

České dráhy a integrované dopravní systémy

Rudolf MARKVART

Ing. Rudolf MARKVART, GŘ ČD, odbor osobní přepravy, nábřeží L. Svobody 1222, 110 15
Praha 1

Východiska:

Zelená kniha Evropské komise – Síť občana
Legislativa České republiky
Připravovaná koncepce Českých drah

Realizace:

Počátky
Současný stav
Připravované integrované dopravní systémy
Cílový stav

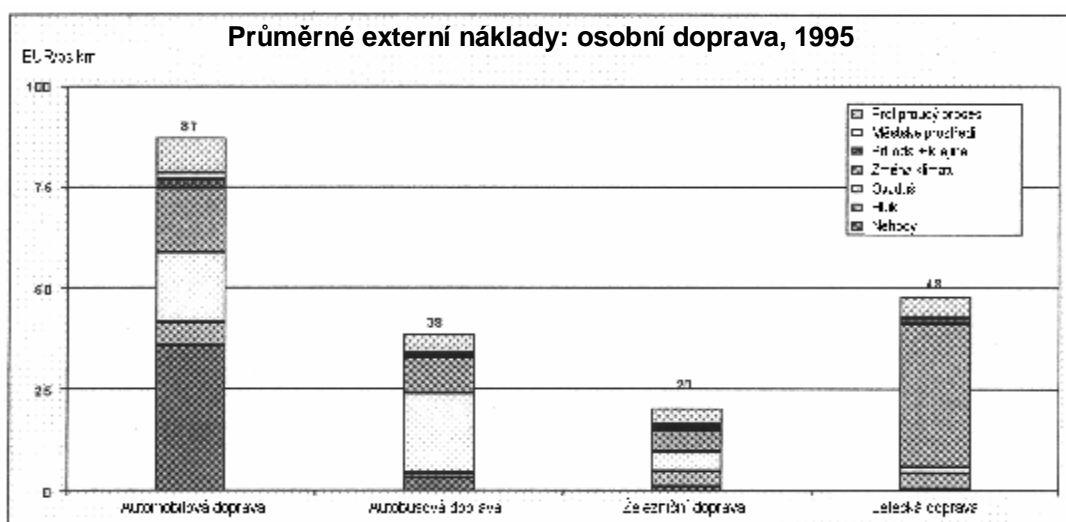
Některé problémy při realizaci IDS:

Nedostatky v legislativě
Potřeba změny myšlení

Charakteristikou dnešní doby je vzrůstající poptávka lidí po přepravě. Tato zvýšená poptávka po přepravě se bohužel vesměs uspokojuje díky rozmachu individuálního motorismu, který sice skýtá požadované pohodlí a mnohdy nadstandardní kvalitu, ale paradoxně díky svému nebývalému rozmachu IAD a nepřipravenosti dopravní infrastruktury se mnohé stránky kvality, pro které došlo k všeobecné oblibě tohoto druhu dopravy eliminují. Vznikají dopravní zácpy, prodlužuje se jízdní doba.

Tento rozvoj si vynucuje výstavbu nových komunikací záborů půdy a jsou omezováni ti občané, kteří osobní automobil z různých důvodů nemají, neboť se vše přizpůsobuje životnímu stylu s osobním automobilem. Dalším negativním jevem je škodlivý vliv na životní prostředí, vysoká pravděpodobnost vzniku dopravních nehod.

Individuální automobilová doprava z hlediska výše externích nákladů dle podkladů Evropské unie zaujímá při srovnání s dopravou železniční, vodní, leteckou a veřejnou silniční dopravou (autobusy) první místo. Největší vliv právě na toto první místo má vedle podílu na devastaci přírody a měst i vysoké procento nehodovosti.



Zdroj: INFRAS, IWW pro UIC, 2000

Rozvoj IAD, který ve vyspělých evropských zemích začal od 60. let 20. století způsobovat obtíže, nutil evropské politiky hledat způsoby, jak tomuto rozvoji efektivně čelit. Jednou z možností je

odstraňování nebo alespoň zmírňování nevýhod veřejné dopravy (omezená operativnost v prostoru a čase) a zvyšování kvality cestování veřejnou dopravou.

Důležitým materiálem je Zelená kniha Evropské komise, kde ve výtahu „Sít občana – plné uplatnění potenciálu veřejné osobní dopravy v Evropě“ je vyjádřena jednoznačná podpora rozvoji veřejné dopravy. V tomto materiálu je uvedeno, že podstatným krokem k zvýšení atraktivity veřejné dopravy je zlepšení její přístupnosti obyvatelům.

