičných jízd se nahromadila řada závad, které musí být renovovány – TATRA Zlín – nejdříve odstranit. Zkušební provoz s cestujícími byl stanoven na 15 000 km.

• Na významné veletržní akce bývá již tradičně zaváděna posilová tramvajová linka 31 Zvonařka – hlavní nádraží -výstaviště – Pisárky. Posilové dopravy v rámci Dušiček se loni osvědčilo zavedením posilové tramvajové linky 32 Stará osada – hlavní nádraží – Ústřední hřbitov, proto byla linka letos zavedena opět. Termínově se spolu setkaly poslední den veletrhu IVECO a první den dušičkového posílení, takže v sobotu 26. 10. bylo možno v úseku hl. nádraží – Václavská spatřit linku 31 i 32.

• Po několika odkladech se v sobotu 2. 11. 1996 otevírá pro veřejnost hypermarket GLOBUS na katastru městské části Brno – Ivanovice. Přestože tento typ marketu počítá hlavně se zákazníky, kteří přijedou nakoupit vlastními auty, je nutno přepravit zaměstnance i ty zákazníky, kteří automobil nevlastní. Proto se od 1. 11. prodlužují některé spoje autobusové linky 42 od řečkovického nádraží až k hypermarketu. Nová konečná ponese název Ivanovice, Maříkova.

Ivan Nedělka, Ladislav Kašík



Zajímavá situace u přístaviště Rokle – lod VEVEŘÍ i BRATISLAVA jsou společně uvázány u přístavního můstku. První čeká na svůj odjezdový čas, druhá projíždí z Veverské Bitýšky. V těsné blízkosti obou lodí navíc čeká již loď PRAHA (směr do Bitýšky), která se jako třetí již neuvádza. To je konkrétní příklad kvalitní konstrukce jízdních řádů na brněnské přehradě, která byla podrobena kritice v Informacích MHD č. 209 na straně 4. Foto 16. 7. 1996 © Roman Šíler.

• Na počátku října byl z PARS Šumperk dodán první modernizovaný vůz K2 evid. č. 1039^{II} (pův. 1019). Od vozu rekonstruovaného přímo v DP Brno se liší v některých detailech, např. použitím řadiče Schaltbau, odlišným provedením okapových lišt na střeše nebo drobnými odchylkami v laku. Koncem měsíce byla do provozu zařazena souprava vozů T3SU evid. č. 1604 + 1619 po GO a s výzbrojí TV8. Rozpracovány jsou další dva vozy – evid. č. 1651 a 1652.

Tomas Kočman

Brněnské autobusy v Ústí nad Labem.

Jde o autobusy, které byly vyrobeny v roce 1987 a patřily do vozového parku provozovny Slatina. Po vyřazení nebyly vozy sešrotovány, ale odprodány třetímu subjektu (Lumi Tour Svitavy, Zlatohlávek Polička, Zliner Zlín), odkud byly dále předány do Ústí nad Labem. V DPMÚ dostaly vozy nová evidenční čísla. DPMÚ těmito vozy B732 nahradil svoje C734. Jedná se o následující vozy (uvedeno evid. č. v Brně a evid. č. v Ústí nad Labem):

7173 / 188 (přes Svitavy), 7179 / 189 (Polička), 7195 / 190 (Svitavy), 7228 / 191 (Svitavy), 7191 / 192 (Svitavy), 7189 / 193 (Svitavy), 7185 / 194 (Zlín)

(zpracováno dle zprávy uvedené v časopise Městská doprava 3/96).

Ukončení plavební sezóny na přehradě.

Letošní plavební sezóna vykazuje oproti zvyklostem řadu odchylek. Především šlo o sezónu jubilejnou, v jejímž úvodu se oslavovalo 50. výročí vzniku lodní dopravy. Na druhé straně šlo o jednu z nejkratších sezón, neboť se nejezdilo ani celých 5 měsíců (od 1. 5. 1996 do 29. 9. 1996). Zahájení plavební sezóny až v květnu je skutečně výjímkou. Po celou dobu trvání plavební sezóny – 151 dní byl velice dobrý stav vody, který umožnil jezdit nepřetržitě až do Veverské Bitýšky.

Připomeňme, že v nedávné minulosti bývala plavební dráha často zkracována pro špatný vodní stav jen po Rokli a vzpomeňme také na plavební sezóny, které trvaly od března až do konce října a vzpomeňme na plavby za 8,20 Kč z Bystrce do Bitýšky a zpět – inu časy se mění.

Změna tarifu ve Zlíně

0106272

0449537

Dopravní společnost Zlín – Otrokovice hodlá od 1. 1. 1997 opět zvýšit ceny jízdného. Základní dvacetiminutová jízdenka má stát místo nynějších 4,- Kč koruna 6,- a čtyřiceti-minutová místo 6,- Kč koruna 8. Rovněž budou změněny ceny předplatních jízdenek – časová pro pásmo A má místo 160,- Kč stát Kč 180,-, tříměsíční ze 450,- na 490,- Kč. Cena půlroční jízdenky má zůstat stejná, tj. 850,- Kč.

Ladislav Kašík

Modernizace tramvají T3 ve Škodě Plzeň pokračuje

Jan Krejčí

Drážní úřad v Praze ydal dne 25. 9. 1996 rozhodnutí o schválení změny na drážním vozidle typu T3M.0, čímž byla ukončena vývojová a zkušební část modernizace, kterou provádí Škoda Dopravní technika s. r. o. Výrobce požádal o vydání průkazů způsobilosti pro všechny modernizované vozy, které již mají provedenu TBZ, a které byly dosud provozovány na základě povolení zkušebních jízd s cestujícími (8 vozů DP Plzeň a vůz evid. č. 56 DP Liberec). Těmito vozům byly dne 10. 10. 1996 vydány průkazy způsobilosti.

Stav modernizace tramvají pro DP města Plzně

evid. č. 246 – dne 21. 8 byla provedena dřílekská zkouška ve vozovně Slovany. Vůz musí být upraven pro provoz v soupravě s vozem evid. č.



Přehled modernizace tramvají

ŠKODA DT	ČKD Tatra	D P			
výrobní číslo	rok výroby	výrobní číslo	rok výroby	evidenční číslo	město
001	1 995	174 312	1 984	246	Plzeň
002	1 996	174 313	1 985	247	
003	1 996	173 171	1 983	241	
004	1 996	173 172	1 983	242	
005	1 996	172 066	1 982	224	
006	1 996	172 058	1 982	216	
007	1 996	172 065	1 982	223	
008	1 996	172 057	1 982	215	
009	1 996	172 174	1 982	51	Liberec
010	1 996	172 152	1 982	56	
011	1 996	175 186	1 986	59	
012	1 996	175 187	1 986	60	
013	1 996	172 146	1 982	50	
014	1 996	172 149	1 982	53	
015	1 996	175 190	1 986	63	
016	1 996	175 191	1 986	64	
017	1 996	152 848	1 963	82 (ex. DP Praha ev. č. 6238)	Plzeň
018	1 996	152 851	1 963	83 (ex. DP Praha ev. č. 6241)	
019	1 996	172 056	1 982	214	
020	1 996	172 063	1 982	221	
021	1 996	172 064	1 982	222	
022	1 996	172 069	1 982	227	
023	1 996	172 070	1 982	228	

247. Proto byl ve 39. týdnu převezen zpět k výrobci, kde probíhá úprava (mimo úpravu el. výzbroje na sériové provedení se provedou úpravy části interiéru a oprava nátěru)

evid. č. 247 – čeká na zahájení provozu s vozem evid. č. 246

evid. č. 241 + 242 – od 2. 9. jsou nasazeny v provozu na lince č. 1

evid. č. 223 + 224 – od 23. 9. jsou nasazeny v provozu na lince č. 1

evid. č. 215 + 216 – dne 2. 9. jako první zahájily provoz s cestujícími na lince č. 1 dle platného jízdního řádu, 25. 9. 1996 došlo ke srážce s autobusem linky č. 30 na křižovatce Plaská v Bolevci. Nyní probíhá oprava skříně vozu evid. č. 215 ve vozovně Slovany.

evid. č. 214, 221, 222, 227, 228 – na přelomu června a července byly převezeny do PARS Šumperk, který provádí dle dokumentace Škody opravu a část prací na skříni vozu. Po ukončení prací budou převezeny do Škody, kde bude provedeno výrobní dokončení (zejména montáž kontejnerů a oživení).

