

Systémy regionální dopravy z pohledu trvale udržitelného rozvoje

Vit Rousal

Vit Rousal ml., místopředseda Deti Země, Tylova 23, 301 00 Plzeň, Tel/fax: 019/732 56 54, E-mail: vita.rousal@seznam.cz, [Http://www.detizeme.cz](http://www.detizeme.cz)

Integrované dopravní systémy jako alternativa individuální automobilové dopravy a s tím spojené přínosy pro životní prostředí. Role nevládních neziskových organizací při jejich vytváření.

1 Nevládní neziskové organizace a integrované dopravní systémy

V České republice existuje několik nevládních neziskových organizací (NNO), které se zabývají podporou trvale udržitelného způsobu života. Jde o snahu přispět k tomu, aby naše společnost fungovala způsobem, který nebude znamenat ohrožení pro lidstvo samotné, ani pro okolní přírodu. Forem činnosti NNO je mnoho, od hodin ekologické výchovy na školách, přes zapojování se do rozvojových koncepcí až po přímé akce, například blokády. Posledně jmenovaná činnost je sice spíše výjimečná a tvoří pouze malé procento z celkové činnosti NNO, bohužel je pro média nejpřitažlivější a u veřejnosti pak může vznikat mylný dojem, že ekologové nedělají nic jiného, než že se přivazují ke stromům či k buldozerům.

V současnosti patří k největším znečišťovatelům životního prostředí v ČR doprava, a to zejména individuální automobilová, činnost NNO se proto přirozeně soustředí na podporu ekologicky šetrných způsobů dopravy, mezi něž na čelním místě patří integrované dopravní systémy založené na preferenci kolejové dopravy.

Tabulka 1: Množství emisí podle vzniku u jednotlivých druhů dopravy v ČR v roce 1995

Druh dopravy	CO ₂ %	NO _x %	CO %	C _x H _y %	SO ₂ %	Pb %	Prach %
Silniční	89,5	92,0	93,0	91,9	91,2	92,5	91,5
Železniční	3,9	5,3	2,1	5,4	6,9	0,0	7,5
Letecká	6,1	2,1	4,6	2,1	1,1	7,5	0,0
Vodní	0,5	0,6	0,3	0,7	0,8	0,0	0,9

Zdroj: Patrik, str.158

Tabulka 2: Srovnání různých způsobů dopravy s dopravou osobním automobilem na stejné trase, se stejným počtem lidí na 1 km, z ekologického hlediska
Základ = 100 (osobní automobil bez katalyzátoru)

	Auto	Auto s katalyzátorem *	Autobus	Bicykl	Letadlo	Vlak
Spotřeba prostoru	100	100	10	8	1	6
Spotřeba primární energie	100	100	30	0	405	34
Oxid uhličitý	100	100	29	0	420	30
Oxidy dusíku	100	15	9	0	290	4
Uhlovodíky	100	15	8	0	140	2
Oxid uhelnatý	100	15	2	0	93	1
Celkové znečištění ovzduší	100	15	9	0	250	3
Riziko nehody	100	100	9	2	12	3

* Je třeba mít na paměti, že katalyzátor je účinný pouze tehdy, když je motor zahřátý. Na krátkých vzdálenostech, které se jezdí ve městech, tedy znečištění ovzduší prakticky nezabrání.

Zdroj: Cycling: The Way Ahead for Towns and Cities

2 Integrované dopravní systémy nebo dopravní zácpy

Negativní účinky automobilové dopravy se nejvíce projevují v regionech s velkou hustotou obyvatel, zejména ve velkých městech. Jde zejména o:

- emise látek poškozujících zdraví
- hluk
- zábor veřejných prostranství

Zkušenosti ze zahraničí dokazují, že tyto problémy nelze řešit výstavbou nových komunikací, tedy zlepšováním nabídky pro automobilisty, ale naopak stimulací cestujících k používání šetrnějších druhů dopravy, zejména hromadné dopravy, cyklistiky a pěší chůze. Zvýšení zájmu cestujících o hromadnou dopravu lze dosáhnout zejména zvyšováním její kvality a atraktivnosti. V případě hromadné dopravy je to hlavně zavádění integrovaných dopravních systémů. Je však zapotřebí jejich vysoká kvalitativní úroveň.

