

FORMY NABÍDKY V DIFERENCOVANÉM SYSTÉMU DOPRAVNÍ OBSLUHY OFFER FORMS IN DIFFERENT SYSTEM OF TRAFFIC SERVICE

Pavel Drdla¹

Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou různých forem nabídky v diferencovaném systému dopravní obsluhy. Pozornost je především věnována systémům občanský autobus, taxibus, regionální autobus, městský autobus a rychlý autobus.

Klíčová slova: dopravní obsluha, občanský autobus, taxibus, regionální autobus, městský autobus, rychlý autobus

Summary: The paper deals with a problematic of several forms of offer in different system of traffic service. Attention in the paper is especially for systems polity-bus, taxi-bus, regional-bus, city-bus and speed-bus.

Key words: traffic service, polity-bus, taxi-bus, regional-bus, city-bus, speed-bus

1. ÚVOD

Díky diferencovanému systému dopravní obsluhy je v současnosti k dispozici pro plánování veřejné osobní dopravy (VOD) nástroj, jehož praktičnost je stále dokládána skrze rozsáhlou podporu a dlouhotrvající aplikaci v praxi. Pak může být u charakteristiky nabídek v plánech VOD nebo u veřejných soutěží spíše požadováno stanovení konkrétní nabídky s pevně definovanými standardy kvality. Zde platí zásada zajistit a rozšířit spolehlivé struktury a nabídky ku prospěchu všech zúčastněných. Od pevně periodického jízdního řádu přes konkurenceschopné jízdní doby a dobře provázanou dopravní síť až k atributům služby vztahujícím se k nabídce by měly být všechny parametry v souladu, aby mohly zajistit dosahování vysokého a trvalého pokrytí přepravního trhu. Minimalizovat náklady při maximálním užítku pro cestující a region znamená z ekonomického hlediska dodržení současného trendu.

V rámci profesních sdružení bylo diskutováno již před více jak deseti lety o základním mottu „Zkostatělá veřejná osobní doprava nemá budoucnost“. Na základě četných zkušeností, kterých skupina vestfálských dopravců (WVG) zpětně více jak 15 let získávala, mohla být uskutečněna s následujícími výsledky vlastní bilance vybraných produktů diferencovaného systému dopravní obsluhy.

¹ doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-53210 Pardubice, Tel. +420 466036204, Fax +420 466306303, E-mail: pavel.drdla@upce.cz

Tři dopravci v rámci WVG obsluhují v celkově sedmi okresech, 87 městech a obcích 2,4 milionů obyvatel s denní obsluhou na ploše okolo 8600 km². Struktura dopravní obsluhy sahá od řídké osídlené venkovské oblasti po hustě osídlené městské území. Regionální a městský dopravní systém je charakterizován různými strukturami obsluhovaného území a vlastní dopravní obsluhy. Je koncipován jako prostorový dopravní systém, tj. vazbou mezi MHD a „mimoměstskou“ dopravou, napojením hlavních center ke středním centrům stejně jako propracovaného navázání malých a středních měst. S tímto stojí navíc v popředí přeprava do škol. Tyto rozdílné prostorové systémy jsou rozděleny na dílčí systémy. To znamená, že rozdílná poptávka vůči dopravní nabídce se specifikuje podle účelu cesty a cílové skupiny.

Tab. 1: Různé formy tržní nabídky u WVG pro pokrytí rozdílných přepravních potřeb

