

DP

kontakt

„Koupím tento dům, ale až nebude v Praze smog z aut“

Tento křídový nápis si lze přečíst na opuštěném a chátrajícím domu v ulici Ke Karlovu, bezprostředně před jejím vyústěním do Ječné. Přicházíme-li od ulice Na Bojišti k Ječné, dostáváme se z poměrně klidné čtvrti fakultních nemocnic, zpestřené romantickou Dvořákovou „Amerikou“, přímo do jedné z ten, ve které pulzuje dopravní život Prahy.

Tento rychlý přechod jakoby z minulého století do víru konce tisíciletí pomůže uvědomit si, že autor nápisu, pravděpodobně bez znalosti přesných statistik dopravního vývoje v devadesátých letech v Praze, jak je známe z ročenky Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy – nárůst počtu registrovaných osobních automobilů o 85%, růst jejich dopravních výkonů dokonce o 148%, průměrná obsazenost osobních automobilů v širší oblasti centra 1,41 osob na vozidlo, celkový růst nehodovosti o 145% – vystihuje jeden z hlavních problémů našeho hlavního města.

Připomněl i dilema, které jsem měl při přípravě přednášky na konferenci, která se konala 25. a 26. května tohoto roku v Bruselu na téma „Život ve městech: workshop o dopravní dimenzi se všemi zúčastněnými“, na který byla Praha pozvána, aby přispěla v sekci „Úspěšné případy – ukazující, že se lze dát do řešení problémů“. Zadání vyžadovalo popsat, jak je změny ve městě dosahováno celkově, nikoli se věnovat úspěchu nějakého individuálního projektu. Nebylo jiného řešení, než vyjít ze „Zásad dopravní politiky města Prahy“, které město vydalo na počátku druhé poloviny 90. let a jejichž stručný výtah je následující:

- provoz a rozvoj dopravní infrastruktury Prahy a jejího zájmového území řídit a plánovat jako jeden celek,
- rozvoj dopravního systému zajišťovat ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy,
- * urbanistickým řešením směřovat ke snižování přepravních nároků ve městě,
- * usilovat o to, aby hustě osídlená území a území s velkou nabídkou pracovních příležitostí byla obsluhována kolejovou dopravou,
- dopravní strukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém všech doprav, jež musí racionálně spolupracovat,
- pro obsluhu centra města vytvářet podmínky, aby rozhodující část nároků na osobní přepravu mohla být uspokojena hromadnou dopravou. Individuální automobilovou dopravu v centru města účinně regulovat,
- rozvíjet dopravní systém nejen z hlediska dopravní kapacity, ale i z hlediska bezpečnosti a při zajištění dostatečné kvality,
- preferovat provoz a rozvoj dopravních systémů, které jsou příznivé pro ochranu životního prostředí,

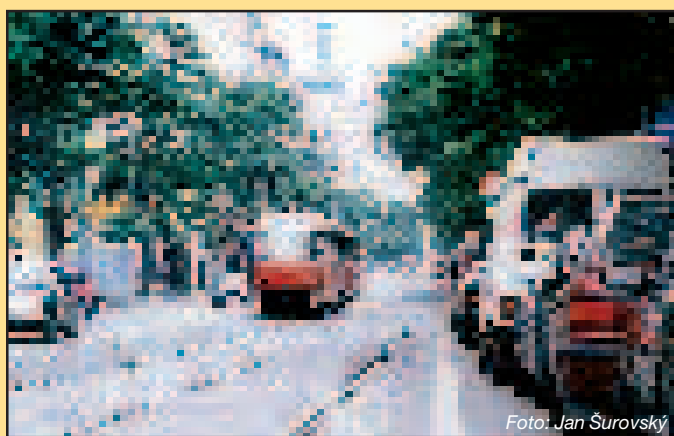


Foto: Jan Šurovský

- zajišťovat bezpečnost pěší dopravy a dopravní systém přijatelný pro osoby s omezenou pohyblivostí a se sníženými orientačními možnostmi,
- zajišťovat co nejvyšší míru informování.

Tyto zásady pak byly stejně stručně komentovány ukázkami toho, jak jsou v Praze více či méně, rychleji či pomaleji naplňovány. V každém případě jsem přesvědčen, že pouze tímto globálním přístupem lze z dlouhodobějšího hlediska podat odpověď na problém, který pálí autora v titulku uvedeného nápisu, stejně tak jak nás všechny, kteří v Praze žijeme a pracujeme. Doufám, že tuto cestu podpoří i nová Zelená kniha, kterou organizátor konference „Život ve městech ...“ – generální ředitelství pro dopravu a energii Evropské komise, připravuje pro letošní podzim.

Část odpovědi na uvedený problém je možno najít i v naší červené příloze DP-KONTAKTU, která je z převážné části věnována evropské dopravní politice.

Přinášíme v ní výňatek z článku profesora J. Puchera „Transformace městské dopravy v ČR, 1988 – 1998“, který napsal pro časopis Dopravní politika, pravidelně vydávaný oxford-

skou univerzitou. Přináší zde velmi zasvěcený pohled na hlavní rysy a příčiny změn, kterými naše města procházejí.

Profesor Pucher nás přivedl do kontaktu s profesorem Vuchičem, o jehož návštěvě Prahy přináší zprávu druhý článek a zaměřuje se na jeho novou knihu o politikách městské dopravy. Stejně jako John Pucher, i manželé Vuchičovi tvrdí, že své srdce zanechali v Praze.

Pohled na připravované evropské nařízení o požadavcích na veřejné služby v železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě, které náš Dopravní podnik obdržel od UITP, nám zprostředkovává náročný překlad vybraných bodů tohoto nařízení, který pro nás zpracovala paní PhDr. Dana Šafaříková. Co znamená disponovat zasvěceným překladatelem lze pochopit při četbě jednotlivých článků nařízení.

Přinášíme i stanovisko Výboru pro EU UITP k tomuto nařízení, které má sloužit pro diskuzi UITP s komisařkou pro dopravu paní Loyolou de Palacio a pro intervence u dalších evropských institucí a obzvláště u Evropského parlamentu. Zpráva č. 140 Euro Teamu přináší informaci o tom, jak nizozemská legislativa s předstihem reaguje na vývoj evropské dopravní politiky.

V červenci 2000 slaví 100 let pařížské metro. Nemohli jsme nereagovat na to, jak tyto narozeniny slaví průvodce každodenního života Pařížanů a dovolili jsme si pokusit se i o překlad některých z písniček, které slavní francouzští zpěváci o metru složili.

Přeje vám všem hezký začátek léta s DP-KONTAKTem!

Transformace městské dopravy v České republice v letech 1988 až 1998

Posuny dopravní politiky od socialismu ke kapitalismu

Politika dopravy a územního využití v komunistickém Československu byly velmi odlišné od současné politiky. Za socialismu bylo vlastnictví a používání osobních automobilů velmi omezené. Centrální vláda omezovala počet automobilů vyrobených pro soukromou potřebu a přísně regulovala dovoz automobilů ze západní Evropy. V důsledku toho poptávka velmi převyšovala nabídku a na koupi automobilu se dlouho čekalo a automobily byly dostupné především prostřednictvím politických konexí nebo úplatků. Kvalita socialistických automobilů byla horší, což také ubíralo na potěšení z provozování automobilu.

Kromě toho centrální vláda přímo stanovovala cenu jak automobilů, tak i ben-

zínu. Podobně jako v ostatních socialistických zemích si většina Čechů prostě nemohla dovolit mít automobil, nemluvě o jeho používání pro každodenní cesty. I když se během 70. a 80. let zvýšilo vlastnictví automobilů, byla většina z nich využívána na cesty na venkov během víkendů a dovolených nebo pro cesty na zahrádky na okrajích měst. Teprve v roce 1988 používalo pouze 10% Čechů auto pro cestu do práce (Ústav dopravního inženýrství hl. města Prahy, 1992). Díky rozsáhlým dotacím od ústřední vlády byly služby veřejné dopravy všudypřítomné a byly velmi levné, což také odrazovalo od používání automobilu.

Se „Sametovou revolucí“ v roce 1989 se mnohé z této politiky změnilo. První změnou bylo prudké snížení v dotacích centrální vlády do veřejné dopravy, stejně jako v Polsku a Maďarsku. Zatímco před revolucí centrální vláda financovala všechny kapitálové investice a provozní dotace, většina tohoto bř-

(Pokračování na straně II)

Přílohu Dopravní podnik a Evropa připravil s využitím zahraničních materiálů Ing. Zdeněk Došek.

Transformace městské dopravy v České republice v letech 1988 až 1998

(Pokračování ze strany I)

me ne přešla na obecní samosprávy. Česká města nyní platí celou provozní dotaci na veřejnou dopravu (kromě některých železničních služeb na krátké vzdálenosti). Situace u kapitálových dotací je komplikovanější a během doby se měnila. Jako projev uznání zoufalé potřeby obnovit stárnoucí vozový park a vylepšit zhoršující se přednosti v jízdě zřídila centrální vláda v roce 1995 speciální fond infrastruktury s předpokládanou roční dotací jedné miliardy korun (zhruba 280 mil. USD) až do roku 1997. Státní dotace měla pokrýt 30% nákladů na vozový park a infrastrukturu pro tramvaje a trolejbusy a 10% nákladů na nákup a obnovu autobusů. Bohužel místní

1995	277,4	4,48	19,05	223 187
1996	302,1	5,07	20,99	220 685
1997	327,5	5,62	22,19	228 790
1998	#	6,80	22,86	#

Údaj není k dispozici

* Škoda Felicia se vyráběla až od roku 1995, kdy nahradila Škodu Favorit jako standardní český automobil. Felicia je o dost dražší než Favorit, ale je také lepší; část zvýšení ceny je tedy v důsledku zlepšení kvality a není pouze cenovou inflací.

Po mnoho let centrální vláda poskytovala hlavně štědré dotace na rozšíření systému pražského metra, ale v posledních letech byla pomoc drasticky snížena: z 1 miliardy Kč (zhruba 280 mil. USD) v roce 1996 na 570 mil. Kč (171 mil. USD) v roce 1997 a nulová dotace v roce 1998. Tento trend se nedávno obrátil, když Český parlament schválil vládní dotaci 1,5 miliardy korun na další rozšíření metra v roce 2000. Celkově však město Praha nese většinu kapitálových nákladů metra (rekonstrukce, výměna vozidel a rozšíření tratí) a všech provozních nákladů metra (Došek, 1999). Centrální vláda hradí pouze asi 5% celkové (provozní a kapitálové) dotace do veřejné dopravy v Praze. Zbývajících 95% je financováno z daňových příjmů města. Dotace na MHD spotřebovaly v minulých letech 33 až 41% celkového rozpočtu města (Dopravní podnik, 1992–1998, výroční zpráva). Je velmi sporné, zda dokáže Praha dlouhodobě vydržet takové břímě vysoké dotace.

Skutečně všechna česká města bojují s prudkým snížením prostředků státních dotací a rostoucím břemenem financování veřejné dopravy ze svých prostředků. Pražský systém však vytěžil ze štědrého financování obecní vlády, jejíž příjmy se zvýšily díky ekonomickému růstu a velmi nízké nezaměstnanosti. Systém městské hromadné dopravy v Praze (Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost) byl navíc během socialistického období jedním z nejlepších systémů ve střední a východní Evropě. Praha má v současné době polovinu cestujících městské hromadné dopravy v České republice, přestože v Praze bydlí pouze 1/9 české populace. Další česká města neměla ve většině ohledů takové štěstí jako Praha. Dostávala méně finančních prostředků na zlepšení MHD; jejich systémy se během posledního desetiletí zhoršovaly, zatímco pražská síť služeb MHD byla značně vylepšena. Nicméně úroveň počtu cestujících v Praze klesala stejně rychle jako ve většině ostatních českých měst (o 29% v období 1992 až 1997, jak v Praze tak i v celé České republice). Mnohem nižší příjmy a nižší úroveň vlastnictví automobilů mimo Prahu představuje menší konkurenci vůči MHD. Nižší kvalita a menší rozsah služeb MHD v ostatních českých městech tedy nezpůsobily tak velkou ztrátu cestujících, jak by se dalo jinak očekávat.

Ekonomické dopady ovlivňující cestovní chování

Trendy v příjmech, zaměstnanosti a cenách do značné míry ovlivnily cestovní chování od zhroutení komunistického režimu v roce 1989. Tabulka č. 1 uvádí některé základní údaje o celkové inflaci a tři klíčové ceny za dopravu: ceny jízdného veřejné dopravy, ce-

ny benzínu a ceny nových automobilů. Nejvíce zarážející je, že ceny jízdného veřejné dopravy stouply rychleji než inflace (462% v porovnání k 228%) a více než dvakrát rychleji než ceny benzínu (177%) a ceny nových automobilů (170%).

Tabulky č. 2 a 3 porovnávají vývoj ve vlastnictví automobilů a užívání veřejné dopravy s příslušnými indexy cen, příjmů a ostatními ekonomickými indexy, s jedinou výjimkou roku 1990 byl benzín stále levnější ve vztahu k cenám jízdného veřejné dopravy. V roce 1989 stál 1 litr benzínu osmkrát více než jedna cesta MHD, ale v roce 1997 stál o něco méně než 4x více. Relativní cena benzínu je tedy pouze poloviční než byla před pádem komunismu. Navíc reálná cena benzínu (s úpravou inflace) ve skutečnosti klesla o 15%. Měřeno konstantou korun z roku 1989, snížila se z 8,00 na 6,78 Kč. V obou ohledech si mohli lidé dovolit užívat automobil daleko více než kdy předtím. Navíc si lidé mohli více dovolit kupovat nové automobily. V roce 1989 průměrný Čech potřeboval 27 měsíčních výplat, aby si mohl koupit standardní nový automobil (Škoda Favorit nebo Felicia). Do roku 1997 tato doba klesla na pouhých 20 měsíců (26% snížení).

Tabulka č. 2
Ekonomické trendy ovlivňující vlastnictví a užívání automobilů v České republice. (Zdroj: Český statistický úřad, Statistická ročenka České republiky, Ročenka, 1992–1997; a doplňující údaje poskytnuté přímo autorovi Českým statistickým úřadem)

Rok	Počet aut na 1000 obyvatel	Počet měsíců průměrného platu nutných ke koupi automobilu / ^a	Poměr ceny 1l benzínu k průměrnému jízdnému MHD ^b	Míra nezaměstnanosti	Index reálných mezd (1989 = 100)
1989	204	26,7	8,0	0,2	1,00
1990	233	28,2	14,7	0,8	0,94
1991	241	33,6	6,5	4,1	0,69
1992	250	31,1	6,3	2,6	0,77
1993	266	32,9	5,5	3,5	0,79
1994	287	28,7	5,0	3,2	0,86
1995	302	27,3	4,3	2,9	0,93
1996	325	22,8	4,1	3,5	1,01
1997	344	20,4	3,9	5,2	1,03
1998	352	#	3,4	7,5	1,01

Údaj není k dispozici

^a Průměrná kupní cena standardního českého automobilu (Škoda Favorit nebo Felicia) dělena průměrným měsíčním platem v příslušném roce.

