

Koncept pro přeshraniční veřejnou dopravu v Českosaské Švýcarsku

Stephan SCHRÖDER

Ing. Stephan SCHRÖDER, vedoucí obchodu SYNTRAS GmbH, Bielefeld, Německo

Příspěvek představí koncept pro přeshraniční veřejnou dopravu v Českosaské Švýcarsku, který se ohlíží novou situací „otevřených hranic“ po vstupu České republiky do Evropské unie. Koncept vznikl v roce 2000 v rámci diplomové práce autora na technické univerzitě Drážďan a nyní je základem dalšího plánování.

Českosaské Švýcarsko je německo-česky hraniční region obvodu 900 km², který se táhne od Děčína a Bad Schandau na západě do Varnsdorfu a Ebersbachu na východě.

Díky velkému podílu chráněné přírody ve dvou národních parků má vyřádného významu pro rekreaci a jako cíl dovolených.

Situace veřejné dopravy

Územím se táhnou kolejové tratě celkové délky 200 km regionálního, národního a mezinárodního významu. Jsou tři železniční hraniční přechody: Bad Schandau – Děčín, Rumburk – Ebersbach und Zittau – Varnsdorf Byvalý čtvrtý přechod mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz je od 1945 zavřen.

Nabídka přeshraniční veřejné dopravy je velmi malá:

- Ø Přeshraniční autobusová doprava neexistuje
- Ø Nabídka přeshraniční kolejové dopravy je omezena na maximálně 5 dvojic vlaků denně na každém hraničním přechodě.

Podle té nabídky je podíl veřejné na přeshraniční dopravě jenom 2%.

Důvody té nedostatečné nabídky jsou rozličné:

- kvůli rozdílným technickým požadavkům na vozidla – především v kolejové dopravě – je přeshraniční doprava jenom možná vozidly s speciálním zařízením.
- Území obsluhy dopravních podniků končí na hranicích – za mezinárodní dopravu je nutno dalekosahou koordinací.
- Na politické straně se plánuje veřejnou dopravu skoro výhradně „ve vlastních hranicích“.

Z těchto důvodů není ani v politice ani v dopravních podnicích zvláštní zájem o mezinárodní dopravu.

Ve vnitrostátní dopravě je mezi zeměmi jasné rozdíly poptávky. V Německu činí podíl veřejné dopravy 18%, v České republice skoro 60%. Avšak se nezakládá význam veřejné dopravy v České republice na dobré nabídce. Cestující nejsou spokojeni, hlavní důvod pro dobré využívání je nízká cena v srovnání s autodopravou.

Nejdůležitější nedostatky jsou:

- Není koordinace mezi autobusovou a kolejovou dopravou
 - Špatná spojení ze Šluknovského výběžku do Děčína
- Jízdní řády neberá ohled na zájezdovou dopravu (špatná nebo žádná spojení na víkendech)

Po vstupu České republiky do Evropské unie se může očekávat stoupající mzdy, což bude za následek stoupající jízdné a lepší dostupnost k autodopravě. Proto je to nutné výrazně zlepšit nabídku veřejné dopravy zabránit poklesu počtu cestujících, jak se stalo v nových spolkových zemích Německa po 1990 ze stejných důvodů. Ale i v Německu ještě chybí koordinace jízdních řádů.

Budoucnost kolejových tratí

Kolejové trati se hodnotilo jejími produktivitou (dopravní výkon děleno délkou tratě). Ta hodnota je v rozporu s počtem cestujících, který se často užívá, nezávislá.

Minimálně nutná produktivita se může stanovit na 500 oskm/km. Při menší dopravní proudě je autobusová doprava hospodárnějším řešením.

Může se regionální kolejové tratě podle toho kritéria rozdělit do tří skupiny:

Skupina	Produktivita	trať
jistě	> 1000 oskm/km	Děčín – Rybníště (50 km)
	800-1000 oskm/km	Rumburk – Rybníště (11 km)
ohroženě	600-800 oskm/km	Varnsdorf – Rybníště (11 km)
	400-500 oskm/km	Rumburk – Šluknov – Dolní Poustevna (27 km)
		Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt (28 km)
nehospodárně	100-200 oskm/km	Rumburk – Panský – Mikulášovice dolní (18 km)
		Rumburk – Jiříkov – Ebersbach (8 km)
	0-100 oskm/km	Löbau – Ebersbach – Varnsdorf (34 km) Krásná Lípa – Panský (5 km)

Tratě v horní části tabulky mají dost cestujících.