Stav modernizace tramvají pro DP města Liberce

evid. č. 56 – 16. 7. 1996 zahájen pravidelný provoz s cestujícími na lince č. 1 (stav tachografu před zahájením jízdy byl 894 km). Dne 17. 10. byl stav tachografu 9612 km.

evid. č. 51 – dne 14. 10. byl vůz odeslán na železničním voze od výrobce provozovateli

evid. č. 60 a 50 – výrobce provádí oživení vozů na zkušebně. Během října budou odeslány provozovateli.

evid. č. 53, 63 a 64 – vozy byly odeslány k firmě Datatechnik, kde probíhá dle dokumentace Škody oprava a část prací na skříni vozu. Jeden vůz byl již 14. 10. vrácen k dokončení modernizace.

evid. č. 82 a 83 – z důvodu skluzů při modernizaci vozů zakoupila Škoda vůz evid. č. 6238 (výr. č. ČKD Praha 152 851, r. v. 1963) a vůz evid. č. 6241 (výr. č. ČKD Praha 152 851, r. v. 1963) v DP Praha. Vozy jsou odeslány k firmě Datatechnik, kde probíhá dle dokumentace Škody oprava a část prací na skříni vozu.

— Z PROVOZU —

Ještě k prázdninovému omezení dopravy v Brně

Postřehy Ladislava Kašíka k prázdninové dopravě v Brně uveřejněně v INFORMACÍCH č. 210 mne mírně nadzdvihly a tak mi nedá, abych se proti některým jeho výpadům neohrádil. Kde vzal pan Kašák podklady k tvrzení, že při reorganizaci dopravy v roce 1995 bude doprava o prázdninách jezdit ve stejných intervalech jako mimo prázdniny? Prázdninové omezení se z objektivních důvodů dělalo vždy a musí být provedeno i v nových podmírkách. Počítá s ním i městský rozpočet a kdyby provedeno nebylo, pak by se potřebná dotace musela zvednout cca o 10 %.

Jak se vlastně prázdninové omezení připravuje. Zjistí se termíny celozávodních dovolených velkých podniků, proberou se termíny stavebních akcí dotýkajících se MHD a vezmou se v úvahu zkušenosti z minulých let. Tyto zkušenosti ukazují, že poptávka po dopravě začne klesat začátkem června (zkouškové období na vysokých školách, období maturit a školních výletů, zlevnění předsezónní dovolené atd.). Určitý přelom nastává začátkem července, kdy poptávka klesne náhle a zároveň nastane první fáze omezení. Druhá fáze omezení nastává někdy kolem 15. července a trvá do 15. srpna. To je tzv. nejhlušší snížení poptávky, nejvíce lidí má dovolené. Rozhodující jsou přitom dovolené plánované, ne ty, které si někdo bere podle počasí. Omezení v dnešním systému se děje prodloužením intervalů na celé období prázdnin, druhá fáze pak vypustí nějakou linku jako celek. Souhlasím s poznatkem pana Kašíka, že začátek omezení, kdy přece ještě tolik občanů dovolené nemá, může působit disproporčně. Spíš je to ale subjektivně vnímaný náhlý skok ze slabé poptávky a stálé vysoké nabídky v červnu do sice ještě slabší poptávky v červenci, ale provázené sníženou nabídkou. Není ale možné např. po týdnu v návaznosti na postupně klesající poptávku (a ke konci prázdnin zase stoupající) měnit intervalově jízdní řády. Osobně mne mrzí, že jindy objektivní postřehy dopravního pozorovatele pana Kašíka tetokrat nešly do hloubky a omezily se na konstatování faktu bez objektivních souvislostí. Jsem pevně přesvědčen, že ani pan Kašák si nemyslí, že by prázdninová MHD měla mít stejnou nabídku jako v průběhu roku.

Ivan Nedělka

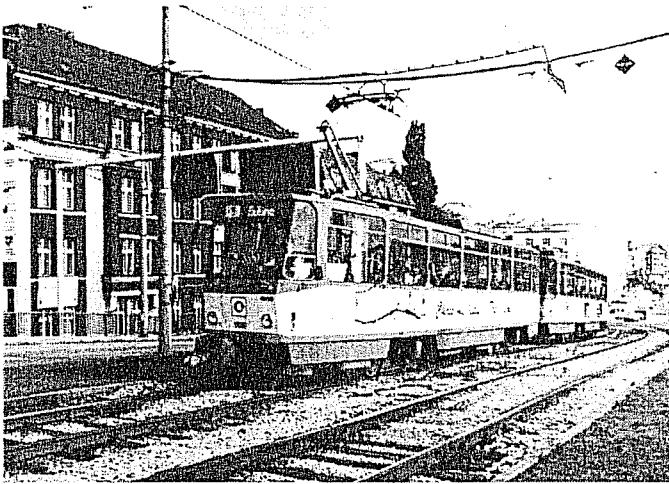
Reorganizace MHD po roce ... ?

Ing. Josef Veselý, dopravní náměstek ředitele DPMB

Jistě si mnozí z nás vzpomínají na období před více než rokem, kdy vrcholily přípravy a probíhaly první dny provozu městské hromadné dopravy (MHD) v Brně podle nového linkového systému. Doba výjatých okamžiků ve vztahu cestující – dopravce, doba osobních emocí, subjektivních ale také i – byl jedině – objektivních názorů. A to vše podpořeno „vhodnou“ mediální kampaní podle zásady „co kdyby se to nepovedlo – tak jsme to přece věděli již dopředu, výzdy jsme to říkali, atd.“. Městská hromadná doprava byla, je i bude středem zájmu sdělovacích prostředků, které s železnou pravidelností ovlivňují veřejné mínění. Vše je v pořádku potud, pokud se jedná o kritiku konstruktivní a objektivní (v žádném případě tím nemyslím tzv. cenzuru, jak je mi mnohdy podsouváno), i když – a to si přiznejme – si mnohdy v dopravní službě nepočítáme příliš přesvědčivě. Hromadná doprava je přece věc veřejnou, proto je i zájem veřejnosti o ni věc zcela přirozenou. Domnívám se, že s odstupem jednoho roku můžeme hodnotit nejen věcně, ale především s „chladnou hlavou“. Protože se chci vyvarovat příliš jednostrannému hodnocení, pokusím se uspořádat náměty a otázky a to pokud možno v autentické podobě.

Bylo potřeba vše zažité měnit ?