^b Průměrná cena benzínu, včetně daní, dělena průměrnou cenou jízdenky pro jednotlivou jízdu MHD v českých městech.

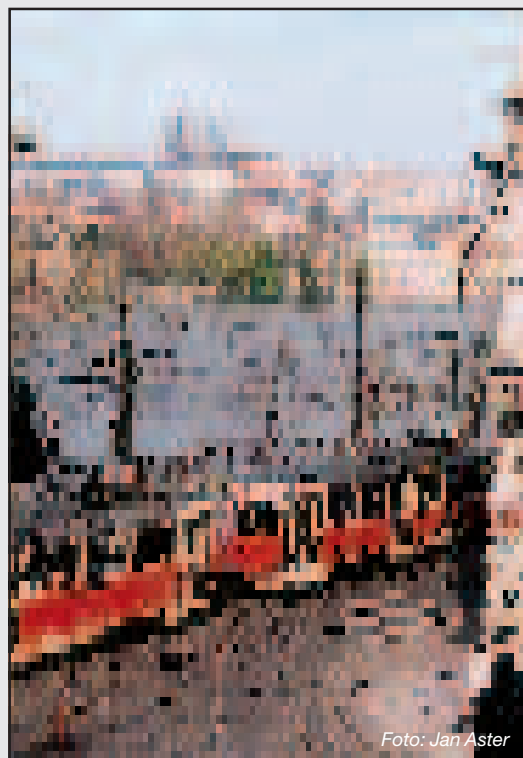


Foto: Jan Aster

vlády nebyly schopny získat potřebné odpovídající prostředky a centrální vláda si nemohla dovolit poskytnout slíbený příspěvek. Státní dotace se tedy snížila na 600 milionů korun pro rok 1996 a 1997 (Došek, 1999). Pro období 1998 – 2000 nabízí centrální vláda pokračování 30% kapitálové dotace na tramvaje a trolejbusy, ale zdvojnásobila svou dotaci na 20% pro autobusy a související infrastrukturu (garáže, opravárenské zázemí, terminály). Nyní zbývá počkat, zda si centrální vláda bude moci skutečně dovolit poskytnout tyto dotace a zda místní vlády budou schopny získat nezbytné odpovídající prostředky.

Tabulka č. 1
Trendy v cenách dopravy v České republice, 1989–1998 (částky v nominálních Kč). Zdroj: Český statistický úřad, Statistická ročenka České republiky, Ročenka, 1992–1997

Rok	Celkový index spotřebitelských cen (1989 = 100)	Průměrná cena jízdenky MHD	Cena 1 litru benzínu	Kupní cena standardního automobilu (Favorit/Felicia)*
1989	100,0	1,00	8,00	84 600
1990	109,9	1,00	14,65	92 543
1991	172,2	2,47	16,00	127 223
1992	191,3	2,76	17,31	144 658
1993	231,1	3,43	18,79	191 192
1994	254,3	3,80	19,10	197 522



Foto: Jan Aster

Naopak ceny MHD rostly mnohem rychleji než inflace; reálná cena MHD vzrostla o 72% v inflačně upravených korunách. Podobně se cena MHD vůči benzinu od roku 1989 do roku 1997 zdvojnásobila. Tyto cenové změny zjevně zvýhodnily sledovaný posun od MHD k individuální automobilové dopravě. Jedinou výjimkou je krátké období těsně po Sametové revoluci (1989–1991), kdy se ceny jízdného vlastně snížily jak ve vztahu k inflaci tak i k cenám benzínu. To je přesně období, kdy vzrostlo užívání MHD (o 8%), zatímco ve východním Německu, Maďarsku a Polsku již prudce klesalo. S průběžným zvyšováním cen jízdného po roce 1992 klesal také příliv zákazníků MHD.

Tabulka č. 3
Ekonomické trendy ovlivňující užívání MHD v České republice. (Zdroj: Český statistický úřad, Statistická ročenka České republiky, Ročenka, 1992–1997; a doplňující údaje poskytnuté přímo autorovi Českým statistickým úřadem)

Rok	Počet jízď uskutečněných MHD (milióny) /a	Index reálné ceny jízdného MHD /b	Poměr ceny jízdného MHD k ceně benzínu (za 1l)	Míra nezaměstnanosti	Zahnaní turisté (milióny)
1989	2969	1,00	0,13	0,2	8,6
1990	2945	0,91	0,07	0,8	20,7
1991	3208	1,43	0,15	4,1	39,6
1992	3075	1,44	0,16	2,6	42,2
1993	2876	1,48	0,18	3,5	71,7
1994	2745	1,49	0,20	3,2	90,5
1995	2435	1,61	0,24	2,9	98,1
1996	2207	1,68	0,24	3,5	109,4
1997	2191	1,72	0,27	5,2	107,9
1998	2167	1,78	0,30	7,5	#

Údaj není k dispozici

/a Zahnuje pouze jízdy MHD uskutečněné v městských oblastech, ne jízdy na dlouhé vzdálenosti mezi městy.

/b Průměrná cena jízdného MHD je vyjádřena v reálných korunách, upravených na základě inflace, kdy je pro všechny roky použita konstantní měnová jednotka roku 1989. Index tak ukazuje, jak se zvýšilo jízdné nad míru inflace. Hodnoty vyšší než jedna ukazují zvýšení jízdného vyšší než inflace a hodnoty nižší než jedna ukazují zvýšení jízdného nižší než inflace.

Od roku 1989 do roku 1991 prudce klesly reálné příjmy, jak ukazuje tabulka č. 2. Při negativní příjmové pružnosti MHD může toto snížení příjmů také pomoci vysvětlit nárůst užívání MHD během tohoto období (viz tabulky č. 2 a 3). Po roce 1991 se reálné mzdy značně zvyšovaly až do roku 1997, kdy recese přerušila českou hospodářskou obnovu. Tento trend v růstu reálných příjmů odpovídá poklesu v používání MHD, což by opět odpovídalo její negativní příjmové pružnosti.

Vztah příjmů k růstu vlastnictví automobilů je složitější (viz tabulka č. 2). Růst příjmů od roku 1991 bezpochyby pomohl stimulovat větší vlastnictví a užívání automobilů. Přesto se vlastnictví automobilů zvýšilo také v období od roku 1989 do roku 1991, kdy reálné příjmy klesaly. Trojnásobná devalvace české koruny a zrušení vládní cenové kontroly v roce 1991 drasticky snížilo kupní sílu většiny Čechů. Za méně než jeden rok vzrostly ceny v průměru o 57%. Tuto anomálii zřejmě vysvětluje první otevření se západu. Náhlý volný přístup k západnímu trhu automobilů mohl být takovým silným stimulem pro nákup automobilů, že vyrovnal snížení kupní síly hned po Sametové revoluci. Osobní automobil byl ve všech bývalých socialistických zemích navíc symbolem svobody, blahobytu a prestiže. Po desetiletích omezené poptávky se snažilo mnoho Čechů získat automobil co nejdříve i přes svá finanční omezení. S růstem reálných příjmů v ob-

dobí let 1992 až 1997 hrál faktor prestiže nadále důležitou úlohu při stimulování koupě automobilů, dokonce i v městech jako Praha s dobrou alternativou MHD.

Míra nezaměstnanosti příliš nepomáhá vysvětlit trendy ani ve vlastnictví automobilů ani v užívání MHD (viz tabulky č. 2 a 3). Obecně jsou cesty do práce jediným největším zdrojem cest pro MHD a úroveň počtu cestujících obvykle výrazně klesají během období recesí. V České republice však zůstala míra nezaměstnanosti celkem nízká až do roku 1997 a 1998. V Praze s polovinou všech českých cestujících MHD byla až do roku 1997 míra nezaměstnanosti trvale nižší než 2%. Velký úbytek cestujících začal již v roce 1992 a pokračoval až do roku 1996, přesně po období českého ekonomického boomu.

Konečně by se dalo očekávat, že velký příliv zahraničních turistů by mohl ovlivnit užívání MHD, zejména v Praze, kam přijela většina z nich. Například od roku 1990 do roku 1996 vzrostl počet zahraničních turistů z 21 na 109 milionů, to je více než pětinásobný nárůst. Ať již bylo přispění těchto turistů k úrovni počtu cestujících MHD jakékoli, je zřejmé, že nestačilo k vyrovnání velkého poklesu.

Výhledy do budoucna

Po převratném desetiletí 90. let je pravděpodobné, že nové tisíciletí přinese postupnější změnu. Ekonomická recese, která začala v roce 1997, již značně zpomalila vývoj. Vyšší nezaměstnanost a klesající reálné příjmy alespoň dočasně zastaví stoupající vlastnictví automobilů. Navíc mnohé z rapidního nárůstu motorizace se dělo pouze s cílem dostihnout úroveň západní Evropy. Se současnou mnohem nižší propastí mezi úrovní vlastnictví automobilů v České republice a v Evropské unii je toho nyní méně co dohánět. Vlastnictví a užívání automobilů bude jistě stoupat, tak jak stále stoupá po celé Evropě, ale růst



Foto: Jan Šurovský

bude daleko méně prudký než během let devadesátých.

Podobně bude pravděpodobně klesat užívání MHD, ale pomaleji než v posledních letech. Určitě se nevrátí k umělé vysokým úrovním komunistického období. Systémy veřejné dopravy v celé České republice a zejména Dopravní podnik v Praze vyvíjejí nesmírné úsilí zaměřené na rozšíření a zlepšení svých služeb. Bojují však obtížnou bitvu proti extrémně populárnímu osobnímu automobilu. I když se jim nakonec podaří dosáhnout kvality služby odpovídající západoevropským standardům, to nejlepší, v co mohou doufat, je, že dojde ke stabilizaci užívání na současných úrovních. Při klesajícím podílu veřejné dopravy v dělbě přepravní práce po celé západní Evropě – i přes vynikající systémy veřejné dopravy – je jisté, že veřejná doprava bude sloužit menšímu a nižšímu procentu městských cest také v České republice.

Tyto trendy znamenají, že si Česká republika bude muset poradit s těmi problémy městské dopravy, které sužují západoevropská města po řadu let, a to stejnými problémy, které se tak náhle objevily v českých městech během turbulentních 90. let: kongesce, znečištění ovzduší, hluk, dopravní nehody, parkování a financování dopravy. Čeští politiko-

vé a vědci se již obracejí pro radu na západní Evropu a začali již přijímat stejná opatření, jaká se používají v Evropské unii. Například technologická zlepšení v konstrukci automobilů by mohla pomoci zmírnit znečištění ovzduší, hluk, spotřebu energie a bezpečnostní problémy. Toto je již zjevně u nových automobilů, které si dnes Češi kupují, částečně proto, že tyto automobily byly stejně vyrobeny v západní Evropě. Dokonce i nejběžnější český automobil Škoda byl značně vylepšen poté, co společnost Škoda koupil německý koncern Volkswagen.

Kongesce a problémy s parkováním zřejmě zůstanou v České republice stejně neřešitelné jako ve zbývajících částech světa. Dokonale propracované systémy cenové politiky (jako v Singapuru) jsou prakticky nemyšlitelné, protože stále ještě existuje silná nevole vůči represivním kontrolním mechanismům za komunismu. Rozšíření a propracování současného přísného systému diferenčních poplatků za parkování by pravděpodobně mohlo pomoci vyřešit problém parkování, a pokud by byl tento systém dobře navržen, mohl by zmírnit kongesce také v centrech měst. Jak se poučila západní Evropa a USA, masivní rozšiřování silniční kapacity nevyřeší problémy kongescí, protože obecně podporují více provozu a větší živelný růst příměstských oblastí. Nicméně je jasné, že současný systém silničních komunikací v České republice zůfale potřebuje některé nové spoje k vyplnění mezer. Navíc je nutné zajistit alespoň určitá rozšíření kapacity, která by odpovídala velké nové poptávce po užívání osobních a nákladních automobilů, která se objevila během 90. let a která bude určitě v příštích letech nadále stoupat, i když pomalejším tempem.

Členstvím v OECD a v NATO se Česká republika značně posunula ke svému konečnému cíli, členství v Evropské unii. Předpokládáme-li nakonec přijetí do Evropské unie, což je nanejvýš pravděpodobné, bude muset Česká republika vyhovět všem předpisům, zákonům a normám EU pro dopravu. Navíc se zdá, že se Česká republika stejně obrací k západní Evropě jako svému vzoru. V nadcházejících letech se dopravní systém České republiky bude stále více přibližovat systému Evropské unie. Není to tak strašný osud, i když to znamená značně menší úlohu pro veřejnou dopravu než v současné době. Všechny země EU jsou v dopravě osob závislé hlavně na automobilu, ale většina zemí EU nabízí vynikající

systémy veřejné dopravy a atraktivní prostředí pro pěší chůzi a cyklistiku, zejména v porovnání se zbývajících částí světa. Je jisté, že si veřejná doprava udrží důležitou úlohu v českých městech, avšak dny dominance veřejné dopravy, jak tomu bylo za komunismu, jsou již dávno pryč.

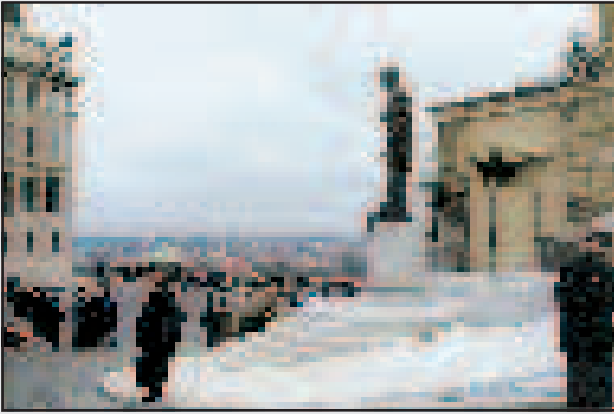
Poděkování

Tento článek by nemohl být napsán bez rozsáhlých rozhovorů, údajů a připomínek, které mi poskytl Ing. Zdeněk Došek, Ing. Marie Hosnedlová a Dr. Jarmila Marešová z Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti; Prof. Ondřej Čepek, Prof. Jiří Blažek a Prof. Luděk Sýkora z Karlovy Univerzity v Praze; a Ing. Jana Bondyová (Český statistický úřad). Prof. Karl-Hans Hartwig (Univerzita v Münsteru, SRN), Prof. Sigurd Grava (Columbia University, New York) a Dr. Slobodan Mitric (Světová banka, Washington DC) poskytli řadu připomínek, které pomohly vylepšit původní verzi tohoto článku. Autor by rád poděkoval všem těmto jednotlivcům jakož i MIT-Harvard Cooperative Mobility Project, který od roku 1995 zajišťoval financování autorova evropského výzkumu.