Forma nabídky	Charakteristika nabídky
Rychlý autobus	Rychlá komfortní regionální doprava v taktu - nabídka poslechu hudby či rádia díky sluchátkům pro každé místo k sezení - nabídka čtení díky bezplatným novinám a časopisům - klimatizace a pokrytí podlahy kobercem
Regionální autobus	Regionální doprava v 60-ti nebo 30-ti minutovém intervalu s návazností na autobusové a vlakové přípoje v přestupních uzlech
Přímý autobus	Jednotlivé zrychlené spoje - jako doplněk k regionálním autobusům zejména pro přepravu do zaměstnání nebo - jako doplněk rychlých autobusů
Městský autobus	MHD s moderními nízkopodlažními klasickými nebo malými autobusy s 15-ti, 20-ti nebo 30-ti minutovým intervalem, které se setkávají v přestupních uzlech, splňují emisní limity a jsou provozovány dle městských jízdních řádů
Noční autobus	Doprava pro volný čas ve večerních nebo nočních hodinách o víkendech
Taxibus	Linková doprava podle potřeby zajišťovaná malými autobusy nebo taxi - na základě telefonické objednávky jako denní obsluha území v 60-ti minutovém intervalu nebo - jako návazné linky k regionálním autobusům, městským autobusům nebo nočním autobusům s objednávkou u řidiče
Sběrné taxi na zavolání	Doplněk k autobusům provozovaným ve večerních a nočních hodinách, o víkendech po celý den - nástup na každé zastávce dle jízdního řádu, výstup přímo „přede dveřmi“ - telefonické objednání 30 minut před časem odjezdu
Občanský autobus	Linková doprava pro celý region zajišťovaná malými autobusy a neplacenými řidiči

Tyto prostorové a dílčí systémy se rozlišují podle množství kritérií, ke kterým přednostně patří absolutní rozsah dopravy, prostorové a časové rozdělení až po situaci v tržním prostředí mezi VOD a individuální dopravou. To dává do souvislosti tato preferovaná kritéria pro plánování dopravy spolu se sociodemografickou strukturou území a z toho vyplývající možné pokrytí poptávky pomocí VOD.

Rozdílné prostorové a dílčí dopravní systémy obsluhované tradiční a nerozdílnou sjednocenou nabídkou obsluhy linkovými autobusy přináší očekávaně těžkosti v akceptaci dopravním trhem. Podobně toto platí také pro provozní náklady. Zde je potřeba vzpomenout pouze často uváděný a špatně hodnocený noční autobus, který stěží pro někoho představuje atraktivní nabídku a přesto jsou zde požadovány nepřiměřené provozní náklady. Nutné je proto tržní rozdělení nabídky do různých forem, tedy vytvořit diferencovaný systém dopravní obsluhy.

Výběr dopravního prostředku není samoučelný. Přeprava začíná ve většině případů před „vlastními dveřmi“. Proto se tímto může objasnit využívání občanských autobusů s tím, že teprve pak může být nepravidelná nabídka lépe využívána, když současně existuje pokud možno plošně nabídka od „domovních dveří“. V dosahu cíle cesty je existující nabídka nutným předpokladem, aby skrze integrovanou obsluhu na dopravní síti mohl být akceptován požadavek na pásmovou obsluhu pokud možno bez přestupů přímo od „domovních dveří“ k cíli cesty.

2. NÁZEV OBČANSKÝ AUTOBUS

Výhradně ve spolkové zemi Horní Porýní – Vestfálsko organizuje zatím 60 sdružení pro občanské autobusy v regionech systémy s bezplatným řízením vozidel, ke kterým se standardní dopravci chovají z ekonomických důvodů zdrženlivě. Myšlenka pro vytvoření prvního širšího systému tohoto typu pochází z malé obce Asbeck s 600 obyvateli. Kdo se zde potřeboval počátkem 80-tých let 20. století dostat do zaměstnání či na nákupy, potřeboval vlastní auto, jízdní kolo či jít pěšky, nebo mohl požádat někoho, kdo auto vlastnil. Podle vzoru nizozemského systému „buurtbus“ byla vytvořena koncem roku 1984 první představa fungování občanských autobusů. Následně požádala zemská vláda spolkové země Horní Porýní – Vestfálsko společnost WVG o podporu a spolupráci při prosazování tohoto záměru. Asi o 12 měsíců později byl pak dán do provozu první německý občanský autobus mezi lokalitami Heek a Legden. Během následujících více jak 20-ti let si tento občanský autobus udržoval relativně konstantní poptávku.

