

Vztah občanů Evropy k individuální nemotorizované dopravě

Antonín Peltrám

V minulém čísle Dopravy bylo publikováno jakési tabelární shrnutí názorů občanů EU na užitečnost informací o Evropské unii, hodnocení kvality života a samozřejmě dopravy jako jeho významného faktoru. (Článek „Co si myslí evropská občane o EU a její dopravě?“)

Stručně shrnuto: občané ČR se při posuzování řady problémů odchylojí od průměru EU relativně nevýznamně - někde jsou nad průměrem, jinde pod průměrem; spíše katastrofální je hodnocení potřeby informovanosti o EU, což se koneckonců promítá a bohužel ještě promítne do tak praktických otázek, jako je čerpání prostředků EU na spolufinancování v rámci operačních programů. Větší spokojenost se ukázala s veřejnou dopravou. Projevil se však altruistický přístup respondentů - za určitá, někdy dokonce významná opatření k odlehčení individuální motorové dopravy, považovala významná část respondentů individuální nemotorovou dopravu - cyklistiku a pěší dopravu. Jenomže spíše pro ty druhé, než pro sebe!

Další průzkum a navazující postup

Pro úplnost je dobré zmínit se o dalším velkém průzkumu, objednaném Evropskou komisí k zdraví a výživě.

Průzkum byl proveden v listopadu a

prosinci 2005, zpráva byla předložena v listopadu 2006. Otázky navazovaly na tematicky totožný průzkum 2002 v EU15, aby bylo možno sledovat vývoj.

Využilo se standardních více než tisíc respondentů z každého členského státu, Turecka a Chorvatska (to je z hlediska hodnocení názorů občanů EU významný vzor - klasické průzkumy v ČR např. k politickým preferencím mívají do 1 400 respondentů). Respondentů bylo 29 195 (z ČR 1 029); odpovídali na více než 50 otázek a řadu podotázek.

V průzkumech k zdraví a výživě se vztahovaly k dopravě - chůzi a cyklistice jako druhu fyzické aktivity.

Cyklistiku určitá část respondentů zcela jistě nespojovala s přemístěním; byla v jednom přehledu společně s aerobikem, zvedáním těžkých břemen, kopáním. Výsledky tedy neuvádím.

Z odpovědi na otázku: kolik fyzické aktivity jste za minulých 7 dní vynaložili na přemístění se z místa na místo vyplynulo, že jsou fyzické aktivity nevelké - 89 % uvedlo, že určitou fyzickou aktivitu provádí, jen ale 22 % sdělilo, že je aktivní denně spíše dost. Výsledky jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Fyzické aktivitě věnovali více času muži než ženy a fyzicky pracující a OSVČ než ostatní. To je ale dáno i tím, že ženy měly doma nesrovnatelně více práce než muži.

Postavení ČR z tohoto hlediska je téměř stejně špatné, jako bylo v hodnocení potřeby informovanosti o EU.

Dále se sledovala za posledních 7 dní frekvence procházek nad 10 minut.

Občané EU v průměru šli pěšky déle než 10 minut 4,6 dní. Údaj je v rozpětí od 2,7 dní na Kypru po 5,4 dny v Estonsku a 5,7 dní v Bulharsku. Ve srovnání s šetřením 2002 se počet dní zvýšil z 4,2 dnů na již uvedených 4,6 dní, jen v některých státech EU15 se počet dní snížil.

Odpovědi jsou shrnuty v tabulce č. 2.

Zejména ČR je v této oblasti fyzických aktivit na čelním místě.

Vypovídací hodnota odpovědí na předchozí otázky se ale zdá problematická ve vazbě na další odpovědi, kolik minut v průměru ujdete ve dnech, kdy chodíte déle než 10 minut? (Odpovědi viz tabulka č. 3.) A to nejhorší: zejména v České republice je vysoký podíl lidí, kteří déle než 10 minut nechodí nikdy. (Viz tabulka č. 4.)

Z nedopravních průzkumů tedy plyne, že ani cyklistika, ani pěší doprava nejsou nadějnou náhradou veřejné, nebo individuální motorové dopravy. Aby se tak stalo, je nutná zřejmě poměrně významná přesvědčovací kampaň!

Reakce Evropské komise?

