

Ing. Tomáš Tužín

# NEVÝHODY AUTOBUSU PROTI REGIONÁLNÍ ŽELEZNICI

# 1. NEVÝHODA - RYCHLOST

- ✘ Většina regionálních zastávkových spojů má rychlost 25 – 30 Km/h.
- ✘ Vlivem parametrů silnic (často úzké, klikaté, vedené v zástavbě) nelze zrychlit.
- ✘ S připočtením pěší cesty ke spoji, od spoje k cíli cesty, a případně s časem na přestup se pohybujeme nezdědka na rychlosti kolem 20 Km/h – **reálně rychlost cyklisty!**

# 2. NEVÝHODA - ZPOŽDĚNÍ

**890302/86**  
ARRIVA autobusy a.s.  
📍

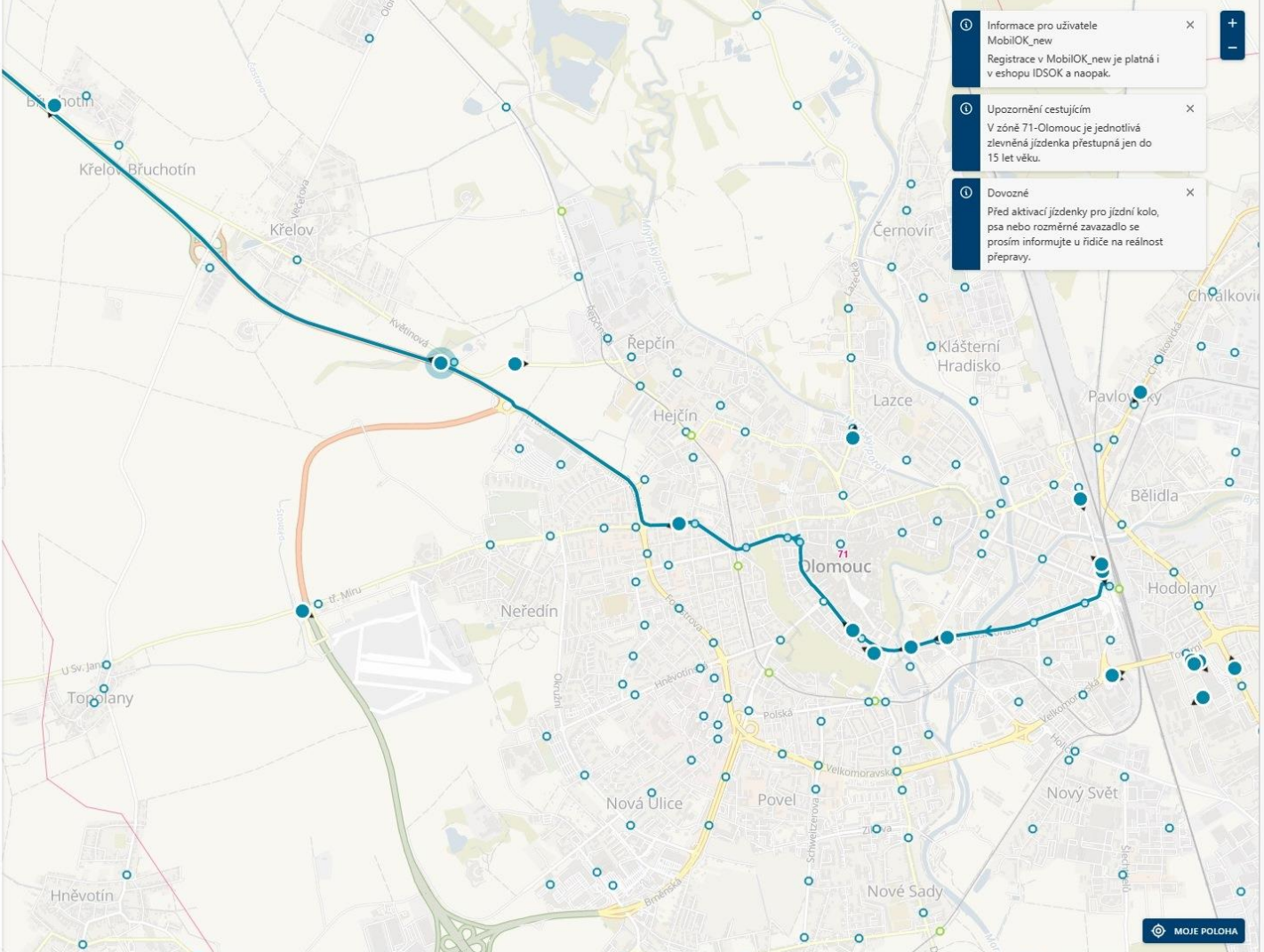
22 km 32 min **ZPOŽDĚNÍ 26 MIN**

📍 Olomouc, hl.nádr. 15:32  
📍 Litovel, aut.st. 16:04

🕒 3 zóny: 71, 72, 81

**🕒 Spoj je opožděn z důvodu silného provozu na komunikacích**

Jízdní řád	zóny	příjezd	odjezd
Olomouc, hl.nádr.	71	15:32	
Stanoviště: E			
Olomouc, tržnice	71	15:38	
Stanoviště: s			
Olomouc, Nám.Hrdinů	71	15:41	
Stanoviště: G			
Olomouc, U zlaté koule	71	15:44	
		+26 MIN	
Litovel, Palackého	81	16:02	
		+26 MIN	
Litovel, aut.st.	81	16:04	
Stanoviště: 11			+26 MIN



**🕒 Informace pro uživatele**  
MobilOK\_new  
Registrace v MobilOK\_new je platná i v eshopu IDSOK a naopak.

**🕒 Upozornění cestujícím**  
V zóně 71-Olomouc je jednotlivá zlevněná jízdenka přístupná jen do 15 let věku.

**🕒 Dovozené**  
Před aktivací jízdenky pro jízdní kolo, psa nebo rozměrné zavazadlo se prosím informujte u řidiče na reálnost přepravy.


**📍 MOJE POLOHA**

## 2. NEVÝHODA - ZPOŽDĚNÍ

- ✘ Olomouc – Litovel (rychlospoj vedený po dálnici) – 32 minut běžná jízdní doba + 26 minut zpoždění = cca hodina jízdy.
- ✘ Na kole 21,2 Km = taky hodina jízdy (levněji, bez závislosti na jízdním řádu).
- ✘ A vlakem (lokálkou)?



# 2. NEVÝHODA - ZPOŽDĚNÍ


15:42 22.5. po Celkový čas 41 min, vzdálenost 24 km  ▼

**Os 14033**     České dráhy, a.s.  >



Odjezd bývá včas 