Zažité ještě nemusí znamenat trvalé a neměnné. Změna však nebyla provedena jen pro ni samotnou. Je nutné si uvědomit, že každý dopravní systém je dynamický. Musí být základním článkem v řešení dopravní obsluhy území. Navíc musí být schopen reagovat na měnící se situaci jak ve struktuře osídlení a způsobu využití území, tak v současné době především v intenzitě dopravy jako celku. Způsob organizování MHD je navíc dosti silně svázán s tarifním systémem. Cenová preferencie celosítového předplatného postupně zkreslila význam linkování pro cenové zatížení cestujícího. Zavedení přestupného tarifu v roce 1995 odstranilo poslední argumenty s akcentem na sociální oblast. Systém MHD organizovaný na linkovém principu s maximální snahou o minimum přestupů přestal proto odpovídat současnemu chování cestujících, kteří pro cesty za prací (a těch je v systému absolutní většina)



Ostravská souprava 2x T6A5 evid. č. 1120+1119 na lince 1 na náměstí Republiky. Foto 3. 10. 1996 © Ladislav Kašík.

používali příslušných spojů bez ohledu na jeho trasování po průjezdu centrální oblastí. Zhodnotíme-li si současnou dopravní situaci, lze bez nadsázky říct, že průjezdnost centrální oblasti je prakticky nulová, na ostatních základních komunikacích je na hranici únosnosti. Další setrvávání na dostředních autobusových linkách by vedlo zcela zákonitě k prodloužení jízdních dob a následně pak ke snížení nabídky a tím i kvality. Kolejové trasy vykazují vzhledem ke své poloze v uličním profilu vyšší propustnost oproti trasám autobusových linek, vedených v běžných jízdních pruzích.

Kde zůstala proklamovaná návaznost spojů ?

Je pravdou, že při prezentaci systému před jeho zavedením, byl systém uváděn jako systém s návazností spojů. Co si však za návazností spojů musíme představit? Návaznost nejen časovou, ale především směrovou. Směrová návaznost by měla být s výjimkou noční dopravy zajišťována stále ve stejně kvalitě, tj. počet linek s ryze špičkovým provozem musí maximálně poklesnout. Daleko větší prostor k diskuzi skýtá návaznost časová a to především v obdobích s větším intervalem mezi spoji. Požadavek absolutní návaznosti lze považovat za pouhou hypotézu. Je nutné si uvědomit, že se ve skutečnosti jedná o uzavřenou soustavu s převistem počtu přestupních či jinak významných míst v kombinaci s nestejnými, resp. nedělitelnými hodnotami jízdních dob. Klíčem k řešení je vymezení míst s časovou návazností na úrovni projektu organizace dopravy a to jak z hlediska územního, tak i z hlediska časového období během kalendářního dne. Následně můžeme podrobit kritice jak vlastní projekt návaznosti, tak i jejich skutečnou realizaci v grafikonech. Z diskuzí jak s občany, tak i řidiči vyplývá dostatečný prostor pro další zlepšení. Na straně řidiče by pak vysoká profesionalita měla umět dořešit situace, které nemůže předvídat ani sebelépe sestavený grafikon – především ve vypjatých situacích s dobihajícími cestujícími. Nebojme se (či lépe nestydme se) rozšířit řidičskou zručnost o potřebný rozdíl lidskosti.

Byla reorganizace MHD provedena ve vhodný okamžik, nemělo se vyčkat na všechna doprovodná opatření ?

Principy reorganizace MHD byly některými brněnskými dopravně-inženýrskými pracovišti definovány již v průběhu 70. let. Témoto projektu však většinou chyběl dopravně-provozní aspekt vnitřní organizace provozu MHD. Koncem 80. let pak sám DPMB zpracoval a předložil ke schválení reorganizovaný systém MHD. Začátkem 90. let nakonec došlo k navázání částečné konstruktivní spolupráce mezi DPMB a tehdejším Útvarem dopravního inženýrství při DIOMB. Výsledkem pak byl návrh reorganizace MHD, který se připravoval k realizaci v roce 1993. Termín byl nakonec odložen s požadavkem předchozí realizace přestupního tarifního systému. Je nutné si však také uvědomit, že každá významná změna (jakou celoplošná změna organizace MHD je) musí podléhat procesu schvalování v souladu se Statutem města Brna. Navíc impuls ke změně dalo samo město Brno. Tímto se ovšem ve skutečnosti technický problém rozšiřuje a získává i politický rozdíl. Pro prosazení změny takového rozsahu je tedy nezbytná shoda vrcholových orgánů města a k té došlo právě v období na přelomu května a června 1995. Nedostatečná příprava a vybavenost některých přestupních bodů, která však měla být mj. dle usnesení Rady města Brna zajišťována mimo působnost našeho podniku, vrhla zcela zaslouženě stín pochybností nad vhodným termínenem. Občan však nerozlišuje kompetence a odpovědnost,

se svou kritikou (ta je častější) se obrací v naprosté většině případů na DPMB – několikrát denně přece projde kolem zastávky, použije prostředek hromadné dopravy. Proto i v tomto případě padají kritická slova na adresu našeho podniku.

Kam se poděla předpokládaná úspora ?

Současná doba je zvláště charakteristická silným důrazem na ekonomičnost veškerého počínání. Proto – svým způsobem po právu – zazněla při projednávání návrhů i otázka finančních úspor po zavedení nového linkování. Na základě tehdy známých a používaných provozních ukazatelů byla očekávaná úspora skutečně odhadnuta. Od doby zpracování projektu přes jeho schválení a realizaci byl vlastní linkový systém především v autobusové trakci „živým“ materiálem. Dlouhé diskuse s představiteli městských částí a dlouhodobě odkládaná realizace některých prodloužení tras tramvajového systému vedly ke zmírnění tvrdosti v systému – ovšem s následným dopadem do provozních nákladů. Navíc jsme si byli vědomi možných následků po zveřejnění výsledku teoretické úvahy (a jejímu porovnání s dosaženou skutečností). Proto zmíněná konkrétní čísla nebyla do původně předkládaných materiálů uvedena. Navíc i ty nejsmílejší odhady se pohybovaly na úrovni asi 1,5 % celkových nákladů na provoz MHD. Při argumentaci byly proto vysoko hodnoceny ukazatele především organizačně-provozní s pozitivním přínosem jak vlastní organizaci provozu, tak i vůči cestujícímu. Nelze pominout ani ekologický aspekt vyměštění autobusu s centrální zónou. Žádný z původně deklarovaných cílů však nelze absolutizovat, všechny totiž vytváří mozaiku přenosů. Vytřízení ze souvislostí vede většinou k negaci a zpochybňení jednotlivého cíle. Na druhou stranu je nutné poznámenat, že pokud by i k úspoře došlo, měla by být využita v rámci systému MHD. Proto argumentace ve věci „poslání“ městského rozpočtu o zmíněné úspore je nedostatečná.

Jak tedy zhodnotit reorganizaci hromadné dopravy v Brně ?

Zásadně je nutné si zvolit kriteria hodnocení. Pro zjednodušení budeme rozlišovat dva základní pohledy – a to pohled cestujícího a pohled provozovatele. Jinak bude hodnotit

• cestující

používající doposud přímý spoj a nyní musí přestoupit,
kterému se nabídlo rychlejší spojení částečněm intervalem nebo novou trasou,
kterému se nabídly nové vztahy navíc odpovídající jeho sféře zájmů.

• a jinak provozovatel

- kterému byly vytvořeny podmínky pro pravidelnější provoz především v tramvajové dopravě. Nižší počet linek vytváří předpoklady pro pravidelnost na jednotlivých radiálách a přehlednejší využívání smyček. Toto hodnocení však nezahrnuje plnění programu preference hromadné dopravy, který byl nejen doporučován i zahraničními studiemi, ale i požadován (a to stále) vedením podniku – který provozuje systém s vysokými nároky na řídící organizačně-provozní složky a jehož zakolísání má širší dopady
- který udržuje zdánlivě „neproduktivní“ sestavu záložních autobusů. Těmito autobusy se však razantním způsobem zvýšilo pokrytí nevykonaných spojů především ve významné trakci, kdy navíc pokrytí výpadků nejde na úkor ostatních autobusových linek
- kterému vznikají nové povinnosti v oblasti informovanosti vůči cestující veřejnosti
- který se potýká s nedostatkem především dopravního personálu
- který dokázal zvýšit využití vozidel elektrické trakce. I přes zvýšení spotřeby elektrické energie se podařilo udržet pozitivní bilanci v čerpání sjednaných limitů jejich větším využitím
- který se současně potýká s problémy souvisejícími s vysokým stářím vozového parku

Jsem si vědom, že seriózní vyhodnocení funkčnosti reorganizace hromadné dopravy vyžaduje důkladnější a podrobnější rozbor negativ a pozitiv. Rozsah tohoto článku tento prostor neposkytuje (ani ho poskytovat nemůže). Navíc by mělo zaznít hodnocení i ze strany objednatele dopravy, tj. od Magistrátu města Brna. I přes to si dovolím tvrdit, že ve zkoušce obstál nejen nový systém organizace hromadné dopravy, ale především provozní pracovníci a to nejen řidiči a dopravní dispečeré, ale také provozy zajišťující energetické napájení a kvalitu tratí. Na závěr tedy patří nejen poděkování všem, ale také výzva: Buďme si vědomi závazku vůči veřejnosti, na sebe budme přísní a na cestující vlídní. Toto jsou totiž základní kritéria úspěchu hromadné dopravy.