Závěry všech průzkumů nepodporují příliš dokonce i upravené závěry dopravní politiky EU do roku 2010. Komise potřebuje jednat.

Země	Dost	Trochu	Málo	Žádnou
Lucembursko	35	36	13	11
Dánsko	36	36	25	3
Polsko	35	43	18	3
Malta	33	25	24	12
Německo	32	41	20	7
Maďarsko	31	50	12	5
Nizozemsko	30	38	25	6
Estonsko	28	43	22	6
Francie	26	38	16	19
Lotyšsko	25	45	17	9
Spojené království	23	43	25	7
Belgie	23	42	19	15
Slovensko	22	43	24	10
EU25	22	41	22	10
Portugalsko	20	53	20	5
Kypr	19	33	28	20
Litva	18	35	37	5
Irsko	16	46	32	5
Slovinsko	13	51	25	7
Španělsko	13	37	36	13
Finsko	11	50	32	7
Švédsko	10	38	36	13
Itálie	9	45	32	13
Rakousko	8	44	30	17
Řecko	8	40	43	9
ČR	8	34	37	19
Kypr (turecká část)	15	40	32	14
Turecko	22	41	25	10
Chorvatsko	18	42	26	13
Rumunsko	16	47	30	5
Bulharsko	6	51	37	4

Tab. č. 1.

Země	Počet dní 2005	Počet dní 2002
EU 25	4,6	
EU15	4,6	4,2
Estonsko	6,4	
Nizozemsko	6,2	3,6
Slovensko	6,2	
Česká republika	6,1	
Německo	6,1	4,3
Lotyšsko	4,9	
Dánsko	4,8	4,8
Španělsko	4,8	4,1
Spojené království	4,8	4,1
Litva	4,7	
Maďarsko	4,7	
Polsko	4,6	
Francie	4,6	3,7
Slovinsko	4,6	
Finsko	4,6	4,8
Portugalsko	4,4	4,6
Švédsko	4,4	4,1
Řecko	4,2	4,2
Lucembursko	4,2	4,1
Irsko	4,0	4,2
Itálie	3,8	4,2
Rakousko	3,8	3,9
Belgie	3,8	3,3
Malta	3,4	
Kypr	2,7	
Kypr (turecký)	3,8	
Bulharsko	6,7	
Rumunsko	6,0	
Turecko	4,9	
Chorvatsko	4,2	

Tab. č. 2.

Země	Minuty
Slovensko	137,3
Lotyšsko	103,0
Lucemburk	96,6
Nizozemsko	86,5
Estonsko	84,2
Španělsko	82,6
Polsko	79,9
Spojené království	78,5
Litva	78,3
Dánsko	74,6
Itálie	72,8
EU25	71,0
Finsko	70,3
ČR	69,8
Německo	68,2
Maďarsko	67,6
Slovinsko	66,7
Rakousko	64,2
Belgie	62,2
Francie	60,3
Irsko	53,8
Řecko	43,8
Švédsko	41,3
Portugalsko	40,8
Malta	36,6
Kypr	28,6
Kypr- turecká část	41,2
Bulharsko	98,3
Rumunsko	77,3
Turecko	71,8
Chorvatsko	53,0

Tab. č. 3.

Země	2005	2002
Česká republika	43	
Kypr	41	
Portugalsko	34	17
Malta	31	
Itálie	22	19
Španělsko	19	19
Rakousko	19	23
Belgie	16	25
Lucembursko	15	16
Slovensko	15	
Irsko	14	15
EU15	13	21
EU25	13	
Lotyšsko	13	
Maďarsko	13	
Francie	12	26
Litva	12	
Finsko	12	13
Švédsko	12	15
Dánsko	11	15
Spojené království	9	25
Slovinsko	8	
Německo	7	16
Nizozemsko	7	25
Estonsko	6	
Řecko	3	24
Polsko	1	
Kypr turecká část	18	
Chorvatsko	57	
Rumunsko	44	
Turecko	13	
Bulharsko	3	

Tab. č. 4.

Opatření pro aparát EU

Komise dokumentuje, jak ve stále větším měřítku podporuje trvale udržitelnou dopravu u vlastního aparátu.

Ve sdělení MEMO/07/352 13. 9. 2007 objasnila Evropská komise plán mobility svých pracovníků z denní dojížděky z domova do zaměstnání, mezi různými budovami

Komise a jiných institucí EU a mezi Brusel a Lucemburkem.

V Kanceláři pro infrastrukturu a logistiku vznikl z kanceláře pro služební cesty útvar pro dopravu a mobilitu (OIB) mezi objekty Komise, se 4 hlavními úkoly:

1) zajištění veřejné dopravy

Od 1997 byl realizován mezi EK a STIB/De Lijn/TEC systém autobusové dopravy. Eurobus s linkami A 21 a 22 mezi budovami Komise a evropských institucí v Bruselu. Parlament se připojil k systému koncem 2006. Dohoda byla prodloužena 1.6.2007 na další 2 roky.

Pro cesty mimo trasy Eurobusu pracovníci Komise dostanou jízdenku na celou síť STIB. Personál na cesty mezi letištěm Zaventem může dostat jízdenku na linku 12 „Airport Shuttle“.

2) Použití jízdních kol

Systém na cesty mezi kanceláři byl nesporný úspěch. Komise nyní má 180 jízdních kol, byly použity při cca 20 000 případech 2006. V první polovině 2007 se proti stejnému období 2006 zvýšilo využití o cca 30%. Počet stání pro kola se zvýšil na 2 400. Nové budovy Komise jsou vybaveny šatnami a sprchami.

3) Nákup čistých aut

Při obnově se kupují diesely s filtry tuhých částic.

4) Hledá se úhrada části nákladů veřejné dopravy na předplatní známky. (Podle sdělení z března 2006 Komise rozhodla o úhradě 50 % nákladů STIB, SNCB, De Lijn, pokud bude obnos v rozpočtu. Zatím ale nebyly prostředky k dispozici.)

Jak se připravuje plán mobility?

V souladu s novým právním rámcem Bruselu, kde se nyní požaduje přijmout dopravní plán organizací s více než 200 pracovníky, OBI zpracovává dopravní plán. Začala ovšem podstatně dříve - vychází z práce pracovní skupiny z 2. poloviny 2004; v ní byli zástupci DG TREN, DG ADMIN a OIB spolu s představiteli zaměstnanců. Vzaly se také v úvahu přehledy mobility 1998 a březnu 2004. Politika územního plánování bruselských orgánů mění poměr parkovacích míst (Brussels-Capital Region, Circular 18 z 12.12.2002 o omezení parkovacích míst u nových objektů a vytvoření parkovacích míst u při rekonstrukcích).

Jaké se přepokládají hlavní změny v použití druhů dopravy?

Základní přehled z aparátu Komise v Bruselu byl zpracován 26.3.2004 na základě více než 7 500 odpovědí. Porovnávala se předchozí šetření a potvrzuje se postupná změna použití různých druhů dopravy pro cesty mezi domovem a pracovištěm. V letech 1998 až 2004 podíl soukromých aut

poklesl z 50 % na 44 %, veřejné dopravy z 32 % na 38 %, chůze a kol stálých 17 % a sdílení aut 1 %. Téměř 1/3 uživatelů prohlásila, že prostředky k dispozici mění jejich návyky.

Cíle plánu mobility 2009, pokud jde o podíly druhů dopravy, jsou:

- auta z 44 % na 35 %,
- veřejná doprava z 38 % na 45 %,
- chůze a cyklistika ze 17 % na 19 %,
- sdílení aut: 1 %.

Zelená kniha „K nové kultuře městské mobility“

Dne 13. 9. 2007 vydala Evropská komise návrh zelené knihy „K nové kultuře mobility ve městech“.

V úvodu se zdůrazňuje, že v městských oblastech žije přes 60 % obyvatel, vytváří se v nich přes 85 % HDP, jsou životním prostředím převážně většiny obyvatel a kvalita života by proto měla být nejvyšší.

Evropská města jsou odlišná, čelí ale obdobným výzvám a snaží se nalézt společná řešení. Zvýšený dopravní provoz přináší časové ztráty a znečišťování ovzduší s odhadovanými ztrátami cca 100 mld. EUR - 1% HDP. Rok od roku se zvyšuje hluk a na dopravu ve městech připadá 40 % emisí CO₂ a 70 % ostatních znečišťujících látek.

Evropa má schopnost reagovat na výzvy rozhodnout o politice, která se uplatní lokálně. Svůj záměr oznámila Komise v Bílé knize dopravní politiky 2006 a touto Zelenou knihou.

Strategie je založena na konzultacích a zkušenostech, získaných Evropskou komisí od roku 1995. Cílem je vytvoření nové kultury mobility ve městech.

Popisují se současné výzvy, před nimiž EU v případě mobility ve městech stojí, kládou se otázky, jak reagovat a zejména zda a co by se mělo dělat na úrovni EU. Otázky mají být zodpovězeny do 15. března 2008, redakce Dopravy bude vděčná, pokud je dostane, souhrnně zpracuje a zašle do Bruselu. Reakce je důležitá zejména v tom, že hledá odpověď, co bylo v průzkumech posouzeno relativně negativně - jde o určitý reparát.

Otázky

1. Měl by se zavést „systém značkování“ k uznání úsilí pionýrských měst v boji proti kongescím a zlepšení životních podmínek?
2. Jaká opatření by se měla přijmout na podporu pěší dopravy a cyklistiky jako reálných alternativ k autu?
3. Co by se mohlo udělat v dělbě práce ve prospěch trvale udržitelných druhů dopravy ve městech?

Jaká by mohla být potenciální role EU?

Emise CO₂ u nových aut v EU klesly 1995-2004 na základě dobrovolné dohody a závazku dosáhnout do roku 2012 120 g/

km. V únoru 2007 přijala Komise novou strategii, její legislativní rámec stanoví dosáhnout 120 g/km konstrukcí motorů a další snížení o 10 g ostatními technickými zlepšeními a použitím biopaliv. Emise se mají snižovat technickým rozvojem, promítajícím se postupně do technickým norem.

Snížení NO_x dosáhlo za minulých 15 let 30-40 %. Právě tak se snížila hladiny hluku. Ale jak dále?

Otázky

4. Jak by se mohlo užít čisté a energeticky efektivní techniky v dopravě ve městech zvýšit?
5. Jak by se mohla podpořit „zelená“ nabídková řízení?
6. Měla by být kritéria nebo návody definice zelených zón a opatření k jejich omezení? Jaká je nejlepší cesta k zajištění jejich slučitelnosti s volným pohybem? Je problém prosadit místní pravidla pro „zelené zóny“ přes hranice?
7. Jak by se mělo dále podpořit eko-řízení?

Jaká by mohla být potenciální role EU

Evropská města jsou konfrontována se stále narůstajícími toky zboží a cestujících.

Omezené možnosti rozvoje infrastruktury plynou z omezení prostoru a životního prostředí. Mohou pomoci aplikace ITS.

Data o provozu mohou být zpracována v informace. Existuje již řada úspěšných aplikací.

Narůstají názory o efektivnosti použití platebních karet. Lepší informovanost nesporně může zlepšit mobilitu.

Otázky:

8. Měly by být vyvinuty a podpořeny lepší informační služby pro cestující?
9. Jsou zapotřebí další akce k zajištění normalizace rozhraní a provozní propojitelnosti ITS ve městech? Jaké aplikace by se při akcích měly použít?
10. Pokud jde o ITS, jak by se daly výměna informací a nejlepší postupy mezi zainteresovanými stranami zlepšit?

Jaká by mohla být potenciální role EU?

K dostupné městské dopravě: dostupnost se přednostně týká lidí se sníženou mobilitou, handicapované, starší, občany s malými dětmi a samotné malé děti - měly by mít snazší přístup k infrastruktuře dopravy ve městech. Jde i o kvalitativní stránku přístupu.

Otázky

11. Jak by se mohla zvýšit kvalita hromadné dopravy v evropských městech?
12. Mělo by se podněcovat vyhrazování jízdních pruhů pro hromadnou dopravu?
13. Je zapotřebí zavést Evropskou chartu práv a závazků pro cestující používající hromadnou dopravu?

14. Jaká opatření by se měla přijmout k lepší integraci osobní a nákladní dopravy do výzkumu a plánování mobility ve městech?
15. Jak dosáhnout lepší koordinaci městské a příměstské dopravy a využití pozemků? Jaký typ organizační struktury by mohl být vhodný?

Jaká by mohla být potenciální role EU?