Profesor John Pucher (Department of Urban Planning, Rutgers University, 33 Livingston Avenue, Suite 302, New Brunswick, NJ 08901-1900, USA)

Návštěva profesora Vuchiče v Praze

Krátce po obdržení textu profesora Johna Puchera o transformaci městské dopravy v České republice v desetiletí 1988 – 1998 od něj přišla zpráva



Byla to osobnost T. G. M., která přivedla oba rodiče profesora Vuchiče do Prahy, kde se během svých studií seznámili. Profesor Vuchič a jeho paní stáli během krátkého pobytu v Praze společně navštívit Pražský hrad, Staré Město i Vyšehrad se Slavínem a jeho hroby Dvořáka, Smetany, Karla Čapka,...

Vše co psal o jeho vztahu k veřejné dopravě profesor Pucher, potvrdil závěrečný odpolední program, kdy s paní Radou projeli celé linky 17 a 22 a prokřičovali tak Prahu od jihu k severu a od západu k východu. Zvláštním předmětem jejich obdivu bylo stoupání v Trojské ulici a výhled na Prahu ze severní terasy.

Mimořádným zážitkem byl společný večer, který jsme měli příležitost strávit při večeři pořádané u příležitosti zasedání klubu kvality CYQUAL ve dnech 29. a 30. května v Praze v restauraci Petřínské terasy s jedním z nejkrásnějších výhledů na Prahu. Přítomnost osobnosti profesora Vuchiče v prostředí kolegů z dopravních podniků z Paříže, Bruselu, Madridu a Ženevy pomohla hlouběji pochopit smysl městské hromadné dopravy jako základního humanitního prvku pro kvalitu života ve městech.

Stejně jako jsme vás v DP-KONTAKTU informovali o knize Johna Puchera „Krise městské dopravy v Evropě a Severní Americe“, přinášíme i stručnou informaci o poslední knize profesora Vuchiče, tak jak ji charakterizuje její předmluva:

Transportation for Livable Cities Doprava pro obyvatelná města

Začátek dvacátého prvního století zastihuje civilizaci založenou významnou měrou na městech, která se rozrostla do velkých metropolitních oblastí. Mnoho z těchto ohniskových bodů lidské aktivity je vystaveno problémům nedostatečné hospodářské výkonnosti, zhoršování životního prostředí a nespokojivé kvality života – problémům, které jsou rozhodující v určení zda město je „livable“ – dobře obyvatelné, příjemné, snesitelné město (viz Velký slovník, Akademia, 1997). Velký podíl na těchto problémech má nedostatečná výkonnost a další dopady městských dopravních systémů. Městská doprava skutečně v mnoha směrech odráží obecné problémy vyspělých společností, jakými jsou nesoulad mezi individuálními a společenskými zájmy, vnější dopady provozování systémů a souvztažnost tržních podmínek a veřejné služby. To ilustruje několik dále uvedených příkladů:

va, že na přelomu května a června Prahu navštívil profesor Vukan R. Vuchič z Pensylvánské univerzity.

John Pucher si dobře pamatoval, jaký dojem na pražské účastníky torontského kongresu UITP v loňském roce učinila přednáška profesora Vuchiče v rámci sekce Livable Cities – Obyvatelná města a tážal se, zda by bylo možné, aby pan profesor navštívil Dopravní podnik, seznámil se se systémem pražské hromadné dopravy, našim programem kvality služby a navázal kontakty s pražskou fakultou dopravní ČVUT. Profoser Pucher uvádí, že jde o jednoho ze světově nejuznávanějších expertů na městskou hromadnou dopravu, jak na úrovni obsluhy, tak na všechny druhy používaných technologií, stejně tak jako na vládní dopravní politiky pro dosahování účinné funkce městské hromadné dopravy.

Zdůraznil, že by byl pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností (dále jen DP) krajně zajímavým a užitečným diskusním partnerem nejen proto, že je jedním z nejslavnějších profesorů dopravního plánování a inženýrství v USA, ale též z toho důvodu, že jde o neohroženého obránce veřejné dopravy a udržitelných dopravních systémů.

Kontakt s profesorem Vuchičem byl velmi neformální a na počátku května jsme se dozvěděli o jeho cestě víc podrobností. Cestu do Evropy vyvolalo pozvání od VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Svazu německých dopravních podniků k přednášce při příležitosti jeho výroční schůze v Berlíně dne 24. května. Další přednášku měl 25. května na Drážďanské univerzitě a spolu se svou paní plánovali dále navštívit Lipsko, Prahu, Vídeň, Budapešť a Bělehrad.

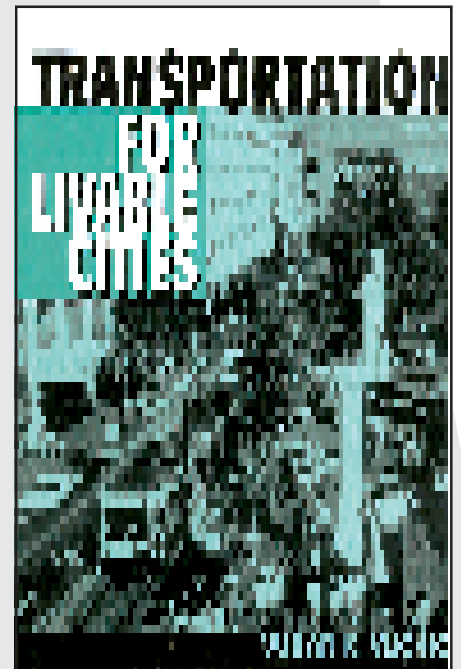
V Praze strávil profesor Vuchič plně čtyři dni a z celé evropské cesty pouze jeho pobyt v rodném Bělehradu byl delší. V pondělí 29. května dopoledne přednesl přednášku na téma „Intermodální doprava pro příjemná města“, společně uspořádanou DP a fakultou dopravní ČVUT, odpoledne v doprovodu profesora Jiravy navštívil předsedu představenstva a generálního ředitele DP ing. Houfka. Dopravnímu podniku věnoval i větší část středy 31. května, kdy navštívil dispečinky metra a tramvají a přednesl přednášku v zasedací místnosti na Českomoravské, zaměřenou na systémy metra ve světě. Odpoledne obdivoval stanici Rajská zahrada, na které ocenil nejen architektonické pojetí, ale rovněž její víceúrovňovou koncepci, funkčně přizpůsobenou terénu a zamýšlenému propojení s budoucí železniční stanicí, plně odpovídající jeho filosofii intermodality.

Curriculum vitae Profesor Vukan R. Vuchič

Dr. Vuchič je profesorem dopravy jmenovaný nadací UPS na katedře systémového inženýrství na pensylvánské univerzitě. Diplom v oboru dopravního inženýrství získal na Bělehradské univerzitě ve své rodné zemi, Jugoslávii, v roce 1960 a poté získal tituly M. Eng. (magistr v oboru inženýrství) a Ph. D. na kalifornské univerzitě v Berkeley (1966).

V období let 1960–61 pracoval Dr. Vuchič pro dopravní agenturu v Hamburku (Německo), potom pro Wilbur Smith and Associates v New Haven, CT. V roce 1967 vstoupil na Pensylvánskou univerzitu a zahájil postgraduální program v oboru dopravního inženýrství. Je členem ASCE, ITE, TRB a UITP. Dr. Vuchič byl poradcem amerického ministerstva dopravy, měst Bělehrad, Edмонт, Lima, Neapol, Perth, Philadelphia, Řím i mnoha dopravních společností (Buffalo, Caracas, Chicago, Manchester, New York, San Francisco, Toronto a další). Dr. Vuchič prezentoval důležité semináře pro ministerstva dopravy, přednášel na zhruba 60 univerzitách, na mnoha odborných konferencích a ve vědeckých institucích. Přednášel ve velkých dopravních společnostech, na kongresech UITP, výročních shromážděních APTA a jejího německého protějšku – VDV.

Dr. Vuchič je autorem přibližně 130 referátů, částí knih a článků publikovaných v USA i v zahraničí, týkajících se většinou městské dopravy. Jeho kniha **Urban Public Transportation Systems and Technology** (Systémy a technologie městské hromadné dopravy) (Prentice-Hall 1981) obsahuje popisy, analýzy a aspekty plánování autobusové, kolejové a dalších druhů dopravy. V roce 1982 se stal **prvním příjemcem „Medaile Dr. Friedricha Lehnera“ v Německu**, udělované „lidem, kteří věnovali svou celoživotní práci městské hromadné dopravě a dosáhli ve svém úsilí vynikajících výsledků“. V roce 1990 mu byla udělena **profesura v dopravě Nadace UPS Pensylvánské univerzity**. V roce 1994 byl zvolen **zahraničním členem Srbské akademie věd a umění**. Jeho nejnovější výzkum, který se zaměřuje na mezinárodní porovnání systémů a principů systémů městské dopravy, byl právě publikován v knize **Transportation for Livable Cities** (Doprava pro obyvatelná města) (CUPR, Rutgers University, 1999).



■ **Neomezené individuální chování je ve střetu se společensky optimálním chováním.** Potřeba přizpůsobení individuálního chování v otázkách jakými jsou čistota veřejných prostor, ochrana životního prostředí, hluková omezení a podobně byla uznána a uskutečněna pomocí předpisů, poplatků a ostatních opatření. K tomuto problému se však nepřistupuje odpovídajícím způsobem, pokud jde o dopravu ve městech.

■ **Dochází k odchylce mezi okamžitým uspokojením cestujících a širší paletou řešení problémů městské dopravy.** Každý řidič si na příklad přeje širokou dálnici a dostatek parkovací kapacity; z dlouhodobého hlediska však uspokojení těchto přání vede k nadměrné výstavbě dálnic a takového množství parkovacích zařízení, že je silně snížena výkonnost a kvalita životního prostředí městských oblastí.

■ **Doprava má závažné společenské, ekologické a jiné pozitivní a negativní vedlejší účinky.** Mnoho z těchto neviditelných „externalit“ se neodráží v nákladech hrazených uživateli dopravních služeb.

■ **Ačkoli doprava vykazuje některé prvky funkce volného trhu, je též komplexním systémem zahrnujícím společenské a ekologické fak-**

tory, které musí být plánovány jako celek. Dopravní rozhodování obyvatel je založeno na jejich individuálních potřebách, musí ale existovat komplexní plán, který by tyto individuální volby koordinoval do výkonného dopravního systému. Neregulované tržní síly toho nemohou dosáhnout: všem přístupný dopravní systém vyžaduje vládní úlohu.

■ **Možnosti a náklady na cestování ovlivňují kvalitu života jednotlivců a skupin obyvatel; dopravní systémy musí být proto plánovány nejenom aby byly výkonné, ale stejně tak se zřetelem sociálním a obywatelovéhého práva.** Proto politiky dopravy nemohou být založeny pouze na tržních silách a finančním uvážování.



Tramvaje a pěší doprava v Ženevě.

■ **Struktura a rozdělení nákladů na dopravu mezi uživateli a neuživateli (soukromý sektor, vláda a společnost obecně) se velmi liší systémem od systému.** Většina cest uskutečněných automobilem stejně tak jako veřejnou dopravou zahrnuje podstatně přímé či nepřímé subvence od veřejného a soukromého sektoru.

■ **Doprava má závažný dopad nejenom na fyzickou podobu měst, ale též na jejich obyvatelstvo – kvalitu jejich přírodního a člověkem vytvořeného prostředí.** Doprava tak silně ovlivňuje atmosféru současných urbanizovaných společenství.

■ **Nedostatečné pochopení těchto složitých problémů, sdružené se silnými tlaky vyvíjenými speciálními zájmovými skupinami, jsou vážnými překážkami pro řešení, která by vedla k veřejnému prospěchu.**

Knihka ukazuje, že konflikt mezi vsudypřítomným užíváním automobilů a škodlivými účinky dopravních zácp na města a životní prostředí není ani plně chápán ani řešen. Stavět další rychlostní komunikace pro řešení dopravních kongescí je populární z krátkodobého hlediska, obzvláště u neinformované široké veřejnosti. Je to však právě tento konflikt – přehnané spoléhání na automobily a degenerace aglomerací v důsledku zácp a jejich negativních účinků – který Elmer Johnson, bývalý viceprezident General Motors, nazývá „kolizí mezi městy a automobily“.

Kapitola 1 hovoří o těžkém rozhodování a možnosti výběru, které aglomerace mají, pokud jde o jejich základní dopravní politiky. Na jednom konci spektra leží pokusy o restrikci používání automobilu v sevrženém městském prostoru, na druhém je podněcování maximálního využívání automobilů s plnou adaptací města. Nejracionalnějším cílem je však udržovat rovnováhu městského rozvoje pomocí integrovaného multimodálního dopravního systému. Tento cíl – dosáhnout rovnovážného rozvoje – je nejsložitější, ale je jediný, který umožňuje využití **agregáčních úspor** a vytvoření **obyvatelových měst**. Pojem **obyvatelovéhého** kvalitatívniho řádu; představuje charakteristiku, která „odvisí od atraktivnosti oblasti jako místa kde se žije, pracuje, investuje a podniká“.

Kapitola 2 pojednává o spojitosti měst a dopravy za účelem definování a vyjasnění důležitosti rovnovážnosti dopravního systému. Doprava by měla být městským komponentem, který je fyzicky a funkčně integrován s dalšími aktivitami a službami. Neměla by být potlačována; neměla by dominovat městským obyvatelovéhým, kulturním, sociálním ani obchodním aktivitám.

Žádný jednotlivý druh osobní dopravy nemůže uspokojovat různorodé potřeby velkoměst. Pro za-

jištění rozmanitých účinných služeb, obzvláště u středních a velkých aglomerací, se osobní doprava musí skládat ze vzájemně se doplňujících systémů, zahrnujících soukromé, veřejné a mezilehlé – paratransitní – systémy. Ze soukromých systémů je pro krátké cesty nejvýhodnější chůze. Pro obyvatelné město je velmi důležitá, ale její důležitost je často podceňována. Automobil, který plní mnoho různých rolí, dominuje kategorií soukromé dopravy. Pro většinu cest žádný jiný druh dopravy nezajistí podobnou výkonnost a osobní pohodlí. Avšak v hustě obydlených oblastech, v důsledku velkých nároků na prostor, osobní automobil způsobuje zácpu a ztrácí na účinnosti.

Hromadná doprava hraje též řadu rolí. Její vysoká kapacita, efektivita a menší prostorová náročnost umožňuje různé hustoty zástavby a aktivity. Společně s pěší dopravou a v koordinaci s osobním automobilem dává hromadná doprava městskému prostředí lidský charakter.

