

EgroNet

Igor CHOVANEC

Ing. Igor CHOVANEC, SUDOP Praha, a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov

Dne 28.05.2000 byl zahájen provoz systému místní přeshraniční dopravy pod názvem EgroNet jako zcela nový a v tuzemsku doposud neznámý produkt veřejné osobní hromadné dopravy. Dal by se definovat sloganem „dvě země, 54 dopravců, jeden jízdni řád, jeden tarif, jeden jízdni doklad - jeden systém“. Jak samotný název napovídá, jedná se o produkt, nabízený v prostoru euroregionu Egrensis. Zasahuje do tří spolkových německých zemí Sasko (Sachsen), Durynsko (Thüringen), Bavorsko (Bayern) a do Čech.

Význam tohoto produktu je ještě více potvrzen tím, že se jednalo o externí (a vlastně svým způsobem o největší) expozici světové výstavy Expo 2000 Hannover.

Historie vzniku tohoto díla sahá do začátku roku 1998, kdy z popudu vedení saského kraje Vogtland byli osloveni přednostové tří západočeských okresních úřadů (Cheb, Sokolov a Karlovy Vary) s myšlenkou na propojení svých území kvalitní místní kolejovou dopravou s navazující autobusovou dopravou. Projekt však uvažoval i s dalšími navazujícími službami, běžnými v rezortu cestovního ruchu.

Během roku 1998 tak na základě politického popudu zdola byly do projektu více či méně úspěšně zaangażovány i vrcholové úřady České republiky a Svobodného státu Sasko (Freistaat Sachsen), konkrétně ministerstva těchto zemí, odpovědná za rezorty dopravy a místního rozvoje. Současně s tím se do projektu zapojily i odborné poradenské a dopravní firmy.

Práce se rozeběhly naplno ve všech směrech: technika, ekonomika, legislativa, propagace a pod. Bylo nutné vyřešit několik problémových okruhů, např.:

- jízda koncepčně nových a v tuzemsku navíc neznámých souprav (vozidel) po tuzemských kolejích,
- uvedení těchto tuzemských kolejí do normového stavu, adekvátního systému a použitým vozidlům,
- zajištění provozu vlaků v souladu s platnou drážní, cizineckou i celní legislativou,
- tarifní odbavení,
- toky financí mezi firmami, zúčastněnými na provozu,
- zajištění informovanosti o projektu
- zajištění profinancování systému.

Celý systém, jak bylo nadneseno, zahrnuje 54 dopravců, z toho 4 drážní. Na železnici se jedná o 2 národní dopravce a 2 dopravce privátní, vždy po jednom z každé země (Deutsche Bahn (official carrier Expo 2000 Hannover), České dráhy, Vogtlandbahn, Viamont). Původní návrh počítal nejdříve pouze s Českými drahami a firmou Vogtlandbahn, jako poslední se do hry zapojila firma Viamont po upozornění na její existenci tuzemskou poradenskou firmou SUDOP PRAHA a. s..

V cestě k realizaci tohoto produktu stálo několik byrokratických a technokratických překážek. Daly by se shrnout do následujících bodů:

- různé systémy organizace státní správy a samosprávy v Německu a Česku,
- různý stupeň realizace státní dopravní politiky a transformace železniční dopravy v Německu a Česku,
- různá kapitálová připravenost Německa a Česka k realizaci tohoto produktu,
- různá ochota (nejen počáteční) k realizaci tohoto díla v Německu a Česku.

Původní představa o funkčnosti systému byla založena na čistém a již známém vztahu poskytovatel dopravní cesty – externí dopravce (např. České dráhy – Vogtlandbahn, ale i České dráhy – Deutsche Bahn a potažmo Viamont - Vogtlandbahn). Tato představa vzala po volbách v roce 1998 (a po výměně ve vedení železniční dopravy) za své, zřejmě vzhledem k neochotě akceptovat dalšího externího dopravce na české železnici (zvláště na Českých drahách). Byl proto použit standardní model, kdy na státní hranici vlak jedné firmy se stává vlakem firmy druhé, se všemi zápory, které to přináší a navíc v případě, že aspoň jeden z na předávání vlaku zúčastněných dopravců není členem UIC, i s novými, doposud neznámými problémy v oblasti celních předpisů.

Pro představu je nutné celý systém trochu více popsat:

Operační prostor EgroNetu zahrnuje území, které by se dalo (zhruba) ohraničit spojnici měst Marktredwitz – Cheb – Mariánské Lázně – Karlovy Vary – Zwickau – Plauen – Gera – Hof – Marktredwitz.

Na lince Marktredwitz – Cheb – Plauen – Zwickau je použit dvouhodinový takt, na lince Sokolov – Klingenthal – Zwickau hodinový; na lince Karlovy Vary – Aue – Zwickau byl provoz netaktový a vlaky, sestavené z vozidel Deutsche Bahn, zde projížděly v úseku Johanngeorgenstadt – Karlovy Vary pouze třikrát denně v obou směrech (nyní se přestupuje v Johanngeorgenstadtu; podobně je tomu na trati Sokolov – Kraslice – Zwickau, kde se přestupuje v Kraslicích).

