

Regionální doprava ve veřejném zájmu – sociální služba nebo rozvojový prvek?

Jan Šatava ¹

V 90. letech 20. století, v období, které lze definovat jako období krize veřejné dopravy u nás, vznikla definice základní dopravní obslužnosti coby *dopravy do školy, zaměstnání, k lékaři a na úřady*. Bylo to v situaci, kdy v důsledku společenských a ekonomických změn a mnohdy přehnanému akcentování *trhu bez přívlasků* si společnost – stát – náhle neuměl poradit s činností, která si na sebe prvoplánově nevydělá, ale přitom nelze zpochybnit její obecnou prospěšnost a nutnost. Mělo to fatální důsledky: i proto se právě v té době zrodila ve společnosti dosti rozšířená představa, že veřejná doprava je *socka*, tedy služba určená primárně pro chudé, neúspěšné či handicapované. Bohužel má toto klíšé hluboké kořeny a stále existuje značná část populace, která by veřejnou dopravu nepoužila především z obavy ztráty společenské prestiže: úspěšní jezdí autem. K tomu přispívá špatný obraz majoritního železničního dopravce ČD v médiích i ve společnosti, kterého bohužel šikovně využívá i reklama. Budiž řečeno, že špatná image je značně přehnaná, na druhou stranu k ní podle mého názoru ČD občas samy přispívají. Vzpomínám si na novinářské reakce na projekt Pendolino krátce před jeho uvedením do provozu, kdy prakticky všechna média přinášela „odborné“ články o tom, že Pendolino je naprostý nesmysl, protože „pro studenty bude drahé“. Zkrátka, veřejná doprava je pro studenty a jinou chudinu a myšlenka, že by mohla existovat služba i pro majetné vrstvy, vůbec nebyla akceptovatelná. Přitom na západ a jih od nás je zcela běžné dokonce i v regionálních parametrech, že dojíždějící přijedou autem (nebo na kole) na zastávku, tam auto nechají stát (je tam ovšem tomu odpovídající infrastruktura) a pokračují vlakem. To vše v poměrech, kde má každá rodina několik automobilů (ale automobil tam není ani tak zrcadlem úspěchu, jako běžným užitným předmětem) a porovnání nákladů na jízdu autem a jízdné vychází zcela jinak, než u nás. Dlouhá léta jsem uvažoval, proč tomu tak je, a dospěl jsem k přesvědčení, že hlavním důvodem je to, že v těchto zemích není společensky degradující jezdit vlakem nebo tramvají, že zkrátka veřejná doprava není chápána jako *socka*.

Naštěstí i u nás se situace mění k lepšímu. Osobní doprava ve veřejném zájmu pomalu přestává mít nálepku jakési nadbytečné služby chudým, kteří nemají na auto, služby, která si na sebe nevydělá a pouze odčerpává finanční prostředky z veřejných rozpočtů. Postupně – alespoň v některých krajích – přestává být vnímána v úzkém slova smyslu zastaralé definice

¹ Ing. Jan Šatava, JHMD, a.s., ředitel, Nádražní 203/II, 37701 Jindřichův Hradec, e-mail: satava@jhmd.cz

základní dopravní obslužnosti coby *doprava do školy, zaměstnání, k lékaři a na úřady*, ale začíná jí být oprávněně připisován význam více či méně širší. Ostatně dikce § 39a odst. 1 zákona 266/94 Sb. o dráhách v platném znění zní: *„Základní dopravní obslužností územního obvodu kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.“* Podstatná jsou slova *po všechny dny v týdnu*, především a *přispívající k trvale únosnému rozvoji*. Nový zákon o službách ve veřejné dopravě, reflektující praxi ze zemí EU, který v dubnu prakticky jednohlasně schválila sněmovna, už zahrnuje do definice dopravní obslužnosti – dopravy ve veřejném zájmu – i dopravu občanů za rekreací, kulturou a společenskými potřebami; tím snad skončí občas se ještě vyskytující debaty na téma „turistické“ dopravy (= rozuměj obsluhy turisticky atraktivní oblasti) a selekce cestujících podle vzoru „*máš rádiovku a aktovku s novinami – nastup si, máš baťoh a pohorky – jdi si na taxíka*“. Ve své praxi jsem zažil na mnoha místech republiky některé obzvlášť vypečené názory zástupců objednatelů dopravy ve veřejném zájmu; pár výroků si dovolím ocitovat: „... *kraj není od toho, aby platil výlety chudině.*“ „ *Nebudeme Pražákům přispívat na víkendové cesty na houby.*“ „*Je asociální, aby turista s batohem platil stejné jízdné, jako pracující jedoucí do práce*“. Tyto citáty by se daly tesat do žuly a byly by bývaly úsměvné, kdyby z nich nevyplývalo tristní zjištění, že sami lidé, jednající ve jménu objednatele veřejné dopravy, jsou nositeli názoru, že jde o onu *socku*, ba co více, objednávka veřejné služby je potom koncipována tak, že veřejnou dopravu do role *socky* vmanipuluje. Vzniká kruh, z něhož není úniku.

Co tedy dělat pro to, aby se veřejná doprava zbavila své degradující nálepky a stala se tím, čím být v moderní společnosti má – atraktivní alternativou dopravy individuální a rozvojovým prvkem území?

Podle mých zkušeností si dnes už ve většině krajů objednatelé veřejné dopravy uvědomili, že existence každodenní celoroční obsluhy území je skutečně reálným rozvojovým faktorem. Špatně nebo vůbec nefungující dopravní obsluha naopak může ve svém důsledku výrazně ovlivnit vylidňování venkovských oblastí. Nejsou to nijak přehnaná slova: zkuste řešit dojíždění dětí (které, jak známo, nemají řidičský průkaz, neb na to nemají věk) do školy v oblasti, kde objednatel pod dojmem úspor veřejných prostředků okleštil rozsah dopravy na minimum, takže dítě musí ve střediskové obci čekat hodinu a půl před školou a jediný spoj zpět jede tak, že buď se po skončení vyučování bezcílně poflakuje hodiny po ulicích, nebo se naopak v případě odpolední školy už domů nedostane. A to nemluvím o dostupnosti služeb, zaměstnání a podobně pro dospělé obyvatele. Naopak

fungující atraktivní veřejná doprava v rozsahu přiměřeném potřebám obsluhované oblasti, která je dostupnou alternativou dopravy individuální, přispívá zcela průkazně k rozvoji území. Vede to až k takovým efektům, jakým je vyšší tržní cena nemovitostí v dosahu tratí a linek veřejné dopravy. Tento jev mohu potvrdit z vlastní zkušenosti, projevuje se totiž v posledních letech i okolo našich úzkokolejek a realitní kanceláře rády zdůrazňují, že nabízená nemovitost je v jejich dosahu. Samozřejmě, že nejde zdaleka jen o nemovitosti; dopad existence kvalitní dopravní obsluhy na všechny oblasti života venkova je citelný.

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

naše tržby z jízdného a úhrada za službu ve veřejném zájmu. Bohužel, neumíme jej nijak kvantifikovat a pochybuji, že existují metody, jak se takové kvantifikace dobrat (o vztahu dopravy a regionu popsaném v předchozím odstavci platí totéž). Pokud by taková kvantifikace existovala, patrně bychom se dočkali překvapivých výsledků.

Z uvedeného plyne, že klíčové není definovat, pro které sociální skupiny je doprava ve veřejném zájmu určená, ale naopak postavit její filosofii tak, že jejím cílem je získat co nejvíce cestujících – uživatelů služby. S tím je „selekce“ uživatelů podle účelu cesty samozřejmě v příkrém rozporu. Cílem veřejné dopravy musí být snaha přiblížit se všem vrstvám obyvatel bez ohledu na sociální stav a důvody používání vlaku nebo autobusu s akcentem na ty skupiny obyvatelstva, které dnes považují veřejnou dopravu za *socku*. Je to běh na dlouhou trať a na jeho počátku musí stát změna myšlení u samotných dopravců i objednatelů. To se ale v žádném případě nepovede bez úzké spolupráce dopravců a objednatelů dopravy; pokud totiž jedna ze stran tuto filosofii neakceptuje, odsoudí tím veřejnou dopravu ke skomírání v oné degradující pozici, což s velkou pravděpodobností nakonec povede k zániku služby.

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

jsou uklizené, v zimě vytopené, na nástupišti jsou květiny, cestujícím je k dispozici čisté a funkční WC a v neposlední řadě je zachován lidský rozměr – osobní kontakt cestujícího s pracovníkem dopravce „v první linii“. Kdybychom ze stejného důvodu angažovali strážní službu, vyjde nás to dráž, avšak s mnohem menším efektem. Takto máme nádraží, kde je radost čekat. Snad i to je jednou z příčin, proč nám počty přepravených cestujících ani v mimosezónní době neklesají, ale právě naopak.