Ostrava - podzim 1996

Ladislav Kašík

Městskou hromadnou dopravu v Ostravě provozuje Dopravní podnik Ostrava a. s. na 18 tramvajových linkách (d-1 až d-18), 49 autobusových linkách (a-20 až a-67 a a-200) a 9 trolejbusových linkách (t-101 až t-109).

1.Tarifní záležitosti

1.1. Tarif obecně

Tarif je kombinovaný – pro dlouhodobé jízdenky je tarif zónový, pro krátkodobé jízdenky je časový přestupný.

Území obsluhované městskou hromadnou dopravou je rozděleno na 8 zón, přičemž zóny 1 až 4 jsou městské a 5 až 8 příměstské.

Přesné hranice zón jsou stanoveny jednak zobrazením na pláncích městské hromadné dopravy, jednak existuje seznam hraničních zastávek (v celé síti jich je 37).

Jízdenky na městskou hromadnou dopravu se prodávají v předprodeji (trafiky, obchody, železniční stanice), prostřednictvím automatů nebo v doplňkovém prodeji u řidiče. V síti automatů jsou k dispozici dnes již klasické MERONY, které vydávají jeden druh jízdenky nebo autonarty Mikroelektronika, které jsou schopny vydávat více druhů jízdenek a některé z nich jsou dokonce schopny vracet peníze nazpět.

1.2. Jízdenky

Krátkodobé jízdenky a jízdenky na 24 hodin se označují v elektronickém označovači umístěném ve vozidle. Skupina číslic vyjadřuje čas ve tvaru hh:mm do kdy jízdenka platí, datum ve tvaru dd.mm r, číslo vozidla ve kterém byla jízdenka označena a poslední dvojcíslí minutu, ve které byla jízdenka označena

U dlouhodobých jízdenek je doba platnosti vytisknuta na cenném kuponu. Pro kontrolu platnosti jízdenky je směrodatný čas uvedený na displeji ve vozidle.

1.2.1. Krátkodobé jízdenky – předprodej

Těchto jízdenek jsou zavedeny v podstatě dva typy – časově omezené dobou 15 minut nebo 45 minut. U každého typu jsou dvě kategorie – obyčejná (pro dospělou osobu nebo psa) a zlevněná jízdenka (pro děti od 6 do 15 let nebo pro zavazadlo).

15 min zlevněná	dítě, zavazadlo	2,- Kč
15min obyčejná	dospělá os., pes	4,- Kč
45 min zlevněná	dítě, zavazadlo	4,- Kč
45 min obyčejná	dospělá os., pes	9,- Kč

1.2.2. Krátkodobé jízdenky – prodej u řidiče

V doplňkovém prodeji u řidiče je možno zakoupit všechny čtyři druhy výše uvedených jízdenek. Příplatek je u zlevněné jízdenky + 1,- Kč a u obyčejné jízdenky + 2,- Kč.

15 min zlevněná	dítě, zavazadlo	3,- Kč
15min obyčejná	dospělá os., pes	6,- Kč
45 min zlevněná	dítě, zavazadlo	5,- Kč
45 min obyčejná	dospělá os., pes	11,- Kč

1.2.3. 24 hodinové sítové jízdenky

Na rozdíl např. od DP Brno poskytuje DP Ostrava podstatně větší výběr těchto jízdenek. Jsou k dispozici jízdenky zlevněné a kombinované pro dospělou osobu + dítě. Všechny jízdenky na 24 hodiny jsou přenosné. Zajímavá je rovněž cena těchto jízdenek, která činí asi 2,5-ti násobek základního jízdného (např. v Brně nebo v Praze. pětinásobek).

24 hod přenosná zlevněná pro dítě	12,- Kč
24 hod přenosná pro zavazadlo	12,- Kč
24 hod přenosná pro jednu osobu	24,- Kč
24 hod přenosná pro psy	24,- Kč
24 hod přenosná 1 dospělý + 1 dítě	30,- Kč
24 hod přenosná 2 dospělí + 2 děti	48,- Kč

1.2.4. Dlouhodobé občanské jízdenky

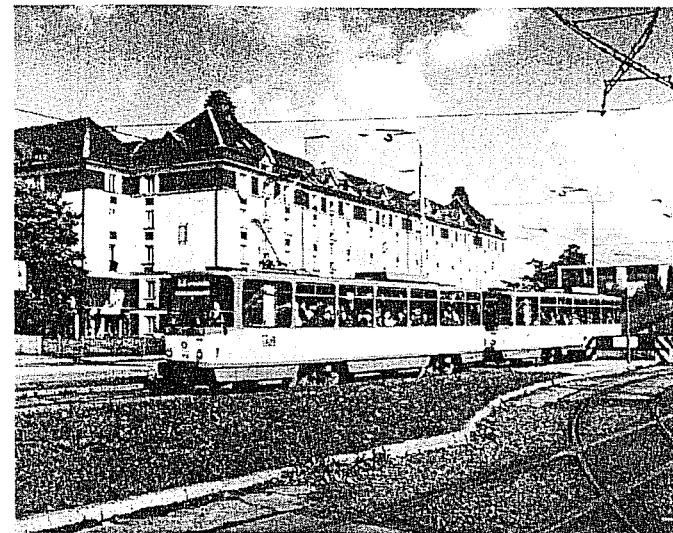
Zde se již projevuje rozdělení území obsluhovaného městskou hromadnou dopravou na jednotlivé zóny. Lze zakoupit jízdenky pro 1, 2 nebo 3 zóny a jízdenku sítovou. Podle délky platnosti lze jízdní doklad zakoupit na 7, 14 nebo 30 dní (jízdenky přenosné) nebo na 30 a 90 dní, čtvrtletní, půlroční a roční (jízdenky nepřenosné).

Přenosné jízdenky:

Druh	1 zóna	2 zóny	3 zóny	sítová
7 dní	61,-	72,-	88,-	100,-
14 dní	88,-	110,-	133,-	144,-
30 dní	180,-	220,-	255,-	290,-

Nepřenosné jízdenky:

Druh	1 zóna	2 zóny	3 zóny	sítová
30 dní	140,-	180,-	210,-	230,-
90 dní	380,-	490,-	560,-	620,-
1/4 roku	380,-	490,-	560,-	620,-
1/2 roku	730,-	930,-	1090,-	1190,-
1 rok	1400,-	1800,-	2100,-	2300,-



Ostravská souprava 2x T6A5 evid. č. 1127+1123 na lince 9 na náměstí Republiky. Foto 3. 10. 1996 © Ladislav Kašik.

1.2.5. Dlouhodobé zlevněné jízdenky

Dlouhodobé zlevněné jízdenky jsou určeny pro děti od 6 do 15 let, žákům, studentům, učňům, důchodcům a evidované uchazeče o zaměstnání. Jízdenky jsou nepřenosné.