- 15:42 Olomouc město
- 16:06 Senice na Hané

**Os 13808**  České dráhy, a.s.  >

Odjezd bývá včas 

- 16:08 Senice na Hané
- 16:23 Litovel předm.

▼ [Detaily spojení](#)     cena **56 Kč**  **Do košíku**

## 2. NEVÝHODA - ZPOŽDĚNÍ

Říjen 2014 (před integrací)

Úsek			Zatížení X	Zatížení 6+
Olomouc hl.n.	-	Olomouc-Smetan.sady	525	172
Olomouc-Smetan.sady	-	Olomouc-Nová Ulice	548	180
Olomouc-Nová Ulice	-	Olomouc město	631	210
Olomouc město	-	Olomouc-Hejčín	820	249
Olomouc-Hejčín	-	Olomouc-Řepčín	800	246
Olomouc-Řepčín	-	Horka n.Moravou	819	246
Horka n.Moravou	-	Skrbeň	793	236
Skrbeň	-	Příkazy	692	206
Příkazy	-	Senice na Hané	563	164

## 2. NEVÝHODA - ZPOŽDĚNÍ

Říjen 2018

Zastávky		Obsazenost X	Obsazenost 6+
Olomouc hl.n.	- Olomouc-Smetan.sady	787	231
Olomouc-Smetan.sady	- Olomouc-Nová Ulice	873	292
Olomouc-Nová Ulice	- Olomouc město	994	358
Olomouc město	- Olomouc-Hejčín	1231	438
Olomouc-Hejčín	- Olomouc-Řepčín	1180	442
Olomouc-Řepčín	- Horka n.Moravou	1184	445
Horka n.Moravou	- Skrbeň	1101	405
Skrbeň	- Příkazy	820	339
Příkazy	- Senice na Hané	692	270
Senice na Hané	- Náměšť na Hané	302	203
Náměšť na Hané	- Drahanovice	227	167

### 3. NEVÝHODA – NEDOSTATEK ŘIDIČŮ

- ✘ Není problém ve finančním ohodnocení, ale v délce směn.
- ✘ Kratší směny by mohly být v případě, kdyby bylo více řidičů.
- ✘ Představy o autonomním vedení vozidel bez řidiče jsou naprostou chimérou (řidič má daleko širší náplň práce než jenom „točit volantem“).



## 4. NEVÝHODA – „STOJÍ NA KAŽDÉM ROHU“

- ✘ V porovnání s vlakem zdánlivá výhoda – nemá v obci jen jednu zastávku, ale hned několik.
- ✘ Druhá strana mince – jízda hustým provozem, mnoho zastávek a prostoje na každé z nich při odbavení cestujících.
- ✘ Umístění železničních zastávek na kraji zástavby má řadu výhod – mj. dostatek místa na parkování.

