

DIFERENCOVANÉ ZPŮSOBY OBSLUHY VE VEŘEJNÉ OSOBNÍ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVĚ – OD NAsAZENÍ TAXI K ŘÍZENÉ MOBILITĚ

Pavel Drdla¹

Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou diferencovaných způsobů obsluhy ve veřejné osobní příměstské dopravě, a to od nasazení taxi k řízené mobilitě. Jsou zde uvedeny jednotlivé druhy této obsluhy počínaje rychlými nebo spěšnými autobusy, discobusy, cyklobusy a konče linkovými taxi, linkovými taxi na zavolání či sběrnými taxi na zavolání apod. Příspěvek se v závěru věnuje problematice řízené mobility jako poslednímu kroku managementu mobility.

Klíčová slova: dopravní obslužnost, řízená mobilita, speciální autobus

Summary: The paper deals with a problematic of different service forms in public passenger suburban transport, scilicet from taxi-cab implementation to controlled mobility. The paper defines several service types starting with express or speed buses, disco buses, cycle buses and ending with call-line taxi-cabs or call-accumulating taxi-cabs etc. The paper deals in the end with a problematic of controlled mobility as last step of mobility management.

Key words: traffic service, mobility management, special bus

1. ÚVOD

V časově a prostorově slabé poptávce, na kterou se dříve z ekonomických důvodů veřejné osobní příměstské dopravy nepříliš často zaměřovala pozornost, jsou dnes uplatněny v provozu jednak nové formy provozu, jednak i také malokapacitní vozidla, tedy například taxi nebo nájemná vozidla, a to jako dopravní prostředky veřejné osobní příměstské dopravy. Díky tomuto mohou dopravci stávající liniovou nabídku doplnit, zahustit, přesunout nebo prodloužit.

V mnohých městech a městských aglomeracích byly tyto systémy v uplynulých letech postupně zavedeny [1], přičemž zvláštní role příslušela taxi na zavolání, protože se tím podařilo v rámci období se slabší poptávkou po přepravě nabídnout hospodárněji stávající nabídku liniové dopravy a současně zvýšit úroveň službou přepravy z domu do domu (kritérium osobní bezpečnosti).

¹ doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy., Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 4660362044, Fax +420 466036303, E-mail: Pavel.Drdla@upce.cz

2. PŘEHLED DIFERENCOVANÝCH ZPŮSOB OBSLUHY

Kromě taxi na zavolání jsou vedle toho zaváděny další rozdílné prvky obsluhy. K tomu patří zejména:

- Rychlý autobus spojuje sídelní část s jádrem významného centra přímo prostřednictvím diagonálního nebo tangenciálního linkového vedení, tzn. bez potřeby přestupovat. Zajišťuje zejména spojení mezi významnou oblastí se zdrojem cesty a preferovanou oblastí cíle cesty.



Obr. 1: Rychlý autobus pro aglomeraci Monster v SRN

- Spěšný autobus – často označovaný jako přímý autobus – je provozován zpravidla jen v hlavních přepravních časech pro spojení sídelní části s jádrem významného centra; v sídelní části zastavuje na všech zastávkách a je pak veden bez mezizastávek do centra.
- „Autobusy se stopováním“ jsou vozidla běžné linkové dopravy, u kterých je navíc dovoleno v časech a úsecích se slabou poptávkou po přepravě vystupovat a někdy také nastupovat mezi stanovenými zastávkami, bez odchylky linkového vedení.



Obr. 2: Noční autobusy nabízí v poptávkově slabých obdobích dne bezpečné spojení



Obr. 3: Nabídka discobusů zejména pro mladé cestující – pomáhají snížit počet nehod



Obr. 4: Díky cyklobusům se zvyšuje akční rádius pro cyklovýlety

- Noční autobusy jsou v provozu zpravidla v městských aglomeracích na vybraných úsecích dopravních směrů, na kterých je k dispozici odpovídající poptávka. Přitom jsou také jednou noční linií možná propojení více denních dopravních linií.
- Jako discobusy jsou označovány na zvláštních liniích ve večerním a nočním provozu nasazované autobusy k obsluze diskoték a odpovídajících volnočasových aktivit s cílem eliminovat individuální automobilovou dopravu a nehodovost.
- Cyklobusy jsou přepravováni cestující – jako speciální/zvláštní forma výletních linek – společně se svými jízdními koly z nebo do výchozích míst cyklistických tras.
- U tzv. občanských autobusů je charakteristickým znakem bezplatná služba řidičů pod heslem „Občané jezdí pro občany“. Pro organizaci této dopravy si občané zakládají různá sdružení. Plánování a provádění je zpravidla koncipováno pod záštitou místních dopravců.
- Pro linkový autobus na zavolání není nepřetržitě vyhrazené žádné vozidlo, nýbrž je nasazováno jen u poptávky po přepravě mezi zastávkami, když cestující včas pro požadovaný čas přepravy sdělí dopravci svoji poptávku po přepravě.
- Autobus na zavolání slouží jako souhrnný termín pro rozdílné způsoby provozu a koncepce obsluhy. Systému autobusů na zavolání jsou vlastní směrové a časové polohy, a to již po dobu provozu pro všechny další úseky jízdy.