Druh	1 zóna	2 zóny	3 zóny	sítová
30 dní	60,-	80,-	90,-	100,-
90 dní	180,-	240,-	270,-	300,-
1/4 roku	180,-	240,-	270,-	300,-

1.2.6. Dlouhodobé jízdenky zvláštní.

Do této kategorie spadají dlouhodobé jízdenky pro přepravu psů a zavazadel.

Druh	1 zóna	2 zóny	3 zóny	sítová
7 dní	38,-	45,-	55,-	60,-
14 dní	53,-	70,-	80,-	88,-
30 dní	90,-	110,-	130,-	140,-
1/4 roku	240,-	290,-	340,-	380,-
1/2 roku	450,-	560,-	650,-	730,-

Jízdní doklad je tvořen kmenovým listem (foto držitele, rodné číslo, jméno) a cenným kuponem. Cenný kupon je tištěn tiskárnou na proužek papíru.

1.2.7. Přírůžka k jízdám

Za černou jízdu je při zachycení revizorem sazba 100,- Kč při platbě ihned nebo do sedmi dnů. Po sedmi dnech 200,- Kč. Pokud jde o zapomenutou jízdenku, je nutno ji předložit dodatečně a zaplatit manipulační poplatek 30,- Kč. Za zavazadlo je pokuta dovozné + 20,- Kč a za psa dovozné + 50,- Kč.

2. Linky městské hromadné dopravy

2.1 Tramvajové linky

d-1: VÝSTAVIŠTĚ – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Jubilejní kolonie – Provaznická – Hrabůvka kostel – Poliklinika – Josefa Kotase – Antonína Poledníka – DUBINA

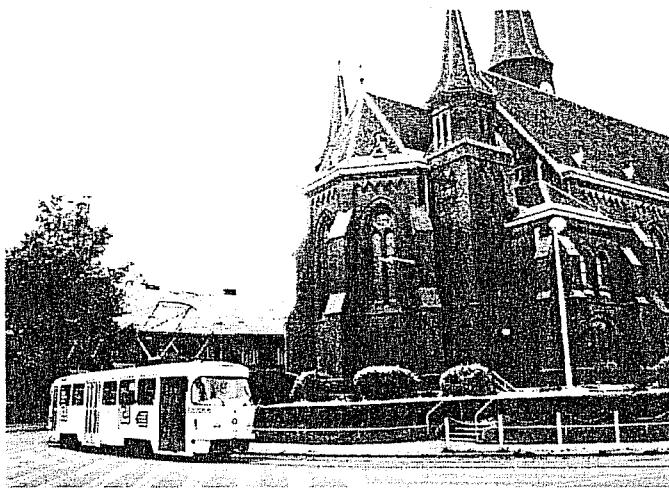
d-2: HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – Náměstí Sv. Čecha – Muglinovská – Plynárny – Hotel, dům Jindřich – Kino Vesmír – Elektra – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Karpatská – Horymírova – ETS – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – 28. dubna – Nové Výškovice -VÝŠKOVICE

d-3: Původní trasa – před zrušením tramvajové tratě kolem kostela na Mírovém náměstí:

VŘESINSKÁ – Domov sester – Areál VŠB – 27.listopadu – Vozovna Poruba – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Hulváky – Prostorná – Mariánské náměstí – Železárenská – Pohraniční – MÍROVÉ NÁMĚSTÍ

d-3: Provizorní trasa od 26. 8. 1996 (před propojením na Mírovém náměstí):

VŘESINSKÁ – Domov sester – Areál VŠB – 27.listopadu – Vozovna



Tramvaj v této pozici za kostelem na Mírovém náměstí v Ostravě dnes již spatřit nemůžeme. Je to škoda – šlo o velmi malebné zákoutí. Ostrava takto zase přichází o kousek města s tramvají. Snímek zachycuje soupravu 2xT3 vedenou vozem evid. č. 984. Foto 12. 8. 1996 © Roman Šiler.

Poruba – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Palkovského – Ředitelství Vítkovice – Stará ocelárna – Mírové náměstí – Vítkovice, vysoké pece – Důl Hlubina – Ústřední autobusové nádraží – Náměstí Republiky – VÝSTAVIŠTĚ

d-4: POTRAVINÁŘSKÉ ZÁVODY – Dílny DP Ostrava – Bedřicha Nikodéma – Čistírny – Sokolovská – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Hulváky – Prostorná – Mariánské náměstí – Dům energetiky – Dům kultury Vítkovic – Náměstí republiky – Elektra – Kino Vesmír – Hotelový dům Jindřich – Plynárny – Muglinovská – Sad Boženy Němcové – Důl Odra – HLUČÍNSKÁ

d-5: VŘESINSKÁ – Poruba, koupaliště – Vřesina – Nová Plzeň – Krásné Pole – U obory – Dolní Lhota – Dolní Lhota, osada – Horní Lhota – ZÁTIŠÍ

d-6: VÝSTAVIŠTĚ – Náměstí republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Palkovského – Hulvácká – Ferona – Střelnice – Nová Ves, vodárna – Nádraží Svinov – Třebovická – Sokolovská – Čistírny – Bedřicha Nikodéma – Dílny DP Ostrava – POTRAVINÁŘSKÉ ZÁVODY

d-7: VŘESINSKÁ – Domov sester – Areál VŠB – 17.listopadu – Vozovna Poruba – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Palkovského – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Nádraží Vítkovice – Most Mládeže – Nemocnice Nové Huti – Rodimcevova – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – 29.dubna – Nové Výškovice – VÝŠKOVICE

d-8: VOZOVNA PORUBA – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Hulváky – Prostorná – Mariánské náměstí – Dům energetiky – Dům kultury Vítkovic – Náměstí Republiky – Elektra – Kino Vesmír – Hotelový dům Jindřich – Plynárny – Muglinovská – Náměstí Sv.Čecha – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

d-9: VŘESINSKÁ – Domov sester – Areál VŠB – 27.listopadu – Vozovna Poruba – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Hulváky – Prostorná – Mariánské náměstí – Dům energetiky – Dům kultury Vítkovic – Náměstí Republiky – Výstaviště – Důl Zárubek – Hranecník – Teplotechna – Osada Míru – Vratimovská – Nová huť učiliště – Nová huť, hlavní brána – NOVÁ HUŤ, JIŽNÍ BRÁNA

d-10: VOZOVNA PORUBA – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Hulváky – Prostorná – Mariánské náměstí – Dům energetiky – Dům kultury Vítkovic – Náměstí Republiky – Výstaviště – Důl Zárubek – HRANEČNÍK

d-11: VÝSTAVIŠTĚ – Náměstí republiky – Dům kultury Vítkovic – Dům energetiky – Mariánské náměstí – Prostorná – Hulváky – Nová Ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Palkovského – Karpatská – Horymírova – ETS – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – Svornosti – ZÁBŘEH

d-12: VÝSTAVIŠTĚ – Náměstí Republiky – Dům kultury Vítkovic – Dům energetiky – Mariánské náměstí – Prostorná – Hulváky – Nová Ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Palkovského – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Nádraží Vítkovice –

Most mládeže – ÚMOB Jih – Hotelový dům Hlubina – Josefa Kotase – Antonína Polednška – DUBINA

d-13: HRANEČNÍK – Důl Zárubek – Výstaviště – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Nádraží Vítkovice – Most mládeže – Nemocnice Nové Huti – Rodimcevova – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – Svornosti – ZÁBŘEH