# 5. NEVÝHODA – PŘÍLIŠ VYSOKÁ HMOTNOST

## CROSSWAY



Crossway Line 10,8 / 12 / 13 m - Diesel EURO VI



10,8 m: 47 sedadel cestujících



12 m: 55 sedadel cestujících



13 m: 59 sedadel cestujících

Maximální obsaditelnost: 61 míst k sezení

Délka	10 757 mm	12 097 mm	12 962 mm
Šířka	2 550 mm		
Výška (s klimatizací / bez klimatizace)	3 460 / 3 370 mm		
Rozvor	5 300 mm	6 200 mm	7 065 mm
Přední / zadní převis	2 165 / 3 292	2 605 / 3 292 mm	
Výška podlahy	860 mm		
Vnitřní výška	2 280 mm		
Nástupní výška předních / středních dveří	344 / 344 mm		
Šířka předních / středních dveří	800 mm / 800 mm		
Vnější obrysový poloměr zatažení	9 250 mm	10 770 mm	11 900 mm
Vnější stopový poloměr zatažení	7 820 mm	8 990 mm	10 120 mm
Úhel nájezdu vpředu / vzadu	8,3° / 8°		
GVW (max. povolená celk. hmotnost vozidla závislá na místních předpisech, Cursor / Tector)	19 000 kg / 18 000 kg		
Max. povolené zatížení zadní / přední nápravy	12 600 kg / 7 100 kg		
Objem zavazadlových schrán (m <sup>3</sup> )	3,5	5,7	6,8
Objem zavazadlových košů (m <sup>3</sup> )	2,4	2,8	3

	CURSOR 9 EURO VI	TECTOR 7 EURO VI
Výkon	265 kW (360 HP) při 2 200 ot./min.	235 kW (320 HP) při 2 500 ot./min.
Krouticí moment	1 650 Nm při 1 200 ot./min.	1 100 Nm při 1 250 – 1 600 ot./min.
Zdvihový objem	8,7 litrů	6,7 litrů

6 válců v řadě, vertikální, uloženy vzadu, vstříkávání Common Rail

**IVECO**  
BUS

# 5. NEVÝHODA – PŘÍLIŠ VYSOKÁ HMOTNOST



# BUDOUCÍ VÝVOJ?

---

- ✘ V případě náhrady benzínu a nafty klesne spotřeba ropy zpracovávané rafinériemi = nedostatek asfaltu.
- ✘ Asfalt není čím nahradit, navíc dochází i další zdroje (kamenivo).
- ✘ Řidičů bude stále méně.
- ✘ Autobusy na baterie budou ještě těžší než se spalovacím motorem – prohloubení problému s únosností vozovek a mostů.

# BUDOUCÍ VÝVOJ?

---

- ✘ Autobusy budou redukovány na menší množství linek.
- ✘ Pro tyto linky bude možné zajistit dostatek řidičů a přiměřeně upravené silnice.
- ✘ Linky budou krátké, navázané na regionální vlaky.
- ✘ Kratší linky umožní nabíjení baterií na konečných, lehčí a méně kapacitní baterie.

# BUDOUCÍ VÝVOJ?

---

- ✘ Krátké autobusové linky jako přípoj na železnici si vynutí existenci husté železniční sítě (jinak nelze uvažovat s krátkým dojezdem).
- ✘ Některé okrajové obce a regiony budou obsluhované poptávkovou / individuální dopravou, která bude v režimu dopravní obslužnosti (možné zlepšení služby).
- ✘ Rozvoj např. „senior – taxi“.

# BUDOUCÍ VÝVOJ?

---

- ✘ U regionální železnice bude potlačeno uvažování o vlaku jako „autobusu na kolejích“ (železnice takto není nastavená).
- ✘ Klíčové budou regionální železniční stanice, např. i s infrastrukturou pro nabíjení aut, nabíjení linkových autobusů / mikrobusů, kapacitou pro kola / elektrokola / koloběžky.
- ✘ Místo konkurence musí nastat kooperace dopravních módů (nic není „nejlepší“).

# BUDOUCÍ VÝVOJ?

---

- ✘ **Zásadní je vnímání měřítka!!**
- ✘ Už dnes teoretici říkají „železnice je páteř“, ale co si pod tím představit?
- ✘ Varianta 1: 4 „páteřní linky“ pro celý kraj a zbytek (90 % území) autobusy? (IDS JMK)
- ✘ Varianta 2: hustá síť, zahrnující všechny železnice v oblasti, a mimo tuto „páteř“ jen dojezdy do míst, kam železnice nevede, případně vede výrazně nevýhodnou trasou?



# DĚKUJU ZA POZORNOST