Ve vlacích systému EgroNet, který presahuje rámec euregionu Egrensis, je použit jednotný přestupní tarif s využitím časových síťových jízdenek, takzvaných EgroTicket. Nyní jsou pouze ve dvou ve provedeních (a cenách):

- jednodenní pro jednotlivce: za cenu 100 CZK/10 EUR,
- jednodenní skupinová (5 osob, z toho min. 1 dítě do 17 let): za cenu 250 CZK/23 EUR.

(Týdenní jízdenka pro jednotlivce (prodávaná za cenu 400 CZK/50 DEM) byla zrušena.)

Jak je vidět, je použit mnohem příznivějšího kurzu, než vyhlášeného centrálními bankami, s ohledem na menší kupní sílu tuzemského obyvatelstva. Tyto příznivější ceny však platí pouze pro občany České republiky, kteří svou totožnost prokazují při kontrole jízdenek ve vlacích a autobusech, zahrnutých do systému EgroNet.

Jízdenka EgroTicket platí současně i jako sleva pro další navazující služby cestovního ruchu. Uznává se v cca 26 hotelích, 55 kulturních zařízeních a 10 dalších zařízeních.

Cílem tohoto systému je získat další zákazníky z prostředí individuálního motorismu, ne kanibalizovat vzájemně na sobě (kdy veřejná doprava autobusová požívá veřejnou dopravu vlakovou či naopak). To je největší význam produktu EgroNet: cestující po výstupu z vlaku nehledá ve městě autobusové nádraží, aby poté zjistil, že mu autobus v rozporu s proklamacemi o příčných vazbách právě ujel; naopak, autobus je po příjezdu vlaku přistaven před výpravní budovu, ne-li přímo na 1. nástupiště a cestující na jeden jízdní doklad cestuje tímto autobusem dále – rezortní přístup je zde zcela vyrušen (odstrašující příklad: spojení Praha – Děčín (vlakem) – Hřensko (autobusem) s pochodem a hledáním nádraží ve městě Děčín při přestupu z jednoho média na jiné médium).

Je nutné vzpomenout na některá stavební opatření, která provázela spuštění systému EgroNet (převážně na českém území) hlavně v oblasti dopravní cesty (uvedeny jsou však i aktivity, nezávislé na systému EgroNet):

- dokončení stavby společného vlakového a autobusového nádraží Karlovy Vary dolní nádraží,
- výměna automatického informačního systému ve stanici Cheb,
- výstavba společného vlakového a autobusového infocentra ve stanici Cheb,
- rekonstrukce kolejiště stanice Cheb,
- rekonstrukce traťové koleje Cheb – Pomezí nad Ohří,
- rekonstrukce tratě Sokolov – Hraničná,
- výstavba tratě Hraničná – Klingenthal včetně mostu přes místní komunikaci v Klingenthalu,
- peronizace stanic Oloví a Kraslice (s úrovnovým příchodem na nástupiště),
- odstranění některých pomalých jízd na trati Karlovy Vary – Cheb (např. mosty ve stanici a před stanicí Karlovy Vary).

Pro její mimořádnost se zastavíme na trati Sokolov – Klingenthal – Zwickau.

Tato trať byla do roku 1998 v provozu Českých drah a to pouze v úseku Sokolov – Kraslice. Po krátkém intermezzu, kdy byl i v úseku Kraslice – Hraničná zajišťován provoz Českými drahami na náklady města Kraslice jako náhradní vlaková doprava pro vyloučenou

místní silniční komunikaci, byla tato trať v majetku českého státu s právem hospodaření Českých drah pronajata firmě Viamont na dobu neurčitou, ovšem s výpovědní lhůtou půlroční (tento stav trvá doposud přes snahy o regionalizaci této tratě díky odporu státních drah a odborů na železnici).

Přes tento handicap firma Viamont začala brzy zajišťovat provoz v téměř celém českém úseku tratě (úsek Sokolov – Hraničná). Nebylo to však jednoduché: bylo nutné některé úseky tratě zcela nově postavit, některé umělé stavby za nevelký peníz opravit či některé konstrukce vyměnit (to vše s rizikem v podobě půlroční výpovědní lhůty dle nájemní smlouvy ze strany Českých drah, až bude všechno opraveno a tato lokální trať bude uvedena do stavu, podobného koridoru např. v úseku Blansko – Brno).

Po rozhodnutí, že i tato trať bude organicky a logicky včleněna do systému EgroNet, bylo rozhodnuto o jejím znovupropojení s tratí Klingenthal – Zwickau. Toto si ovšem po stránce stavební vyžádalo rozsáhlé investice, zejména na straně německé, kde musel být vybudován opět most přes místní, ovšem frekventovanou komunikaci, pojižděnou i kamiony se svými požadavky na světlost mostního otvoru (starý most byl mimo jiné i z tohoto důvodu v roce 1976 stržen).