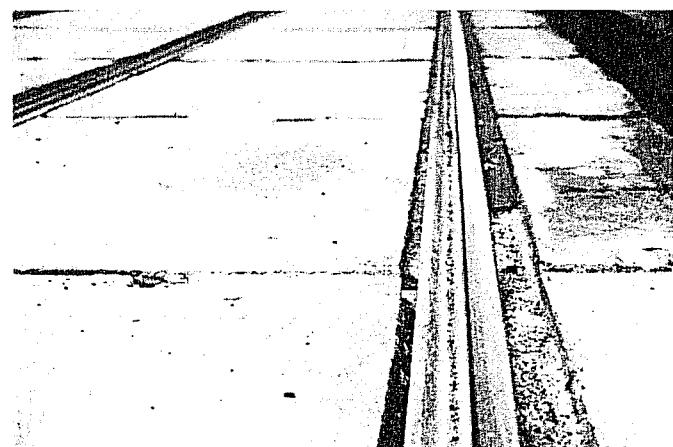
d-14: HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – Náměstí Sv.Čecha – Muglinovská – Plynárny – Hotel, dům Jindřich – Kino Vesmír – Elektra – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Jubilejní kolonie – Provaznická – Hraběvka kostel – Poliklinika – Josefa Kotase – Antonína Polednška – DUBINA

d-15: HLUČÍNSKÁ – Důl Odra – Sad Boženy Němcové – Muglinovská – Plynárny – Hotel, dům Jindřich – Kino Vesmír – Elektra – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Palkovského – Dolní – Tylova – Most Mládeže – ÚMOB Jih – Hotelový dům Hlubina – Josefa Kotase – Antonína Polednška – DUBINA

d-16: HOTELOVÝ DUM JINDŘICH – Kino Vesmír – Elektra – Náměstí Republiky – Ústřední autobusové nádraží – Důl Hlubina – Vítkovice, vysoké pece – Mírové náměstí – Stará ocelárna – Ředitelství Vítkovic – Karpatská – Horymírova – ETS – Zábřeh, vodárna – Kotva – Kino Luna – 29. dubna – Nové Výškovice – VÝŠKOVICE

d-17: VŘESINSKÁ – Domov sester – Areál VŠB – 17.listopadu – Vozovna Poruba – Telekom, učiliště – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová Ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Dolní – Tylova – Most Mládeže – ÚMOB Jih – Hotelový dům Hlubina – Josefa Kotase – Antonína Polednška – DUBINA

d-18: POTRAVINÁŘSKÉ ZÁVODY – Dílny DP Ostrava – Bedřicha Nikodéma – Čistírny – Sokolovská – Třebovická – Nádraží Svinov – Nová ves, vodárna – Střelnice – Ferona – Hulvácká – Palkovského – Palác kultury a sportu – Stadion Vítkovice – Most Čs. armády – Nádraží Vítkovice – Moravská – Dřevoprodjej – Hraběvka, kostel – Poliklinika –

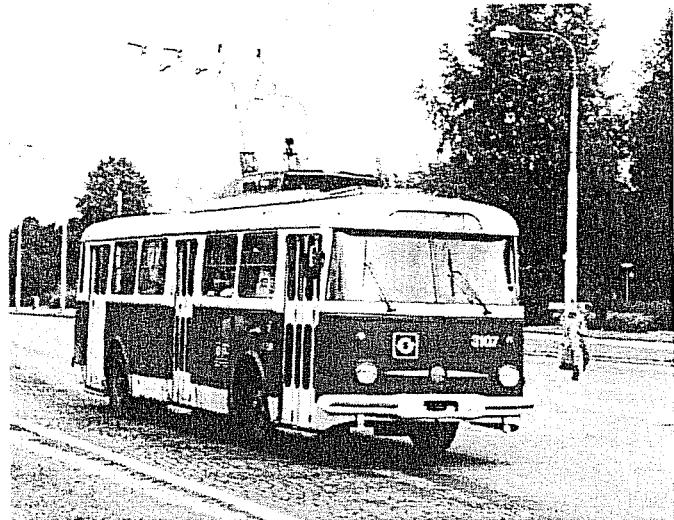


Dopravní podnik Ostrava stále trvá celkem nepochopitelně na tradičních kolejích se širokým žlábkem. Když se přestaly válcovat české NP4, jsou kupovány kolejnice podobného profilu v Rakousku (VÖST Alpine). Rovněž panelová záďlažba se dělá tradičně. Panely nejsou povrchově příliš kvalitně provedeny, vnější panely jsou pak kladeny s poměrně velkým odstupem od kolejnice a široká mezera je vylevána asfaltem. To je opatření zamezující poškozování panelů širokým kolem tramvaje. Celkově trať působí jaksí málo uhlazeně, pro chodce, zejména pak cyklisty, ale i auta tvoří tramvajovou trať přinejmenším nepříjemný terén. Lepší na tomto uspořádání je celkem zbytečné – existují nové české kolejnice NT3, dokonce s poloměrem přechodu hlava – žlábek 13 mm. Široká mezera nestejnomořně zaližitá asfaltem je rovněž zbytečná, což dokazuje situace u brněnských tramvají, které mají dnes kolo širší, než vozy v Ostravě (Brno 100 mm – rozkol 1380 mm, Ostrava 96 mm – rozkol 1375 mm). A že nejsou velmi široké žládky nutné dokazuje např. i DP Košice, který již více let užívá klasické blokové žládkové kolejnice B1 v panelech BKV, přičemž profil kola je stejný, jako v Ostravě. Snímek ukazuje trať linky 3 těsně po rekonstrukci v blízkosti Mírového náměstí. Foto 12. 8. 1996 © Roman Šiler.

2.2. Autobusové linky

Jsou uvedeny pouze uzlové body.