Obr. 5: Neplacení řidiči pokrývají přepravní nabídku občanskými autobusy



Obr. 6: U autobusu na zavolání se může lépe zohlednit přání cestujícího

- U sběrného taxi na zavolání se uskutečňuje jízda také pouze po předchozí písemné nebo telefonické objednávce potenciálního cestujícího. Cestuje se ze stanoveného místa začátku cesty zpravidla přímo „do domu“; požadavky na přepravu více cestujících jsou v rámci jízdy sdružovány.
- Sběrné taxi pro společenské akce je zvláštní formou sběrného taxi na zavolání. Po skončení pravidelně se konajících společenských akcí (např. divadelního představení) jsou nabízena spojení „z domu do domu“ mezi místem konání společenské akce a „domovem“.

Tyto rozdílné systémy doplňují požadavky na stávající veřejnou příměstskou osobní dopravu v linkové formě. Přitom zůstává tradiční linková doprava sice buď jako dříve dominantní nabídková forma, nebo tato nová forma nabídky zachová nebo dokonce rozšíří i přes přísné ekonomická předpoklady u daných požadavků – častěji v čase nebo místě slabé poptávky po přepravě – spektrum nabídky dopravců v rámci veřejné osobní příměstské dopravy.

3. BLIŽŠÍ CHARAKTERISTIKA NEJZNÁMĚJŠÍCH ALTERNATIVNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

U provozování linkových taxi je dodrženo pravidlo, že vozidla nezajíždějí s cestujícím přímo do cíle jeho cesty, ale jsou stejně jako v rámci MHD definovány body s možností nástupu nebo výstupu (je tedy dodržován jízdní řád a trasování linek). Při provozu linkových taxi na zavolání jsou spoje zavedeny pouze v případě předchozí telefonické objednávky, přičemž se připouští i částečná úprava trasování spoje

či obsluha jednotlivých zastávek na trase. Méně osídlené městské části či přidružené obce města, které jsou vzdálené od centra města, lze obsluhovat právě linkovými taxi. V tomto případě se nabízejí návaznosti linkových taxi na konečných zastávkách linek MHD, případně i na jiných (jízdním řádem deklarovaných) mezilehlých zastávkách. U tras linkových taxi je ve vnitřním městě minimální počet zastávek na rozdíl od okraje města či přidružených obcí. Pokud je přepravní poptávka silnější, je bezproblémově možná obsluha „běžnými“ linkami MHD, pokud se dodrží všechny zásady vedení linek MHD. Naopak stojí za úvahu, zda některé stávající linky MHD nezajišťovat linkovými taxi.



Obr. 7: Sběrná taxi na zavolání provází přání více cestujících



Obr. 8: Příklad sběrného taxi pro společenské akce

Sběrná taxi na zavolání slouží jako časové doplnění dopravní obslužnosti města v době slabé přepravní poptávky. Možné je však i také prostorové provázání, na čemž ale závisí výše používaných příplatků k tarifu při využívání tohoto systému. Na rozdíl od linkových taxi umožní obsluhu do cíle cesty. Tato nabídková forma se využívá zpravidla jako doplňkový systém s malými provozními náklady v časech, kdy nejsou provozovány „klasické“ linky MHD. V praxi se jedná většinou o čas od ukončení provozu linek MHD do půlnoci, příp. krátce po půlnoci. Zavedení tohoto systému je závislé na těchto předpokladech:

- existence významného a spolupracujícího dopravce taxislužby nebo společenství provozovatelů taxislužby,

- smluvní uspořádání, které vede k úspoře v porovnání s náklady na provoz linek MHD,
- výkonný dispečink taxislužby, který je schopen zajistit přepravu maximálně do 20-30 minut po objednání.

Zvýšením komfortu („cesta do domu“) dochází v tomto systému ke kompenzaci požadovaného příplatku k běžné ceně pro linkové spoje.

4. ZÁVĚR

V praxi se kompletuje pro dopravce „balíček veřejné osobní příměstské dopravy“, tedy kombinace ze stávající liniové nabídky a těchto nových rozdílných nabídek. Důležité je komplexně ozřejmit cestujícím tuto nabídku. V minulých letech bylo například v SRN ze strany dopravců podniknuto přímo pro toto značné úsilí, například prostřednictvím vydání informací pro potřebu jednotlivých potenciálních cestujících nebo domácností. Navíc jsou v mnohých městech mezitím zřízena tzv. centra mobility, která jednak slouží jako informační místa veřejné osobní příměstské dopravy a jednak zabezpečují také organizační provázanost veřejné a individuální dopravy.

Tyto nové provázané nabídkové formy spadají pod hlavní pojetí řízení mobility a rozvíjí se do posledního kroku managementu mobility. S managementem mobility je v rámci formy obsluhy rekapitulace všech pro bezpečnou mobilitu nutných nabídkových forem „v ruce jedné osoby“. Dopravci se zde mohou angažovat a zřídit komplexní informační a organizační místa, která mohou využít cestující, ale také motorizovaní návštěvníci, průmyslové podniky apod.

Tento cíl je vytrvale sledován mnohými společnostmi již dnes. Technický know-how a nutný lidský potenciál jsou často u dopravců již nyní k dispozici a lze využít tomu odpovídající možnosti.

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

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] GIRNAU, Günter et al. *Zukunftsfähige Mobilität*. VDV Köln. Düsseldorf : Alba Düsseldorf, 1997. 268 s. ISBN 3-87094-746-2
- [2] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy : městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice : Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7.

Recenzent: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.
Univerzita Pardubice