

## **Budoucnost veřejné dopravy**

Doprava je výrazným fenoménem dnešní společnosti, zásadním způsobem ovlivňuje naše možnosti, naše chování a umožňuje nám ze života získávat stále více a více. Na druhou stranu je to právě doprava, která patří k největším znečišťovatelům životního prostředí a vytváří tak globální problém pro lidstvo, který bude muset řešit každý z nás. V posledních letech sice stále více zaznívá pojem „trvale udržitelný rozvoj společnosti“, pojem který je slyšet především z úst ekologických aktivistů, a který je většinou z nás cizí, neboť se z něj dá vytušit určitý požadavek na omezení našeho chování, omezení svobody našeho rozhodování. To je samozřejmě většinou proti mysli, málokdo se chce omezovat, a o trvale udržitelném rozvoji společnosti raději nechce slyšet.

Řešení pro oblast dopravy lze nalézt zejména v částečném opuštění individuální automobilové dopravy a přechodu na dopravu hromadnou, tedy veřejnou. První otázka, která Vás v této chvíli napadne, je, proč je ale osobní automobil tak škodlivý pro naši budoucnost? Důvodem je především vysoká míra externích, tedy nikým neuhrazených, nákladů, které tvoří emise, hluk, nehody, kongesce aj. Silniční doprava tvoří podíl asi 90% na celkových externích nákladech dopravy, tedy všech druhů doprav. Pokud by tyto náklady byly internalizovány, tedy pokud by je jejich nositelé hradily, nebyla by ani silniční doprava tak ekonomicky výhodná jako nyní. Každý automobilista jistě při těchto slovech namítne řadu argumentů proti těmto tvrzením, přičemž asi nejdůležitější z nich bude ztráta osobní svobody přepravit se kdy chci a kam chci. Jistě, veřejná doprava nemůže nabídnout absolutní svobodu, kterou poskytuje osobní automobil (i když co je to za svobodu stát hodiny v dopravních zácpách?), ale existují řešení jak tuto nevýhodu podstatně zmírnit a zároveň je nutno vzpomenout slova řečená v úvodu - každý z nás bude muset obětovat kus svého pohodlí, chceme-li dále existovat živi a zdraví na této planetě! Samozřejmě nelze nikoho nutit násilím, aby opustil svého plechového miláčka, proto musí veřejná doprava přijít sama s nabídkou služeb odpovídajících výhodám osobního automobilu, musí vytvořit přijatelnou alternativu k individuálnímu motorismu.

Asi nejpodstatnější nevýhodou veřejné dopravy, která byla již zmíněna a již je nutno řešit, je nemožnost přepravy tzv. z domu do domu v kteroukoli dobu. Veřejná doprava proto musí nabídnout prostorově i časově hustou síť spojů, která zaručí svobodu trvale udržitelné mobility osob danou Listinou základních práv a osob.

Prvním krokem ke zvýšení významu veřejné dopravy je vytvoření návaznosti mezi individuální a hromadnou dopravou vybudováním parkovišť Park&Ride (Zaparkuj a jed), jejichž smysl spočívá v dojížděcí osobním automobilem z místa bydliště, které je veřejnou dopravou nedosažitelné, ke stanici hromadné dopravy, kde lze automobil bezpečně zaparkovat, aby mohl být bez problémů opět využit při zpáteční cestě k domovu. Určitou motivací může být i skutečnost, že v ceně jízdenky je zahrnuto i parkovné. Tento způsob se s úspěchem využívá hlavně ve velkých městech, kde bývá z důvodů kongescí obtížné jet automobilem do centra, a kde je proto vytvořen systém záchytných parkovišť Park&Ride po obvodu města s bezprostřední návazností na městskou hromadnou dopravu.