K bezpečnější dopravě.

v roce 2005 bylo zabito na silnicích EU 41 600 lidí - to je příliš vzdáleno cíli snížit počet mrtvých do roku 2010 na 25 000; 2/3 případů na města a zranitelné osoby. Je zapotřebí zabývat se problémy chování, vozidel a infrastruktury. Jaké další akce by se měly podniknout na pomoc městům pro zvýšení bezpečnosti provozu a osob v dopravě ve městech?

Otázky

16. Jaké další akce by se měly podniknout na pomoc městům řešit bezpečnost a bezpečí osob v dopravě ve městech?
17. Jak mohou být operátoři a občané lépe informováni o potenciálních přednostech řízení využití infrastruktury a techniky vozidel pro bezpečnost?
18. Měla by být vyvinuta radarová zařízení přizpůsobená pro městské prostředí a podpořeno jejich používání?
19. Je vhodné dohled dobrým nástrojem pro bezpečnost a zabezpečení dopravy ve městech?

Jaká by mohla být potenciální role EU?

Vytvoření nové kultury mobility ve městech (zlepšení znalostí - sběr dat).

Otázky

20. Měli by všichni podílejší se pracovat společně na rozvoji nové kultury mobility v Evropě? Mohl by být model Evropské laboratoře pro bezpečnost silničního provozu užitečnou iniciativou na podporu spolupráce?

Finanční zdroje

Musejí přispět všichni, kteří se podílejí!

Otázky

21. Jak by mohly být existující nástroje jako fondy strukturální a soudržnosti lépe využity koherentním způsobem na podporu integrované a trvale udržitelné dopravy ve městech?
22. Jak by mohly ekonomické nástroje, zejména trhu, podpořit čistou a energeticky efektivní dopravu ve městech?
23. Jak by mohly více pomoci cílené výzkumné aktivity při integraci problémů omezení rozvoje měst a městské dopravy?
24. Měla by města být podněcována k zpoplatnění? Je potřeba obecný rámec,

a/nebo návod, pro zpoplatnění ve městech? Měly by být příjmy určeny k zlepšení hromadné dopravy?

25. Jakou přidanou hodnotu by mohla dlouhodobě přinést evropská podpora pro financování čisté a energeticky efektivní městské dopravy?

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.,
člen redakční rady revue Doprava

ŽSR kúpia ocelové koľajnice od spoločnosti Moravia Steel

BRATISLAVA, 1. októbra (SITA) - Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) nakúpia ocelové koľajnice od českej firmy Moravia Steel, a.s. Třinec - Staré Město za 386,6 mil. Sk bez dane z pridanej hodnoty. Ako informoval obstarávateľ, dodávateľá vybrali rokovacím konaním bez zverejnenia z dôvodu, že do verejnej súťaže nebola predložená žiadna vyhovujúca ponuka. Obe strany uzatvorili príslušnú kúpnu cenu začiatkom augusta tohto roka, vyplynulo z oznámenia o výsledku zákazky v Úradnom vestníku Európskej únie.

ŽSR vykážali v 1. polroku tohto roku zisk vo výške 20,651 mld. Sk, čo je oproti plánu viac o 2,4 %. V rovnakom období minulého roku pritom spoločnosť evidovala stratu takmer 337,5 mil. Sk. Lepší výsledok hospodárenia súvisel najmä s plnením Plánu konsolidačnej funkcie spoločnosti zo strany štátu. Vysoký objem zisku spôsobil najmä zaúčtovanie do výnosov prevzatie úverov do štátneho dlhu vo výške 20,409 mld. Sk na základe vládneho uznesenia z konca minulého roka. Bez tohto vplyvu by výsledkom hospodárenia v 1. polroku bola strata 242,2 mil. Sk pri plánovanej strate 246,1 mil. Sk. Vlni v tom istom období spoločnosť, naopak, vykázala bez uvedeného vplyvu zisk takmer 285,6 mil. Sk. Ako ŽSR informovali, v 1. polroku dosiahli celkové výnosy vo výške 27,634 mld. Sk, čo bolo medziročne trojnásobne viac. Náklady predstavovali v uvedenom období 6,983 mld. Sk a boli medziročne nižšie o 23,1 %.

Ze slovenského tisku, pripravuje (aru)