Pro zvýšení efektu je vhodné zavedení IDS kombinovat se zavedením restrikcí automobilismu, například omezením parkovacích míst v centru města, přeměněním některých ulic na pěší zóny s možností vjezdu hromadné dopravy atd. Výsledkem pak je snížení podílu automobilů na přepravě osob ve městě a tím způsobené zlepšení kvality života obyvatel.

Dobrym příkladem úspěchu IDS je švýcarský Curych, kde po zavedení IDS spojeném s restrikcemi individuální automobilové dopravy (IAD) poklesl podíl IAD na přepravní práci o 9%. Jak toho dosáhli? V roce 1991 začala realizace plánu na integraci jednotlivých druhů dopravy. Došlo k prodloužení tramvajové sítě a zřízení parkovišť Park & Ride pro automobily a jízdní kola. Byl ustanoven Regionální koordinátor integrované dopravy, organizace zastřešující 40 dopravních podniků, který koordinuje provoz veřejné dopravy na síti o celkové délce 2.300 km a pokrývá 180 obcí. Na celé síti bylo zavedeno jednotné jízdné a přestupný tarif. Dojíždění automobilem bylo omezeno uzavřením vybraných ulic pro automobily a snížením celkového počtu parkovacích míst v centru. Proud IAD byl usměrněn na síť hlavních silnic, byl zakázán průjezd obytnými oblastmi a byla v nich snížena rychlost na 30 km/h. (Kurfürst, str. 64 – 65)

Tabulka 3: Změna dopravního chování v Curychu po zavedení IDS zachycená podílem přepravní práce ve všední den

	1989	1993
pěšky	23 %	28 %
jízdní kolo	7 %	7 %
veřejná doprava	33 %	37 %
automobilová doprava	37 %	28 %

Zdroj: Kurfürst, str. 65

Důležité je stanovení jasných priorit daného regionu. Budovat zároveň IDS a rozvíjet silniční síť kapacitními komunikacemi je značně neefektivní. Z pohledu trvale udržitelného rozvoje je naopak výhodnější investovat maximum prostředků do IDS, tak aby byl co nejkvalitnější a nejatraktivnější pro cestující. IDS by měl splňovat tyto standardy:

- v celém systému platí jednotný přestupný tarif
- páteř tvoří kolejová doprava, autobusy slouží zejména k návozu cestujících na zastávky kolejové dopravy
- spoje jezdí v pravidelném intervalu
- prostorová i časová návaznost mezi jednotlivými linkami
- komfort pro cestující: cestující by měli sedět (s výjimkou dopravních špiček), zastávky jsou opatřeny lavičkami a přístřešky
- systémy Park & Ride: možnost zaparkování automobilu nebo uschování jízdního kola na zastávkách
- preference hromadné dopravy na křižovatkách

Jak vytvářet IDS

Vytváření IDS není jednoduchá záležitost. Prvním krokem k vybudování IDS by mělo být přesvědčení místní politické reprezentace o výhodnosti zavedení IDS a jeho přínosech pro životní prostředí v daném regionu. Bez politické a finanční podpory měst a krajů funkční IDS budovat nelze. Problém získání politiků pro budování IDS však nebývá lehkou záležitostí. Je zapotřebí, aby se k propagaci IDS spojily všechny subjekty, které na ni mají zájem. Je zapotřebí vybudovat jakousi "protibetonovou lobby" propagující místo výstavby silnic podporu hromadné dopravy, zejména IDS. Zájem na vybudování IDS lze předpokládat u:

- jednotlivých dopravců
- obyvatel daného regionu
- NNO zabývajících se trvale udržitelným rozvojem
- firem zabývajících se výrobou a modernizací vozidel hromadné dopravy
- stavebních firem podnikajících v oblasti kolejové dopravy
- koordinátorů IDS (u již existujících systémů)
- pracovníků odborů dopravy městských a krajských úřadů

Společné aktivity mohou zahrnovat zejména propagační akce jako jsou předváděcí jízdy nových vozidel, prezentace v médiích atd. Jako příklad bych uvedl akci s názvem Dny alternativní dopravy, jejíž druhý ročník proběhl od 22. do 26. dubna 2002 v Plzni. Na jeho pořádání se spojilo 6 NNO a cílem byla podpora cyklistiky a integrované dopravy na Plzeňsku. Po celou dobu byl v centru města umístěn informační stan s výstavou a zároveň probíhaly doprovodné akce, například jízda zvláštního vlaku, který zastavoval v místech plánovaných železničních zastávek nebo jízda trolejbusu 21Tr ACI do míst, kam by měla vést nová trolejbusová linka, ale zatím tam nebylo vybudováno trolejbusové vedení.