Určitou modifikací je systém nazvaný Bike&Ride, který zase umožňuje cyklistům odstavit své jízdní kolo na stanici veřejné dopravy - jde o vybudování jednoduchých a bezpečných samoobslužných úschoven nebo stojanů na kola. Velmi výhodné je též

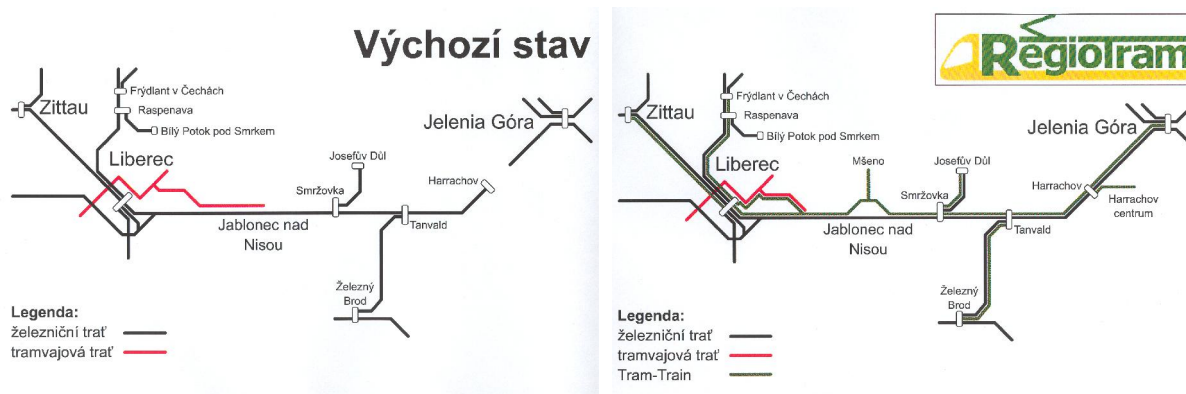
vytvoření sítě půjčoven jízdních kol na stanicích veřejné dopravy, kde vypůjčený bicykl z jedné stanice lze vrátit na kterékoli jiné stanici.

Již náročnějším, ale o to více důležitějším krokem ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy, je vzájemná provázanost jednotlivých druhů hromadné dopravy, tedy autobusové, železniční a městské hromadné dopravy. Smyslem je pojímat veřejnou dopravu jako jeden celek, bez rozdílu zda se odehrává na silnici nebo na kolejích či který dopravce ji zajišťuje. Jedině tak má veřejná doprava šanci se na dopravním trhu výrazněji prosadit. V první řadě jde o koordinaci jízdních řádů s garantovanými přestupy, aby cestující nežil v hrůze, že mu jeho návazný spoj snad ujede. S tím souvisí vytvoření přestupních terminálů, které musí být orientačně jednoduché s minimálními docházkovými vzdálenostmi, přičemž nejefektivnější způsob je tzv. přestup hrana - hrana, tj. přestup na jednom nástupišti bez nutnosti přechodu na jiné nástupiště podchodem apod. S vytvořením přestupních vazeb úzce souvisí konstrukce jízdních řádů, které musí být založeny na pravidelnosti - jednotných intervalech, to znamená odjezdy spojů např. každých 30 minut. Tento tzv. taktový nebo také intervalový jízdní řád má obrovskou výhodu snadné zapamatovatelnosti, protože mnoho lidí odrazuje od použití veřejné dopravy právě nutnost vyhledání spojení v jízdním řádu.

Dalším stupněm provázanosti jednotlivých druhů hromadné dopravy je tzv. integrace. Jde o důslednou koordinaci jednotlivých dopravců v oblastech společné přepravní politiky, z čehož plyne používání jednotného jízdního dokladu bez ohledu na použitý dopravní prostředek nebo zajišťujícího dopravce, společný přístup k trhu, který umožní nejen jednodušší provázanost spojů, ale i jednotnou marketingovou filozofii vůči zákazníkovi, a také vytvoření způsobu financování, který zajistí spravedlivé podíly na úhradě společných nákladů a dělbu tržeb. Vyvolanou a často problematickou investicí bývá nasazení jednotného odbavovacího systému pro cestující. Každý tzv. integrovaný dopravní systém, který dnes vzniká v aglomeracích velkých měst, volí různý systém odbavování, ve vyspělých státech se přitom směřuje k jednotnému tarifnímu a odbavovacímu systému pro veškerou veřejnou dopravu v celé zemi. Vzájemnou časovou a prostorovou koordinací služeb v rámci integrovaného dopravního systému dochází k optimalizaci dopravního procesu, tzn. co nejefektivnější dostupnosti cílů, čímž je možné mj. i snížit cenu za přepravu oproti nekoordinovanému poskytování dopravních služeb. Pro zákazníka znamená integrovaný dopravní systém méně starostí se zajišťováním jízdních dokladů a informací, protože je na jeden jízdní doklad za stejných podmínek přepraven různými dopravci prakticky „z domu do domu“ při minimálních nákladech a za minimální dobu.