Zkušenosti s občanskými autobusy jsou všeobecně velmi pozitivní. Podstatným předpokladem pro úspěch je samozřejmě aktivní a dlouhotrvající iniciativa ohledně společností pro občanské autobusy a neplacení řidiči. Jde o praktickou nabídku na správném místě, zvláště když je nedosažitelná nebo zcela chybějící nabídka taxislužby. V rámci skupiny WVG se v současné době řeší 3 projekty občanských autobusů a jsou dále poskytovány informace k aktuálním průzkumům zavedení takovýchto systémů.

3. TAXIBUS

Obsluha v poprávkově slabých časech a oblastech prostřednictvím poprávkově orientovaných nabídkových forem získává v širším hledisku stále více na významu. Nejen v okrajových částech regionů není vyjma hlavních dopravních linií reálně ekonomicky obhájitelná nabídka četné a pravidelné periodické VOD prostřednictvím běžných linkových autobusů po celý den, a to kvůli menší poprávce. Samozřejmě navíc nevyužívané autobusy „škodí celkovému obrazu“ a pohledu na účelnost dotací VOD. Zároveň to platí také pro nabídku v malých a středně velkých městech v těchto časech, ve kterých se rovněž očekává slabá poprávka, tedy převážně ve večerních hodinách a o víkendu v sobotu odpoledne. Díky nabídkovým formám jako Taxibus nebo AST (sběrné taxi na zavolání) se nabízí možnost prolomit – nejen v minulosti – často zmiňovaný začarovaný kruh od malé poprávky a redukce nabídky jízdních řádů po „zakonzervování“ ojedinělé, pro přepravu školáků nepřehledné a většinou nákladné, přepravy, která bývá nabízena jen ve dnech školního vyučování. Taxibus se opírá právě tak jako AST o základní pravidlo, že jízda se uskuteční pouze tehdy, když se opravdu předpokládá přepravní požadavek alespoň jednoho cestujícího. Systémově se přitom jedná vždycky o nabídku pro málo cestujících. Přes toto zprvu samozřejmě tvrzení jsou podle v pozadí prosazované sledování hospodárnosti a často se vyskytujících neoprávněných nároků hodnoceny projekty systémů Taxibus a AST především dle počtu cestujících.

Oblast nasazení taxibusů čítá od nezávislé po hodině se opakující nabídky ve městě a regionu, přes přípojná spojení v návaznosti na regionální nebo rychlé autobusy (například doprava ve večerních hodinách), po doplnění taktového intervalu městských, regionálních či rychlých autobusů.

Společnost WVG obsluhuje ve svém zájmovém regionu zatím 172 linek taxibusů a tímto disponuje obsáhlými znalostmi ve vztahu k efektivnosti této nabídky. K tomuto patří také hospodárnost této formy dopravy, která může být blíže objasněna následujícími tezemi.

Teze 1: Taxibusy umožňují snižování nákladů i přes lepší nabídku

Četné části území byly a jsou charakteristické tím, že jednotlivé jízdy autobusů, které zůstaly mezi sousedními obcemi přednostně k zajišťování dopravy do škol, představují pak vlastní nabídku dopravy. Jsou většinou zaměřeny provozně a tímto provozovány také v časech, ve kterých by stejně školáci nikdy VOD nevyužili. V těchto případech klesá podíl VOD. Příklady k tomuto existovaly do poloviny 90.-tých let 20. století také v oblasti obsluhované společností WVG. V těchto příkladech se stálo před volbou zachovat tuto v budoucnu ekonomicky stále horší nabídku nebo nabídnout něco zcela nového. To druhé bylo následně upřednostněno. Na obsluhovaném území byly navrženy s hodinovou periodou linky taxibusů a byla tím dosažena zcela nová poprávkově řízená nabídka. Vedle zřejmých zlepšení nabídky mohla být u provozních nákladů dosažena vždy ještě úspora okolo 25 procent ve srovnání s dosavadní nabídkou.