- a-20: NOVÁ HUŤ, ZÁŘÍČÍ – Nová huť, hlavní brána – Nová huť, jižní brána – Kartonážka – Vratimov, nádraží – Šídlovec – POLIKLINIKA
- a-21: HRANEČNÍK – Bazaly – Důl Zárubek – Důl Alexandr – Frýdecká – Vratimov nádraží – HORNÍ DATYNĚ
- a-22: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY – Králičí – Frýdecká – Vratimov, nádraží – ŘEPÍŠTĚ
- a-23: ZÁBLATÍ – (Autopal) – Rychvald, městky úřad -Michálkovice – HRANEČNÍK
- a-24 DŮL J.ŠVERMA – Chemické závody osada – Mariánské náměstí – Mírové náměstí – Ocelářská – Most ČSA – DVOULETKY
- a-25: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Frýdecká – Vratimov, nádraží – HORNÍ DATYNĚ
- a-26: ÚSTŘEDNÍ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ – Mírové náměstí – (Nová ocelářna) – Ředitelství Vítkovic – Hotel Bělský les – Stará Bělá, střed – PROSKOVICE
- a-27: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Nová ocelářna – Ředitelství Vítkovic – Hotel Bělský les – Nám.SNP – Staré Výškovice – PROSKOVICE
- a-28: NÁDRAŽÍ STŘED – Most M. Sýkory – Hranečník – Radvanice škola – Bartovice koupaliště – ŠENOV ŠKOLA
- a-29: ODERSKÁ – Důl Odra – Sad Boženy Němcové – Nová radnice – Most M. Sýkory – SI OSTRAVA RADNICE
- a-30: STUDENTSKÁ – Náměstí Boženy Němcové – Svinov náměstí – Nádraží Svinov – Mariánskohorská – J. Trnky – Sídliště Fifejdy – Dům vodohospodářů – Zimní stadion – Most M. Sýkory – Hranečník – Kaple – BŘEZINY (LUDVÍKOVA)
- a-31: VÝŠKOVICE – Náměstí SNP – Ocelářská – Frýdecká – Nová huť, hlavní brána – NOVÁ HUŤ, JIŽNÍ BRÁNA
- a-32: MOST PIONÝRÚ – Hranečník – Bistro – Radvanice škola – Bartovice, koupaliště – Šenov, škola – VÁCLAVEK
- a-33 BRIKETÁRSKÁ – Důl Heřmanice – Sad Boženy Němcové – Nádraží Svinov – ALŠOVO NÁMĚSTÍ
- a-34 MUGLINOVSKÁ – Sad Boženy Němcové – Lhotka – Hošťálkovice – Bobrovníky – Koviny – HLUČÍN, AUTOBUSOVÁ STANICE
- a-35: DŮL ODRA – Sad Boženy Němcové – Zimní stadion – Nádraží střed – Mírové náměstí – Ocelářská – Most ČSA – DVOULETKY
- a-36: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Ředitelství Vítkovic – Pískové doly – Nádraží Svinov – Potravinářské závody – MARTINOV
- a-37: GARÁŽE FIFEJDY – Pivovar – Zimní stadion – Nádraží střed – Dřevopodnik – POLIKLINIKA
- a-38 NOVÁ HUŤ, JIŽNÍ BRÁNA – Nová huť, hlavní brána – Nová huť, záříčí – Bartovice koupaliště – Podzámčí – Radvanice škola – Hranečník – Most Pionýrů – Zimní stadion – Pivovar – J. Trnky – Mariánskohorská – Nádraží Svinov – ŘECKÁ
- a-39: JANA ŠOUPALA – Nádraží Svinov – Mariánskohorská – J. Trnky – Sídliště Fifejdy – Mírové náměstí – Dřevopodnik – Šídlovec – DŮL PASKOV
- a-40: STUDENTSKÉ KOLEJE – Fakultní nemocnice – Náměstí Boženy Němcové – Vozovna Poruba – Čistírny – Jana Šoupala – Duha – OPAVSKÁ
- a-41: VÝŠKOVICE – Náměstí SNP – Hotel bělský les – Poliklinika – Šídlovec – DŮL PASKOV
- a-42: NOVÁ OCELÁRNA – Mírové náměstí – Ocelářská – Most ČSA – Dvouletky – ŠÍDLOVEC
- a-43: DŮL ODRA – Sad Boženy Němcové – Hrušovské mosty – Důl Koblov – Antošovice – PASEKY
- a-44: ŘECKÁ – Francouzská – Vozovna Poruba – Čistírny – Dílny DP Ostrava – OTAKAA JEREMIÁŠE
- a-45: SLAVÍKOVA – Kino Dukla – Ocelářská – Nová huť, hlavní brána – NOVÁ HUŤ JIŽNÍ BRÁNA
- a-46: DRUŽEBNÍ – Vozovna Poruba – Nádraží Svinov – Svinov, náměstí – Kovošrot – Dolní Polanka – Horní Polanka – POLANKA
- a-47: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Nová ocelářna – Ředitelství Vítkovic – Pískové doly – Nádraží Svinov – Čistírny – Dílny DP Ostrava – OTAKARA JEREMINÁŠE
- a-48: NÁMĚSTÍ SNP – Pískové doly – Nová Ves, vodárna – Sídliště Fifejdy – Dům vodohospodářů – Zimní stadion – Nádraží střed – Dřevopodnik – POLIKLINIKA



Jeden z posledních mohykánů – ostravský trolejbus 9Tr evid. č. 3107 na lince 107. Foto 12. 8. 1996 © Roman Šíler

- a-49: BAZALY – Most Pionýrů – Nová radnice – Sad Boženy Němcové – Mariánskohorská – Nádraží Svinov – Duha – OPAVSKÁ
- a-50: ÚAN – Mírové náměstí – Dřevopodnik – Nová Bělá, křižovatka – MITROVICE
- a-51: (DUBÍ) – Nádraží Svinov – Čistírny – Dílny DP Ostrava – Martinov – PLESNÁ
- a-52: KORUNNÍ – ARAL – Sad Boženy Němcové – Petřkovice – Důl Koblov – PASEKY
- a-53: NÁDRAŽÍ SVINOV – Svinov náměstí – Svinov vysílač – Klimkovice hřbitov – POLANKA
- a-54: ÚAN – Mírové náměstí – Ředitelství Vítkovic – Hotel Bělský les – Nám. SNP – KLÁŠTERSKEHO
- a-55: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Dřevopodnik – Mitrovice – Nová Bělá, křižovatka – Stará Bělá střed – VÝŠKOVICE
- a-56: ALŠOVO NÁMĚSTÍ – Nádraží Svinov – Mariánskohorská – Sad Boženy Němcové – Petřkovice – Ludgeřovice – Hlučín, autobusová stanice – Hlučín, sídliště – DARKOVÍČKY
- a-57: PÍSKOVÉ DOLY – Mírové náměstí – Frýdecká – Nová huť, jižní brána – Nová huť, hlavní brána – Nová huť, záříčí – Bartovice – Pod tratí – Václavovice
- a-58: OPAVSKÁ – Duha – Vozovna Poruba – Alšovo náměstí – FAKULTNÍ NEMOCNICE
- a-59: MÍROVÉ NÁMĚSTÍ – Ředitelství Vítkovic – Hotel Bělský les – Stará Bělá střed – Dolní Polanka – Horní Polanka – POLANKA
- a-60: VÝŠKOVICE – Náměstí SNP – Ocelářská – Frýdecká – Nová huť, hlavní brána – Nová huť, jižní brána – NOVÁ HUŤ, KOKSOVNA
- a-61: SOKOLA TŮMY – Nová Ves – Nádraží Svinov – Slavíkova – Duha



Trolejbusy 15Tr evid. č. 3512 a 14Tr evid. č. 3233 na linkách č. 104 a 105 na náměstí Republiky. Foto 3. 10. 1996 © Ladislav Kašík.

- OPAVSKÁ

- a-62: NOVÁ HUť, JIŽNÍ BRÁNA – Nová huť, hlavní brána – Frýdecká – Dřevoprodej – Hotelový dům Hlubina – DVOULETKY
a-63: NOVÁ HUť, KOKSOVNA – Nová huť, hlavní brána – Frýdecká – Dřevoprodej – Hotelový dům Hlubina – DVOULETKY
a-64: NÁDRAŽÍ SVINOV – Svinov, náměstí – Svinov vysílač – Klimkovice, hřbitov – SANATORIA
a-65: SLAVÍKOVA – Kino Dukla – Ocelářská – Nová huť, hlavní brána – Nová huť, jižní brána – NOVÁ HUť, KOKSOVNA
a-66: CHEMICKÉ ZÁVODY, OSADA – Koksovna J.Šverma – Hlučínská Hlučín, cihelna – NÁDRAŽÍ HLUČÍN
a-67: DŮL ODRA – Petřkovice – Vrablovec, střed – PNEUSERVIS
a-200: DŮL PETR BEZRUČ – Most Pionýrů – Rektorát VŠB – STUDENTSKÉ KOLEJE