Kritéria kvality veřejné dopravy:

Dostupnost systému

- potřeby lidí se sníženou pohyblivostí
- fyzická projekce vozidel
- projekce stanic včetně intermodality
- spojovací cesty k přitažení oblastí do veřejné dopravy
- spojování venkovských a periferních oblastí

Ekonomická dostupnost

- společensky žádoucí služby (jízdné dle koncese)

Bezpečnost

- normy pro bezpečnost
- kvalita osvětlení
- kvalifikace personálu
- systém dohledu

Cestovní pohodlí

- cestovní doby
- spolehlivost
- frekvence
- čistota
- pohodlí (vybavení)
- informace
- integrovaný prodej jízdenek
- pružnost

Ekologické vlivy

- emise
- hluk
- infrastruktura

Dalším důležitým krokem je integrace veřejné dopravy (propojení jednotlivých druhů dopravy dopravně i tarifně a integrace veřejné dopravy s individuální dopravou (pěší, cyklistická, osobní automobily) – propojení míst s terminály veřejné dopravy (Park and Ride, Bike and Ride)

Současná platná legislativa ČR je postavena tak, že umožňuje integraci veřejné dopravy a integraci veřejné dopravy s dopravou individuální. Zvláště prvek společensky žádoucí služby je zde obsažen v ustanovení o závazku veřejné služby a kompenzaci za splnění tohoto závazku (zákon o drahách, zákon o silniční dopravě).

Zvláště ustanovení o základní dopravní obslužnosti územní jednotky propojením drážní a linkové osobní dopravy je stavebním prvkem integrace jednotlivých dopravních oborů (chybí však obdobné ustanovení o propojení s MHD). Rovněž chybí alespoň doporučení týkající se spolupráce tarifní, dopravního plánování a celkové organizace integrované dopravy (organizátor).

V praxi dochází ke „dvoukolejnosti“, kdy někdo jiný objednává výkony v rámci závazku veřejné služby a druhý organizuje integrovanou dopravu a při tom nemá nástroj na ovlivnění rozsahu dopravy a poskytované kvality ze strany dopravců.

Tento stav je umožněn nedostatečnou informovaností o přínosech integrace dopravy, přetrvávajícím názorem z dob totality, že doprava musí být dotována za všech okolností a tak, jako tomu v této době. Tím vznikla situace, kdy je dotována doprava

železniční a zároveň souběžná doprava autobusová, které často poskytují ničím neodůvodněné souběžné služby a tarifně si konkurují. Při takovém stavu je jen obtížně naplnitelné ustanovení o provázanosti těchto dvou druhů dopravy.

Teprve stav, kdy cestující s jednou jízdenkou při kvalitních návaznostech použije více druhů dopravy umožní provést náležitou racionalizaci vedoucí i k úspoře vynaložených nákladů a z pohledu železnice i náležité její využití tam, kde je akutní nebezpečí dopravních zácp na silnicích (koncentrace cest osob) a díky autobusové dopravě zase dovezení do bezprostřední blízkosti jejich cíle. S tím souvisí i potřeba změny pohledu na železnici od názoru, že musí fungovat rovnoměrně na celém území státu, k diferenciovanému nahlížení, které spočívá především v podpoře masivního nárůstu dopravního výkonu v místech s velkým přepravním potenciálem (městská a příměstská železnice v aglomeracích – páteřní trati) a zajištění rychlého spojení mezi aglomeracemi, dále podpory kolejové dopravy tam, kde nelze zajistit spojení autobusy (chybí komunikace) a tam, kde to z důvodů nežádoucího zatěžování silniční dopravou z hlediska ochrany krajiny není žádoucí. Dále je nutno na druhé straně přijmout i opatření na převedení dopravy na autobusy tam, kde je efektivnější. S tím souvisí potřeba úpravy infrastruktury, aby přestup z vlaku na autobus byl co nejkratší.

V podmínkách Českých drah vyvolává nová legislativa nutnost vytvoření nové koncepce v regionální dopravě. Regionální osobní železniční doprava musí být koncipovaná jako doprava integrovaná s ostatními druhy veřejné dopravy, k tomu bude nutno nejprve zpřesnit metodiku zjišťování nákladů spojených s výkony v rámci závazku veřejné služby tak, aby byly zohledněn poměr fixních a variabilních nákladů, a tak bylo možno docílit efektivity plánovaných dopravních výkonů. Významným krokem bude nastartování programu obnovy vozového parku. S tím bude z důvodu zapojení regionu důležité zajistit garantování nasazení vozidel pro výkony v dotyčném regionu.

Za účelem naplnění cílů koncepce regionální dopravy budou iniciovány pracovní skupiny, které budou pracovat na tematických blocích:

- podněty a návrhy úprav legislativy
- problematika návaznosti jízdních řádů
- řešení infrastruktury a společných terminálů včetně vazby na individuální dopravu
- problematika integrovaných tarifů
- nové typy odbavovacích systémů pro integrovanou dopravu
- kritéria kvality