Teze 2: U hospodárnosti nelze srovnávat „jablka s hruškami“

Nezřídka jsou u taxibusu redukována sledování, podobně jako tomu bývá u linkového vedení, ukazatele pokrytí nákladů a dotace na cestujícího. V tomto je riziko. Hospodárnost taxibusů by měla být sledována ve srovnání s běžnou nabídkou linkové autobusové dopravy. Ve středu pozornosti stojí převážně absolutní náklady obou nabídkových forem. U taxibusu jsou náklady oproti srovnatelné nabídce linkovými autobusy zřejmě nižší. Okolnost, že se u taxibusu stále jedná o nabídku pro málo cestujících, vede automaticky k tomu, že se předpokládá u izolovaného srovnání výnosů a provozních výdajů zpravidla srovnatelně nižší pokrytí nákladů. Záleží tudíž na účelu nabídkového produktu, neboť nejprve u všeobecně vysokých stupňů poptávky a využití by byla obsluha stávajícími linkovými autobusy hospodárnější než taxibusy. Při diskuzi o hospodárném nasazování nabídky pomocí taxibusu nebo běžného autobusu jsou proto stanoveny pro obě nabídkové formy absolutní celkové náklady při srovnatelné kvalitě nabídky. Stále by se ale nemělo zapomínat na následující: Nenabídne-li se forma taxibusu, byly by alternativy nabídky problematické: to znamená spoj ráno, spoj v poledne, spoj večer nebo zcela chybějící nabídka.

Taxibusy nemohou být potom vždy automaticky nasazovány, když se klasické linkové autobusy již (více) nevyplácí. Funguje to i naopak. To nastalo i na dílčím území Münsterlandu, kde nejprve pro plošné pokrytí byly nasazeny linky taxibusů a kde se poté opět změnila linka taxibusu na pravidelnou autobusovou linku. Taxibus podnítl tak velký rozsah poptávky, že toto potom bylo hospodárnější. Dnes jsou zde provozovány s hodinovou periodou malé autobusy bez nutné předchozí objednávky cestujícími. Tímto odpadají tzv. náklady z pohotovosti vozidel. Jako hrubý odhad může být konstatováno, že se u více využívaných jízd, pro které by musely být objednány analogicky průměrně 2,5 až 3,5 spoje taxibusů, vyplatí přeměna na klasický linkový provoz.

4. REGIOBUS

Regiobus je nejstarší nabídkový produkt v rámci celé společnosti WVG. Již v roce 1995 byla v okrese Warendorf zavedena první linka Regiobusu jako páteř vlastní regionální dopravy. Regiobusy představují dnes základní nabídku v regionu a slouží jako přípoje ke kolejové dopravě, jako spojení mezi hlavními a středními centry stejně jako tzv. sektorové navázání městské a místní hromadné dopravy.

Regiobus je tímto základem pro integraci veškeré dopravy a díky jiným produktům systematicky doplňuje diferencovanou obsluhu. Je charakteristický skrze minutově přesný periodický, přehledný jízdní řád, minimálně s hodinovou periodou s funkčními přestupními vazbami. Produkt je sám o sobě doplňován o množství opatření k jeho ztraktivnějšímu. K tomuto patří obsáhlé informace pro cestující, moderní vybavení zastávek, postupem času standardní nasazování klimatizovaných autobusů stejně jako garantování přípojů. Obzvláště garantování přípojů se tímto ukázalo jako důležité kritérium kvality, neboť právě v regionech znamená zmeškaný přípoj nezřídka to, že se cesta o jednu hodinu prodlouží nebo v extrémním případě již náhle končí na mezilehlé zastávce. S podporou zemského ministerstva dopravy byl prosazen u WVG projekt garance přípojů, a to v rámci programu „Bezpečnost a služby“.

Již od změny jízdních řádů na konci roku 2004 bylo definováno v rámci prvního kroku téměř 40 přestupních spojení, pro které byla zajištěna přestupní garance. Ve druhém a ve třetím kroku se bude postupně zvyšovat počet návazností s garancí přestupů až nad 100 případů.