Hlavním rysem podmiňujícím „výkonnostní/investiční nákladový balík“ systémů hromadné dopravy je typ přednosti v jízdě (right of way – ROW), který, zpětně, silně ovlivňuje technologii systému. Kategorie C ROW – ulice – využívá zejména autobusy, které často nemohou soupeřit s automobily. Kategorie A a B přednosti v jízdě, v tomto pořadí, částečně či plně oddělené od ostatní dopravy, vyžadují značné investice, ale zajišťují službu vyšší kvality. Kolejové systémy používané v těchto ROW kategoriích nabízejí vysokou kvalitu služby, která přitahuje cestující a mají velký potenciál vzájemné součinnosti s urbanistickou podobou a lidskými činnostmi ve městech.

Kolize měst a automobilů je způsobena zejména extrémně vysokými prostorovými nároky automobilů. Např. ve špičkových hodinách cesta automobilem spotřebovává zhruba třicetkrát více prostoru než autobus a čtyřicetkrát více než cesta železnicí. Typický automobilista pravidelně dojíždějící za prací spotřebovává asi o dvacet procent více prostoru pro parkování než pro práci ve svém úřadu. Tyto prostorové nároky vyúsťují ve vytváření rozptýlených městských oblastí, které jsou jen málo vhodné pro chůzi.

Agglomerace s rovnovážnou multimodální dopravou – pěší, automobilovou a hromadnou – jsou z mnoha hledisek lepší než dvě extrémní řešení: omezení automobilů či přestavba města.

Pro dořešení systémové rovnováhy je nejprve zapotřebí zavést dvě sady politik: stimuly pro hromadnou dopravu a restrikci pro automobily. Tyto politiky vedou k přesunu části cest z automobilu na hromadnou dopravu, t.j. z individuální volby na společensky optimální stav. Zácpa, znečištění ovzduší, náklady a negativní dopady automobilové koncentrace jsou redukovány k prospěchu všech cestujících, hromadné dopravy, ostatních řidičů, stejně tak jako obyvatelstva celé městské oblasti.

Tlak stále rostoucího užívání automobilů a růst najetých vozokilometrů přizívají převážně dvě síly. Zprvu, používání automobilu je subvencováno mnoha způsoby – od vládních prostředků na výstavbu silnic (které přesahují daně vybrané od uživatelů silnic) po daňové úlevy, používání „podnikových vozidel“ a vsudypřítomné „bezplatné parkování“. Nadto společenským a ekologickým náklady na automobily, jejich „externí náklady“, které jsou podstatně předešlým v aglomeracích, nejsou uživateli automobilů hrazeny v žádné formě. Několik nedávných studií o těchto

nákladech, jako studie Úřadu pro zdanění technologie (Office of Technology Assessment), 1994, odhadují celkovou subvenci pro silniční dopravu ve Spojených státech na hodnotu pohybující se mezi 400 a 900 miliardami dolarů ročně.

Druhým faktorem pohánějícím vzrůst používání automobilů je nákladová struktura používání automobilu: 80 až 90 procent nákladů jsou fixní, nezávislé na jednotlivých cestách, zatímco 10 až 20 procent jsou přímé, a kapsy vydané náklady, které řidiči zvažují při rozhodování, zda cestu uskutečnit automobilem.

Stejně jako u jakékoli služby nabízené za ceny mnohem nižší než je plná cena, je tato služba využívána mnohem víc, než by bylo v případě, kdyby uživatelé museli platit plné náklady za své cesty.

Kapitola 3 je věnována vývoji městské dopravy v USA, které po 2. světové válce rozvinuly politiku zaměřenou na silniční rozvoj, který procházel vrcholem při federálně financované podporované výstavbě Národního systému mezinárodní a obranné silniční sítě. Naproti tomu až do poloviny 60. let neměla městská hromadná doprava žádnou federální podporu.

Tento vývoj vedl k „dálniční revolte“ z roku 1966, kdy byly vzaty v úvahu zájmy životního prostředí a kvality života a postupně uplatňovány, zatímco byly zavrhnuty plány na další rozsáhlou výstavbu autostrád uvnitř aglomerací. V 70. letech byla zavedena řada inovací v plánování dopravy a urbanistiky, ale osmdesátá léta hodně z tohoto pokroku zase zvrátila. Reaganova administrativa chtěla zcela ukončit federální podporu MHD a zvýšit financování výstavby silnic, tento pokus o návrat k politikám 50. let však neuspěl. Několik federálních dopravních zákonů od 60. let vyžadovalo rozšíření městského dopravního plánování se zahrnutím všech systémů a celé městské oblasti. Zákon o efektivitě intermodální povrchové dopravy z roku 1991 je zvláště důležitý, protože vyžaduje jednotné plánování a rozvoj integrovaných multimodálních systémů. Uznává, že by využívání území a doprava měly být lépe integrovány a představuje různá opatření k snižování najetých vozových kilometrů a jejich negativního dopadu na městské oblasti.

Kapitola 4 přináší rozsáhlý přehled dopravních politik v rozvinutých zemích, které jsou považovány za srovnatelné se Spojenými státy. Přehled ukazuje, že většina srovnatelných zemí je ve vytváření rovnovážných dopravních systémů pokročilejší než USA. Jejich systémy jsou na místní úrovni více orientovány na člověka a umožňují vyhovující pěší, cyklistickou, automobilovou a hromadnou dopravu. Pro regionální cesty nejsou nabízeny pouze silnice,



Kiss and Ride – Polib a jed v Kodani

ale též atraktivní hromadná doprava schopná konkurovat automobilu. Vyvážení těchto dvou systémů je dosaženo pobídkami pro hromadnou dopravu a odrazujícími opatřeními vůči automobilu. Města jako jsou Toronto, Melbourne a Vídeň jsou výrazně lépe obyvatelná než automobilově orientované aglomerace obdobné velikosti v USA.

Autor poznamenává, že tato situace vzbuzuje řadu otázek. Jak mohou politiky USA být tak odlišné od politik srovnatelných zemí, které vedly k vývoji obyvatelnějších měst? Jak může existovat pronikavá kritika pokusů o zlepšování hromadné dopravy, když je na ně vynakládáno méně než 10 miliard dolarů z veřejných fondů ročně, zatímco nikdo (Pokračování na straně VI)

Návštěva profesora Vuchiče v Praze

(Pokračování ze strany V)

nediskutuje o subvencích do silnic, které jsou řádově větší? Debata ve Spojených státech o městské dopravě oplývá nedostatečným chápáním komplexnosti problémů a souvislostí, nepřesnými tvrzeními, nedostatkem jasného pohledu na budoucnost měst. To je námětem kapitoly 5, která nabízí sbírku myšlných představ.

Kapitola 6 je systematickým přehledem principů a politik nezbytných pro vytvoření efektivních a obyvatelých měst.

Kapitola 7 uvádí přehled a hodnocení různých opatření pro zavedení řešení úspěšně použitých v četných městech. Zvláštní pozornost je věnována různým metodám finančního zatížení na vrub cest. Do značného detailu je popisován potenciál omezení subvencí, především pro parkování a zavádění různých typů zpoplatňování silnic. Též je uveden přehled no-vátorských metod dopravního zklidňování.

Závěrečná kapitola 8 poukazuje, že zatímco v minulých letech většina s Amerikou srovnatelných zemí zintenzivňovala úsilí dosáhnout vyváženosti



Paralelní vyhrazené pruhy pro cyklisty a autobusy v Kodani.

mezi různými druhy městské dopravy, USA naproti tomu v 80. letech takové pokusy zvrátily a v mnohých ohledech stále pokračují v souběžných politikách omezeného zlepšování MHD a pobídek pro užívání automobilů.

Kombinace obou sad politik vyúsťuje v navzájem soupeřící akce, dostávající se do sporu a zvyšující celkové náklady na oba druhy dopravy, individuální a hromadnou.

Současná krize městské dopravy – zvyšování kongescí, zhoršující se hromadná doprava a zanedbávání pěších – nemůže být napravena bez podstatných změn v politikách, efektivnosti, v plánování a v lidských návycích. Zavedení takových změn vyžaduje dalekosáhlé úsilí ve výchově veřejnosti. Lidé nezmění své dopravní chování, dokud nepochopí, že tyto změny přinesou snížení dopravních nákladů pro ně samé a pro vládu, želepší hospodářskou životaschopnost městských oblastí a že města budou atraktivnější a obyvatelnější.

Protože automobil jako dominantní dopravní prostředek nabízí nižší cenu než jsou jeho náklady, obzvláště ty přímé, je to zpoplatňování silnic, mýtné a ostatní poplatky, které představují nejvhodnější a neúčinnější opatření pro zvýšení výkonnosti americké městské dopravy. Aby se však omezení mohla zavést, je nejprve zapotřebí mít dostupné a přijatelné alternativní dopravní systémy. Zabezpečení vysoce kvalitní městské hromadné dopravy je tak podmínkou sine qua non pro jakýkoli závažný pokus o regulování používání automobilu v městských oblastech a zpomalení mrhání územím na předměstích i v extravilánu.

Vážné problémy v městské dopravě, stejně tak jak všeobecná krize měst, vyžaduje agresivní hledání řešení. O komplexním vztahu mezi městy a dopravou se musí jednat, je nezbytné dosáhnout jasnějšího konsensu o cílech pro metropolitní oblasti, než jaký je dosažitelný dnes.

Návrh nařízení Evropského parlamentu a rady

(EC) č. .. o činnosti členských států týkající se požadavků na veřejné služby v železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě

S přihlédnutím ke Smlouvě ustanovující Evropské Společenství a obzvláště k článkům 71, 73 a 83. Preambule:

1. Zákonný rámec Společenství pro veřejnou dopravu původně stanovený v Nařízení 1191/69 a později změněný Nařízením 1893/91 musí být dále aktualizován, aby se vzaly v úvahu inovace v přístupech k veřejné intervenci do veřejné dopravy v členských státech i postupný vývoj jednotného trhu v poskytování služeb veřejné dopravy.

2. Kládení povinností veřejné služby na provozovatele bez ohledu na jejich souhlas je již zastaralým přístupem k dopravní politice a měl by být ukončen s výjimkou situací, kdy je dočasně účelný tam, kde není jiný způsob zajištění kontinuity nezbytné služby za cenu, která není nadměrná.

3. Uzavření transparentních smluv na veřejné služby mezi provozovateli a kompetentními orgány by namísto toho mělo být normou, protože přispívají jak k efektivní veřejné dopravě osob tak i k transparentnosti využívání veřejných prostředků.

4. Efektivní, atraktivní a integrovaná veřejná doprava osob je zapotřebí k tomu, abychom se posunuli směrem k udržitelné mobilitě a dosáhli ekonomických, ekologických a společenských cílů, jejichž podpora je cílem Společné dopravní politiky.

5. Princip přidruženosti, stanovený v článku 5 Smlouvy, znamená, že je na kompetentních orgánech v členských státech, aby stanovily požadavky na veřejné služby pro veřejnou dopravu osob, aby byly schopny vybrat mezi množstvím různých mechanismů při zajišťování toho, že jejich požadavky na veřejné služby jsou plněny, a aby byly schopny klást různý důraz na úlohy, které mají hrát na jedné straně provozovatelé a na druhé straně veřejné orgány při identifikaci iniciativy a plnění dopravních potřeb.

6. Úlohou Společenství je vyhnout se zničení konkurence zlepšováním a harmonizováním přístupu k činnosti kompetentních orgánů k zajištění požadavků na veřejné služby tam, kde to má dopad nebo možný dopad na konkurenci; podporovat právní určitost v situacích, kdy se provozovatel z jednoho členského státu etabloví v druhém členském státě a snaží se tam vstoupit na trh veřejné dopravy; a provádět toto způsobem, který posiluje efektivnost a účinnost veřejné dopravy. Přidaná hodnota této činnosti Společenství bude spočívat ve stanovení společného souboru základních pravidel použitelných v celém Společenství a podpoře veřejné dopravy, která splňuje potřeby cestujících a společnosti.

7. Při výběru, jak zajistit plnění svých požadavků na veřejné služby, by se měly kompetentní orgány v členských státech zaměřit na vysoké standardy kvality a dostupnosti a brát v úvahu, jak je pro cestující snadné získat přístup k službám; úroveň a transparentnost tarifů; integrace mezi různými dopravními službami; přístupnost pro osoby s omezenou pohyblivostí; ekologické faktory; územní plány měst a venkova; bezpečnost cestujících; a postupy pro stížnosti, řešení sporů a nápravu.

8. Zákonný rámec Společenství by měl zajistit, aby každý z mechanismů použitých kompetentními orgány v členských státech k zajištění plnění jejich požadavků na veřejné služby byl v souladu se Smlouvou.

9. Z Článku 86(2) Smlouvy vyplývá, že trvání, geografické pokrytí a druhy ochrany před konkurencí svěřené provozovatelům výhradní právy by měly proporcionálně odpovídat stupni, do jakého je výhradní právo nezbytné ke splnění stanovených požadavků na veřejné služby; z Článku 44 (2) (h) Smlouvy vyplývá, že pomoc pro poskytování veřejných služeb ve veřejné dopravě by měla být dostupná za stejných podmínek všem potenciálním provozovatelům; porušení těchto ustanovení by mohla silně ovlivnit obchod mezi členskými státy.

10. Mechanismy dostupné kompetentním orgánům k zajištění plnění požadavků na veřejné služby by měly zahrnovat stanovení obecných požadavků na veřejné služby, které by měly splnit všichni provozovatelé dopravy osob poskytující daný typ služby v dané geografické oblasti; stanovení specifických požadavků na veřejné služby, které by plnili jednotliví provozovatelé ve vztahu ke konkrétním službám dopravy osob; a výhradní práva k podpoření integrace a ochrany komerční životaschopnosti určitých druhů služeb.

14. Pravidla společenství týkající se požadavků na veřejné služby ve veřejné dopravě osob by měla platit shodně pro provozovatele, kteří jsou veřejní či soukromí a pro dopravní podniky, které tvoří organickou součást státního orgánu.

18. Pro kompetentní orgány je vhodné, aby měly pravomoc kompenzovat provozovatele za náklady plnění obecných nebo specifických požadavků na veřejné služby, jejichž náklady pro provozovatele jsou vyšší než zisk, a které by provozovatelé neplnili ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek, pokud by brali v úvahu své vlastní obchodní zájmy.

19. Pro kompetentní orgány je vhodné, aby byly povinny kompenzovat provozovatele za náklady plnění specifických požadavků na veřejné služby, které nejsou komerčně životaschopné, pokud byly tyto požadavky provozovatelům stanoveny bez možnosti volby je odmítnout.