Integrované dopravní systémy, přes svou téměř dokonalost, stále neodstraňují další velkou nevýhodu veřejné dopravy a to je nutnost přestupů, která odradí mnoho lidí od použití veřejného dopravního prostředku. Systém, který tento handicap alespoň v kolejové dopravě odstraňuje, čímž značně zvyšuje cestovní rychlost a komfort, byl v době svého vzniku na začátku 90. let minulého století nazván jako „Model Karlsruhe“. Právě v tomto německém městě bylo poprvé na světě použito nově zkonstruovaných kolejových vozidel, které jsou nápadně podobná tramvajím, mohou však jezdit nejen po tramvajových kolejích ve městě, ale i po železničních tratích mimo město. Zdánlivě nic tak zajímavého, tramvaje i vlaky přece jezdí po kolejích, ještě navíc většinou se stejným rozchodem, ale po technické stránce jde o velmi složitý problém zahrnující v sobě celou řadu nekonvenčních řešení. Vždyť i ta ocelová kola valící se po kolejnicích jsou rozdílná, mají jiný tvar, tramvajové koleje mají např. užší žlábek kam se železniční kolo prostě nevejde, nebo rozdílná výška

nástupišť, odlišné napájecí systémy v troleji, zabezpečovací zařízení atd. Ale proč tedy to všechno? V centru města můžete nastoupit do tramvaje, která vás bez přestupu doveze až za město, do místa vašeho bydliště. Využíváte výhody tramvaje, tj. snadné dosažitelnosti míst přepravní poptávky díky velkému množství zastávek a zajíždění až do centra města, a výhody železnice, která spočívá v rychlejší přepravě na delší vzdálenosti po tratích mimo město. Použití tohoto systému je však velmi flexibilní, neboť je možné např. postavit novou trať tramvajového typu i v místech, kde by použití izolované městské hromadné dopravy nemělo ekonomické opodstatnění, kupř. právě v místě vašeho bydliště kam dojedete po železnici a kde nádraží je nepříjemně daleko od centra. Pak byste mohli cestovat bez přestupu nejen z centra velkého města na nádraží vašeho městečka na okraji aglomerace, ale i do jeho středu. Možností je díky stavebnicovému řešení hodně. Tento způsob dopravního systému, jemuž se u nás zatím ještě neustálilo žádné pojmenování a bývá nazýván různě od integrovaných, hybridních, železničních, příměstských nebo regionálních tramvají až po, v poslední době v zahraničí používané, Tram-Train, dokáže výrazně zvýšit podíl kolejové dopravy na přepravě osob, protože umí přitáhnout cestující z individuální automobilové dopravy na dopravu hromadnou, což se prokazuje právě v Karlsruhe, kde za 10 let provozování systému vzrostl počet lidí používajících veřejnou dopravu několikanásobně, a které je vzorem pro mnoho dalších měst, mj. i pro Liberecko a Plzeň, kde se intenzivně připravuje zahájení provozu tohoto velmi nadějněho způsobu veřejné dopravy.



Hromadná přeprava osob má svou budoucnost a to i přesto, že vyžaduje nemalé dotace z veřejných financí, jež ale také vznikají právě vlivem nerovných podmínek na přepravním trhu. Trh v tomto případě nevyřeší vše a je povinností společnosti postarat se o to, co bude zítra.

V Praze dne 5. září 2002

Bc. Marek Binko