Na dotčených linkách se dotazují provozní zaměstnanci v případě zpoždění pomocí vozidlového rozhlasu na to, zda cestující hodlají přestoupit. V případě potřeby je informován provozní zaměstnanec (dispečer) nebo řidič přípojného autobusu pomocí vysílačky. Bylo-li by však zpoždění tak velké, že by přípojný autobus nemohl čekat, objedná provozní zaměstnanec taxi na přestupní zastávku. Toto vozidlo taxislužby již čeká v ideálním případě na přípojné zastávce na zpožděný autobus. Přestupující cestující obdrží z odbavovací pokladny autobusu potvrzení, které je opravňuje k bezplatné jízdě do cílové zastávky. Poslední vystupující z vozidla taxi potvrdí ujetou trasu a provozovatel taxislužby provede zúčtování výkonu s příslušným dopravcem.

Zkušenosti skupiny WVG ukazují, že provozní oběhy nepředstavují žádné nepřiměřené navíc vynaložené náklady pro dopravce. Náklady u taxi v zájmovém území WVG se nacházejí v průměru okolo 1000 Euro za rok a okres. Bylo by určitě chybou měřit úspěch garance přípojů skrze počet objednaných taxi. Je to většinou v tom, že garanční hledisko funguje také spolehlivě (provozně i plánovitě). Vedle užitku pro cestující je podstatnější úspěch projektu možné vidět v tom, že garance přípojů přispívá k tomu, že vlastní provozní zaměstnanci se ztotožní s problematikou přípojů a cestující získají vyšší pocit bezpečí. Avšak díky vzájemnému dorozumívání přes vysílačky provozních zaměstnanců by bylo zřejmě možné ve více případech než dříve čekat na opožděné spoje.

Současné diskuze na téma práv zákazníků ukazují, že se dopravci dobře vyrovnali s požadavky cestujících. Také v obecných doporučených pravidlech zaměřených na práva cestujících ve VOD se podporuje dobrovolný závazek dopravce a poukazuje se rozmanité problémy právního uspořádání.

Skupina WVG se rozhodla na základě této situace k intenzivní a aktivní komunikaci o právech zákazníků. Pod heslem „Slíbené je slíbené“ bylo vedle garance přípojů přijato množství garancí zákazníkům jako garance přesnosti, garance odpovědi, garance čistoty, garance jízdních řádů a garance příjezdů. Garantované výkony a jasně charakterizované slíbené garance jako závazek skupiny WVG jsou také pro cestující jednoduchým způsobem k regulaci škod v případě stížností.

5. MĚSTSKÝ AUTOBUS

Doprovci WVG obsluhují velký počet malých a středních měst až do velikosti téměř 100 tisíc obyvatel. Tato většinou historicky vytvářená nabídka příslovečně přicházela postupně po letech. Také zde existoval začarovaný kruh: klesající poptávka - klesající výnosy - redukce nabídky. U skupinou WVG úspěšně prosazených projektů městské autobusové dopravy (MAD) jde především o revitalizaci stávajících městských dopravních podniků.

Výhodou pro prosazené optimalizační a modernizační koncepce jsou a byly vyrovnanost nákladů a zlepšení situace ve výnosech. V podstatě byla u veškerých změn prosazena na nových systémech MAD následující množina opatření:

- výrazné a trvalé zvýšení produktivity, například díky omezování neefektivních prostojů;
- zlepšení a zatraktivnění nabídky skrze:
 - redukci slabě poptávaných spojů (méně jak pět cestujících na spoj) a redukce provozních prostojů,
 - přerozdělení ušetřených výkonů vozidel na části území, u kterých je očekávána vyšší poptávka,
 - zkrácení délek linek, zlepšené návaznosti v centrech osídlení;
- přeměna slabě poptávaných spojů na poptávkově orientované taxibusy;
- zlepšení orientace na trh: obzvláště fakultativní přepravní nabídky díky vhodným opatřením mohou oslovit kohokoliv;
- technická opatření na zrychlení dopravy skrze německý Zákon o financování dopravní obslužnosti;
- program výstavby zastávek skrze německý Zákon o financování dopravní obslužnosti;
- intenzivní orientace na trh a soulad všech opatření.

