

Regionální doprava ve veřejném zájmu a její vztahy k obsluhovanému území

Jan ŠATAVA

Ing. Jan ŠATAVA, Jindřichohradecké místní dráhy a. s.

Osobní regionální doprava ve veřejném zájmu u nás dnes už naštěstí přestává mít nálepku jakési nadbytečné služby chudým, kteří nemají na auto, služby, která si na sebe nevydělá a pouze odčerpává finanční prostředky z veřejných rozpočtů. Postupně – alespoň v některých krajích – přestává být vnímána v úzkém slova smyslu zastaralé definice základní dopravní obslužnosti coby *doprava do školy, zaměstnání, k lékaři a na úřady*, ale začíná jí být oprávněně připisován význam více či méně širší. Ostatně díkce § 39a odst. 1 zákona 266/94 Sb. o dráhách v platném znění zní: „*Základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.*“ Podstatná jsou slova po všechny dny v týdnu, především a přispívající k trvale únosnému rozvoji.

Podle mých zkušeností si v některých krajích objednatelé veřejné dopravy uvědomili, že existence každodenní celoroční obsluhy území je skutečně podstatným rozvojovým faktorem. Špatně nebo vůbec nefungující dopravní obsluha naopak může ve svém důsledku výrazně ovlivnit vyliďňování venkovských oblastí. Nejsou to nijak přehnaná slova: zkuste řešit dojíždění dětí (které, jak známo, nemají řidičský průkaz, neb na to nemají věk) do školy v oblasti, kde objednatel pod dojemem úspor veřejných prostředků okleštil rozsah dopravy na minimum, takže dítě musí ve střediskové obci čekat hodinu a půl před školou a jediný spoj zpět jede tak, že buď se po skončení vyučování bezcílně poflakuje hodiny po ulicích, nebo se naopak v případě odpolední školy už domů nedostane. A to nemluvím o dostupnosti služeb, zaměstnání a podobně pro dospělé obyvatele. Naopak fungující atraktivní veřejná doprava v rozsahu přiměřeném potřebám obsluhované oblasti, která je dostupnou alternativou dopravy individuální, přispívá zcela průkazně k rozvoji území. Vede to až k takovým efektům, jakým je vyšší tržní cena nemovitostí v dosahu tratí a linek veřejné dopravy. Tento jev mohu potvrdit z vlastní zkušenosti, projevuje se totiž v posledních letech i okolo našich úzkokolejek a realitní kanceláře rády zdůrazňují, že nabízená nemovitost je v jejich dosahu. Samozřejmě, že nejde zdaleka jen o nemovitosti; dopad existence kvalitní dopravní obsluhy na všechny oblasti života venkova je citelný.

Svého času se vedly diskuse, zda je či není-li možno považovat obsluhu turisticky atraktivní oblasti veřejnou dopravou za základní dopravní obslužnost. Nositelé extrémních názorů zastávali stanovisko, že dotovat dopravu turistům nelze (nejedou ani do školy, ani k lékaři, do zaměstnání nebo na úřad) a ať si jedou autem, když tam chtějí. Aplikace těchto představ v praxi pak vedla k likvidaci veřejné dopravy v atraktivních oblastech se silnou hybností potenciálních cestujících, avšak řídkým trvalým osídlením a ve svém důsledku k zastavení rozvoje turistického ruchu. Ovšem co jiného ve smyslu výše citované definice základní dopravní obslužnosti více *přispívá k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu*, než právě turistický ruch? A to nemluvím o praktické nemožnosti selekce cestujících na místní občany a „nežádoucí“ turisty. Dnes je v některých krajích naopak dopravní obsluha turistických oblastí, dokonce i sezónního charakteru, zahrnuta do objednávky dopravy ve veřejném zájmu. A co můžeme v těchto oblastech sledovat? Rychlý, ale přitom dlouhodobě únosný rozvoj turistického ruchu a všech na něj navázaných ekonomických aktivit: investice do ubytovacích kapacit a další infrastruktury individuální turistiky, rozložení turistických aktivit relativně rovnoměrně na obsluhovaném území, eliminování vzniku nežádoucích turistických velkocenter... Návštěvníkům je nabízena kvalitní veřejná doprava pro jejich pohyb po oblasti a – kupodivu – oni jí rádi a masově využívají; oproti obecným představám málokdo tráví rád dovolenou v autě. Existence takové dopravy ovšem má velmi zajímavý sekundární ekonomický efekt: návštěvníci, které při rozhodování o destinaci své dovolené ovlivní i možnost nechat auto stát u penzionu a využívat vlak či autobus, zaplatí za ubytování, stravování, natankují benzín, koupí si suvenýry, vstupenky do kina či muzea, půjčí si kolo... To všechno pochopitelně výrazně ovlivňuje sektor služeb, který ovšem přímo s veřejnou dopravou nijak nesouvisí, a tím zaměstnanost, daňovou výtěžnost, investice atd., atd. Ve svém důsledku tedy platí, že zatímco veřejná doprava chápaná v onom úzkém smyslu dopravy do školy, k lékaři atd. má víceméně sociální charakter, její širší pojetí přináší nepochybný sekundární ekonomický efekt, ovšem nikoliv dopravní. Tento aspekt obsluhy turistické oblasti osobní dopravou ve veřejném zájmu známe na Jindřichohra-