2.3. trolejbusové linky

- t-101: KOBLOV – Žižkova – Hrušovské mosty – Bohumínská – Keramická – Sad Boženy Němcové – Vozovna trolejbusů – Hornická Poliklinika – Nová radnice – Most M. Sýkory – Náměstí J. Gagarina – Stadion Bazaly – Jaklovecká – Důl Petr Bezruč – Heřmanická – ZOO – Na Najmanské – Na Jánské – U pumpy – U lékárny – MICHÁLKOVICE
t-102: SOKOLA TŮMY – Náprstková – Vršovců – Strmá – Jiřího Trnky – Ahepjukova – Lechowiczova – Hornopolní – Pivoval – Zimní stadion – Husův sad – Nová radnice – Hornická poliklinika – Vozovna trolejbusů – Sad Boženy Němcové – Náměstí Sv. Čecha – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
t-103: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY – Zimní stadion – Husův sad – Nová radnice – Hornická poliklinika – Vozovna trolejbusů – Sad Boženy Němcové – Keramická – Bohumínská – Na Liščině – DŮL HEŘMANICE
t-104: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY – Zimní stadion – Husův sad – Most Pionýrů – Stadion Bazaly – Jablonecká – Důl Petr Bezruč – Heřmanická – ZOO – Na Najmanské – Na Jánské – U pumpy – U lékárny – MICHÁLKOVICE
t-105: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY – Zimní stadion – Husův sad – Most M. Sýkory – Nám. J. Gagarina – Kamennec – Lávka Mexiko – Hrušovské mosty – Žižkova – Koblovská – HRUŠOV
t-106: HLAVNÍ NÁDRAŽÍ – Náměstí Sv. Čecha – Sad Boženy Němcové – Vozovna trolejbusů – Hornická poliklinika – Nová rednice – Most M. Sýkory – Náměstí J. Gagarina – Stadion Bazaly – Jaklovecká – Důl Petr Bezruč – Heřmanická – Kepkova – Koněvova – Chrastova – Dolina – Parcelská – DŮL HEŘMANICE
t-107: SÍDLIŠTĚ PIFEJDY – Ahepjukova – Lechowiczova – Hornopolní – Pivoval – Zimní stadion – Husův sad – Most M. Sýkory – Náměstí J. Gagarina – Kamennec – BAZALY
t-108: SOKOLA TŮMY – Náprstková – Vršovců – Strmá – Jiřího Trnky – Sídliště Fifejdy – Tiskárny – Dům vodohospodářů – Stanice záchranné služby – Zimní stadion – Husův sad – Most M. Sýkory – Náměstí J. Gagarina – Stadion Bazaly – Jaklovecká – Důl Petr Bezruč – Gymnázium – Sídliště Muglinov – Hladnovská – Betonářská – Bohumínská – Keramická – Sad Boženy Němcové – Náměstí Sv. Čecha – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
t-109: SÍDLIŠTĚ FIFEJDY – Tiskárny – Dům vodohospodářů – Stanice záchranné služby – Zimní stadion – Husův sad – Most Pionýrů – Stadion Bazaly – Jaklovecká – Důl Petr Bezruč – Gymnázium – Sídliště Muglinov – Hladnovská – Betonářská – Na Liščině – DŮL HEŘMANICE

3. Ostatní zajímavosti a poštěry

3.1. Náter vozidel

Již téměř celý kompletní vozový park jezdí v "ostravských" barvách. Vozidla ve standardním červeném nátěru minulých let je možno spatřit již jen ojediněle a je otázkou velice krátké doby, kdy vymizí zcela.

Ostravský nátěr = nodrá střecha a bočnice kolem oken, bílý široký pruh pod okny a úžší modrý pruh na spodku skříně, dveře v barvě žlutooranžové. Inventární čísla poměrně malá, modrá. Logo DP je vpředu mezi světly (modré na bílém poli) a na bočnici v přední části (bílé na modrém poli). Evidenční číslo je umístěno pod logy. Pantografy jsou natřeny stejným odstíolem jako dveře a stejně barevného odstínu je používáno také u zastávkových stojanů. I když bílá barva bočnic je náchylná na ušpinění, je většina vozidel poměrně čistá.

Bílých bočnic je často využíváno k reklamním účelům. Vozidel, jejichž reklamní nátěr je pojat celoplošně (odchylně od ostravského nátěru) není mnoho.

Všechna tramvajová vozidla jsou opatřena vnější i vnitní předvolbou pro

otevření dveří. Tradiční ostravský znak – erb s koněm nahradilo zjednodušené logo DP tvořené dvěma půlkruhovými šípkami.

3.2. Číslování tramvají a trolejbusů

3.2.1. Číslovací plán tramvají:

6xx	- zbylé vozy T2,
7xx	- vozy T3,
8xx	- vozy K2,
9xx a 10xx	- vozy T3SUCS,
11xx	- vozy T6,
15xx	- vozy KT8

3.2.2. Číslovací plán trolejbusů:

30xx a 31xx	- zbylé vozy Škoda 9Tr,
32xx	- vozy Škoda 14Tr,
35xx	- vozy Škoda 15 Tr.

3.3. Provoz tramvají

Interval na tramvajových linkách je téměř jednotný – v sedle pracovních dní 20 minut, ve špičkách 10 minut, o sobotách a nedělích 20 minut. Při zachování téměř konstantního intervalu je kapacita jednotlivých linek řešena vhodnou sestavou vozidel: lze vidět sólo T (např. na linkách d-12, 13), K2 (na lince d-11), 2xT (např. na d-1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 17) a KT8 (např. na d-2, 5, 8, 16). Nové vozy T6 se objevují na linkách d-1, 4, 7, 8, 9, 10, 17. Prakticky celá linka d-4 je obsazena vozy T6, na ostatních linkách jde o souběžný provoz T3 a T6. Soupravy vozů T6 jezdí na pantografu prvního vozu. Noční spojení je 1x za hodinu.

Intervalové odchylky jsou u linek: d-3 (30 min) u linky d-5 (dle denního období jezdí 1x až 4x za hodinu. Většina spojů jede jen do Horní Lhoty, do Zátiší zajíždí jen vybrané spoje. Na lince jsou vozy KT8, d-6 jen několik spojů za den, d-7 (3x za hodinu po celý den), d-10 (zpravidla 3 spoje za hodinu, ve 12-14 hod jen 2 spoje za hodinu), d-12 a 13 (3 spoje za hodinu po celý den), d-18 (ve špičce 3x za hodinu, v sedle 2x za hodinu).

Nepřetržitý provoz: d-2, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17

Denní provoz: d-1 (5-18), 5 (3-23), 10 (6-18), 11(4-22), 15 (3-23), 16 (4-19), 18 (4-20)

Špičkový provoz: d-3, 6. Na lince d-3 je ještě noční spoj kolem 22 hodiny a ten jezdí i o sobotách a nedělích.

3.4. Mírové náměstí

Posledním větším zásahem do tramvajové sítě je zrušení tramvajové tratě na Mírovém náměstí kolem kostela. Linka d-3 jezdí po jiné trase a usilovně se pracuje na napojení tratí na Mírovém náměstí. Je zavedena náhradní autobusová doprava v trase KORUNNÍ – Mariánské náměstí – Mariánské Hory – Železárenská – Pohraniční – MÍROVÉ NÁMĚSTÍ.

3.5. Provoz trolejbusů

K dispozici jsou vozy Škoda 14Tr a článkové Škoda 15Tr. Zbylé trolejbusy Škoda 9Tr se vypravují velmi omezeně.

Také u trolejbusů je přibližně zachován 10 minutový interval ve špičkách pracovních dní, a 20 minutový interval v sedlech pracovních dní a o sobotách a nedělích. Noční spoje jedou 1x za hodinu.

Výjimky jsou např. na lince:

t-105 (interval 20 minut po celý den), t-108 (provoz 4-23 hod, interval po celou dobu 20 minut), t-109 (provoz 5-18 hodin, po celý den interval 20 minut)

Nepřetržitý provoz: t-102, 104, 105, 106.

Denní provoz: t-101, 103, 108,

Pouze v pracovní dny jezdí linky t-107, 109.

3.6. Jízdní řády

Na všech zastávkách jsou vyvěšovány jízdní řády tištěné pomocí PC techniky.

DP Ostrava vydal knižní jízdní řád (cena 25,- Kč), který obsahuje všechny potřebné informace pro cestujícího. Jízdní řád je pojat podobným stylem jako jízdní řád ČD – jízdní řád obsahuje např. 3 kupony, na které lze vyzvednout změny a dodatky k jízdnímu řádu, se kterými se počítá v době jeho platnosti (1996/97). Např. výše uvedená změna na Mírovém náměstí – propojení – po uvedení do provozu, které se má odehrát koncem roku má přinést některé změny v tramvajové dopravě.

Součástí jízdního řádu je plánek sítě MHD. Bohužel nejdé tento poměrně vydařený plánek koupit samostatně.