Právě intenzivnímu a cílenému tržnímu chování v rámci nové koncepce patří zvláštní pozornost. Vedle klasických opatření z oblasti produktového marketingu se tedy současně aplikovaly speciální nástroje z oblasti přímého marketingu. Všichni obyvatelé do vzdálenosti 500 metrů od trasy linky obdrželi informační materiál, který je informoval o příslušných přepravních nabídkách a možnostech a který je získával pro novou nabídku MAD. Úspěch nebyl založen na jejich očekávání: četní noví pravidelní cestující mohli být získáni rovnou a mohla se zlepšit také situace pro další příležitostné uživatele v tarifní nabídce.

Například u v roce 2003 zavedené nové nabídky ve městě Lippstadt (asi 70 tisíc obyvatel) se ukázaly již zřetelné úspěchy u prodeje a poptávky. Celkově byl zaznamenán asi 30-ti procentní nárůst ve využívání autobusů. V dopravě jako celkuse zjistil oproti předchozímu roku o 20 procent vyšší prodej jízdních dokladů. To tedy odpovídá 30-ti procentnímu nárůstu poptávky. Příležitostná poptávka cestujících se nacházela mimo tyto hodnoty, takže 12 procent obyvatel města Lippstadt dnes cestuje častěji než před zavedením nového systému. Právě tak byla obyvateli z jejich pohledu hodnocena nabídka výrazně lépe: zatímco před zavedením systému MAD sotva 13 procent by cestování dobře označkovalo, hodnotilo pozitivně zkušenosti s cestováním po roce asi 56 procent cestujících.

Také u zbývajících projektů systémů MAD v rámci skupiny WVG jsou zaznamenány podobné zkušenosti, takže příslušná skupina opatření mohou být také využita pro přípravu nových systémů MAD.

6. RYCHLÝ AUTOBUS

Linky rychlých autobusů jsou velmi populární formou nabídky. Staly se podle očekávání jedním z „tahounů“ VOD v regionech. V případech, kdy byla VOD v regionech doplněna o nabídku rychlých autobusů, tak v těchto případech bylo možné počítat s růstem cestujících a se zvyšující se spokojeností u přepravy. Podstatný problém by měl ale být

obecně v tom, že komplikovaný systém nabídky a tomu odpovídající pokrytí spojů vozidly by měl být vzájemně sladěn.

Základní parametry systému rychlých autobusů jsou:

- rychlejší periodická regionální doprava na zvláštní trase linky (dálnice, silnice I. třídy),
- linkové vedení mimo směry (významných) železničních tratí,
- nástroje pro zvýšení komfortu jako hudební a radiové programy ve sluchátkách u každého sedadla, nabídka čtení a bezplatného denního tisku, klimatizace.

V této formě mohlo být ve středním Vestfálsku postupně zavedeno 15 linek rychlých autobusů. Inovační koncept způsobil kontinuálně rostoucí poptávku po přepravě.

Příkladný je vývoj poptávky na první lince rychlého autobusu. Nabídka jízdního řádu této linky, která je vedena z města Lüdinghausen do města Senden a potom po dálnici A43 do města Münster, byla od zahájení provozu trvale rozšiřována. Neustále musely být doplňovány trasy periodického jízdního řádu v dopravních špičkách o posilové spoje. Stávající nabídka obsahuje v rámci ranní špičky už dílčí desetiminutovou periodu ve směru jízdy do Münsteru. Obzvláště cestující do zaměstnání požadují oproti individuální dopravě jednoznačně rychlejší dopravní spojení rychlým autobusem.