Tratě v prostřední části tabulky mají produktivitu, která je trochu menší než 500 oskm/km. Mají ale vysoký význam pro zájezdovou dopravu a může se užívat pro přeshraniční dopravu po znovuotevření hraničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz. Zejména trať Bad Schandau – Sebnitz tak může jistě překročit hranice hospodárnosti.

Tratě Rumburk – Ebersbach a Löbau – Ebersbach – Zittau by byli hospodárně provozovat jenom po stoupání počtu cestujících o 200%. Úsek Rumburk – Ebersbach –Löbau třeba může získat vyšší význam v rámci přesregionální dopravy i pro zájezdovou dopravu do Českosaské Švýcarska. Trať Krásná Lípa – Panský však nemá dostatečný potenciál dále provozovat.

Nový koncept

Nově koncept má odstraňovat popsání nedostatky. Přitom musí být financování zajištěno dlouhodobě. Proto byl cílem, zlepšení dalekosáhle uskutečnit koordinací jízdnicích řádů.

Předpokládá se, že

- vstupem České republiky do Evropské unie i do Šengenské dohody státní hranice ztratí význam vzhledem ke překážkám kontrolami. Význam přeshraniční dopravy bude stoupat.
- V ostatní dopravě pravěpodobně nebude stoupat počet cestujících, v České republice bude spíše klesat. Zejména v České republice bude klesat význam veřejné dopravy v dopravě do práce.

Potenciály pro získání nových cestujících jsou především

- v přeshraniční dopravě
- v zájezdové dopravě
- ve zlepšení spojení ze Šluknovského výběžku do Děčína.

Koncept řídí se podle těch nových požadavků cestujících na systém veřejné dopravy:

- Přehledná síť a taktové jízní řady pro snadno zapamatovatelnou nabídku; koordinace autobusové s kolejovou dopravu
- Znovuotevření železničního hraničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz. To způsobí časovou výhodou pro asi 15.000 obyvatelů Šluknovského výběžku a umožní přímou dopravu mezi severním Českým a Saským Švýcarskem.

- Rovnoprávné jednání s autobusovou a kolejovou dopravou, není principální přednos určitého dopravního prostředku
- Tvoření mnoho nových přeshraničních autobusových a kolejivých spojení. Kolejová trať Děčín – Sebnitz - Rumburk a autobusová linka Varnsdorf – Seifhennersdorf – Rumburk – Ebersbach složí přeshraniční i vnitrostátní dopravu obou zemí.
- V hlavních relacích se nabízí v pracovních dnech minimálně hodinovou jízdu. Přitom jezdí vlaky dalekosáhle každé 2 hodiny, autobusovou dopravou se uskuteční hodinový takt. Mezi Varnsdorfem, Rumburkem a Jířkovem jezdí autobus každých 30 minut.
- Zlepšení víkendové nabídky
- Tvoření zájezdové autobusové linky po jižním Českém Švýcarsku
- Střídavou jízdou autobusu a vlaku je na silných relacích soutěž mezi dopravci. Tak se zabrání monopolu jednoho dopravce.

Celkový nabízený dopravní výkon se nezmění.

Jediným nutným opatřením pro infrastrukturu je znovuotevření hraničního přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz, které způsobí náklady asi 500.000 Euro a je v srovnání rozpočtovně výhodné. Mimo to se bude vyplatit znovuotevření stoupáním počtu cestujících. Pro uskutečnění se může využívat také finanční prostředky Evropské unie.

Další nutné opatření jsou například tvoření společenského tarifu pro autobus a dráhu a vydávání dvoujazykové jízdních řadů.

Koncept se může ale jenom uskutečnit, když nejen politika, nýbrž dopravci mají opravdový zájem o zlepšení situace.

Co se týká dopravce, může k tomu přispět již právní změna tím, že

- se umožní, že jeden dopravce může provozovat mezinárodní linku sám. Zákaz karbotáže to toho času dovolí jenom podnikům, které mají činnost v obou zemích.
- se silí soutěž o zákazníky ve veřejné dopravě. Silná státní regulace především v Německu (restriktivní zadání koncesí v autobusové dopravě, úřední plány pro místní dopravu) nechá vývoj podle zásady „kvalita soutěží“ jenom málo místa.

Na straně krajů, okresů a obcí je nutné lepší spolupráce vzhledem k objednané dopravě, které se nemůže provozovat hospodářsky soběstačně.

Je podstatné pro úspěch konceptu, aby se v obou zemích uznalo a využilo šance, které vznikly v regionu z rozšíření Evropské unie.