

Londýn hostil 54. kongres UITP



UITP Events

Mobility for all

klubu, Metro Madrid, zařadíme po podzimní pracovní schůzi klubu ve španělském hlavním městě.

Kongres UITP byl příležitostí k seznámení se se systémem městské hromadné dopravy dalšího předního evropského velkoměsta, jehož nejvýznamnější součástí, London

Celá srpnová příloha DP-KONTAKTU je věnována 54. kongresu UITP a jeho hostitelskému městu Londýnu. Přesněji, spíše než jednomu i druhému, především londýnskému dopravnímu systému, který patří mezi nejstarší, největší a nejen z těchto důvodů mezi nejzajímavější na světě.

V minulých přílohách našeho měsíčníku jsme vás již seznámili s většinou partnerů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v klubu kvality služby CYQUAL, s dopravními podniky měst Paříže, Ženevy a Bruselu. Představení zbývajícího zakládajícího člena

městem světa – jeho rozloha činí 620 čtverečních mil, zůstává ale jedním z evropských vedoucích finančních, obchodních a kulturních center. Hospodářská geografie města pokračuje v ovlivňování a je ovlivňována jeho spleťnými systémy veřejné dopravy, bez kterých by se město brzy zastavilo.

Zatímco Řím je „Věčným městem“, Paříž „Městem světla“, New Yorku se přezdívá Big Apple – Velké jablko, Londýn je podle autora nejnovější publikace o tomto městě, Terence Conrana, nedefinovatelný. Je podle něj zároveň starověký i moderní, pokrokový i apatický, impozantní i ošuntělý. Uvedený autor připisuje spisovateli Peteru Ackroydovi charakteristiku města jako „červeného“: poštovní schránky, staré telefonní budky, uniformy gardových důstojníků, patrové autobusy – double-deckery, kruhová část všudypřítomného loga metra – a samozřejmě první demokraticky zvolený primátor z roku 2000.

Londýn je barevný i tím, že jde o opravdové multirasové město, čtvrtina až třetina jeho populace není bílá, s celými desítkami různých komunit. Podle nedávného průzkumu mluví londýnští školáci 307 různými jazyky a dialekty, což je největší jazyková různorodost na světě. Podle zmíněného autora je skutečnost, že Londýn je kulturním tavicím kotlem, jedním z jeho nepřitažlivějších atributů. Spíše organický ráz Londýna je nepochybnou součástí jeho šarmu a vypovídá nejlépe o houževnatém duchu v britském charakteru, který nedůvěřuje velkým gestům a monumentům, který tak nenapodobitelně v současné době v České televizi připomínají „Postřehy Karla Kynclů“.

Big Ben – srdce Londýna



Dobyvateli Anglie Césarovi je pro zjevný civilizační přínos Říma stále pozorně nasloucháno

Underground – Londýnské metro, je partnerem naší společnosti v rámci evropského výzkumného projektu **Prismatica**, zabývajícího se bezpečností v městské veřejné dopravě.

Londýnská doprava je zajímavá jak svou historií – první parní železnice pro osobní dopravu mezi Londýnem a Greenwichem zahájila provoz v roce 1836 a první městská podzemní železnice, rovněž s parní lokomotivou, Metropolitan – základ dnešního metra, zde byla otevřena s velkým úspěchem 10. ledna 1863 – tak i svou současnou situací. I naše media o ní v posledních měsících stručně informovala, především v souvislosti s vládním plánem na privatizaci metra, jak o tom svědčí článek v Lidových novinách z pátku 20. července pod titulem „Londýn se bouří, Tony Blair prosazuje privatizaci metra“.

Londýnská hromadná doprava, ostrov integrovaného dopravního systému v moři deregulovaného rámce železniční i autobusové dopravy ve zbytku země, nemohla zůstat neovlivněna některými zkušenostmi, které tento vývoj přinesl, a o kterém příloha též přináší informace.

A tak alespoň v úvodu všeobecněji o městě Londýně, je-li to stručně vůbec možné: jeho růst v posledních dvou stoletích byl úzce spojen s rozmachem služeb veřejné dopravy. Ačkoliv byl Londýn založen brzy po invazi Římanů v roce 43 našeho letopočtu, zůstal relativně malým sídelním celkem po celý středověk i 16. a 17. století. Rychlý růst na konci 18. století dává vznik velkému viktoriánskému Londýnu. V roce 1801, kdy bylo zorganizováno první sčítání lidu, byl počet obyvatel Londýna ještě pod jedním milionem. Zatímco antický Řím byl prvním městem v lidské historii, které mělo více než jeden milion obyvatel, po jeho pádu nebyla tato hranice překonána až do roku 1810, kdy ji dosahuje Londýn a počet jeho obyvatel roste na 2,5 milionu v roce 1851 a na 8 milionů po první světové válce.

Roste i jeho zastavěné území a uzdu této expanzi dává až plánovací legislativa tzv. Zeleného pásu v polovině 20. století. Na počátku 21. století už Londýn není největším



54th UITP World Congress
20th - 25th May 2001

54. kongres UITP a doprava v Londýně

Letošní dubnový DP-KONTAKT přinesl v článku „MHD ve světle nové evropské dopravní politiky“ informaci o restrukturalizaci UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Nová svazová struktura, statut a vnitřní pravidla byly přijaty na valném shromáždění zahajujícím 54. kongres UITP, který se konal ve dnech 21. až 24. května letošního roku v Londýně. Zúčastnili se ho i zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v čele s předsedou představenstva a generálním ředitelem Ing. Milanem Houfkem a místopředsedou představenstva panem Radovanem Šteinerem.

Kongres, na němž byla očekávána rekordní účast kolem 10 tisíc delegátů a návštěvníků, byl příležitostí k vyslechnutí přednášek odborníků z celého světa. Organizátoři usnadnili volbu a možnost účasti na nejzajímavějších prezentacích tím, že pouze první ranní a první odpolední přednášky se konaly ve dvou souběžných sekcích, druhé dopolední a odpolední sekce již probíhaly samostatně. Kongres byl na výstavišti v Earls Court ve čtvrti Chelsea doprovázen výstavou pod názvem „Mobilita a městská doprava“, kde na ploše 20 tisíc m² své výrobky představilo téměř 250 vystavovatelů. Hlavní stánky patřily firmám Adshel, Alstom, Bombardier, J. C. Decaux, Mercedes, Michelin, National Express, SNCF – Francouzské železnice, Scania, Volvo a dalším, ale přítomny svými expozicemi byly i velké dopravní podniky jako RATP, dále města či regiony, z nichž nový regionální plán dopravy představil Region Brusel – hlavní město, národní dopravní svazy jako VDV – Svaz německých dopravních podniků či francouzský UTP – Svaz veřejné dopravy, či četní další menší dodavatelé a konzultační kanceláře v oblasti dopravy z různých evropských i zámořských zemí.



Primátor Londýna
Ken Livingstone



Bob Kiley,
komisař Transport for London

Z proslovu jasně vyplynulo, že hlavní prioritou jeho volebního období je zlepšování dopravního systému hostitelského města 54. kongresu UITP. Současná dopravní krize londýnského dopravního systému – rychlostí dopravního proudu v ulicích, klesající pod 10 mil za hodinu a negativně ovlivňující rychlost a spolehlivost systému autobusové dopravy, dopravní zácpy v různých centrálních oblastech města, přetíženost železničního systému, nedostatečná kapacita metra – ohrožuje hospodářskou prosperitu Londýna a kvalitu života jeho obyvatel. Primátor Londýna, který je zároveň předsedou představenstva Transport for London, již zmíněné organizační autority hlavního města Spojeného království, představil účastníkům kongresu svoji „Dopravní strategii“ v podobě návrhu pro veřejnou debatu, vycházející z široké shody, že řešením problému dopravních zácp nebude výstavba nových komunikací pro automobilovou dopravu. Místo toho představuje inovativní řešení pro to, jak učinit veřejnou dopravu rychlejší, lacinější a spolehlivější a přesvědčit tak více lidí k přechodu od jejich automobilů k metru, tramvajím, vlakům, autobusům i říční dopravě. Ve svém úvodním proslovu k účastníkům kongresu Ken Livingstone prohlásil, že je připraven zavést tzv. „road congestion charge“, mýtné za používání komunikační sítě v centru Londýna, které by mělo dosahovat výše 5 liber za automobil a den a jehož výnos bude sloužit k podpoře provozu a rozvoje systému veřejné dopravy.

Naše účast na 54. kongresu UITP byla příležitostí seznámit se blíže s dopravním systémem jedné z největších světových metropolí, i s plány na cestu z jeho současné krize, a to zároveň v prismatickém hodnocení období deregulace veřejné dopravy, která ve Velké Británii, s výjimkou Londýna, prošla vývojem od roku 1986. Ken Livingstone, který se 4. května 2000 stal prvním primátorem Londýna zvoleným v přímé volbě, deklaroval, že jeho nejvyšší prioritou je postupné řešení složitých dopravních situací a věří, že to umožní kombinace čtyř faktorů:

- znovuoobnovení správy města s demokratickou odpovědností a vytvoření úřadu přímo voleného primátora poskytující silný demokratický mandát pro důležitá rozhodnutí, která jsou pro řešení kritické situace dopravního systému nezbytná;
- navržená „Dopravní strategie“ a integrace londýnských dopravních služeb prostřednictvím Transport for London, umožňující jednotný a integrovaný přístup k dopravnímu systému hlavního města;
- pověření manažera světové třídy, s prokazatelnými výsledky v průběhu jeho kariéry, řízením Transport for London;
- přidělení vládních finančních zdrojů takové úrovně, které umožní postupné řešení dlouhodobých problémů vyvolaných nedostatečným investováním, s možnostmi vytváření dalších zdrojů.

Dopravní strategie –

klíčové návrhy pro krátkodobý a střednědobý výhled

- zintenzivnit údržbu a provést modernizaci metra pro zlepšení jeho spolehlivosti a bezpečnosti, zvýšení četnosti spojů a snížení nepohodlí a přeplněnosti,
- provést radikální zlepšení v londýnské autobusové dopravě urychlením programu preference autobusů a „Londýnské autobusové iniciativy“, i zdvojnásobení počtu linek s průvodčím v centrálním Londýně,
- zavést zpoplatnění zácp v centrálním Londýně, s jeho realizací od počátku roku 2003 pro zlepšení dopravních podmínek,
- zavést „Smartcard“ jízdenky, čipové karty, od konce roku 2002 v autobusech, metru, tramvajích a v DLR – Docklands Light Rail,
- zavést plošné autobusové jízdné na území Londýna a jízdné v metru držet na úrovni inflace,
- spolupracovat se Strategickým železničním úřadem a Železničním regulátorem na dosažení radikálních zlepšení výkonů státních drah v Londýně,
- zvýšit nabídku služeb veřejné dopravy v noci a o víkendech,
- zajistit financování pro místní dopravní iniciativy, zvláště pro městské části, s cílem zlepšovat bezpečnost silničního provozu, zlepšovat přístup do místních městských center a regenerovaných čtvrtí, urychlit dokončení londýnské cyklistické sítě, zlepšovat koordinaci prací v uliční síti....,
- zlepšovat situaci v hlavních přestupních uzlech, včetně osobní bezpečnosti, se zvláštním ohledem na ženy, nabízet lepší informace a čekací prostory,
- zvyšovat přístupnost systémů londýnské dopravy pro lidi se sníženou pohyblivostí,
- zvyšovat kapacitu kolejové dopravy prodloužením současných a stavbou nových linek metra.

V projevech i materiálech hostitelské organizace bylo možné nejdříve slyšet či číst o kritické situaci londýnského dopravního systému. Ptáte-li se, proč přesto byl londýnský systém veřejné dopravy ve spotřebitelském testu ADAC (viz DP-KONTAKT č. 5/2001) vyhodnocen na vynikajícím 3. místě z 20 evropských velkoměst, pak mohou poskytnout odpověď založenou na vlastní zkušenosti: protože ADAC nemohl opominout všudypřítomnou nefalšovanou a o profesionální marketingovou základnu opřenou snahu vyjít klientovi vstříc v informování, přijetí a v celkovém vytváření přátelského klimatu.



Stánek Transport for London a model Londýna – bíle vyznačena rozvojová území

Středem pozornosti byl v blízkosti vstupu do výstavní haly situovaný, 25 metrů dlouhý stánek patřící hostitelskému Transport for London (Doprava pro Londýn) – TfL, londýnskému dopravnímu úřadu, se kterým blíže čtenáře seznámíme v samostatném článku. TfL představil všechny dopravní systémy hlavního města Spojeného království a plány pro budoucnost, které jsou součástí primátora návrhu „Dopravní strategie“. Ústředním bodem byl velký interaktivní model centrálního Londýna, ukazující i navrhovanou oblast tzv. „congestion charge“ – zpoplatnění zácp, se znázorněním linek metra, sítě státních železnic, stanic a nádraží a hlavních dopravních přestupních uzlů. K vystavovaným modelům patřila v reálném měřítku vytvořená scéna z londýnské ulice s nízkopodlažním autobusem poslední generace, novým taxíkem, tzv. taktikální (plastickou) dlažbou a autobusovým přístřeškem vybaveným informačním systémem v reálném čase (Count down system – systém odpočítávající čas do příjezdu spoje). Součástí stánku byl i malý obchůdk reprezentující londýnské Muzeum veřejné dopravy, kde bylo možno vybírat z široké nabídky modelů vozidel či zajímavých suvenýrů v barvách londýnské dopravy.

Pro zájemce jsou v oddělení VTEI k dispozici, ve třech oficiálních jazycích UITP, jednak výtisk resumé všech přednášek a dále CD ROM s jejich delšími verzemi. Jako nejstručnější možné shrnutí všech nejdůležitějších témat a aspektů lze uvést: „Veřejná doprava jako sektor se stává stále více tržně orientovaná a nabývá mezinárodní charakter. Klíčovými slovy se stávají kvalita a zákazník, na jejichž základě dopravní podniky diverzifikují a přizpůsobují své služby s cílem jednat jako opravdoví poskytovatelé služeb v oblasti mobility. Výrobci vozidel pro veřejnou dopravu se stále více zapojují do údržby a provozu. Úřady stále více integrují opatření na podporu veřejné dopravy s managementem přepravy a politikami městského plánování“.

Hlavním řečníkem na oficiálním zahajovacím zasedání kongresu byl spolu s prezidentem UITP, panem J.-P. Bailly, nový primátor Londýna, pan Ken Livingstone.

Deregulace – Odpověď dopravních úřadů

Jak jsme již uvedli v dubnovém DP–KONTAKTu, v článku zabývajícím se novým návrhem Nařízení evropského parlamentu a rady o nárocích na veřejnou službu v osobní dopravě, vycházela v něm Evropská komise (EK) z porovnání výsledků tří základních strategií:

- uzavřených trhů,
- regulované konkurence,
- deregulace.

EK se vyslovila pevně ve prospěch regulované konkurence. Opírá se přitom o studie, které prokázaly nejvyšší náklady na uzavřených trzích v průměru 3,02 Euro na autobusový vozokm v roce 1996, v prostředí regulované konkurence 2,26 Euro a v deregulovaném prostředí Velké Británie 1,44 Euro. Pokud jde o atraktivnost těchto služeb v zemích s regulovanou konkurencí, vzrostlo používání autobusové dopravy v období mezi léty 1990 až 1997 o 14 %, zatímco ve státech s dominujícím uzavřeným trhem vzrůst představoval 5 % a v deregulovaných částech Velké Británie byl zaznamenán za stejné období průměrný pokles o 6 % (a ve velkých aglomeracích o 20 %).

UITP ve svém časopisu *Public Transport International* ve vydání 2001/2, věnovaném londýnskému kongresu, přinesl článek pana W. J. Tysona, předsedy *Transport Management Group*, který představuje dopady deregulace na dopravní úřady ve velkých britských aglomeracích kromě Londýna mezi lety 1986 a 2001. Článek zároveň přináší stručný přehled dispozic, které bylo možno zavést díky novému Dopravnímu zákonu. Z článku pod stejným titulem vyjímáme:

Kontext

Před rokem 1986 byly dopravní úřady zodpovědné za všechny druhy veřejné dopravy ve svém regionu a v jejich pravomoci bylo všechny tyto systémy, buď přímo, nebo ve spolupráci s jinými operátory provozovat. V období 1970 až 1986 bylo dosaženo řady úspěchů v integrování dříve relativně separovaných služeb, například zavedení jízdenek platných pro všechny dopravní systémy a investice do přestupních vazeb. Zvláště místní autobusové a vlakové služby se značně zlepšily. Na počátku osmdesátých let tato situace působila příznivě tak, že se zpomalilo snižování počtu cestujících či dokonce docházelo k jeho zvyšování. Cenou za to byly stále vyšší subvence.

Deregulace – dopad na úřady

Podle zákona přijatého v roce 1985 a uvedeného v platnost v roce 1986 byly autobusové služby mimo Londýn deregulovány a následně v širokém měřítku privatizovány. To znamená, že provozovatelé sami rozhodují o vedení linek, jízdních řádech a tarifech všude tam, kde se rozhodli nabízet své služby k obchodním účelům, což představuje přibližně 85 % celkového počtu vozových kilometrů.

Úloha úřadů se radikálně změnila. Ztratily právo provozovat autobusovou dopravu s tím, že si uchovávají pravomoci v provozování všech dalších systémů. Neměly právo subvencovat kompletní obslužné dopravní sítě a ztratily kontrolu nad tarify.

Mohly a stále mohou:

- K existujícím komerčním službám v jejich regionu vytipovávat doplňkové služby, které považují za nezbytné ze sociálních důvodů. Podepisují smlouvy s provozovateli k realizování těchto služeb na základě konkurenčních výběrových řízení, umožňujících najít takového provozovatele, který potřebuje pro tyto služby nejmenší dotaci.

- Navrhovat redukováné tarify pro specifické skupiny, jako jsou důchodci, lidé s omezenou pohyblivostí a mládež. Musí nahradit provozovateli ztrátu z příjmu (a všechny doplňkové náklady) způsobené redukováním tarify.

- Poskytovat cestujícím zdroj nestranných informací o službách a tarify.

- Dodávat „infrastrukturu“ pro provozování autobusové dopravy, zahrnující zastávky, přístřešky, nádraží, přestupní uzly a podobně. Ty musí být k dispozici všem provozovatelům.

- Poskytovat speciální dopravu pro ty, kteří nemohou používat konvenční služby.
- Pokračovat v zajišťování smluvního provozování místní kolejové dopravy a provozování metra, trajektů a podobně.

Pravomoci úřady byly do značné míry zredukovány. Omezily se na dokompletování tržního provozování instalacemi a službami, které nebyly zajímavé komerciálně a nemohly být poskytovány provozovateli za rozumnou cenu.

Politické implikace

Autobusy byly odebrány ze „skříňky na nářadí“ plánovačů. Provozovatelé rozhodovali o výši cen a službách v téměř celém rozsahu sítě. Pokud kvalita a četnost spojů či výše cen neodpovídaly tomu, co úřady považovaly za odpovídající, nemohly s tím prakticky nic dělat, pokud byla určitá úroveň služeb zajišťována. Z této příčiny služba potřebná ze sociálních důvodů, dotovaná úřady, nemohla legálně soupeřit se službou komerční.

Stejným způsobem bylo pro úřady obtížnější vyžadovat od silniční a mostní správy preferenci autobusů, protože nemohly garantovat, že by tato preference byla využívána dostatečným způsobem, který by opravňoval nové rozdělení silničního prostoru.

Důsledky deregulace

Série studií uskutečněných úřady ukazují následující hlavní dopady deregulace:

- Mezi provozovateli autobusové dopravy existovala vážná konkurence.

- Objem nabídky služeb se zvedl.

- Provozní náklady prudce klesly v důsledku zvýšené efektivity a nižšího stupně odměňování zaměstnanců.

Ceny jízdného se zvedly více než inflace v důsledku ztráty subvencí. Kvalita vozidel se zhoršila, protože po několika letech se jen velmi řídko investovalo do nových autobusů.

Klesl počet cestujících

Úroveň subvencí byla snížena výrazným způsobem a financování úřadů centrální vládou bylo rovněž odříznuto. Pro daňové poplatníky všeobecně a pro některé cestující byla situace pozitivní, zatímco pro pracující v průmyslu a většinu cestujících byla situace špatná.

Odpověď úřadů

Ztráta klientely úřady velmi silně zneklidnila. Výrazně stoupl počet cest uskutečněných automobily, s neblahým dopadem na hospodářství, životní prostředí a bezpečnost anebo se cestování zastavilo, doprovázeno nepříznivými sociálními dopady.

Úřady nicméně dělaly co mohly, s pravomocemi, s kterými disponovaly:

- Rozvíjely detailní informování pro cestující, pokrývající všechny systémy veřejné dopravy.

- Pokračovaly v rozvoji systémů, za které ještě zůstaly zodpovědné, jako byly místní železnice.

- Pokračovaly ve zlepšování a rozvíjení autobusové infrastruktury.

- Pracovaly společně s provozovateli v rozvíjení jízdenkových systémů. V četných regionech úřady spravovaly tyto projekty v zájmu provozovatelů a garantovaly správné rozdělování příjmů jednotlivým provozovatelům.

Prvních pět let deregulace se vyznačovalo vysokým stupněm zmatků, pokud jde o trh a o služby. V průběhu první poloviny devadesátých let se provozní průmysl začal konsolidovat a objevením se provozovatelských skupin jako Stagecoach a First Group. Toto období též představovalo začátek rostoucího investování do autobusů a zlepšování kvality služeb, protože za vznikem skupin stály velké finance.

Vytváření partnerství kvality

Úřady tak akcentovaly vznik partnerství s provozovateli. Tato partnerství existují současně se smluvními vztahy, které partneri udržují a které jsou víc formální. Brzy bylo všem zřejmé, že každá strana potřebuje tu druhou. Úřady potřebovaly autobusové služby vysoké kvality, aby mohly dosahovat svých cílů, to znamená přetahovat cestující od jejich automobilů a snižovat zácpu, znečišťování životního prostředí a nehodovost. Aby mohli maximalizovat produktivitu jejich investic, provozovatelé potřebovali preferenci před automobilovou dopravou ve velkém měřítku a doplňkové investice do infrastruktury a informačního vybavení.

To vedlo ke vzniku „Partnerství kvality“. V řadě regionů vytvořily úřady a provozovatelé formální partnerství, do kterých jsou zahrnuti i úřady, zodpovídající za správu silnic a mostů a územního hospodářství.

V typovém Partnerství kvality:

- Provozovatelé akceptují investovat do kvalitnějších vozidel, s úplnou přístupností pro vozíčkáře, s nízkým stupněm škodlivých emisí, s lepšími službami pro cestující a s četnější nabídkou.

- Dopravní úřady investují do zastávek, přístřešků a kvalitnějšího informování pro cestující.

- Správa silnic a mostů investuje do preferenčních opatření pro autobusovou dopravu, aby se zvyšovala její účinnost a chránila je před neblahými dopady zácp.

- Úřady zodpovědné za dodržování zákonů souhlasí se zajišťováním průjezdnosti vyhrazených pruhů pro autobusy, aby je neblokovala parkující vozidla.

Nová legislativa – Zákon o dopravě 2000

V roce 1997 byla zvolena nová vláda. Ta představila novou dopravní politiku, která zdůrazňovala důležitost zvyšování přitažlivosti veřejné dopravy a její prezentaci jako alternativy automobilu pro určité cesty. V roce 1999 představila projekt zákona parlamentu, který mezi jiným dával více pravomocí dopravním úřadům. Ta jim umožnil hrát důležitější roli v rozvoji dopravních sítí, obzvláště sítí autobusových.

Partnerství kvality je hlavní součástí legislativy. Odrazil se ve statutárních smlouvách a v jejich důsledku provozovatelé, kteří nebudou splňovat kritéria, na kterých budou partnerství spočívat, nebudou mít právo užívat instalace dodané úřady.

Dále budou mít úřady pravomoci nezbytné pro rozhodování na jaké úrovni a podle kterých kritérií budou muset být cestujícím poskytovány informace, a to s finančním příspěvkem provozovatelů. Úřady budou mít též pravomoc rozhodovat, jaká by měla být nabídka multiprovozovatelských a intermodálních jízdenek. Omezení, podle kterého služby subvencované úřady by neměly konkurovat službám komerčního charakteru, je zmírněno.

Zákon o dopravě 2000 nabízí dopravním úřadům nový pracovní rámec, aby se mohly stát více proaktivní v rozvoji politik integrované dopravy. Současně zachovává provozování soukromým sektorem jako součást nového režimu.

Transport for London a londýnská veřejná doprava



Loga dopravců sdružených v TfL.

Součástí materiálů, které obdrželi účastníci 54. kongresu UITP, byla bohatě dokumentovaná publikace „The Moving Metropolis – History of London’s Transport since 1800“, vydaná paní Sheilou Taylor ve spolupráci s London’s Transport Museum. „Metropole v pohybu – Historie londýnské dopravy od počátku 19. století“ je skvostnou publikací, s četnými vyobrazeními, přibližujícími rozvoj veřejné dopravy „prvního světového města“ jako součásti rozvoje kolébky industriální revoluce. Již první prolustování ukázalo, že tato historie si zaslouží, abychom vám ji blíže představili v samostatném článku, ale to můžeme učinit, až získáme písemné povolení k reprodukování od jejího vydavatele, a též po důkladném prostudování.



Gloucester Road Station je jedním z nejlépe dochovaných příkladů stanic metra z půle Viktoriánské epochy. Neoklasicistní styl budov byl uplatněn pro všechny stanice prodloužení linky Metropolitan Railway, uvedeného do provozu roku 1868. Stanice dnes patří mezi památkově chráněné budovy.

Začneme proto stručně až sedmdesátým rokem minulého století, který je bodem obratu, jak o tom v knize svědčí kapitola „Veřejná doprava v úpadku – Automobil je králem, 1945 – 1970“, následovaná kapitolou „Od úpadku k renesanci – Nový začátek, 1970 – 2000“.

London Transport – Londýnská doprava, Dopravní podnik města Londýna (LT) byl ustanoven k 1. červenci roku 1933 a jeho správní rada (London Passenger Transport Board) převzala jednotné řízení autobusů, metra, tramvají a autokarů v celém městě. Mezi lety 1933 a 1970 zůstaly organizace a provoz London Transport bez větších změn. Od 1. ledna 1970 však LT přešel pod finanční a politickou kontrolu Greater London Council (GLC), úřadu zodpovědného za místní správu oblasti Velkého Londýna. Bylo logické dát veřejnou dopravu Londýna pod autoritu zodpovědnou za širší strategické plánování metropole, ale financování kapitálového rozvoje zůstalo doménou ústřední vlády, což od počátku oslabilo schopnost GLC podniknout větší změny.

Od London Transport se vždy očekávalo, že bude kryt své provozní náklady příjmy z jízdného a přispívat ke kapitálovým výdajům financováním z půjček od bank, či přímou vládní podporou. Na konci šedesátých let tento finanční vzorec již nefungoval, protože pokles příjmů z jízdného vyžadoval každoroční subvence pro LT. GLC začala hledat cesty jak minimalizovat své subvence pro LT a současně řešit narůstající dopravní problémy hlavního města. V druhé polovině sedmdesátých let a v osmdesátých letech se hledání řešení pro londýnské dopravní problémy, které by bylo přijatelné pro politiky, daňové poplatníky a cestující veřejnost, stalo hlavním politickou otázkou hlavního města a předmětem téměř denních debat v londýnských večerních. Londýňanům se často zdálo, že více úsilí bylo vynaloženo na argumenty o řízení a financování londýnské dopravy, než na její skutečný provoz. Konsensus o nejlepší cestě k pokroku, který umožnil vytvoření London Transport ve třicátých letech, o padesát let později již neexistoval. Dopravní instituce, která svoji existenci zahájila jako dynamická a vpřed hledící organizace, začala být pomalou a pouze reagující, aniž by dále udávala směr v řízení městské dopravy. Ještě předtím, než politické bitvy z počátku osmdesátých let nad subvencováním provozního rozpočtu vedly k vyjmutí LT z řízení Radou Velkého Londýna (GLC) a k zapojení soukromého sektoru do provozování jejich systémů, byly podniknuty kroky k demolování monolitické struktury organizace. Provozování autobusové dopravy bylo rozštěpeno do geografických distriktů, které se obratem staly samostatnými sesterskými firmami podniku London Buses při jeho zřízení v roce 1984. Když byla o rok později zavedena konkurence ze strany soukromého sektoru a linky byly dány do konkurenčních výběrových řízení, společnosti patřící do London Buses musely vypracovávat nabídky na získání smluv proti nabídkám vnějších provozovatelů.

V roce 1984 došlo k dalšímu zásadnímu kroku. Vláda rozhodla zrušit GLC a zřídila London Regional Transport (LRT), pod kterým vznikly již zmíněné sesterské firmy, včetně London Underground Limited (LUL). Zatímco provozování LUL – londýnského metra zůstalo bez zásadních změn, v autobusové dopravě došlo k výše popsaným změnám, s tím, že v roce 1994 byla autobusová doprava plně privatizována, i když regulování jejích služeb pokračovalo prostřednictvím procesů výběrových řízení. I na provoz Docklands Light Railway (DLR) byla udělena koncese. London Underground nebyl zahrnut do privatizačního programu konzervativní vlády pro Britské železnice v devadesátých letech, ale finanční vklad od soukromého sektoru se stal základním požadavkem pro všechny hlavní kapitálové výdaje, od nákupu nových vlakových souprav po výstavbu nových linek. Public – Private Partnership, tři P, partnerství veřejného a soukromého sektoru, se v tomto odvětví rozvíjelo pomalu. Ale prodloužení Jubilee Line, dokončené včas, aby mohlo zahájit obsluhu při inauguraci Dómu milénia na samém konci 20. století, je působivou ukázkou, čeho může být tímto způsobem dosaženo. Projekt croydonské tramvaje – Croydon Tramlink, který byl realizován o pár měsíců později, je dalším příkladem tohoto nového přístupu k dopravnímu plánování.

Po všeobecných volbách v roce 1997 došlo ke změně v místní správě Londýna. Byl vytvořen nový, z přímé volby vzešlý Greater London Authority – Úřad Velkého Londýna (GLA) s přímo voleným primátorem, který převzal zodpovědnost za správu Londýna od různých místních úřadů, uplatňujících své pravomoci od roku 1984. Mezi různými úkoly převzal GLA též řízení celé londýnské dopravy pod střešovou organizací, kterou je Transport for London. TfL zodpovídá od 3. července 2000 za plánování a zajišťování veškeré dopravy v Londýně a zabezpečování její integrovanosti. TfL je řízena představenstvem jmenovaným primátorem Londýna, který instituci nastupující po London Transport též předsedá. TfL je v současnosti zodpovědná za bývalý LRT (kromě LUL) a též za taxíky, DLR, správu komunikací a říční dopravu. London Underground nebyl v tomto stádiu do TfL převeden, protože si vláda přála, aby její projekt Public Private Partnership (dále PPP), s cílem přinést zvýšené kapitálové investice do tohoto systému, byl dokončen před uskutečněním transferu.



V současnosti jezdí, převážně v centrálním Londýně a na letišti Heathrow, kolem 20 tisíc taxíků s licencí (tzv. black cabs). Přes nejmodernější vybavení vozů doznala tradiční karoserie minimálních úprav. Dále v Londýně jezdí na 40 tisíc tzv. minicabs dosud bez licence.

Poslední výroční zpráva London Transport před předáním žezla do rukou TfL ukázala jasně, proč hlavní prioritou nového primátora je „prolomit resty způsobující dopravní zácpy“. Zajištění lepší a spolehlivější dopravní vybavenosti je hlavním požadavkem obyvatel Londýna, s cílem zlepšit kvalitu života v jejich hlavním městě. Navzdory revoluci v informačních technologiích, která ještě může překvapit co do snížení denního dojíždění do kanceláří, dopravní poptávka v Londýně opět narůstá, jak při cestách za prací, tak ve volném čase. Během ranní špičky používá 85 % lidí cestujících do centra Londýna veřejnou dopravu. Cestování podzemkou je v rekordních číslech a počet cest autobusy je nejvyšší od konce sedmdesátých let. Celkový počet jízdy za rok (1999/2000) autobusy a metrem přesáhl 2,2 miliardy.

„Je zřejmé, že pokračující investice a zánícení pro zlepšování londýnského dopravního systému je neodmyslitelné... O budoucích výsledcích nemůže být žádná jistota, ale zachovat metropoli v pohybu je v zájmu všech. Strategie, které mohou pomoci zajistit uskutečnitelná řešení četných problémů londýnské dopravy, musí být též starostí všech. Jsou dobré důvody k hrdošti nad minulými úspěchy a k optimismu nad budoucností dopravy v Londýně“. Alespoň tato závěrečná slova z textu knihy „Metropole v pohybu...“ jsme si dovolili ocitovat před slíbeným návratem k dvoustleté historii veřejné dopravy města nad Temží.

Transport for London a „Dopravní strategie“ nového primátora



Westminsterská katedrála v pozadí s věží Big Ben, vpředu vyhlídkový doubledecker

Úkolem Transport for London je tuto dopravní strategii realizovat a řídit následující dopravní systémy, za které primátor zodpovídá:

- London Buses – Londýnské autobusy,
- Croydon Tramlink – tramvaj v Croydonu,
- Docklands Light Railway – automatickou rychlodráhu v Docklands,
- London River Services – říční dopravu,
- Victoria Coach Station – mezinárodní autobusové nádraží Viktoria.

TfL též spravuje 550 km dlouhou strategickou uliční síť a reguluje provoz taxiků a tzv. minicabs – levné smluvní přepravy. Pomáhá koordinovat plány pro účastníky dopravy s omezenou pohyblivostí, zajišťuje správu signalizačních zařízení a zlepšuje podmínky v londýnských ulicích pro pěší, cyklisty a nákladní dopravu.

Je plánováno, že TfL převezme řízení London Underground – londýnského metra v průběhu příštích 12 měsíců.

TfL je nepodobná celé řadě jiných úřadů pro veřejnou dopravu. Za prvé, je zodpovědná za plánování i realizování veřejné dopravy. Za druhé, protože je zodpovědná za všechny dopravní systémy, může zaujímat opravdu integrovaný přístup k přepravě lidí a zboží v Londýně.

Komisářem pro TfL byl primátorem v prosinci 2000 jmenován Bob Kiley, bývalý šéf New York Metropolitan Transportation Authority, který stejně tak úspěšně řídil i dopravu v Bostonu, a který je uznáván za manažera světové třídy na úrovni úkolů, které ho v Londýně očekávají.

Londýnské výzvy

Po tom, co počet obyvatel Londýna až do první poloviny osmdesátých let vytrvale klesal, od roku 1983 začal růst, z přibližně 6,75 milionů na 7,3 milionů v roce 2000, to je o 8%. Míra růstu byla větší v centrálním Londýně (12% za stejné období), což přispívalo k rostoucímu tlaku na systém veřejné dopravy. V roce 2016 by počet obyvatel mohl překročit 8 milionů.

Od roku 1993 prožívá Londýn rychlý hospodářský růst. V centrálním Londýně, kde jsou soustředěny světové finanční a obchodní služby, vzrostla zaměstnanost mezi lety 1993 a 1999 o 22%, rychleji než ve zbytku Londýna, kde růst představoval 17%. Zaměstnanost v roce 2001 v centrálním Londýně představuje 1,18 milionu, ve zbytku Londýna pak 2,8 milionu pracovních míst, zhruba 460 tisíc míst je označováno za „jiná“ či místa na volné noze.

V hospodářské výkonnosti vnitřního a vnějšího Londýna je velký rozdíl. Rychlý hospodářský růst ve většině západních částí Londýna, stimulovaný blízkostí letiště Heathrow a koridorem high-tech podél dálnice M4, kontrastuje s „kapsami“ nedostatečného rozvoje a oblastmi s potřebou regenerace. Východní Londýn obsahuje rozsáhlé oblasti sociálního nedostatku a chu-

Nově zvolený primátor Londýna má řadu specifických pravomocí a povinností, a jeho všeobecným právem je dělat cokoliv, co bude zlepšovat hospodářské a sociální postavení Londýna, stejně tak jako jeho životní prostředí. Před použitím svých četných pravomocí se primátor musí zeptat Londýňanů na radu.

V lednu 2001 primátor publikoval svůj návrh „Dopravní strategie“ obsahující balík integrovaných politik a návrhů ke zlepšení londýnské dopravy. Po přijetí připomínek Londýňanů a klíčových institucí, pro které bylo stanoveno datum 30. března 2001, a jejich analýze, bude výsledná „Dopravní strategie“ vydána v letošním létě.

doby a nachází se v něm většina londýnských oblastí v koridoru Temže určených pro regeneraci. Mnoho z těchto regeneračních oblastí je špatně napojeno na hlavní dopravní síť a bude potřebovat rozsáhlé zlepšení dopravy, aby mohlo dojít k jejich životaschopné obnově a rostle jejich mobility.

V posledním desetiletí rostl příjem Londýňanů v průměru o 3% ročně, a ti více cestují. TfL odhaduje, že každých 10% vzrůstu výdajů na spotřebu vede k 3% nárůstu cestování metrem. Růst příjmů též vede k vyšším nárokům na komfort a kvalitu.

Typickým průvodcem růstu blahobytu je též rostoucí vlastnictví automobilu. To je v Londýně nižší než ve zbytku Spojeného království – United Kingdom (UK). Oproti 50% v roce 1975 vlastnilo v roce 2000 jeden či více osobních automobilů 64% londýnských domácností a do roku 2011 se předpokládá růst o dalších 10%.

Londýn je jedním z nejpobulárnějších cílů pro turisty. V roce 1998 přilákal 13,5 milionu návštěvníků, kteří v něm v průměru strávili 7 noci, což představovalo nárůst 30% oproti roku 1990. Stejně tak je Londýn přitažlivý i pro domácí návštěvníky. Ti společně s návštěvníky ze zahraničí přinášejí velké zisky pro hospodářství Londýna a UK, zároveň však tlak na klíčové části dopravní sítě, především v centrálním Londýně a mezi ním a Heathrow. Návštěvníci též vyžadují snadno srozumitelné informace a další služby.

Všechny uvedené faktory zahrnuté do počítačového modelu dopravní studie Londýna ukazují, že vedle 10% nárůstu automobilové dopravy dojde k roku 2011 i ke zvýšení cestování veřejnou dopravou o 15%.

Nové příležitosti nabízí Londýnu rychlý rozvoj globalizace. Ta ale zároveň přináší i nové výzvy z jiných tradičních světových měst (New York, Paříž a Tokio) a též nastupujících rivalů jako jsou Berlín a Frankfurt. Paragraf 2.23 „Dopravní strategie“ dodává, že to budou tyto mezinárodní konkurenti a ne Manchester či Birmingham, se kterými se bude poměřovat výkonnost a atraktivnost Londýna, včetně účinnosti jeho dopravního systému. Kvalita dopravy je pravidelně hodnocena jako jeden z nejdůležitějších faktorů rozhodujících ve světě byznysu – a obzvláště mezinárodních firem při výběru lokalit. Města jako Paříž, New York a Tokio tento problém uznávají a do dopravy silně investují. Paříž takto investovala v posledním desetiletí do kolejové dopravy, včetně nových tunelových propojení hlavních železničních nádraží St. Lazare a Severního nádraží a nové automatické východozápadní linky metra „Meteor“. Kolejová kapacita Tokia se od poloviny šedesátých let téměř zdvojnásobila a město má ambiciózní program prodloužení více než deseti existujících linek. Londýn musí svůj přetížený a nespolehlivý dopravní systém podstatně zlepšit, aby zůstal konkurenceschopným.

Tyto výzvy platí i pro celou Velkou Británii, protože Londýn je motorem britského hospodářství s téměř 20% podílem na celostátním hrubém národním produktu, silně převyšujícím jeho 12% podíl na celkovém počtu obyvatelstva. Čistý přínos do státních financí za finanční rok 1998/1999 je odhadován na 20 miliard liber.

Potřeby různých oblastí Londýna, povaha jejich dopravních problémů a neefektivnější přístup k jejich řešení se od sebe silně odlišují.

Centrální Londýn

Má 1,1 milionu pracovních míst a 200 000 stálých obyvatel. Od vnějšího Londýna a Velké Británie se odlišuje tím, že veřejná doprava je zde naprosto převládajícím způsobem cestování.

V roce 1999 bylo automobilem realizováno pouze 13% cest do práce oproti 78% veřejnou dopravou (9% autobusy, 39% železnici a 30% metrem). Dělbů přepravní práce doplňují 4% pěších cest, 2% na kole a 2% na motocyklu a jinými způsoby. Průměrná cesta do práce trvala 56 minut, což je dvojnásobek celostátního průměru. Jedna z každých pěti cest v Londýně se uskutečňuje do centrálního Londýna, z něho a v něm. Centrální Londýn je silně a stále více závislý na obsluze železnicí a metrem, kterými bylo v roce 1999 každé ráno pracovního dne dopraveno do této oblasti 460 tisíc, respektive 400 tisíc cestujících.

Uliční síť centrálního Londýna trpí enormním tlakem, jehož důsledkem jsou nehorší zácpy a nejnižší cestovní rychlost v celém UK, představující kritický problém pro byznys, přepravu zboží, stejně jako účinnost autobusové dopravy, a snižující aktivitu centra. Pro řešení těchto problémů „Dopravní strategie“ navrhuje pro centrální Londýn zavedení systému mýtného od roku 2003.

Vnitřní Londýn

Má 1,2 milionu pracovních míst a 2,6 milionu residentů. V roce 1999 bylo 40% cest za prací realizováno automobilem a 43% veřejnou dopravou – 13% autobusem, 13% železnici a 17% metrem. 11% cest bylo uskutečněno



pěšky, 3% na kole a 2% na motocyklu a jinak. Průměrná cestovní doba byla 42 minut.

Vnitřní Londýn čelí strukturálním problémům způsobeným dlouhodobým úpadkem místního průmyslu, kombinovaným s kvalifikačním základnou neodpovídající současným potřebám. Rozsáhlé oblasti deprivace jsou především ve východní části Londýna, kde se nabízí potenciál pro nový rozvoj.

Vnější Londýn

Má 1,7 milionu pracovních míst a 4,5 milionu rezidentů. Cesta do práce a používání automobilů se podobají více dalším britským aglomeracím než centrálnímu a vnitřnímu Londýnu. V roce 1999 dvě třetiny cest za prací ve vnějším Londýně byly uskutečněny automobilem, oproti 19% veřejnou dopravou (11% autobusy, 5% železnicí a 3% metrem). Zbytek tvořilo 11% pěších cest, 2% na kole a 1% na motocyklech a jinak. Průměrná cestovní doba byla 31 minut. Vnější Londýn prosperuje lépe než vnitřní Londýn, přesto 30% domácností nemá automobil.

Zlepšování londýnského dopravního systému

Nejdůležitější a zdaleka nejrozsáhlejší součástí „Dopravní strategie“ je její kapitola 4 s výše použitým názvem, dělicí se dále na kapitoly 4A až 4Q, zaměřené na jednotlivé subsystémy a jejich další rozvoj. Z nich největší pozornost zaměříme na kapitoly zabývající se kolejovou dopravou a autobusovým systémem, zajímavá bude však jistě alespoň stručná charakteristika dalších subsystémů, které společně se systémem veřejné dopravy mají vytvářet vyváženou dopravní síť, která je i v návzu první kapitoly 4A.

Vyvážená dopravní síť

Obnovení demokratické správy Londýna a zřízení

Transport for London vytvářejí dlouhou očekávanou příležitost pustit se na strategické úrovni do londýnské dopravní krize integrováním všech dopravních systémů. Tato příležitost byla dána:

- Zákonem o Úřadu Velkého Londýna z roku 1999, který určuje TfL roli ovlivňovat, řídit a koordinovat dopravní systém Londýna, a zodpovědnost z toho vyplývající vůči voličům prostřednictvím primátora,
- možností spolupráce primátora a funkčních útvarů (jako jsou TfL a Agentura pro rozvoj Londýna), při integrování investičních programů a priorit ve spolupráci s dalšími agenturami.

Jednotlivé politiky a návrhy byly rozvinuty, aby jedna podporovala druhou. Například opatření k efektivnější správě londýnské uliční sítě jsou navržena ke snížení zácep a tím k lepším podmínkám pro přepravu cestujících a zboží a obzvláště pro autobusovou dopravu. Lepší autobusové služby by pak měly přilákat některé z uživatelů automobilů i uživatelů železnice a metra, a tím snížit jejich přetíženost.

Hlavními principy pro vytváření dopravní vyváženosti jsou:

- **Upřednostňování investic do údržby a aktiv**
Dlouhé období neadekvátního investování do londýnské dopravní infrastruktury vedlo k restům v údržbě sítě železnic, metra a komunikací. Připustit zhoršování takovýchto aktiv je z dlouhodobějšího hlediska nákladné: zvyšuje riziko nehod a nevyhnutelně ústí do nespolehlivosti služeb a zhoršeného prostředí. Vyřízení restů v údržbě a uvedení infrastruktury do dobrého stavu je hlavní prioritou. Účinnější provozování existující sítě nabízí možnost výrazného zlepšení pro Londýňany tím, že služby budou fungovat jak nejlépe mohou – autobusy, vlaky a soupravy metra jezdící včas, minimum výpadků vybavení jako jsou eskalátory a podobně.
- **Optimalizace kapacity metra a železnic**
Největší prioritou je zahájení programu pro překo-

návání restů v údržbě metra, což představuje rozsáhlý závazek, vyžadující management světové třídy a spolupráci se soukromým sektorem.

Státní dráhy zažívají, podle dokumentu, bezprecedentní situaci připisovanou způsobu, jakým byla železnice fragmentována při její privatizaci. Zásadní zlepšení spolehlivosti společně se zvýšením frekvence obsluhy a opatřeními ke snížení přetíženosti jsou to hlavní, co má vést k maximálnímu využití kapacity železniční sítě.

- **Optimalizace používání uliční sítě**
Přednost bude dána optimalizaci využívání uliční sítě před její výkonností vozidlovou kapacitou. Kde to bude zapotřebí, budou preferována pohotovostní vozidla, autobusy, chodci a cyklisti. Okamžitou prioritou jsou snižování cestovní doby a zpoždění autobusů a investice do nových a rozšiřovaných autobusových služeb.

- **Zlepšování integrace**
Integrace bude podporována na dvou frontách. V první řadě zlepšováním koordinace jednotlivých subsystémů veřejné dopravy spojené s opatřeními ke zjednodušení přestupů. V druhé řadě celosíťovými iniciativami pro zlepšování konzistence informací, jízdného, odbavovacího systému, nabízením stejných podmínek v přestupních uzlech a zjednodušováním přístupu k dopravnímu systému.

- **Plánování a realizování nové kapacity**
I když údržba a využívání existující infrastruktury budou optimalizovány, je jasné, že existující a rostoucí nároky na dopravní systém nemohou být uspokojeny bez nových velkých investic pro doplnění kapacity. Strategie obsahuje několik návrhů na velké projekty, zároveň však uznává, že hodně může být dosaženo investováním do místních iniciativ v menším rozsahu nebo do iniciativ pro specifické skupiny.

- **Naslouchání uživatelům, a jednání ve smyslu jejich priorit**

Poslední z principů je zaměřen na plnění potřeb a priorit uživatelů a potenciálních uživatelů (včetně sektoru byznysu) ze strany všech, kteří se podílejí na plánování, výstavbě a provozování dopravních systémů.

Jízdné a jízdenky pro atraktivnější veřejnou dopravu

V červencové příloze DP-KONTAKTu z roku 2000 jsme uvedli, že tehdejší kandidát a od května 2000 nově zvolený primátor Londýna Ken Livingston ve svém volebním programu argumentoval sloganem, podle kterého „jet jeden kilometr v londýnském metru stojí víc než letět jeden kilometr v Concordu“ a jako odpověď sliboval zmrazení jízdného v metru na čtyři roky.

Jak je to se skutečným tarifem a nabídkou jízdenek „Tube map“ – mapa „roury“, jak je londýnskému metru přezdíváno



se může zájemce informovat ze stručnějšího informačního materiálu o sedmi textových stránkách formátu našeho „Průvodce MHD“, vydávaného ve více světových jazycích především pro potřeby návštěvníků Londýna. Pro podrobné informování je určena brožura stejného formátu o 26 textových stránkách z května 2001 pod názvem „Jízdné a jízdenky“, začínající oslovením Kena Livingstona: „Vážení cestující, Transport for London se

zaměřuje na nabídku přitažlivějšího a dostupnějšího systému veřejné dopravy. Chci, aby cestování po Londýně bylo jednodušší a výhodnější. V minulém roce jsem:

- držel jízdné v metru na míře inflace,
- zmrazil autobusové jízdné,
- rozšířil platnost jednodenních jízdenek na noční autobusy,
- zjednodušil a snížil cenu jednodenních autobusových jízdenek...“

Další čítba brožury může svědět k souhlasu, že je co zjednodušovat, zároveň se však nelze ubránit respektu nad propracovaností a šíří londýnské tarifní nabídky. Pro ilustraci přinášíme přehled základních údajů:

Síť metra a železnice ve Velkém Londýně je rozdělena do šesti zón, 1 až 6. DLR je provozován pouze v zónách 1, 2 a 3. Autobusová síť ve Velkém Londýně je rozdělena do dvou oblastí pro jízdenky pro jednu jízdu za hotové (adult single cash fares) a na čtyři zóny pro jednodenní či dlouhodobější předplatní jízdenky. Croydonská tramvaj Tramlink operuje v autobusových zónách 3 a 4. Autobusová zóna 4 pokrývá oblast odpovídající zónám 4, 5 a 6 platným pro metro a železnici. Koupíte-li si například předplatní jízdenku na neomezený počet jízd v rámci zvolených zón zvanou Travelcard či LT Card, a ta zahrnuje zónu 4 nebo 5, nebo 6, můžete používat autobusy a Tramlink po celé autobusové zóně 4.

To ale také znamená, že koupíte-li si například jednodenní Travelcard pro zóny 1, 2, 3 a 4, můžete cestovat autobusy a Tramlink po celém Londýně, ale pro metro a železnici jste omezeni pouze na zónu 1 až 4.

Škála jízdenek odpovídá všem potřebám cestujících, ať jejich cesty vedou kamkoli.

Jízdenky pro **jednotlivou jízdu metrem a DLR** jsou pro všechny kombinace šesti zón. Cena této jízdenky pro dospělé pro jednu zónu je 1,50 £ pro zónu 1 a 0,90 £ pro zónu 2, 3, 4, 5 nebo 6, cena jízdenky pro všech šest zón je 3,60 £.

V metru je možné si pořídit i předplatní jízdenky na krátkou vzdálenost na 7 dní, měsíc či jakoukoli delší dobu do jednoho roku pro některé kratší jízdy přes hranici zóny mezi specifickými stanicemi metra. Detaily mohou cestující získat v prodejních jízdének ve stanicích metra.

Karnet-bloček o 10 jízdénkách pro jednotlivou jízdu pro dospělé v metru pro cestování pouze v zóně 1 stojí 11,50 £ a umožňuje ušetřit 3,50 £ ve srovnání s deseti separátními jízdénkami pro zónu 1.

Existují i **skupinové jízdenky** pro 10 či více dospělých či dětí, kteří cestují společně, platné bez jakýchkoli časových omezení a pro zóny 1 až 6 v metru a DLR, kde jedna jízdenka pro libovolný počet jízd v každém dnu týdne stojí pro každou dospělou osobu 2,90 £ a pro děti a mládež pod 18 let 0,80 £.

V autobusové síti jsou jízdenky pro jednotlivou jízdu placeny hotově, buď řidiči či průvodčímu, a její cena pro jakoukoli jízdu zahrnující centrální Londýn (zóna 1) je 1,00 £, a její cena pro jakoukoli jízdu ve zbytku Londýna je 0,70 £. Stejně jízdenky pro noční linky (zhruba od půlnoci do 7 hodin ráno) stojí 1,50 £, respektive 1,00 £.

Nová „úsporná“ autobusová jízdenka pro ty, kteří platí hotově je bloček o 6 jízdénkách, který je možno koupit předem a který stojí 3,90 £. Každá jízdenka je pouze pro jednu jízdu autobusem v rámci celého Velkého Londýna.

Již zmíněná **Travelcard** představuje několik typů předplatních jízdének pro neomezený počet jízd v rámci zvolených zón pro metro, DLR, autobusy, Tramlink a většinu železničních linek uvnitř oblasti Velkého Londýna.

Jednodenní Travelcard je platná od 9.30 hodin od pondělí do pátku v den platnosti (a od 0.01 hodin o sobotách, nedělích a svátcích) a pro jakoukoli jízdu, která začíná před 4.30 hodinou následujícího dne. Pro zóny 1 až 2 stojí pro dospělou osobu 4,00 £ a pro zóny 1 až 6 4,90 £.

Víkendová Travelcard na sobotu a neděli či dva po sobě jdoucí svátky poskytuje slevu 25 % oproti dvěma jednodenními Travelcardám. Existuje i **rodinná Travelcard** nabízející podstatné slevy rodinám a skupinám složeným z 1 či dvou dospělých cestujících s až 4 dětmi. Každý člen skupiny obdrží separátní jízdenku a ačkoli členové skupiny nemusí být v příbuzenském vztahu, musí cestovat vždy spolu. Cena jízdenky pro dospělého pro zóny 1 až 2 je 2,60 £, pro děti mezi 5. a 15. rokem 0,80 £.

Existuje i **7denní Travelcard**, pro zónu 1 za 15,90 £ a pro zóny 1 až 6 za 36,40 £.

Dále existují Travelcardy na měsíc či jakékoli delší období až do jednoho roku. Pro příklad roční Travelcard pro zónu 1 stojí pro dospělou osobu 636 £ a pro zóny 1 až 6 pak 1456 £. Stejná roční Travelcard pro jednu zónu s vyloučením zóny 1 stojí 352 £ a pro pět zón s vyloučením zóny 1 pak 912 £.

Zatímco Travelcardy jsou pro ty, co vstávají později (hlavně tedy pro turisty), pro časně vstávající existují jednodenní **LT Card** pro cestování metrem, DLR, autobusy a Tramlinkem platné od 0.01 hodin dne platnosti a pro každou jízdu začínající před 4.30 hodinou následujícího dne. Pro dospělého pro zóny 1 až 2 stojí 5,10 £, pro

zóny 1 až 6 7,70 £. Tzv. "Youth" LT Cards – LT karty pro mládež – nabízejí o 30 % levnější jízdné než Travelcardy pro dospělé na 7 dní, měsíc a 1 rok.

K dispozici jsou i předplatné jedno a sedmidenní, měsíční a pro delší období až do 1 roku jízdenky pouze pro autobusy ve zvolených zónách, tzv. **Bus Passy**.

Pochopení ceny všech různých kombinací těchto Bus Passů však již skutečně vyžaduje absolvovat vysokou školu autobusovou či být alespoň rodilým Londýňanem, protože údaje ve dvou zmíněných brožurách si mírně protřečtí.

Dost o cenách jízdného. Důležitou informací je, že prakticky všechny druhy jízdének (kromě „cash“ jízdének pro autobusy) můžete zakoupit z automatu či u přepážky ve všech stanicích metra, Londýnských dopravních informačních střediscích a v každém z 2 400 místních prodejen po celém Velkém Londýně.

Platebními kartami Switch, Delta, Visa nebo Master Card lze na internetové adrese či na telefonním čísle 0870 849 9999 zakoupit měsíční či roční Travelcard pro dospělé, o podrobnostech informují letáky ve stanicích metra a v informačních střediscích, dodání karet vyžaduje minimálně tři dny.

Ve stanicích metra a v informačních střediscích je možno platit i prostřednictvím šeků za podpory kreditních karet.

Důležité v souvislosti s tarifem jsou informace o pokutách. Nemůžete-li se prokázat platnou jízdenkou na celou jízdu, zaplatíte 5 £ pokutu v londýnských autobusech a DLR a 10 £ pokutu v metru.

Jestliže při cestování v metru zažijete více než 15 minutové zpoždění způsobené okolnostmi, které jsou pod kontrolou provozovatele, můžete požádat o refundaci – peněžitou náhradu. Pro podrobné informace si můžete v kterékoli stanici metra z poličky s informačními materiály vyzvednout Chartu klienta London Underground, jejíž druhou stranu tvoří referenční formulář. Na podání žádosti je stanovena doba 14 dnů od data vzniklého zpoždění, vyplněné a zalepené formuláře se posílají na Centrum služby klientům.

V kapitole 4B „Dopravní strategie“, pod titulem použitým pro tuto pasáž přílohy o londýnské dopravě je konstatováno, že vydaje Londýňanů na dopravu jsou podstatně vyšší než ve zbývajících částech Velké Británie. Za posledních 25 let to představuje vzestup jízdného o 60 % v reálné hodnotě, přičemž největší růst byl na počátku devadesátých let, kdy minulá vláda přenesla více nákladů na veřejnou dopravu na cestující.

Podíl financování provozu veřejné dopravy v Londýně, který nesou cestující, je též velmi vysoký ve srovnání s mezinárodními standardy. V provozním roce 2000/01 bude téměř 100 % přímých provozních nákladů londýnské autobusové dopravy financováno z jízdného a z kompenzací za koncesionářské tarify, které platí londýnské obvodů. V metru příjmy z jízdného převyšují každodenní provozní náklady o 30 %.

Londýňané podle autorů Strategie platí jedny z nejvyšších tarifů pro kolejovou dopravu za službu, která se přitom zhoršovala. Při srovnání údajů za rok 1999 je jízdné v London Underground dvakrát vyšší než jízdné v Paříži a Tokiu a asi o jednu třetinu vyšší než v New

Yorku a Berlíně. Jak v Paříži, tak v New Yorku je podstatná část provozních nákladů veřejné dopravy hrazena z daní. Odráží se v tom uznávání širších hospodářských, sociálních a environmentálních přínosů dostupné veřejné dopravy, podporující úspěšnost a růst blahobytu světových měst.

Vysoké jízdné doléhá neúměrně na lidi s nižšími příjmy a potenciálně pro ně činí veřejnou dopravu nedostupnou. Je ekonomickým stimulem k používání automobilů spíše než veřejné dopravy a přispívá k rostoucím dopravním zácpám.

Prioritou Strategie je zjednodušovat a držet jízdné na nízké úrovni, jak to dovolí zdroje. Vyhlašuje tříletý závazek na zmrazení autobusového jízdného a jízdné v metru udržovat na míře inflace jako součást integrovaného přístupu k řešení zácp a zvyšování atraktivnosti veřejné dopravy. Přes velmi vysokou úroveň jízdného v metru ve srovnání s jinými velkoměsty znamená přeplněnost v metru a pravděpodobný pokračující růst počtu cestujících, že snižování jízdného v metru před zvýšením jeho kapacity by přeplněnost zhoršilo. Protože však zůstává nevyužitá kapacita v autobusové dopravě, úpravy autobusového jízdného současně se zlepšováním služby vytvářejí potenciál pro zmírňování přeplnění kolejové dopravy a nabídnou skutečnou alternativu automobilům.

Jízdenková strategie

Zjednodušení struktury jízdének, pro lepší srozumitelnost a snadnější používání, je hlavním tématem tarifní politiky. O konce roku 2002 má dojít ke konečné fázi realizace projektu **Prestige**, financovaného soukromým sektorem, s kterým nás seznámil již červencový článek Ing. Šubrt.

Čipové karty mají být postupně zaváděny v průběhu jednoho roku, nejpravděpodobnější scénář zahájí s předplatními jízdénkami, následovat budou jízdenky s naprogramovanou hodnotou a následně volně jízdenky pro penzisty a lidi s omezenou pohyblivostí. Ode dne jedna budou platit v metru, autobusech, DLR a Tramlinku. Dosud nebyl stanoven časový plán pro jejich zavedení na železnici.

Smartcards, „chytře“ čipové bezkontaktní karty budou fungovat jako „elektronická peněženka“ nebo telefonní karta pro veřejnou dopravu. Těm cestujícím, kteří nechtějí předplatní jízdenky jako například Travelcard, umožní platit za jednotlivé jízdy, aniž by pokaždé museli platit hotově. Chytře karty usnadní mnohem pružnější tarifní systém, reagující na požadavky cestujících. Usnadní zavedení sníženého jízdného a přestupní vazby mezi autobusovou a kolejovou dopravou i mezi autobusy navzájem.

Navrhaný projekt zpoplatnění zácp v centrálním Londýně od počátku roku 2003 podpoří tarifní strategii, podle které bude od konce roku 2002, v předstihu před zavedením mýtného, sníženo autobusové jízdné pro radiační a centrální jízdy. Plošný tarif pro jednotlivé jízdy napříč celým Londýněm bude 70 pencí a bude představovat náklady 20 milionů liber za rok, které by měly být potenciálně financovány z mýtného. Autobusy by tak měly být atraktivnější pro jízdy na kratší vzdálenosti, do i z centra.

London Underground – Metro Londýn

Každý, kdo navštívil Londýn, z vlastní zkušenosti poznal, že systém metra je úhelným kamenem života města. Samo o sobě je metro nejdůležitější součástí londýnské infrastruktury veřejné dopravy. I účastníci 54. kongresu UITP měli příležitost poznávat některé z jeho 12 linek tvořících síť o délce 408 km s 275 stanicemi, která každodenně přepravuje 3 miliony cestujících (se 4,5 milionem jízd, počítaje přestupující mezi vlaky). Metro Londýn přepravuje zhruba stejný počet cestujících jako celá železniční síť Spojeného království a vytváří roční příjem okolo 1,1 miliardy liber.