20. Pro kompetentní orgány je také vhodné, aby byly povinny kompenzovat provozovatele za náklady na plnění obecných požadavků na veřejné služby vztahujících se k sazбám za dopravu a přepravním podmínkám vytvořeným v zájmu jedné nebo více konkrétních kategorií cestujících, v zájmu udržení těchto sociálně důležitých požadavků na odpovídající úrovni.

21. Často nebude možné vypočítat správné částku kompenzace splatné provozovatelům podle obecného požadavku veřejné služby, který pevně stanoví nebo omezí tarify pro většinu nebo pro všechny cestující, protože tarif, který by provozovatelé použili při absenci požadavku nelze přesně určit; orgány, které si přejí pevně stanovit nebo omezit tarify pro většinu nebo pro všechny cestující by proto měly mít pouze pravomoc kompenzovat provozovatele, pokud vyjádří svůj požadavek formou specifických požadavků na veřejné služby.

22. Pro orgány je pouze vhodné, aby měly pravomoc kompenzovat provozovatele za náklady na splnění požadavků na veřejné služby v rozsahu, který tvoří významnou část nákladů na předmětné služby, pokud tyto požadavky na veřejné služby mají formu specifického požadavku na veřejné služby, aby se zajistilo, že významnější části veřejné finanční intervence na trhu odpovídá významnější veřejná úloha při zajištění toho, že poskytnuté finanční prostředky skutečně podporují veřejný zájem.

23. Kompenzační platby, které přesahují částku potřebnou ke kompenzaci provozovatele za čisté náklady, které mu vzniknou v důsledku plnění požadavku veřejné služby, budou tvořit státní pomoc neslučitelnou se Smlouvou; je proto vhodné, aby Společenství určilo pravidla stanovující, kdy může být kompenzace považována za ne nadměrnou.

25. Soutěžní výběrová řízení na uzavření smluv jsou způsobem, jak zajistit, aby kompenzace nebyla nadměrná.

26. Kompenzace za náklady plnění požadavků na veřejnou službu může přiměřeně zahrnovat nebo mít formu udělení výhradních práv provozovatelům, pokud je to nejlepší způsob, jak dosáhnout služeb na odpovídající úrovni kvality, kvantity a integrace.

27. Konkrétní úkoly přidělené provozovatelům, je-li muž bylo uděleno výhradní právo, sestávají z požadavků na veřejné služby a měly by být jasně vysvětleny.

28. Rozdělení odpovědnosti a rizik vztahujících se k příjmům z dopravních služeb poskytovaných cestujícím a k akvizici aktiv potřebných k jejich produkci by se mělo stanovit v každé jednotlivé smlouvě na veřejnou službu.

29. Aby však potřeba ochrany před konkurencí nabízená výhradními právy nebyla nepřiměřená získanému veřejnému prospěchu, znamená to, že by provozovatelé měli minimálně být odpovědní za produkci služeb dopravy osob a s tím související rizika.

30. Smlouvy na veřejné služby a výhradní práva mohou být uděleny na pětiletá období způsobem, které chrání a posilují kvalitu a integraci veřejné dopravy; je proto ve většině případů nepřiměřené, aby kompetentní orgány uzavíraly smlouvy nebo udělovaly výhradní práva trvající déle, nebo dokonce na dobu neurčitou.

31. Může být nezbytné, aby smlouvy na veřejné služby zavazující provozovatele k investicím do po-

ložek, které jsou vázány ke specifickým, geograficky definovaným dopravním službám, trvaly déle než pět let; v těchto případech by měla délka doby trvání smlouvy zdůraznit rovnováhu mezi dobou návratnosti těchto položek, bez jakékoli pravděpodobné hodnoty zpětného prodeje, a celkovou hodnotou smlouvy.

33. Soutěžní postupy přijaté pro udělování smluv na veřejné služby by měly zahrnovat spravedlivá, otevřená a nediskriminační výběrová řízení na základě specifikace, která stanovuje kritéria pro výběr a přidělení; tato kritéria by měla být schopna umožnit udělování smluv na veřejné služby na základě kvality nebo ceny, nebo na základě kombinace těchto dvou faktorů.

36. V zájmu flexibility a podřízenosti by mělo být možné, aby kompetentní orgán mohl udělit provozovateli výhradní právo vztahující se na jednu trasu bez uzavření formální smlouvy za předpokladu, že jsou jasně definovány služby, které mají být provozovány, že je udělení práva provedeno transparentním způsobem, a že právně existuje předpoklad, že definované služby budou skutečně poskytnuty.

37. V těchto případech však není vhodné, aby orgán nesl jakoukoli odpovědnost vztahující se k provozování těchto služeb, výnosu z nich nebo nákladů na prostředky potřebné k jejich provozování.

40. Specifická charakteristika sektoru železnice, metra a rychlodrážní tramvaje znamená, že by kompetentní orgány (prozatím a případ od případu) měly být schopny zachovat možnost udělování smluv na

veřejné služby v těchto sektorech bez použití soutěže za předpokladu, že je toto odůvodněno na základě efektivnosti nebo bezpečnosti a že zainteresované strany měly možnost se k tomu vyjádřit dříve, než bylo učiněno konečné rozhodnutí.

41. Pro kompetentní orgány by mělo být možné udělovat smlouvy na veřejné služby vztahující se ke službám s předpokládanou celkovou roční hodnotou – včetně příjmů od cestujících i od veřejných orgánů – nižších než minimální práh, aniž by použily konkurenci, v zájmu administrativního zjednodušení.

42. Kompetentní orgány mohou považovat za podmínku udělení smlouvy na veřejné služby nebo výhradního práva, aby provozovatel, jakmile bude vybrán, zřídil své sídlo v příslušném členském státě a získal odpovídající licenci; provozovatelé z jiných členských států účastníci se výběrových řízení by však neměli být znevýhodněni prodlouženími v administrativních postupech, nutnými k založení sídla a ke získání licencí.

45. Kompetentní orgány by měly mít pravomoci zajistit, aby regionální, národní a mezinárodní trhy pro dodávky veřejné dopravy osob se nedaly v závislosti na koncentraci trhu takovou cestou, která by vedla ke zvýšením konkurenčních cen nebo ke snížení tlaku na zlepšení kvality.

46. Kompetentní orgány by měly být schopny chránit zájmy zaměstnanců pracujících ve veřejné dopravě v situacích, kdy může uzavření smlouvy na ve-

řejné služby vést ke změně provozovatele do té míry, že tato ochrana bude splňovat kritéria veřejného zájmu. V některých případech bude platit Směrnice 77/187/EEC a bude zaměstnancům automaticky nabízet tuto ochranu. Tam, kde nebude tato Směrnice platit, měly by orgány – tam, kde budou splněna kritéria veřejného zájmu – mít pravomoc požadovat na provozovatelce, aby jednala tak, jako kdyby tato Směrnice platila.

47. Princip transparentnosti vyžaduje, aby informace o intervencích kompetentních orgánů do veřejné dopravy a o uskutečněných platbách byly dostupné obecné veřejnosti; aby orgány vedly záznamy o svých rozhodnutích a důvodech pro tato rozhodnutí po období deseti let v souladu s promlčecí dobou stanovenou v Článku 15 Směrnice o postupech státní pomoci (Regulation 659/99/EC); a aby informace o službách různých provozovatelů byly veřejnosti dostupné v integrované formě.

48. Princip transparentnosti také vyžaduje, aby oznámení a rozhodnutí orgánů vztahující se k požadavkům na veřejné služby byla publikována vhodným způsobem.

50. Orgány a provozovatelé budou potřebovat čas, aby se připravili na tyto nové požadavky, zejména tam, kde je v současné době provozování autobusové dopravy a drážní dopravy integrováno do jedné administrativní jednotky, a jsou proto nezbytná odpovídající přechodná období.

Projekt postuje pro příští konzultace mezi Evropskou komisí a Výborem EU UITP týkající se změny Nařízení 1191/69

Euro Team

Pracovní dokument č. 23

Projekt postuje

Podniky osobní dopravy podporují zavedení povtové konkurence do odvětví své aktivity, která bude zaručovat rovnost v jednání s podniky a umožní jim dobře vykonávat jejich úkol veřejné služby. Hlavními cíli a výsledky takového zavádění konkurence by mělo být zlepšování kvality a účinnosti služeb městské hromadné dopravy a umožňování lepší shody těchto dopravních systémů se skutečnými potřebami cestujících. Musí jí též předcházet dostatečně dlouhé přechodové období, které umožní přizpůsobení se podniků tohoto odvětví. Historické, politické a geografické vývojové fáze ve skutečnosti vedly k vytvoření současného panoramatu organizace místní osobní dopravy, ve kterém na území Evropské unie koexistují různé systémy. Tuto různorodost považujeme za vhodnou příležitost pro konstrukci Evropy a ne za překážku otevření trhu.

I – Zhodnocení situace v zemích EU

V řadě zemí naši členové zkušenosti z konkurence již zažívají. Kromě toho orientace uváděné evropskými institucemi a obzvláště v Zelené knize „Občanská síť“ vedly ostatní podniky veřejné dopravy k přípravě jejich budoucnosti, která se bude odehrávat v konkurenčním prostředí. Existující systémy lze rozdělit v současné době do dvou kategorií, ve kterých:

- dopravní služba je součástí všeobecného deregulovaného rámce (tato situace existuje např. ve Spojeném království kromě Londýna)

- dopravní služba je součástí všeobecného regulovaného rámce.

V posledním případě je možné rozlišovat dva druhy situací:

1. 1. Kde je služba finančně rentabilní, to jest když provozovatel nedisponuje jinými zdroji, než zdroji pocházejícími přímo či nepřímo od uživatelů této služby, ale též z finanční podpory veřejných úřadů, dosažitelné za stejných podmínek pro všechny potenciální provozovatele (tarifní kompenzace pro dopravu určitých kategorií cestujících a nebo za zajišťování integrované služby v tarifním společenství), tam pak konkurence může být uplatňována prostřednictvím udělení provozní licence veřejným úřadem provozovateli. Při vypršení doby platnosti této licence veřejný úřad uvádí do chodu proceduru inzerování, umožňující zainteresovaným podnikům vstoupit do soutěže pro obdržení licence. Protipoložkou této provozní licence je pro provozovatele povinnost zajišťovat dopravní obsluhu.

Tuto situaci lze nalézt obzvláště v Německu.

1. 2. 1. Dotčený úřad může rozhodnout o zavedení konkurence prostřednictvím výběrového řízení následovaného vyjednáváním s provozovatelem(ii),

kteří(ři) se zdá (zdají) nejvíce vyhovovat nárokům. Tato vyjednávání jsou uzavřena podpisem smlouvy.

Tato situace se nachází zejména ve Francii a ve Švédsku.

1. 2. 2. Výkon dopravní služby může být zajišťován přímo samotným veřejným úřadem nebo svěřen podnik, který je ve výhradním vlastnictví veřejného úřadu, bez výběrového řízení (příklady mohou být k nalezení ve Francii, Německu, Belgii, Irsku). Pak tento veřejný úřad zajišťuje finanční vyrovnanost této služby.

II – Přechodové období

Podniky, které do současnosti byly na svém trhu chráněny (t. j. ty – at je jakýkoli jejich právní statut – které provozují obsluhu bez předběžného zavedení konkurence v rámci regulovaného systému) potřebují, aby se na konkurenci připravily, přiměřené přechodové období. Během tohoto období, aby nebyl brán v pochybnost cíl restruktury těchto podniků, je nezbytné jim zaručit kontinuální provozování jejich linek.

Volba metod používaných úřady a těmito podniky během této přechodové fáze vyplývá z principu přidruženosti: může současně jít o vnitřní restruktury, znovuprojednání kolektivních dohod, podepsání smluv atd.

V tomto rámci velká města, která mají specifické problémy, vyplývající z jejich rozlohy, z koexistence kolejových a silničních sítí a z jednotlivých otázek integrace problémy, budou moci využít tohoto přechodového období pro vyřízení všech těchto problémů podepsáním smluv s příslušnými veřejným úřadem.

III – Od přechodového období k všeobecnému režimu

Na konci přechodového období by se všechny podniky, spadající do regulovaného rámce, měly podobit všeobecnému konkurenčnímu režimu organizovanému v souladu s následujícími principy:

- musí být zaručeny principy rovného jednání, transparentnosti a nediskriminace mezi podniky, bez ohledu na jejich statut, a tam, kde bude zapotřebí, musí být doprovázeny možnostmi odpovídajících sankcí a opravných prostředků. Je též nezbytné, aby vzájemné závazky mezi stranami mohly být jasným způsobem identifikovány a písemně formálně schvalovány a aby veřejné úřady vytvořily a zaručily postupy čestné konkurence;

- principem udělení exkluzivního práva provozování na dobu určitou provozovateli – a to z důvodu transparentnosti výběrového řízení, kontinuity a stability služby a snadnosti přístupu k dopravnímu systému pro občany;

- principem přidruženosti, který musí platit po dobu, na kterou je toto právo uděleno, právě tak jako v otázce, zda by měla být konkurence organizo-

vána na základě jednotlivých linek, svazku linek, dopravního systému a nebo pro celou síť. Rovněž by, na základě tohoto principu, mělo být ponecháno na uvážení veřejných úřadů, zda povolit výjimky z povinnosti otevřít městské a regionální kolejové systémy konkurenci. Ve skutečnosti jsou odborníci názoru, že otevření se těchto služeb konkurenci v některých případech, a mezi jiným v případě velkých měst, přináší obzvláštní obtíže. Různé závažné ohledy, které nenabízí možnosti harmonizace na evropské úrovni, jsou základem určitých aspektů v rozhodování na místní úrovni: tyto důvody mohou mít zeměpisnou, topografickou nebo demografickou povahu. Mohou za nimi též být požadavky integrace, mající za cíl udržitelnou mobilitu.

Při respektování výše uvedených principů je v odvětví doporučován podpis smlouvy mezi veřejným úřadem a provozovatelem veřejné dopravy, určující povinnosti, které by dopravní podnik na sebe nevezl a nebo by je na sebe nevezl ve stejném rozsahu ani za stejných podmínek, jestliže by bral v úvahu svůj vlastní obchodní zájem. Přesto však by ukládání povinností veřejné služby nemělo být na evropské úrovni principiálně zakazováno v tom okamžiku, když jsou tyto povinnosti finančně kompenzovány a umožňují podnikovi zachovat vyrovnanou obchodní bilanci jeho aktiv.

V otázce délky smluv odvětví míní, tak jak až bylo uvedeno, že v tomto bodě je třeba vycházet z principu přidruženosti. Přeje si vás přesto seznámit s vnitřní odvětvovou shodou názoru, že toto období by mělo být především přizpůsobeno situacím, při kterých provozovatel vynakládá velké investice. V každém případě, pětileté období, tak jak před časem navrhovala studie NEA, je příliš krátké, aby umožňovalo amortizaci těchto investic a aby provozovatel mohl realizovat cíle své dopravní politiky dohodnuté s příslušným úřadem. Bylo by proto vhodnější brát v úvahu období přizpůsobené těmto dvěma požadavkům, a to v zájmu smluvních stran a případných nástupců současného provozovatele.