Také na dalších trasách rychlých autobusů jsou zaznamenávány trvalé nárůsty poptávky v průměru mezi 5-ti až 10-ti procenty ročně. Zpravidla se ukazuje, že bezprostředně při zahájení provozu nové linky bývá využívána většinou cestujícími do zaměstnání. Získá-li tato cílová skupina vlastní pozitivní zkušenosti z využívání této nabídky, přibývá také postupně podíl příležitostných cestujících v rámci přepravy za nákupy a ve volném čase.

Také u tohoto produktu (v rámci specifické poptávky cestujících) bylo zjištěno hodnocení a názory na stav nabídky. U rychlého autobusu se ukázal následující důležitý výsledek: Ve spíše městském osídlení s krátkými vzdálenostmi cest mezi jednotlivými zastávkami nebudou parametry komfortu služeb rychlého autobusu tak vysoko oceněny jako u linek s dlouhými přepravními vzdálenostmi s převážně „regionálním osídlením“. Toto vede z hlediska provozu ke názoru, že v městském osídlení by mělo být využíváno flexibilní nasazování vozidel (tedy skupina vozidel rychlých autobusů a běžných příměstských autobusů) na linkách rychlé a regionální dopravy. Důležitý je samozřejmě také nákladově úsporný účinek tohoto provozního plánování. Tímto bylo z praktické zkušenosti zjišťováno, zda je správná domněnka, že linky rychlých autobusů jsou potom obzvláště úspěšné, když se jedná o regionální spojení, u kterého je cestující kvůli delší době cesty více náročný.

Další opatření ke snižování provozních nákladů je v nasazování patrových autobusů. S velkou kapacitou těchto vozidel mohou být nahrazeny stávající posilové spoje a zvýšeny příjmy z jízdného. U novější linky rychlých autobusů mezi městy Bergkamen a Dortmund jsou provozovány dokonce výhradně patrová vozidla rychlých autobusů v půlhodinové periodě.

Takto kvalitativně vysoce hodnocené nabídky rychlých autobusů mají samozřejmě také svoji cenu. Ztráta u spojení rychlými autobusy s poptávkou okolo 3 tisíc cestujících denně je téměř 1 milion Euro ročně. Tato částka se ovšem pohybuje v jiné rovině, když je porovnávána se ztrátou regionální železniční dopravy. Rychlé autobusy jsou s ohledem na své výkony

a kvalitu výbornou nabídkou a získávají cestující z oblasti železniční dopravy. Protože na trasách dálkové železniční dopravy přebírá rovnocennou dopravní úlohu jako u příměstské železniční dopravy, neměl by se dělat rozdíl mezi železniční dopravou jako kmenovým dopravním systémem a ostatní příměstskou osobní dopravou z hlediska financování.

7. SHRnutí

U stále opakovaně pokládané otázky, jak velký rozsah VOD pro okresy, města a obce je potřeba jako dostatečný případně poptávkově orientovaný, ulehčuje jasná nabídková struktura ohodnocení základní nabídky. Veškeré plánování příměstské dopravy v zájmovém území WVG opakovaně potvrdily nutnost a pokračující rozvoj výše popsaných kroků.

Zkušenosti WVG také ukazují, že vytváření pouze osamocených produktů nevede v žádném případě k přizpůsobení se trhu. Častokrát existuje úplné integrované využití všech produktů a tržních nástrojů, které vede u kontinuální kontroly úspěšnosti a zachování kvality s ohledem na hospodárnost a poptávku k přijetí cestujícími. Je potřebné dosáhnout cíleně orientovanou formu regionální a místní nabídky s dlouhodobým kladným hodnocením ze strany cestujících.

*Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu „Teorie dopravních systémů“
(MSM 0021627505) Univerzity Pardubice.*

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] CHRIST, Ebenhard, LINNENBRINK, Werner. Vom Bürger bis zum Schnellbus – ein Angebot für alle Fälle. In *Der Nahverkehr*. 2005, vol. 23, no. 9, s. 30-35. ISSN 0722-8287.
- [2] DRDLA, Pavel: *Technologie a řízení dopravy: městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. ISBN 80-7194-804-7

Recenzent: doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy