Spolufinancováno Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky.

envic

doprava

aneb z dobrého sluhy se stal zlý pán



Více informací o tématu

www.spvd.cz
www.auto-mat.cz
www.carfree.com

spvd.cz/pnovanka
www.plzenskadraha.cz

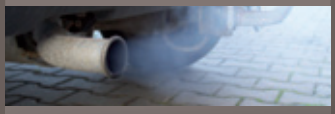
Doprava byla od nejstarších dob podmínkou rozkvětu a bohatství civilizací. Ve středověku vznikala města, sídla obchodu a vzdělanosti vždy jen v blízkosti hlavních dopravních cest.

V 19. století se města dohadovala, kudy má vést nová železnice. Stejně tak tomu bylo ve 20. století v případě stavby dálnic.

A od 2. poloviny 20. století? …

Doprava se vymyká kontrole, znepříjemňuje náš život a dokonce jej i ohrožuje.





Dopravní nehody

Jen v České republice každý den zemřou pod koly aut 3 lidé. Dalším 12 občanům denně nehoda změní zásadním způsobem život, například tak, že skončí na vozíku.

Hluk z dopravy

Ovlivňuje naše zdraví i psychiku.

Emise

Podílí se nejen na oteplování planety, ale podepisují se i na našem zdraví, způsobují častější výskyt rakoviny a alergií.

envic.cz
síť environmentálních informačních center v Plzeňském kraji

Tato brožura vznikla v rámci projektu Environmentální informační centra Plzeňského kraje (ENVIC).
Obsahově připravila Společnost pro veřejnou dopravu.

Grafická úprava: Hana Lehmannová
Výroba: tiskárna Bílý slon

© ENVIC, o.s. a Společnost pro veřejnou dopravu květen 2007

Vytištěno na recyklovaném papíru

envic
odpovědi jsou kolem nás

MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Aby se z parkovišť mohly stát parky

Městská veřejná doprava je nedílnou součástí našich měst a má důležitější roli, než by se zdálo, neboť tvoří image města stejně jako např. památky. Peníze vložené do veřejné dopravy nejsou zbytečné – čím méně aut, tím méně emisí či dopravních problémů.

I pro menší města je vhodnou možností, jak zajistit kvalitní obsluhu a zvýšit atraktivitu těchto sídel.

Preference veřejné dopravy ve městě

Vozy veřejné dopravy musí často sdílet jízdní dráhu s ostatními vozidly, což bývá zdrojem zdržení. Ale dá se to řešit. Pro tramvaje lze využít např. dělicí prahy oddělující trať od vozovky.

U dopravy nekolejové je celkem rozšířené zřizování vyhrazených jízdních pruhů.

Dále se zavádí preference na světelných křižovatkách. Ta umí zajistit volný průjezd vozu či aspoň zkrátí dobu čekání.





Dostupnost veřejné dopravy

Veřejná doprava má velkého konkurenta – auta. K udržení zákazníků nestačí jen nové vozy a levný tarif, své dělá i dostupnost zastávek, rozsah sítě či organizace provozu, např. z hlediska intervalů. Zastávky je dobré volit tak, aby docházka k nim netrvala déle než 5 minut a linky by samozřejmě měly obsloužit celé zastavěné území města.





Důležitá je i podoba jízdních řádů. Řada měst se drží tzv. intervalového provozu, tzn. že spoje vyjíždějí v pravidelných časových odstupech, které by ve větších městech neměly přesáhnout cca 15 min., vždy ale záleží na konkrétní lince a lokalitě. U menších sídel bývá interval delší. Vhodným příkladem je třeba Bílina – hlavní autobusová linka jezdí celodenně každou hodinu, ve špičce je interval poloviční. Hodinový takt je dodržován i o víkendech.

Na závěr se ještě vraťme k zastávkám a podívejme se na ně ze stavební stránky. Řada dopravců má nízkopodlažní vozy – ty ulehčují cestování důchodcům, tělesně postiženým či matkám s kočárky.

Podstatné jsou i úpravy zastávek. Například v Praze jsou na dvou místech tzv. „vídeňské zastávky“, u kterých je vozovka, umístěná mezi chodníkem a tramvajovou tratí, zvýšena do úrovně chodníku a po dobu staničení tramvaje slouží jako nástupiště.

Pro zastávky autobusů (trolejbusů) lze použít tzv. kasselské obrubníky umožňující těsné přiblížení vozu až k nástupišti, čímž se nástupiště dostane do stejné výškové úrovně s podlahou nízkopodlažních vozů.



- Zastávka je vstupní branou do systému veřejné dopravy.
- Také na dostupnosti, vzhledu a čistotě zastávky záleží, zda naláká nového cestujícího.





- Vídeňská zastávka
- Kasselský obrubník



ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY A OŽIVENÍ CENTER MĚST

Cesta k zdravým a bezpečným městům

Automobily mají značné prostorové nároky, produkují emise a v případě nehody se stávají nebezpečnými.

Proto je na místních komunikacích (kromě rychlostních a významných sběrných) dobré zvýšit bezpečnost pěších a cyklistů a omezit negativní dopady na životní prostředí. To se může týkat ulic, křižovatek, ale i celých oblastí. Tento proces nazýváme **dopravním zklidňováním.**

Prvky dopravního zklidňování

Jak zajistit dodržování rychlosti? Například reflexním orámováním dopravních značek.

Vhodné jsou i informace o umístění radaru, atrapa policisty či tzv. optická brzda (opakující se příčné čáry se zkracujícím se rozestupem). Další možností jsou úpravy krytů vozovek. Rizikové místo lze aplikací zdrsňovacích přísad a výrazných barev odlišit.

Prvky fyzicky bránící překročení rychlosti – zpomalovací prahy, zvýšené plochy (široké příčné prahy, zahrnující např. přechody pro chodce, mohou tvořit hranici obytné zóny atd.), šikany (vyosení jízdního pruhu z přímého směru) či zúžení jízdního pruhu.

Chceme-li komunikaci zklidnit snížením intenzity provozu, můžeme např. nabídnout jinou trasu, zakázat vjezd vybraným vozům či zmenšit počet jízdních pruhů.

Oživení historických center měst

Správné pořadí preference dopravy v živém centru je následující:

1. **chodci**
2. **cyklisté**
3. **veřejná doprava**
4. **zásobování**
5. **ostatní automobily**

Zákaz či omezení pohybu aut nevede k přeměně centra v mrtvý skanzen, jak se někdy tvrdívá, ale k rozvoji služeb, které do centra patří (restaurace, prodejny textilu…). Prostor může sloužit výstavám, sportovním kláním, trhům, slavnostem apod. Centrum se stane místem schůzek a trávení volného času. Naši předci věděli, že život v ulicích je dán počtem chodců…





Zásady plánování dopravy v městských centrech

- Veřejná doprava by měla mít zastávku přímo v centru.
- Zásobování by mělo být prováděno tak, aby neomezovalo pěší.
- Parkování v parkovacích domech či na parkovištích mimo centrum. Přímo v centru by měla být jen menší a nejlépe zpoplatněná parkoviště.
- Vhodná vzdálenost hromadných parkovišť od centrálního náměstí je 300–500 m.
- Přes centrum by neměly vést dopravně významné komunikace, všechny komunikace by měly být zklidněné širším chodníkem na úkor vozovky.
- Přechody pro chodce by měly být zvýšené do úrovně chodníků.
- V oblastech s nízkou dopravní intenzitou je nejlepší vozovku a chodníky výškově neoddělovat.
- Do centra by měla vjíždět jen vozidla, která tu zastavují.

- Reflexní rámování dopravních značek





- Barevné zvýraznění rizikového místa
- Zúžení jízdního pruhu





- Jsou parkoviště v srdci města opravdu tím správným způsobem, jak oživit šedivé plochy náměstí?

DOPRAVA NA VENKOVĚ

Jak se nestát otroky aut

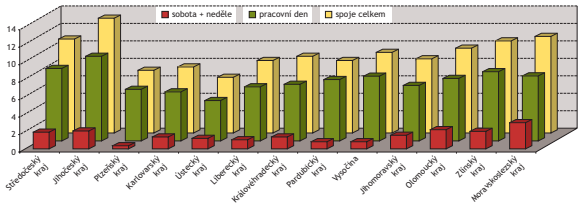
Obyvatelé nebo návštěvníci měst si zpravidla mohou vybrat, zda do svého cíle bezpečně dojdou po chodníku a přechodech pro chodce, použijí veřejnou dopravu, nebo dají přednost svému automobilu.

Na venkově taková svoboda při rozhodování většinou neexistuje.

Proč se stáváme na venkově otroky aut?

- Veřejná doprava je nefunkční nebo nepoužitelná – do obcí ležících mimo železnici zpravidla jezdí 3–10 párů autobusových spojů v pracovních dnech a žádný autobus o víkendu.
- Plzeňský kraj má o víkendu zdaleka nejnižší počet spojů veřejné dopravy na obyvatele v celé ČR!
- Podél významných silnic neexistují chodníky a cyklostezky – venkovská sídla nebyla připravena na růst intenzity osobní a nákladní automobilové dopravy.
- Nevyhovující parametry průtahů silnic – široká vozovka a přerušovaná středová čára svádějí k rychlé jízdě přes zastavěné území sídla.
- Špatný stav zastávek veřejné dopravy, nečitelné nebo chybějící jízdní řády.

Počty spojů v krajích – na 1 tisíc obyvatel



Šance pro venkov

Náprava výše uvedeného stavu potrvá kvůli převažujícímu veřejnému mínění a často katastrofálnímu nedostatku obecních financí desítky let. Již nyní je třeba začít realizovat následující kroky:

- Vnímat veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu při dopravním plánování jako rovnocennou alternativu osobního automobilu.
- Zklidnit průtahy silnic obcemi, například zákazem předjíždění.
- Vybudovat chodníky podél významných silnic.
- Obnovit polní cesty mezi blízkými a funkčně souvisejícími sídly.
- Rozšířit nabídku autobusové dopravy alespoň v sídlech nad 500 obyvatel.
- Zlepšit dostupnost železničních zastávek, vybudovat přístřešky, stojany na kola a osvětlení, lépe navázat na železnici pěší a cyklistické trasy.
- Doplnit chybějící železniční zastávky v blízkosti sídel.
- Propagovat cyklistickou dopravu.







- Dolní Kounice (Jihomoravský kraj): Ukázkovým přestupním terminálem veřejné dopravy se může chlubit malé jihomoravské město Dolní Kounice. Z důvodu integrace a systematické podpory veřejné dopravy v regionu odsud ani v sobotu odpoledne autobus neodjíždí prázdný.
- Cheb – Skalka (Karlovarský kraj): Jednou z možností zlepšení dojížďky z venkova za prací a zpřístupnění venkova pro další turisty je výstavba železničních zastávek. Přestože i v Plzeňském kraji během uplynulých let vzniklo několik nových zastávek (např. Kovčín nebo Vlkanov), v jiných regionech jsou chybějící zastávky doplňovány rychleji.





- Kdyňsko: Autobusové zastávky na venkově často bývají označené pouze v jednom směru, bez odpovídajícího zázemí a navíc na nepřehledném místě. Láká tato zastávka potenciální cestující k použití veřejné dopravy?
- Neznašovy (Klatovsko): Tato zastávka je umístěna na zcela nevhodném místě přímo v prostoru křižovatky a cestující se po vystoupení z autobusu ocitnou přímo na okraji frekventované silnice bez možnosti jejího bezpečného překonání.



LOKÁLKY DNEŠKA

Šance pro regionální tratě

V současnosti sílí tendence posuzovat provoz lokálek zjednodušenými ekonomickými hledisky, ostatní přínosná hlediska společenská, dopravní a ekologická jsou zlehčována.

Proč zachovávat dopravu na lokálkách?

- Vysoká spolehlivost a bezpečnost železniční dopravy oproti silniční dopravě.
- Nevhodnost regionálních silnic III. třídy pro těžkou nákladní dopravu.
- Zavedení silničního mýtného na silnicích II. a III. tříd brzy oživí železniční nákladní dopravu.
- Široké možnosti železnice v dalším rozvoji.
- Možnost učinit z regionální železnice magnet na turisty z měst.
- Šetrnost železniční dopravy k životnímu prostředí.

Co můžeme udělat pro rozvoj regionálních železnic?

- Preferovat, aby železnice byla páteří systému veřejné dopravy.
- Modernizovat vozový park, pořizovat cyklovozy.
- Modernizovat stanice a zastávky – bezbariérové přístupy, informační systémy, doplňkové služby.
- Přesunout zastávky blíže sídlům – zkrácení docházkové vzdálenosti.
- Zavádět samoobslužný provoz, automatické výhybny, radiobloky atd.

Zapojení regionální železnice do cestovního ruchu

Motto: Regionální železnice jsou velmi výrazným společenským činitelem regionu, důležitou součástí dopravní infrastruktury, ale také možným místem rozvoje podnikatelských aktivit.

- Nevyužité nádražní budovy přebudovat na originální hotýlky, muzea železnice apod.
- Nádražní pokladny využívat jako informační kanceláře regionu, prodej drobného občerstvení, map.
- U nádraží a zastávek budovat záchytná parkoviště, půjčovny jízdních kol, infocentra.
- Zanést do propagačních materiálů regionu informaci o jeho snadné dostupnosti veřejnou dopravou.



Nápaditá akce Návrat do třicátých let na trati Přovany – Bezdružice za účasti historických vlaků, automobilů, hasičské techniky a s dalším kulturním i gastronomickým programem, přilákala do málo známého kraje několik set návštěvníků.



Vykládka jízdních kol ze speciálních vagónů cyklovlaku, který turisty originálně a pohodlně zavezl z krajského města přímo do hor po místní lokálce. Hory zůstaly ušetřeny nájezdu stovek automobilů a místní živnostníci byli spokojeni stejně jako cykloturisté.

Přímo v centru saského města Zwickau je k vidění ideální přestupní zastávka hrana – hrana mezi motorovými vozy místní lokálky a tramvajemi.





Všední den na české lokálce – motoráček ve stanici odbavuje cestující. Pro některé, zejména městské spoluobčany, zavan pomalé nepotřebné nostalgie. Pro místní je však lokálka denní jistotou bezpečného spojení se světem za každého počasí, v zimním období jsou místní úzké silnice III. třídy postrachem pro všechny.

Již pouhou přestavbou čtvrt století starých venkovských motoráčků na jednotku Regionova lze získat pohodlné vozidlo s moderně řešeným WC a nízkopodlažní částí pro přepravu invalidních vozíků, jízdních kol a kočárků. Takový prostor, pohodlí a bezpečnost silniční doprava nenabízí.



INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Spolupráce místo konkurence

Integrovaná doprava znamená využití výhod různých dopravních systémů. Výsledkem je pro cestující atraktivní systém.

Integrace v dopravě může mít mnoho různých podob. Obecně se jedná o jakoukoliv formu spolupráce mezi dopravci na určitém území. Nejčastějším a cestujícími nejvíce vnímaným projevem integrované dopravy jsou společné jízdenky, na které lze cestovat v dopravních prostředcích různých dopravců. Velmi důležité je ale i zajištění kvalitní obsluhy území a přípojů pomocí koordinace odjezdů jednotlivých linek.





Jak může vypadat chybějící koordinace dopravy, je vidět na příkladu z Plzně. Několikrát za den odjíždí do Prahy dva autobusy různých společností najednou. Ve stejnou dobu jede i vlak. Následují až hodinu dlouhé mezery, kdy v tomto směru nejede žádný spoj.

Často a pravidelně do celého světa

Hlavním cílem taktové dopravy je zajistit kvalitní přestupy mezi jednotlivými linkami. Tím se výrazně zlepšuje obsluha odlehlejších míst a díky zkrácení přestupních dob, a tím i zlepšení kvality dopravy, dochází i ke zvýšení počtu cestujících.

Aby bylo přestupování snazší

Kromě doby čekání na spoj odrazuje dnes cestující od přestupů i nutnost překonat vzdálenost mezi zastávkami. Ta bývá často i několik set metrů, navíc se schody, vysokými obrubníky, nutností obcházet různé ploty a zábrany. Kromě toho jsou některé přestupní uzly nepřehledné, takže je obtížné najít svůj spoj. A nakonec: cestující po úspěšném překonání všech překážek může zjistit, že mu spoj ujel.

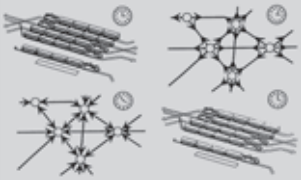
Pohodlné přestupování dovedené k dokonalosti nabízí přestupní uzly se společným nástupištěm pro různé dopravní systémy. Kromě pohodlí pro cestující přináší toto provedení i zrychlení přestupů a tím celé dopravy.





Tento vzorový příklad přestupní zastávky se společným nástupištěm pro regionální vlaky, autobusy i tramvaje najdeme v německé Geře.

Hlavním přínosem taktové dopravy jsou přípoje a návaznosti. Aby nebyli cestující omezeni ve svém cestování pouze určitým počtem přímých linek, tvoří se takzvané „taktové uzly“, což jsou místa, kde se v pravidelných intervalech setkávají spoje různých linek. Tím je umožněno kvalitní přestupování do různých směrů.





Přestupování mezi vlakem a městskou veřejnou dopravou v Plzni na hlavním nádrží se podobá spíše překážkové dráze.

Že přestupování nemusí být složité, mohou dosvědčit obyvatelé Olomouce. Zastávky veřejné dopravy včetně tramvajových zde najdeme hned před halou hlavního nádraží. Bezbariérový přístup je samozřejmostí.



INFORMAČNÍ SYSTÉMY PRO CESTUJÍCÍ

Aby se lidé v dopravě vyznali

Přehledné jízdní řády – základ komunikace s cestujícími

Vzhled zastávek a jízdních řádů je velmi důležitý pro image veřejné dopravy. Jízdní řády je proto třeba chránit před nepřízní počasí i před vandaly, zastávky vybavit přístřešky a lavičkami a vše pravidelně kontrolovat a udržovat v čistotě. Ačkoliv se nejedná o velké investice, jejich význam pro zpříjemnění a usnadnění cestování je obrovský.

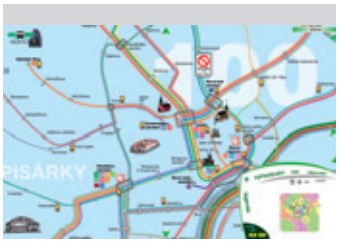
Zorientujte se na plánku

Jistě se vám už stalo, že jste byli na návštěvě v cizím městě a hledali nějakou ulici, zastávku nebo památku. V takových případech jistě nejlépe pomůže přehledný dopravní plánek. Může cestujícím poskytnout cenné informace nejen o linkovém vedení hromadné dopravy a o umístění zastávek, ale třeba i ukázat umístění významných památek, úřadů a sportovních nebo kulturních center.

Další možností, jak zlepšit služby cestujícím, jsou plánky okolí významných zastávek, které pomohou cestujícím – opět především návštěvníkům – najít snáze svůj cíl, ať už je to úřad, hrad nebo třeba koupaliště. Mohou také pomoci při přestupování v místech, kde různé dopravní prostředky nebo různé linky používají zastávky na různých místech.



▮ Plánek přestupního uzlu Sady pětatřicátníků v Plzni nabízí kromě orientace v okolí zastávek i kontakt na dopravní informační centra. Nechybí ani návod na zjišťování jízdních řádů veřejné dopravy pomocí mobilního telefonu.



▮ Skvěle zvládnutý je například přehledný plánek veřejné dopravy v Brně a Jihomoravském kraji. Cestující se zde dovědí vše potřebné. Kromě internetových stránek, ze kterých výřez pochází, jsou podobné plánky vyvěšeny i ve vozidlech a na některých zastávkách.

Nová technika nastupuje

Cestujícím na tramvajové trati na pražské sídlišti Barrandov usnadňují orientaci světelné tabule. Díky koordinaci se systémem pro sledování tramvají zobrazují aktuální čas do odjezdu soupravy spolu s číslem její linky a cílovou zastávkou.

Lidský přístup nic nenahradí

I přes bohaté možnosti a vysokou efektivitu výpočetní techniky je stále nezastupitelný lidský faktor. Proto je vhodné, aby měli cestující možnost obrátit se svými dotazy přímo na informovanou osobu. Na frekventovaných místech se často zřizují informační centra. Ve vlacích a dálkových autobusech lze využít průvodčích, kteří by se měli změnit z pouhých kontrolorů jízdenek na vstřícné stewardy ochotné podat cestujícím veškeré dostupné informace.