V souladu s výše uvedeným všeobecným rámcem by pak možné způsoby organizování konkurence mohly mít dvě různé podoby, a to:

- systému licencí, když je služba finančně rentabilní (viz 1.1.) nebo
- systému výběrových řízení, když služba není finančně rentabilní (viz 1.2.1.)

Odvětví nakonec rovněž dává přednost tomu, aby tyto možné způsoby byly uskutečňovány nad práh stanovený na dostatečně významnou částku, aby samotná existence tohoto práhu byla oprávněna. Kromě toho odvětví navrhuje brát pro výpočet výše této částky v úvahu hodnotu subvence veřejného sektoru a ne výši obrátu.



ZPRÁVA č. 140

Členům Výboru „Evropské unie“ UITP

Kopie: Prezidentovi a viceprezidentům UITP, předsedům komisí UITP, generálnímu sekretáři UITP

Nová legislativa o veřejné dopravě v Nizozemsku

Paní, pane,
„Tweede Kamer“ (druhá komora), nejdůležitější orgán nizozemského parlamentu, přijal nový návrh zákona o dopravě a ukončil tak dlouhé období příprav a projednávání. Tímto hlasováním se téměř jistě dostalo právního základu pro zavedení konkurence do zajišťování autobusové obsluhy. Nový „Wet Personenvervoer 2000“ (Zákon 2000 o osobní dopravě) upravuje přesun kompetencí ve veřejné dopravě na 35 decentralizovaných úřadů (provincie, města a několik veřejných koordinačních organizací) a opravňuje je zavádět konkurenci v autobusové obsluze, která pod ně spadá. Zákon má za cíl posílit přitažlivost veřejné dopravy tak, aby se docílilo přesunu v dělbě přepravní práce z automobilu na veřejnou dopravu a aby tato byla účinnější.

Je vhodné připomenout, že v celém Nizozemsku a obzvláště v urbanizované oblasti na západě země (Randstad) jsou silniční zácpy považovány za hlavní hrozbu hospodářskému a společenskému životu.

Nový zákon ponechává organizačním autoritám rozsáhlý prostor pokud jde o podrobnosti procedury, obsahovou náplň a formu koncesí (jejich délka je stanovena maximálně na 6 let) a kritéria přidělování. Nicméně stanovuje, že systém zavádění konkurence musí zaručit hlavní integrační aspekty obsluhy. Zachovány tak budou slavný holandský systém informování cestujících (jedno telefonní číslo a jedna internetová adresa pro veškeré dopravní služby), stejně tak jako celostátní tarifní systém a celostátní jízdenkový systém. Různé úřady veřejné dopravy mohou zavést, chtějí-li to, nové místní nebo regionální jízdenky a tarify, aby přitáhly klientelu, ale nemohou jimi nahrazovat integrované jízdenky a tarify. V několikaletém výhledu se počítá se zavedením čipové karty pro veřejnou dopravu, i přesto, že musí být ještě dokončeno zvláštní ustanovení o jejím financování.

Klauzule maximalizující tržní podíl provozovatele byla pro tuto chvíli opuštěna vzhledem k velmi rozdílným názorům vyjadřovaným v debatách. Kontrola konkurenčních praktik, zneužívání dominantní pozice a dobrého fungování trhu byla pro nadcházející léta postoupena existujícímu Státnímu úřadu pro konkurenci (Nationale Mededingings Autoriteit).

Kromě toho původně povinný charakter zavádění konkurence byl poněkud zmírněn výhradou, podle které, v případě kdy organizační autorita usoudí, že konkurence by nesloužila zájmům cestujících, výběrové řízení nebude povinné. Zákon nicméně stanovuje, že všechny dotčené autobusové obsluhy jím budou muset projít alespoň jednou před rokem 2006. Výběrová řízení mohou být zavedena v okamžiku vstupu zákona v platnost – pravděpodobně na začátku roku 2001.

Deset městských podniků veřejné dopravy (Amsterdam, Rotterdam, Haag,

Utrecht, Nijmegen, Maastricht a Dordrecht) obdrželo dodatečný odklad umožňující jim přípravu na konkurenci. Tato města se stanou subjekty výběrových řízení od roku 2003 a všechny dotčené autobusové linky jimi musí projít alespoň jednou do roku 2009. Jinak se sedm vyjmenovaných měst může rozhodnout otevřít své dopravní sítě konkurenci před rokem 2003, a dát tak možnost jejich provozovatelům účastnit se na výběrových řízeních jinde, mimo svá města (tato možnost by byla zakázána tak dlouho, jak dlouho jejich vlastní městské trhy nebudou samy otevřeny konkurenci).

Nový návrh zákona bude podle očekávání projednán v „Eerste Kamer“ (první komora) Parlamentu před či nejspíše na konci léta, takže „Wet Personenvervoer 2000“ by mohl v platnost vstoupit začátkem roku 2001. Účinky nového zákona budou vyhodnoceny v roce 2004. Jestliže se pak zjistí, že ani efektivita ani cíle účinnosti nebylo dosaženo, bude použitelnost zákona přehodnocena.

Investice do dopravní infrastruktury

Krátce po diskuzi o novém zákonu o osobní dopravě nizozemský parlament odhlasoval významný balík projektů na rozvoj infrastruktury určený ke zlepšení dopravy v oblasti Randstad – zhruba vymezené Amsterdamem, Haagem, Rotterdamem a Utrechtem. Soudí se, že stále zhoršování silničních kongescí způsobuje společenské ztráty dosahující ročně přibližně 1 miliardou Euro.

Právě odhlasovaná opatření v infrastruktuře se týkají současně veřejné dopravy (2,35 miliard euro) a silničních projektů (2,15 miliardy euro). Zahnují výstavbu nádraží pro vysokorychlostní vlaky, železniční tunely, prodloužení regionálních a rychlodrážních tramvají (light rail systems nebo métro léger), plánované silniční pruhy pro automobily, klasické silnice s vybíráním poplatků (toll roads). Navíc byly položeny politické a finanční základy pro budoucí výstavbu sítě rychlodrážních tramvají spojující velká města Nizozemí.

Jedním z nejkontroverznějších projektů byl pilotní projekt pro zavedení systému dálnic s výběrem poplatků, který předvídá, že automobilista bude automaticky platit za právo používat silniční infrastrukturu během ranní špičky. Politického konsensu ve prospěch tohoto plánu silničního zpoplatnění (road pricing scheme) mohlo být dosaženo teprve potom, co byla přislíbena finanční kompenzace pro velká města a po nalezení rovnováhy mezi investicemi do silnic a investicemi do veřejné dopravy. Přesto, že všem stranám je jasný trvalý charakter silničních kongescí, očekávají od odhlasovaných opatření, že alespoňlepší přístupnost a hospodářskou a společenskou životnost oblasti Randstad.

Se srdečným pozdravem

Klaus-J. Meyer, Jeroen Groenendijk



Zajímavosti z Transport Public, č. 992 květen 2000

Transport Public – Veřejná doprava je časopis vydávaný Svazem veřejných doprav a přináší řadu zajímavých aktualit z Francie a ze světa. Chceme se s vámi podělit o některé z nich:

Přeskupení Renault V.I. a Volvo se netýká Irisbusu

Přeskupení Renaultu Véhicules Industriels a Volvo, oznámené koncem dubna, se netýká 50% filiálky Renaultu V. I., Irisbusu (do kterého patří Karosa – Renault). Akcie držené Renaultem V. I. v Irisbusu převezme Renault a. s. Projekt přeskupení činnosti výrobce nákladních automobilů Volvo a Renaultu umožní vytvořit druhý největší seskupení tohoto odvětví na světě. Renault se držením 20% kapitálu Volvo AB stane jeho prvním akcionářem. Volvo AB má 53 tisíc zaměstnanců a v roce 1999 realizoval obrát ve výši 125 miliard švédských korun; produkce autokarů a autobusů představuje 12% z tohoto obrátu.

Pařížský region: rozpočet na dopravu pro rok 2000

Rozpočet roku 2000 pařížského regionu byl přijat 23. března. Představuje 14,7 miliard franků a je první etapou Smlouvy o plánu nedávno podepsané se státem. 2,315 miliardy franků budou věnovány rozvoji hromadné dopravy (HD). Největší část z toho, 1,735 miliardy půjde na infrastrukturu HD, především na prodloužení linky 14 metra k nádraží Saint Lazare, další úseky tramvají na obvodu Paříže a začátek prací velkého železničního okruhu. 580 milionů franků bude přiděleno na zlepšování kvality služby (pravidelnost a účinnost sítě).

RATP objednává 160 souprav metra

RATP chce na konci roku objednat 160 souprav metra složených z 800 vozů za cenu zhruba 4 miliardy franků (610 milionů EURO) určených k náhradě za vozový park tří linek od poloviny roku 2005.

Předseriový vlak bude vyroben v polovině roku 2003. První dodávky zahájí v roce 2005 a budou pokračovat až do roku 2014. Soupravy budou vybaveny průchozím systémem jako soupravy Meteoru a nové soupravy na lince č. 1.

Irisbus postaví továrnu v Číně

Skupiny Irisbus a Liaoning Huanghai Automobile (LHA) podepsaly 11. dubna smlouvu o záměru vytvoření joint – venture týkající se souboru aktivit od plánování, výroby a prodeje autokarů a autobusů. Tato společnost bude vytvořena stejnou účastí obou účastníků s kapitálem 40 milionů EURO. Podle komuniké Irisbusu má za cíl dosáhnout výhledově roční výrobu a prodej 4 500 vozidel na čínském trhu. Sídlo společnosti bude v Dangong, kde již sídlí LHA, které vyrobila a prodala v r. 1999 2750 autokarů a autobusů. Jejich trh v Číně rychle vzrůstá, ze 4 893 vozidel v r. 1997 na 7 651 v r. 1999, t.j. s ročním vzrůstem 20 %.

100 let pařížského metra

Pařížské metro, jedno z nejstarších na evropském kontinentu, slaví v tomto roce 100 let.

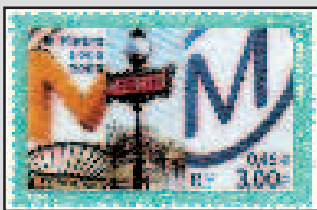
Pan Lorenzo Sancho de Coulhac, který zodpovídá za oslavy 100. výročí – a který před šesti lety byl spoluautorem studie Dopravní podnik Praha: Obchodní rozvoj, zlepšení image a informování – zdůrazňuje svůj záměr zapojit do oslav veřejnost: „Metro, a později RER, jako jeho plnoprávný potomek, jsou součástí historie tohoto století a každodenního života Pařížanů. Není nic přirozenějšího než slavit tyto narozeniny společně“.



Lorenzo Sancho de Coulhac, potomek španělského šlechtického rodu ve službách RATP

Sancho de Coulhac a jeho tým, usidlený na nákladní bádce na Seině oproti sídlu RATP na nábřeží la Rapée, spíše než vzpomínání zdůrazňují jednoduchou myšlenku: po století existence nemá metro ani vrásku. „Více než kdy jindy metro představuje pro Paříž prvek modernosti, stejně jako pro řadu jiných velkých měst. Prostřednictvím různých akcí, které budou probíhat až do prosince 2000, si přeje využít příležitosti a vycházet z pozitivních zkušeností z minulosti, abychom byli lépe připraveni na budoucnost. Metro už stránku roku 2000 obrátilo. Některé oslavy stého výročí budou připomínat určité konkrétní události, jiné ne, všechny ale v sobě ponosou symboliku a silné poselství. A společného jmenovatele: radost a zábavu“.

Francouzská pošta vydala devět milionů třífrankových známek a tímto gestem se připojila k oslavám stého výročí metra.



Známka ke 100. výročí metra.

Počátky metra

První oficiální zmínka o záměru na stavbu metra v Paříži byla učiněna v dohodě podepsané 31. května 1865 mezi vládou a Západní železnicí. Ve stejném roce dal zákon (zákon z 12. července 1865) místním úřadům v celé Francii právo stavět železnice „místního významu“.

Více pozornosti se této myšlence dostalo po chaosu franko-pruské války (1870–71), povstání Pařížské komuny (1871) a zřízení Třetí republiky. V roce 1872 rada „Departementu Seina“ přijala návrh na dvě transversální a okružní linky, vycházející ze zákona z roku 1865, ale tento plán byl zamítnut. Teprve zákon z roku 1880 dal místním úřadům k rozhodování o stavbě železnic na vlastním území více

pravomocí, ale ani plán z roku 1883, ani další z roku 1888 neuspěl pro nesouhlas ministerstva veřejných prací.

Teprve pod tlakem blížící se Světové výstavy, plánované na rok 1900, přišlo rozuzlení v podobě souhlasu výše uvedeného ministerstva, aby město postavilo linky „v místním zájmu“ pro obsluhu výstaviště.

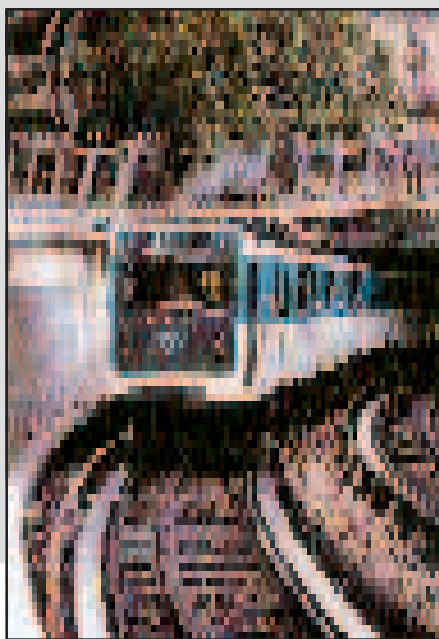
9. července 1897 město přijalo plán sítě o šesti linkách v celkové délce 65 km a se soupravami s elektrickou trakcí, který byl schválen zákonem z 30. března 1898. Původně plánovaný metrový rozchod byl z požadavku vlády změněn na standardní rozchod 1435 mm a šířka vozů byla z plánovaných 1,9 zvýšena na 2,4 m.

Práce na lince 1 začaly v listopadu 1898 a rychle pokračovaly. Pro většinu délky linky se uvažovalo s využitím tunelových štítů, to se ale ukázalo jako neefektivní a většina linky byla stavěna v otevřeném výkopu v trase ulic a nebo ražením tunelů na obě strany pracovních šachet. Pro Pařížany to znamenalo osmnáct měsíců značného rozruchu. Většina vykopané zeminy byla odvážena po vodě a pro tyto účely bylo vyraženo několik malých postranních tunelů k břehu Seiny. První hlavní inženýr metra Fulgence Bienvenüe trval na tom, aby po skončení prací nezůstaly žádné stopy. Přes několik malých problémů byla bezpečnost prací velmi dobrá. Po několika týdnech testovacích jízd byla linka otevřena pro cestující bez jakýchkoli ceremonií ve 13.00 19. července 1900. Ze začátku bylo vůči používání metra ze strany veřejnosti dosti váhání, ale chladná atmosféra stanic v průběhu veder na povrchu vedla jak Pařížany tak návštěvníky k tomu, že nový druh dopravy přijali a počet cestujících rostl z 1,8 milionů v srpnu až téměř ke 4 milionům v prosinci. To povzbudilo město k tlaku na stavbu dalších nových linek a původně plánovaná síť byla dokončena více než rok před plánovaným termínem, v lednu 1910.

Počet linek a celková délka pařížského metra nedovolí věnovat se historii všech linek a tak za všechny jen stručně o nejstarší lince 1 a nejnovější lince 14.

Linka 1

První linkou metra je linka 1, otevřená 19. července 1900 z Porte de Vincennes do Porte Maillot, procházející Paříží zhruba po ose východ–západ. Na obou konečných stanicích byly zřízeny oddělené



Renovovaná souprava MP 59 vjíždí do zatačky před stanicí Bastille. Foto: Brian Hardy

ostrovni peróny pro příjezd a odjezd spojené jednokolejnou smýčkou s ostrov zatačkou. Kromě stanice Bastille, kde linka přechází kanál sv. Martina, byla linka postavena v tunelu. Západní strana stanice Bastille má nejostřejší zatačku v celém systému metra s provozem cestujících s poloměrem 40m. Provoz zůstal nezměněn až do 24. března 1934, kdy byla linka prodloužena za hranice města z Porte de Vincennes do Château de Vincennes. Západní prodloužení do Porte de Neuilly bylo realizováno 29. dubna 1937.

Na této v 60. letech nejzatiženější lince byl klasický vozový park kompletně nahrazen vlaky na pneumatikách od prosince 1964.

Další západní prodloužení linky 1 bylo otevřeno 1. dubna 1992 z Port de Neuilly do La Défense. Ze stanice Pont de Neuilly linka prudce stoupá na povrch a vede středem státní silnice 14 a přejíždí Seinou. Na západní straně mostu de Neuilly opět linka klesá pod povrch do stanice Esplanade de la Défense. Dále pokračuje v tunelu (cut-and-cover) ve stoupaní k terminálu do Grande Arche de la Défense, kde je přestupní stanice s linkou A RER.

Současná délka linky 1 je 16,6 km (včetně 0,6 km na povrchu) a je druhou nejzatiženější linkou metra se 136,9 miliony cestujících (r. 1997).

Linka 14 „Meteor“

hodně o této nejnovější lince metra bylo uvedeno již v listopadovém DP-KONTAKTu 1998, krátce po jejím uvedení do provozu 15. října téhož roku. Co dodat: ještě v roce 1988 byla zmiňována jenom jako možný budoucí projekt, avšak přesně v průběhu deseti let byla naplánována, postavena a uvedena do provozu. RATP je na tento výkon hrdá, ale přes její „hi-tech“ charakter si přeje její splnit se zbytkem sítě a za tím účelem se z původního Meteoru stala pouze linkou 14.

Hlavním důvodem její realizace bylo odlehčit lince A RER a zlepšit spojení mezi centrem a novou rozvojovou jihovýchodní oblastí Paříže (Bercy a Tolbiac), které byly oblastmi původně okupovanými nyní nadbytečnými železničními pozemky a chátrajícími



Pohled z přední části soupravy MP89 na lince 14. Nouzové řídicí vybavení je umístěno v uzavřené skříňce pod čelním sklem. Cestující mají neomezený výhled na trať v tunelu. Foto: Capital Transport

cími průmyslovými podniky. Záměr na odlehčení linky A RER se dnes projevuje tím, že nová linka 14 duplikuje linky A a D RER mezi Châtelet a Lyonským nádražím, mezi kterými je bez mezistanice a má v tomto úseku nejdelší délku mezi dvěma stanicemi metra, představující 2,784 km.

Rozpočtové důvody neumožnily realizovat řadu zajímavých myšlenek (jako například šachty přinášející do stanic světlo z povrchu), ale architektura stanic přesto představuje úplný zlom v tradici a je založena na principu, že stanice samy jsou budovami a ne pouhou změť chodeb. Stanice Bibliothèque – François Mitterand je „výkladní skříň“ postavenou v blízkosti Státní knihovny v monumentálním stylu, připomínajícím katedrálu s kamennými pilíři a zdmi z leštěného betonu. Amfiteátr stanice bude otevřen při dokončení přímých přestupních vazeb na linku C RER v září 2000.

Statistika o linkách

Linka	Délka (km)	Tunel (km)	Na povrchu (km)	Stanice (celkový počet)	Přestupní stanice	Povrchové stanice
1	16,6	16,0	0,6	25	13	1
2	12,3	10,1	2,2	25	11	4
3	11,7	11,7	–	25	10	–
3bis	1,3	1,3	–	4	2	–
4	10,6	10,6	–	26	13	–
5	14,6	12,1	2,5	22	9	2
6	13,6	7,5	6,1	28	11	13
7	22,4	22,4	–	38	10	–
7bis	3,1	3,1	–	8	3	–
8	22,1	19,3	2,8	37	13	3
9	19,6	19,6	–	37	16	–
10	11,7	11,7	–	23	10	–
11	6,3	6,3	–	12	7	–
12	13,9	13,9	–	28	8	–
13	22,3	19,9	2,4	30	9	2
14	7,1	7,1	–	7	6	–

Uzavírky stanic

I. světová válka měla na metro vážný dopad v podobě zavřených stanic a úseků linek a zkráceným provozem na těch, které zůstaly otevřeny. Již na začátku mobilizace 2. srpna 1914 byly uzavřeny celé linky 2, 6 a 8 společně s linkou 5 mezi Étoile a Place d'Italie. Celkem bylo uzavřeno 63 stanic. Ponechané linky byly v provozu pouze mezi 7,30 a 19,30. To však trvalo pouze do 18. října 1914, kdy linky byly opět uvedeny do provozu.

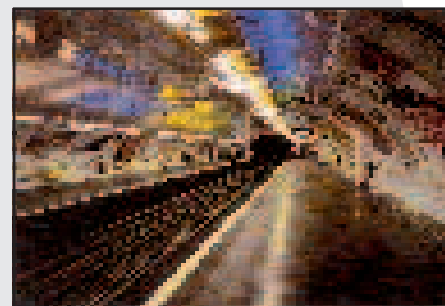
Na začátku září 1939 měla síť metra již 159km. Začátek II. světové války přinesl omezení provozu na 92km s pouhými 85 stanicemi otevřenými pro veřejnost. Některé linky byly uzavřeny celé, na některých pouze některé stanice a úseky. Otevřené linky a stanice byly krátký čas v provozu po celých 24 hodin, aby se vojáci mohli dostat v jakoukoli dobu na hlavní železniční stanice. Na konci roku 1945 bylo ještě 72 stanic zavřených, ze kterých 43 bylo otevřeno v r. 1946, 13 v r. 1947 a 7 v r. 1951, zbývalo ale ještě 9 zavřených. Dvě z nich byly otevřeny až v roce 1968 a další jedna dokonce v r. 1988. Šest jich definitivně nebylo uvedeno zpět do provozu.

dena na stanici République na lince 3 v r. 1958 s oranžově zbarvenými panely zakrývajícími staré obklady – a stanovila tak standardy pro modernizaci dalších stanic metra. V takto unifikovaném stylu bylo pak mezi 1960 až 1965 renovováno 69 stanic, což vytvořilo větší prostor pro reklamu. Peníze získané za zintenzívněnou reklamní činnost stačily na další financování projektu. Stěny byly pokryty kovovými panely natřenými tmavě krémově žlutou barvou se zeleným rámem. Názvy stanic a orientační značení na nástupištích měly krémový odstín na hnědém podkladu. Stropy stanic byly většinou ponechány s bílými dlaždicemi, u zahloubených a zakrytých stanic s nezakrytými ocelovými nosníky.



Jedna ze 69 stanic rekonstruovaných v první polovině 60. let s reklamním panelem se zpěvačkou Céline Dion. Foto: Brian Hardy

Další vlna modernizace proběhla mezi 1974 a 1985, při níž bylo modernizováno 93 stanic – hlavním rysem bylo přiznání hlavní role klenutému stropu, který se měl stát ohniskovým bodem designu, místo aby zůstal zapadlý v šeru. Převažující barvou zůstala bílá.



Modernizovaná stanice Stalingrad. Foto: Jeanne Hardy

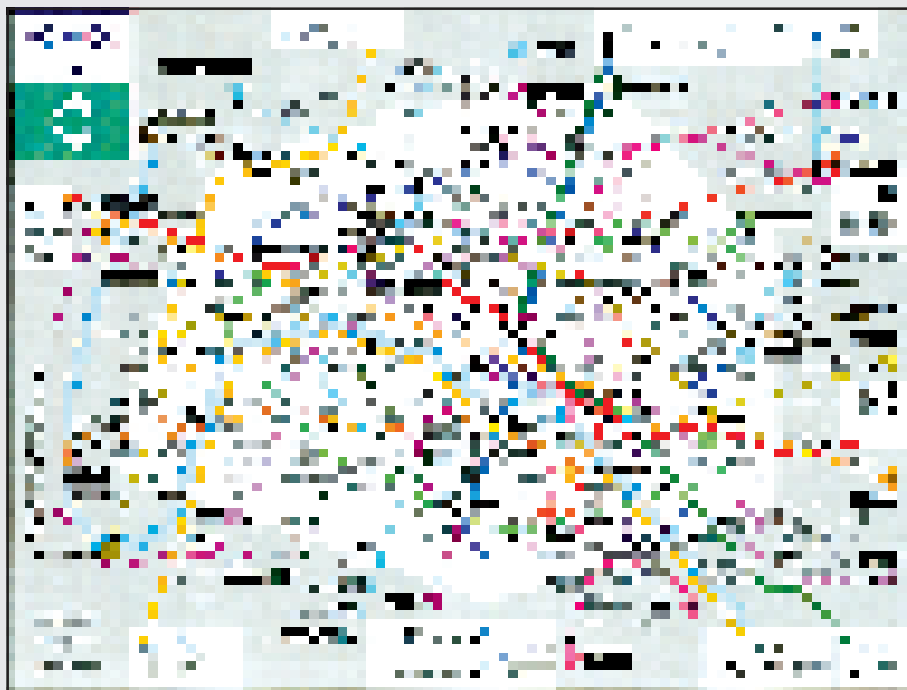
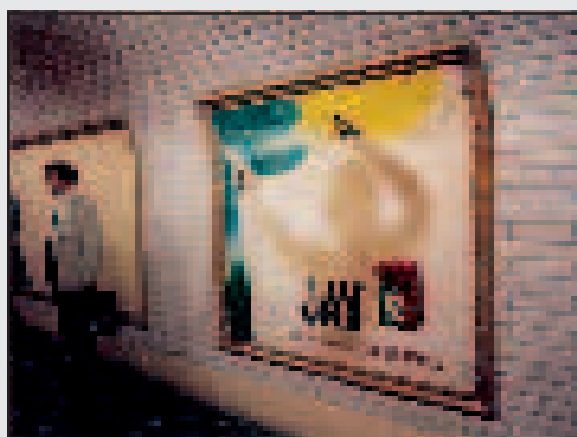


Schéma sítě metra a RER

Stanice

Původní stanice měly jednotný styl, který, kromě redukce stavebních nákladů, by potěšil jakéhokoli designového konzultanta, kdyby nějaký kolem roku 1900 bývali byli. Stěny byly obloženy bílými dlaždicemi zpestřenými pouze jmény stanic, které byly bílé na modrém podkladu, buď provedené také jako obložení a nebo na deskách, s kaštanově hnědými lavičkami a reklamou. Dlaždice původních stanic na lince 1 byly ploché, pozdější dlaždice už měly sraženou hranu, jak může být v řadě stanic vidět do dneška.

Všechny stanice pojmu vlaky nejméně o pěti vozech (75m), i když některé linky provozují kratší vlaky. Od roku 1928 nicméně nově stavěné stanice na linkách 1, 3, 7, 8 a 9 byly stavěny v délce 105 metrů pro pozdější provoz vlaků složených ze sedmi vozů, což byl plán, který nebyl nikdy uskutečněn. Původní stanice na lince 1 byly mezi léty 1961–1964 a na lince 4 mezi 1964–1967 prodlouženy ze 75 m na 90 m. Bylo to zapotřebí, protože vlaky byly z 5 vozů prodlouženy na 6 vozů, což souviselo se zaváděním vlaků na pneumatikách na těchto linkách.



Reklama v keramickém provedení v opuštěné stanici Saint-Martin. Foto: Zdeněk Došek

Poválečná prezentace stanic

Brzy po válce bylo shledáno, že vzhled stanic již neodpovídá tehdejšímu standardům designu. Nedostatek financí první rekonstrukce odsunul až na rok 1950. Mezi léty 1950 a 1958 bylo modernizováno na velmi individualistické bázi šest stanic. Šestá a konečná experimentální modernizace byla provedena

V roce 1987 začala RATP pilotní projekt modernizací stanic Stalingrad na lince 7. Stanice byla kompletně zrekonstruována s použitím technik a materiálů příznivějších z hlediska nákladové efektivity. Výsledek byl velmi příjemný, staniční osvětlení odráželo barvy na bíle obložený strop a vytvářelo „duhový“ efekt. K dnešnímu dni bylo takto renovováno celkem 27 stanic stylem nazývaným „Oui-dire“ (říkat ano), převzatým z názvu designerské kanceláře.

Staniční vstupy

Stanice tvoří pouze jejich vnitřní design, nelze zanedbávat jeden z jejich nejcharakterističtějších rysů, a tím jsou vstupy. Zatímco první přestupová schodiště a chodby byly stavěny s ohledem na ekonomii a ničím se nevyznačovaly a v mnoha případech brzy nevyhovovaly kapacitně, vstupy měly být uměleckým dílem. Za tím účelem byla vyhlášena soutěž, ke které vyzýval především architekt parížské Opery Charles Garnier. Požadoval opuštění jakéhokoli průmyslového stylu a místo toho používání bronzu, kamene, mramoru, triumfálních sloupů a soch. Žádný z předložených projektů nebyl však komisí přijat a na žádost prezidenta společnosti výstavby metra, který byl obdivovatelem secese, byl

projektem vstupů pověřen relativně neznámý 32letý architekt, Hector Guimard. Ten po absolvování využil stipendia na studijní cesty k pobytu v Bruselu, kde studoval u Vincenta Horta, jednoho z největších tvůrců secese. Guimard vytvořil balustrády z kovaného železa, na jejichž vrcholech byly lampy s kulatými stínidly pro noční osvětlení. Guimard se též nevyhnul kritice a jeho projekty byly v roce 1904 opuštěny. Přesto zůstalo zachováno 87 jeho vstu-



Staniční vstup navržený Guimardem v Porte d'Auteuil.

pů na linkách 1 až 8, které byly v roce 1978 dány na seznam památkově chráněných objektů. Dvě z nich našly cestu do muzeí moderního umění v New Yorku a Paříži.



Vysoké litinové sloupy s nápisem Metro a charakteristická bílá světelná koule – tyto kandelábrы z 30. let jsou zachovány v počtu 250 kusů. Nová signalizace stanic metra zaváděná při příležitosti 100. výročí.

Názvy stanic

Když Baron Haussmann, prefekt departementu Seine prorazil 137 km nových ulic v Paříži mezi lety 1855 až 1870, vyhledal mnoho z původních vesnic, takže když byla v roce 1900 otevřena první linka metra, existovalo jen velmi málo starých vesnic, jejichž jména mohla být použita k názvům stanic. Místo toho byla používána jména významných budov v trase linky, stejně tak jako názvy náměstí (Place) nebo ulic (Rue). Na konci linek, na hranicích města, byla používána u názvů stanic předpona Porte – brána, kterou mají stanice dodnes i po rozbouření hradeb v roce 1920.

V řadě názvů stanic se odráží historie Francie. Dobře jsou reprezentováni generálové a bitvy spojené s Napoleony: jména osmnácti generálů a pět názvů bitev spojených s Napoleonem I., pět generálů a čtyři bitvy spojené s Napoleonem III., sedm generálů a devět bitev ze zbytku francouzské historie.

Z různých důvodů se též měnily názvy stanic. Svůj vliv na jména stanic měly obě světové války. Na příklad stanice Berlín na lince 13 byla uzavřena v roce 1914 a později znovu otevřena jako Liège (Lutych). Ve stejném roce byla bráskně uzavřena stanice Allemagne (Německo) přejmenovaná na Jaurès, po socialistickém politikovi zavražděném v tomto roce. Během I. světové války se stanice Pont

d'Austerlitz (Slavkovský most) stala Quai de la Rapée (Nábřeží Rapée). Přestože stanice Willhem měla název po alsaském básníkovi, byla přejmenována v roce 1921 na Eglise d'Auteuil, protože původní jméno znělo příliš podobně jako jméno německého císaře.

Po II. světové válce bylo sedm stanic přejmenováno po hrdinech válečného odboje (Colonel Fabien, Corentin Celton, ...). Některé stanice mají vedle hlavních názvů příponu jako např. Javel – André Citroën podle slavného automobilového výrobce a nebo Porte d'Orléans – Général Leclerc, k počtě slavného francouzského generála osvoboditele, který vstoupil první do Paříže na konci druhé světové války v čele pancéřové divize a osvobodil i Strasbourg. Protože byl posmrtně povýšen na maršála, je název stanice z technického hlediska nesprávný. Do této galerie slavných jmen se vmísila pouze dvě jména žen...

Zbývalo by alespoň se zmínit o vozovém parku. Ten se však od roku 1900 vyvíjel tak, že by bylo zapotřebí dalších celých stránek. Proto jen fotografie s nejstarší soupravou vedle jedné z nejnovějších.

Zbývá zmínit některé zajímavé akce v souvislosti s oslavami 100. výročí případně několik nejzajímavějších charakteristik pařížského metra:

Devět symbolických stanic

V roce 100. výročí metra se devět stanic stalo symbolem jeho otevření kultuře a městu. Vybrány byly stanice: Tuileries, Europe, Luxembourg, Bonne



Souprava Sprague Thompson (vpravo) a souprava MF77 ve stanici Reuilly Diderot

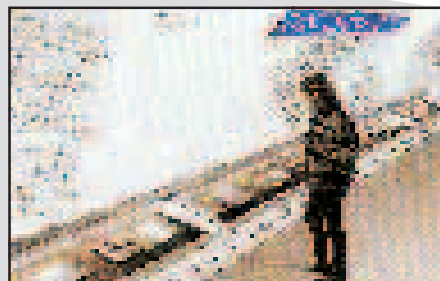
Nouvelle (Dobrá zpráva), Villejuif-Léo-Lagrange, Carrefour-Pleyel, Pasteur, Montparnasse-Bienvenue, Saint-Germain-des-Prés. Oprášen má být vzhled celkem 173 stanic – osvětlení, obklady, orientační značení, klenby – to vše s rozpočtem 1,1 miliardy franků, z nichž 20 milionů bylo věnováno úpravě 9 stanic pro 100. výročí. Ukončení první části prací je plánováno na r. 2002.

Tuileries: dědictví



Desetiletí za desetiletím freska propojuje události, které poznamenaly století, slavné osobnosti, společenská hnutí a předměty, vryté v paměti lidstva.

Saint-Germain-des-Prés: tvorba



Ve stanici nacházející se uprostřed čtvrti vydavatelů a knihkupců, zaujímá čestné místo kniha a proměňuje ji na literární přehlídku: projekce textů na stropní klenbu, vitríny představují knihy (za rok jich cestující budou moci vidět několik tisíc).

Europe: Evropa

Umožňuje navštívit cestujícím každodenní Evropu, v jejích rozdílnostech a v podobnostech. Prostředí vytváří reklama, světlo, zvuk, videoprojekce.

Villejuif-Léo-Lagrange: sport

Každý prvek stanice má vztah ke sportu: značení na podlaze připomíná atletickou dráhu, odpadkové koše změněné na basketbalové koše, sedadla ve tvaru a barvách olympijských kruhů.

Carrefour-Pleyel: hudba

Stanice je proměněna v hudební nástroj se světelnými efekty. Je použito zvuků z metra, z kterých byla zkomponována hudba, vysílaná koordinovaně s příjezdem souprav.

Montparnasse-Bienvenue: oni tvoří metro

Jízdenková hala je věnována inženýru Bienvenue. Na nástupišťích jsou na velkých plakátech, „křivočavých pokroku“, srovnávány obrázky pokroku tak, jak byly chápány na začátku století s dnešní realitou. Na klenbě přestupní chodby s pohyblivými chodníky jsou namalovány postavy zaměstnanců metra a siluety cestujících jsou promítány jako v čínské stínohře a vytváří symboliku setkávání zaměstnanců a klientů.

Vývoj odbavování cestujících

1973: zřízení posledních průvodčích štípajících jízdenky. I jízdenky zastarávají, jsou doháněny čipovými kartami. Ty jsou už řadu let testovány všemi zaměstnanci RATP, v poslední době pak několika tisíci cestujícími. Na scéně vstoupí tento rok. Malá elektronická veška je umístěna v pouzdru o něco málo větším než je kreditní karta: „bezkontaktní předplatní jízdenka“ – contactless pass. Stačí jí přiblížit sloupku vybavenému čtecí hlavou a turniket vás pustí. Tato zajímavá jízdenka je současně elektronickou znovudobíjecí peněženkou, která slouží k telefonování, k placení parkování, kávy a dalších nákupů v metru.



Všechny velké sítě budou nakonec muset přijmout tuto technologii: čipová karta.

Významné osobnosti a metro

Když je Paříž zacpaná automobily, Jack Lang, bývalý ministr kultury, dnes poslanec, používá metro k cestám do Národního shromáždění a připomíná si tak kulturní projekty jím podporované: umělecká vystoupení ve stanicích, pokusy o půjčovny knih a pod., které měly umění a kulturu přiblížit veřejnosti...



Jack Lang u stanice Saint-Paul.

Písničky o metru

Zamilovaní z La Chapelle

Zamilovaní z La Chapelle
Ti kterým se nikdy nedostane požehnání
Vystupují v Bonne-Nouvelle
A tam najdou konec svému trápení ...
V Austerlitz jeden generál
Pije koňak s třemi étoiles
A námořníci ve stanici Arsenal
Cítí jak v plachtách vítr vál ...
Metra odjíždí, metra přijíždí
Létáš rychle a potloukáš se světem
Vystupujte na příští,
Je to pořád stejný refrén.

(Výňatek z písně Metro,
Léo Ferré a Francis Claude, 1951)

Serge Gainsbourg:

Průvodčí z Lila – Le Poinçonneur des Lilas

Jsem průvodčí z Lila
Na Invalidovnu přestupte ve stanici Opera
Žiju v srdci planety
V hlavě mám
Kameval a konfety
Má postel i židle jsou jimi posety

A pod mým nebem z fajánsových obkladů
Nevidím nic než třípyt přestupů
Někdy mluvím z cesty, občas sním
Spolu s vlnobitím
V mlze na konci mola
Vidím loď, která mne volá
Aby mně odvezla z téhle díry
Ve které dělám díry
Malé díry, malé díry,
Pořád malé díry ...



Hudba

Metro je největším koncertním sálem na světě. Slepý harmonikář, houslový kvartet, roker se svým zesilovačem jsou klasickými postavami chodeb, i přes dnešní zákaz hraní v soupravách a přes povinnost mít povolení. Každý rok se jich uděluje 300 po předváděčce (často spásné) a zastoupeny jsou všechny žánry. Různé soutěže, koncerty, různé hudební události sestupují do metra pravidelně od roku 1977. Operace „Metro Molto Allegro“ jako svě-

tová premiéra rozezněla po čtyři dny 20 stanic akordy stovky hudebníků. Ve stanici Auber přihlíželo velkému finále 5000 diváků ...

Vůně

Sto let trvá otázka, jak bojovat s podzemními pachy. Konečně se něco našlo. Od roku 1927 se rozprašovala v soupravách esence citrónového líkeru. Tento postup prošel revizí v roce 1959 po reklamách některých cestujících s citlivým nosem. V roce 1966 dostala šanci levandule, ale tenkrát to byli strojvůdci, kterým nesvědčily závaní inhalované při každém odjezdu soupravy ze stanice. Od roku 1972 se bylo třeba spokojit pouze s navoněnými čistícími prostředky. V roce 1998 byly testovány čtyři speciální vůně. Jedna z nich nesoucí něžné jméno „Madeleine“ získala všechny hlasy. Je složena z 35 surovin a přidává se do leštící pasty. Efektivně neutralizuje pachy a dodává metru svěžest.



Slogany

V roce 1981 uvádí televize první film v metru: Jízdenka šik, jízdenka šok. Má okamžitý úspěch a jízdenka se stává univerzálním symbolem metra. V 90. letech se ujmají slogany „Svobodný duch – Esprit libre“ a „Nejlepší způsob jak dělat pokroky“ a RATP jimi klade důraz na skutečnost, že je též podnikem služeb a ne pouze technickou institucí. Aby se tato zpráva ujala, pravidlem se stává používání humorných slovních hříček a komplicity. Toto pravidlo vynáší podnikovi udělení četných cen za různé jeho kampaně a přináší úspěch v veřejnosti. Nikdo nezapomene na velké žluté M, které se ve stanicích, ale i v ulicích, objevilo v období velkých znečištění ovzduší, doprovázené sloganem „To je naše odpověď na znečištění ovzduší“ (Abychom tuto hříčku mohli pochopit, muselo by se našemu metru říkat petro – pozn. autora článku).

Zajímavosti z Transport Public, č. 992 květen 2000

Šestnáct evropských metropolí vytvořilo EMTA

Organizační autority 16 evropských velkých měst právě založily EMTA – Svaz evropských metropolitních organizačních autorit, jehož cílem je „vytvářet místo pro výměnu informací, zkušeností a výzkum“. Prezidentem svazu se stal Georges Dobias ze Svazu pařížské dopravy. Členy EMTA jsou organizační autority z Amsterdamu, Atén, Barcelony, Bilbaa, Bruselu, Dublinu, Frankfurtu, Ženevy, Lisabonu, Londýna, Madridu, Manchesteru, Milána, pařížského regionu, Prahy, Říma, Sevilly, Stockholmu, Valencie, Vídně a Curychu. Internetová adresa EMTA je www.emta.com, Prahu na prvním zasedání zastupoval ředitel ROPIDu – ing. Jiří Prokel.

Lyon: inaugurace tramvajového depa a první soupravy

Starosta Lyonu Raymond Barre otevřel 13. dubna opravnu tramvají a depo na ploše 19 000 m² v Saint-Priest. „Je to první konkrétní realizace zcela určitě nejdůležitějšího projektu během mého mandátu, realizovaného v rámci Plánu městské dopravy,“ prohlásil tento bývalý pre-



miér francouzské vlády. Tato inaugurace umožnila zahájení prvních zkoušek bez cestujících první tramvajové soupravy, dodané firmou Alstom. Další 39 souprav bude dodáváno v rytmu 4 soupravy za měsíc, což umožní otevření provozu na plánovaných dvou linkách v prosinci. Od srpna zahájí technické zkoušky na celých úsecích obou linek.

TCAR vítá nové Roueňany

Společnost TCAR – Hromadná doprava rouenské aglomerace – je již dva roky partnerem při vítání nových přistěhovavších se obyvatel tohoto normandského města, ve spolupráci s městem Rouen a místním úřadem Francouzských elektric-

kých závodů – EDF. Jednou za tři měsíce jsou noví obyvatelé Rouenu pozváni na přivítací recepci na radnici. Tam jsou jim představeny různé městské služby a zvláště ty, které nabízí TCAR. Po skončení recepcie odjíždějí její účastníci autobusy TCAR na hodinu a půl trvající vyjíždku městem.

Itálie: římské metro bude mít své „Metro“

Švédská tisková skupina Modern Times Group – MTG začne na podzim 2000 v Římě vydávat svůj bezplatný deník „Metro“. Pro začátek počítá s 200 000 výtisky. Smlouvu o distribuci MTG podepsala s dopravní společností Cotral provozující římské metro a S-Bahn. Každoročně tato kolejová síť přepraví 275 milionů cestujících. Řím tak následuje po Stockholmu, Göteborgu, Malmö, Helsinkách, Praze, Budapešti, Curychu, Newcastlu, Philadelphii, na železniční síti v Nizozemí a Rotterdamském metru.

Londýn: Livingstone slibuje zmrazení tarifů v metru na čtyři roky

Ken Livingston (Rudý Ken), kandidát (vítězný – pozn. red.) na funkci londýnského primátora odhalil v květnu na internetu svůj volební program navrhuje zmrazení tarifů metra na čtyři roky. Připomíná, že „jet jeden kilometr v londýnském metru je dražší než letět jeden kilometr v Concordu“. Je proti vládnímu projektu poloprivatizace London Undergroundu a navrhuje financovat modernizaci londýnského veřejného dopravy zvýšenými státními subwencemi.