Nový obloukový ocelový most o délce téměř 50 m tak umožnil po cca 50 letech znovu jízdy vlaků na celé trati Sokolov – Kraslice – Klingenthal – Zwickau, samozřejmě (vzhledem k nečlenství České republiky v Evropské unii) po vyřešení problematiky celního a pasového odbavení cestujících. Dnem 28.05.2000 tak skončila nutnost pěších pochodů od zastávky Hraničná do města Klingenthal přes turistický pohraniční přechod a zastávka Hraničná se tak stala zastávkou zbytečnou a mohla být zrušena.

Vlaky společnosti Vogtlandbahn, nasazované na této trati Zwickau – Sokolov, se od ostatních vlaků výrazně liší. I laik si povšimne směrových a brzdových světel, nutných pro provoz na silnici, neboť tyto vlaky této linky jako jediné ve městě Zwickau opouští drážní těleso a sjíždí do centra města coby motorová tramvaj pomocí kolejových splítek, neboť místní tramvaje mají rozchod úzký.

Činnost EgroNetu se dá hodnotit jako úspěšná. Počet přepravených cestujících předčí všechna skeptická očekávání (hlavně státních dopravců, ale i některých privátních) a znovuootevřený přechod Kraslice – Klingenthal se svými 130 000 cestujícími za 135 dnů trvání světové výstavy nečekaně obsadil první místo (ze čtyř pohraničních přechodů, v systému zahrnutých a sledovaných, když překonal i koridorový přechod dálkové dopravy Cheb – Schirnding).

Je nutné ovšem připomenout, že ne všechno se podařilo uvést v realitu včas nebo dle přání:

- 1.) most v Klingenthalu byl nejdříve pouze provizorní a trvalá konstrukce byla osazena až v září 2000,
- 2.) terminál Karlovy Vary dolní nádraží začal sloužit veřejnosti rovněž ke konci roku 2000,
- 3.) infrastruktura (dopravní cesta) zůstala zvláště na českém území až na výjimky ve stavu, neodpovídajícím významu systému a vozidlům pro něj použitým; nejhorší situace je v úseku Cheb – Františkovy Lázně (rychlost 30 km/h v délce cca 5 km); do loňska tomu bylo tak i v úseku Vojtanov – Plesná téže tratě tam, kde tato vede jako peážní sice po německém území, ale ve správě Českých drah (trať zde mezi Vojtanovem a Adorfem čtyřikrát protíná státní hranici; kromě stavu železničního svršku se to poznalo i podle toho, že na německém území nerostou bolševníky od knížete Metternicha),
- 4.) vlaky firmy Vogtlandbahn v rozporu s jízdním řádem končí nadále všechny v Kraslicích,
- 5.) vlaky firmy Deutsche Bahn do Karlových Varů již nejezdí,
- 6.) propagační materiály o systému EgroNet byly české straně k dispozici až dne 1.6.2000, sice v den zahájení světové výstavy Expo 2000 Hannover, ale 5 dnů po zahájení grafikonu 2000/2001 (takže informovanost v rozporu s předsevzetím „K čemu je to všechno, když o tom nikdo nic neví?“ byla na české straně (u cestujících) malá),

7.) výše zmiňované jízdenky byly české straně k dispozici až dne 1.6.2000, sice v den zahájení světové výstavy Expo 2000 Hannover, ale o předprodeji nemohlo být ani řeči.

Závěrem je vhodné upozornit na letošní připravované změny v organizaci provozu systému EgroNet:

- linka Zwickau – Plauen – Cheb – Marktredwitz bude vedena v hodinovém taktu,
- v dvouhodinovém taktu bude zavedena nová linka Gera – Plauen – Cheb – Mariánské Lázně, vozidla které budou v úseku Weischlitz – Cheb spřažena s vozidly Zwickau – Plauen – Cheb – Marktredwitz,
- v dvouhodinovém taktu bude zavedena nová linka Leipzig – Zwickau – Karlovy Vary – Mariánské Lázně.

EgroNet tedy v činnost pokračuje. Na obzoru jsou však (dle sdělení saské vlády) další programy místní přeshraniční kolejové dopravy: euroregion Elbe/Labe (Ústí nad Labem – Dresden) a euroregion Neisse/Nisa/Nysa (Zittau – Liberec – Bogatynia); dle sdělení české strany by podobný systém měl vzniknout i na česko-bavorském pomezí (Šumava).

Všechny tyto projekty by měly odstranit současný krajně nevyhovující stav, známý např. z prostoru Děčín – Bad Schandau, kde cestující z Dolního Žlebu do Schöny musí jet tzv. „proti srsti“ do Děčína, poté Dolním Žlebem projet nezastavujícím osobním vlakem (dondávna nejezdil ani ten a byly pouze vlaky EuroCity) a pak podruhé jet „proti srsti“ z Bad Schandau do Schöny. Za těchto podmínek se projde (snad již legálně) z Dolního Žlebu do Schöny raději pěšky (a tím pádem není cestujícím zákazníkem) a v Schöně poté např. při transferu zpět do Česka (do Hřenska) použije přívozu, který na rozdíl od toho v Dolním Žlebu obvykle v provozu bývá.

Snad budou (nejen) výše naznačené další projekty zrealizovatelné i bez světové výstavy.