▮ Řidič je často jediným člověkem, na kterého se může cestující s dotazem obrátit. Měl by proto svým postojem k cestujícím a schopností řešit jejich nejčastější problémy dobře reprezentovat dopravce.

▮ Špinavý zastávkový sloupek, nepřehledný a poničený jízdní řád. Taková je dnes realita nejen v Tachově, odkud snímek pochází, ale i v dalších městech.





▮ Mezi středočeskými Štěchovicemi a Prahou jezdí tři různé linky autobusů. Plánování cest proto usnadňuje místním obyvatelům ale i návštěvníkům souhrnný jízdní řád, ve kterém jsou uvedeny spoje všech linek pohromadě.

▮ Světelné tabule na tramvajové lince na pražský Barrandov.



CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Budoucnost na dvou kolech

Cyklistika je v současné době populárním dopravním odvětvím, ale obecné znalosti o jejím fungování a plánování dosud nejsou na odpovídající úrovni.

Nejprve si proto zopakujeme základní cyklistické pojmy:

Cyklistická trasa

Značený koridor pro cyklisty, který může být veden po zklidněné cestě či silnici.

Cyklistická stezka

Komunikace, po které se mohou pohybovat pouze cyklisté. Pokud se jedná o stezku pro chodce a cyklisty, mohou ji využívat i chodci.

Cyklistika

Pravidelné používání cyklistické dopravy k dosahování běžných cílů (škola, pracoviště, bydliště, železniční zastávka, sportoviště apod.). Hlavním účelem jízdy na kole je tedy pohodlné a bezpečné dosažení určitého cíle v minimálním čase. Cyklistické trasy je proto nutné plánovat v hlavních směrech dojížďky nebo tam, kde jsou cyklisté v současnosti nuceni používat frekventované, nepřehledné, nebo jinak nebezpečné komunikace.

Cykloturistika (rekreační cyklistika)

Sportovně-rekreační jízda na kole, jejímž hlavním účelem bývá nejčastěji samotná jízda spojená s návštěvou okolních turistických atrakcí a využitím služeb pro turisty. Cykloturistika se většinou odehrává ve volném čase, a proto není třeba plánovat cykloturistické trasy jako nejkratší spojnice, ale preferovat jejich vedení atraktivním prostředím.

Cyklistika a Plzeňský kraj

Cyklistický potenciál Plzeňského kraje je zatím využíván velmi málo. Mezi venkovskými regiony nalezneme dobré příklady v budování cyklistických stezek v povodí Klabavy na Rokycansku a podél Drnového potoka na Klatovsku.

Co je tedy třeba udělat, aby se postavení cyklistiky v Plzeňském kraji co nejrychleji přiblížilo vyspělejší Moravě a některým jiným českým regionům?

1. **Zpracovat závazné koncepce rozvoje cyklistiky pro jednotlivá města a regiony.**
2. **Upřednostnit při výstavbě stezek cyklistické dojíždění před cykloturistikou.**
3. **Budovat nové cyklistické stezky nejdříve podél nebezpečných úseků silnic.**
4. **Maximalizovat počet nových stezek společných pro cyklistiku i cykloturistiku.**
5. **Umožnit využívání většiny nových regionálních cyklistických stezek také chodcům.**
6. **Minimalizovat převýšení na stezkách vedením podél železnice a řek (např. Mže).**
7. **Upravit krátké neprůjezdné úseky alespoň provizorním způsobem (např. louka, přívoz).**
8. **Přizpůsobit cyklistům kromě komunikací také cíle jejich cest (stojany apod.).**
9. **Využívat pro výstavbu stezek podél frekventovaných silnic dotace SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury).**
10. **Čerpat také prostředky pro cyklistiku a cestovní ruch obsažené v ROP (Regionální operační program) Jihozápad.**

Dobře upravená stezka podél Berounky slouží nejen cyklistům, ale i pěším, jezdcům a bruslařům.





Značená cyklotrasa v Klatovech.

Rozcestník cyklistických tras v Oslavanech na Brněnsku.





Konec cyklostezky. Kam dál?

Standardní výbavou linkových autobusů v Rakousku jsou nosiče na kola. Prostý, levný a účinný nápad.