Velmi důležitá je účast zastánců IDS na tvorbě městských a krajských rozvojových koncepcích. Zažil jsem situaci, kdy při tvorbě Programu rozvoje kraje zástupce Ředitelství silnic a dálnic přinesl seznam silnic, které mají v plánu postavit či zrekonstruovat a prosazoval je jako nezbytnost pro rozvoj kraje, zástupce ČD nic podobného nepožadoval, pouze prohlásil, že mají v havarijním stavu několik přejezdů. To, že takovýto přístup zástupce kraje pro podporu kolejové dopravy příliš nepřesvědčí, není třeba dodávat.

Do plánování konkrétní realizace IDS je vhodné zapojit veřejnost, a to ze dvou důvodů. Prvním je posbírání názorů veřejnosti a získání nových nápadů. Druhým je získání veřejnosti pro myšlenku IDS, pokud mají občané dostatek informací a mohou se podílet na procesu přípravy, přijmou projekt za svůj, jsou na něj hrdí a podporují ho. Názorně to ilustruje příklad Štrasburku, kde plánování nového způsobu hromadné dopravy ve městě proběhlo jako veřejný plánovací proces, z něhož jako nejlepší řešení vyšlo zavedení nových tramvajových linek (tramvaje byly ve Štrasburku zrušeny v roce 1960) spojených se zavedením pěších zón v místech, kde projíždějí centrem. Systém se osvědčil a zájem cestujících předčil očekávání. První linka byla spuštěna v roce 1990 a zakrátko musel být pro velký zájem cestujících zahuštěn interval spojů, které v současnosti jezdí po 3 minutách. V roce 1993 přepravily tramvaje denně 70.000 cestujících oproti plánovaným 50.000. (Kurfürst, str. 95)

Jako zástupce NNO i jako občan se však v praxi často místo spolupráce setkávám s nedůvěrou a zatajováním informací ze strany organizátorů IDS. Domnívám se, že je to veliká škoda, protože z pohledu trvale udržitelného rozvoje je IDS velikým přínosem a jsme připraveni spolupracovat s každým, kdo má zájem na budování kvalitních integrovaných dopravních systémů.

3 Nevládní neziskové organizace zabývající se IDS

Tylova 23, 301 00 Plzeň, tel/fax: 019/ 732 56 54, e-mail: deti.zeme@ecn.cz,
<http://www.detizeme.cz>

Společnost pro veřejnou dopravu

Komenského 601, 330 12 Horní Bříza, e-mail: verejna.doprava@seznam.cz,
<http://sweb.cz/verejna.doprava>

Sdružení za šetrnou dopravu

Horní 3, 549 57 Teplice n. Metují, e-mail : setrna.doprava@atlas.cz,
<http://doprava.ecn.cz>

Český a Slovenský dopravní klub

Cejl 48/50, 602 00 Brno, tel/fax: 05-45210393, e-mail: dopravni.klub@ecn.cz,
<http://dopravniklub.ecn.cz/>

Centrum pro dopravu a energetiku

Krátká 26, 100 00 Praha 10, Tel/fax: 02-74 81 65 71, e-mail: cde@ecn.cz,
<http://cde.ecn.cz>

Doprava pro 21. století – společný program Nadace VIA a Nadace Partnerství

Nadace Partnerství, Panská 7, 602 00 Brno, tel.: 05-42 21 83 50, fax: 05-42 22 17 44,
e-mail: hana.foltynova@ecn.cz, <http://www.doprava21.ecn.cz/>

Prameny

Kurfürst, Petr 2002: Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologické dopravní politiky, Centrum pro dopravu a energetiku

Patrik, Miroslav (editor) 1997: Alternativní trendy dopravní politiky v ČR, Český a Slovenský dopravní klub

Cycling: The Way Ahead for Towns and Cities, Evropská unie, 1999