deckých místních dráhách z naší jedenáctileté praxe velmi dobře a mám pocit, že – alespoň v našem případě – je onen sekundární ekonomický efekt větší, nežli primární, tedy naše tržby z jízdného a úhrada za službu ve veřejném zájmu. Bohužel, neumíme jej nijak kvantifikovat a pochybují, že existují metody, jak se takové kvantifikace dobrat (o vztahu dopravy a regionu popsáném v předchozím odstavci to platí dvojnásob). Pokud by taková kvantifikace existovala, patrně bychom se dočkali překvapivých výsledků.

Závěrem se zmíním ještě o jednom zajímavém momentu dopravy ve veřejném zájmu, respektive její atraktivnosti pro zákazníka – cestujícího. My, dopravní odborníci, se zabýváme detailně konstrukcí a vybavením vozidel, jejich technickými parametry, provozní spolehlivostí a uživatelskou vstřícností, umíme sestavovat oběhy, grafikony, jízdní řády, tarify, tvoříme integrované dopravní systémy (někteří tak činíme dokonce i s ohledem na skutečné potřeby regionu a cestujících – či se o to alespoň snažíme), ale troufnu si říci, že nám až příliš často uniká jedna podstatná věc: jízda veřejnou dopravou nezačíná nástupem do vozidla, ale čekáním na spoj a dokonce i cestou na zastávku nebo stanici. Ne vždy je v silách dopravce stav této infrastruktury ovlivnit (naše společnost má v tomto jako železnice unitární jistou výhodu), ale přinejmenším tlak na správce nebo vlastníka odpovědného za stav prostor pro cestující a přístupových cest je nanejvýš žádoucí. O kvantifikaci jsem se již zmínil: ani v tomto případě nelze zodpovědně odhadnout, o kolik cestujících veřejná doprava přichází jen proto, že na nádraží se poflakují bezdomovci, prostory zastávek jsou zdevastované a zanedbané a cesta k nim neosvětlená. Situace se sice u nás v poslední době obecně mění k lepšímu, ale rozhodně bychom neměli být spokojeni. Zmínil jsem se o výhodě, kterou naše společnost má a dovolím si uvést příklad, který je sice zřejmě pro řadu dopravců těžko opakovatelný, je ale účinný. Stav venkovských stanic dlouhodobě řešíme obsazením výdejen jízdenek v místech, kde by, striktně ekonomicky vzato, už dávno neměl pokladník co dělat. Jenže skutečným důvodem není ani tak prodej jízdenek a dalšího sortimentu; to je druhotná věc. Prioritou je, že stanice má trvalý dohled, prostory pro cestující jsou uklizené, v zimě vytopené, na nástupišti jsou květiny, cestujícím je k dispozici čisté a funkční WC a v neposlední řadě je zachován lidský rozměr – osobní kontakt cestujícího s pracovníkem dopravce „v první linii“. Kdybychom ze stejného důvodu angažovali strážní službu, vyjde nás to draž, avšak s mnohem menším efektem. Takto máme nádraží, kde je radost čekat. Snad i to je jednou z příčin, proč nám počty přepravených cestujících ani v mimosezónní době neklesají, ale právě naopak.