Jako páteř osobní dopravy slouží metro obyvatelům města k dopravě do zaměstnání, za nákupy i k aktivitám ve volném čase a využívá jej přes 90% turistů navštěvujících Londýn. V provozu je 20 hodin denně. Je velmi jednoduché se v něm orientovat (každá linka má svou barvu a své jméno) a dostat se jím ke všem hlavním městským zajímavostem.



Logo Metro Londýn

I těm, kteří Londýn nikdy nenavštívili, neunikly možná nedávno uveřejněné zprávy v českém tisku o prudkých diskusích, které se ve Spojeném království rozpoutaly o tzv. semi-privatizaci metra. „Dopravní strategie“ stanovuje rámec integrovaného dopravního systému města, jehož je metro životně důležitou součástí. Ve státní dopravní politice – vládní Bílé knize integrované dopravy – se konstatuje, že zodpovědnost za řízení metra přejde na primátora, jakmile bude zavedeno PPP – Public Private Partnership – projekt partnerství veřejného a soukromého sektoru. „Dopravní strategie“ však pro snadnější zavádění plně integrace všech dopravních systémů Londýna navrhuje převedení London Underground pod Transport for London bez dalšího odkladu.

Stav metra: výkonnost VIII

Podle „Strategie“ výkonnost metra klesla výrazně



Nové soupravy metra pro Northern Line z roku 1997, dodané a udržované výrobcem Alstom, jako výsledek pionýrské smlouvy pod tzv. Private Finance Initiative – finanční iniciativou soukromého sektoru.

pod požadovanou úroveň. Je silně přetížené a nespolehlivé. Zpoždění jsou stále častější a delší. V důsledku neodpovídajícího investování a údržby po dlouhou řadu let běžně dochází k poruchám na vybavení, na signalizaci, elektrickém napájení, eskalátorech a vozových soupravách. V důsledku toho dochází v metru k poklesu mnoha ukazatelů kvality služby.

Procento plnění grafikonu kleslo z 97% v roce 1992/1993 na 94,3% v roce 1999/2000. Nejnovější údaje v říjnu 2000 ukazují na další pokles na pouhých 92,5% realizovaných spojů. Na některých linkách – Bakerloo, Circle, Hammersmith & City a Piccadilly – procento uskutečněných spojů nyní pokleslo pod 90%. Okamžitým úkolem musí být zlepšení linek s nehoršími výkony a poté zvednout celkový standard.

London Underground průběžně zvyšoval celkovou nabídku vozíků, ale k tomuto nárůstu docházelo především mimo špičky. Zlepšování stavu linek dává na-



Train Service Assistants – asistenti(tky) vlakové služby: jejich hlavním úkolem je zajišťování bezpečného a plynulého nástupu do souprav ve špičkách. Jejich pracovištěm jsou nástupiště, často v oblouku a proto s všudypřítomným Mind the Gap – pozor na mezeru.

ději na podstatné zvýšení kapacity, ale víc se musí udělat v krátkodobějším výhledu a všude, kde je to možné, především ve špičkách.

Zpoždění měřená jako nadbytečná cestovní doba používaná v LU jako míra spolehlivosti provozu, byla odhadnuta na 566 milionů liber za rok – jako cena za ztracený čas cestujících. Od doby před 3 lety, kdy byl tento odhad uskutečněn, se cena za přebytečnou cestovní dobu dále zvýšila.

LU odhaduje, že 60% zpoždění dotýkajících se cestujících v metru (měřená jako celkový počet minut ztracených celkovým počtem pasažérů při zpožděních dvě minuty a více) jsou způsobována poruchami infrastruktury a na vozovém parku a připisována z velké míry nedostatku investic. Nedostatek financování údajně též přispěl ke vzniku atmosféry, ve které permanentní nedostatek zdrojů vedl k neodpovídajícím mana-



Lehké přenosné informační panely ve vestibulech stanic: informace o krátkých výlukách provozu na příslušné lince, včetně eskalátorových údržbových prací (estetická a účinná informace).



Momentka z exkurze na Jubilee Line za asistence Customer Care Asistenta – pomocníka pro péči o klienty v modré uniformě ve vstupním vestibulu (nové turnikety, klasičké a elektronické informace, průměrně 100 kamer na jednu stanicí).

žerským praktikám, snížil aspirace managementu a vedl ke vzniku kultury, která nedostatečně reaguje na potřeby cestujících.

Tato situace se ztížila rostoucí poptávkou. Mezi roky 1981 a 1998 vzrostl počet jízd o 71%. Přecpané jsou zvláště ve špičkách úseky linek Central, Piccadilly, Victoria a Northern. Na velké části sítě je hustota cestujících větší než povoluje plánovací standard (max. jedna stojící osoba na jednu sedící).

Stav metra : financování

Až do roku 1984 kombinace přikázaných poplatků a státních dotací tvořila přibližně polovinu příjmu LU a zbytek byl tvořen příjmy z jízdného. V roce 1984 ústřední vláda přijala odpovědnost za financování metra a od té doby, obzvláště v první polovině devadesátých let, podíl státních dotací na celkovém financování metra dramaticky klesal. Od poloviny devadesátých let státní dotace pro LU pouze kryly náklady na údržbu systému.



Bezpečnostní stěna se synchronizovanými dveřmi ve stanicích Jubilee Line.

Většina podzemní infrastruktury metra je téměř stoletá. Náklady na údržbu představují zhruba 325 milionů £ ročně a základní obnova vyžaduje dalších 400 milionů £ ročně. S takto vysokými nevyhnutelnými náklady se snižující úroveň státních dotací odrazila, přes strmě stoupající jízdné, ve vzniku značných restů v údržbových a obnovovacích pracích. V roce 1998 byly resty na obnově odhadovány na 1,2 miliardy £ a sám LU odhadoval, že bude potřebovat dodatečné navýšení výdajů o 150 milionů £ ročně pro období 7 až 8 let, aby překonal tyto investiční resty.

V roce 1999/2000 82% příjmů LU, mimo dotace pro prodloužení Jubilee Line, pocházelo z výnosů z jízdného. Výnosy z jízdného byly vyšší než provozní náklady včetně základní údržby. Žádný jiný systém metra ve světě nezavedl takový přístup. Výnosy z jízdného v Paříži kryjí pouze 63% provozních nákladů metra (náklady na každodenní realizaci nabídky) a v New Yorku je to 77%. Obě města mají vysoké dotace od místních a regionálních správ nebo od vlády, představujících 56% rozpočtu (provozní náklady plus kapitálové investice) v Paříži a 46% v New Yorku.

Abyste zvládla situace způsobená snižováním státních dotací jízdné v LU se zvyšovalo nad míru inflace každý rok od roku 1988 a celkem se zvedlo o jednu třetinu. I přesto, že výnos z jízdného se výrazně zvýšil, z 637 milionů £ v r. 1993/1994 na 1,057 miliardy £ v r. 1999/2000, ani tento nárůst neposkytl dostatek financí na nezbytné investice.



Působivá architektura stanice Canary Wharf v centru Docklands, Jubilee Line.

Navrhované Public Private Partnership pro LU

Primátor si je vědom, že jeho návrhy na obnovu londýnského metra se odchylují od způsobu jakým LU v současné době zavádí specifický druh PPP pro metro navržený například vládním desetiletým plánem pro dopravu. Rozhodnutí nesledovat tuto politiku v „Dopravní strategii“ bylo učiněno až po pečlivém a dlouhém zvažování.

Speciální vydání „Metro Report“ britské Railway Gazette se zdravotní komisař Tfl Kileyho účastníkům kongresu přinesl na stejné straně informace o současném stavu pře. Z nich vyjímáme: Představenstvo zbytkového London Transport vybralo 2. května dvě konsorcia jako hlavní kandidáty na 30leté koncese na údržbu a modernizaci hlubinné tunelové infrastruktury LU. Oznámení, které učinil ministr dopravy John Prescott, bylo učiněno navzdory soudnímu výroku z 10. dubna, že Tfl může žádat soudní přezkoumání projektu PPP. Podle Zákona o Úřadu Velkého Londýna bude zodpovědnost převedena na Tfl hned po zavedení PPP, což umožní zrušit zbytkový London Transport.

Zodpovědnost za infrastrukturu LU byla rozdělena mezi tři společnosti, tzv. „Infracos“, které začaly stínově fungovat v září 1999. Dvě pokrývají maloprofilové hlubinné tunely: BCV (Bakerloo, Central, Victoria a Waterloo City) a JNP (Jubilee, Northern, Piccadilly). Třetí je zodpovědná za mělké povrchové linky (District, Metropolitan, Hammersmith & City, Circle a East London). Provozování systému zůstane v rukách veřejného sektoru „Nového Metra Londýn“. Při oznámení vybraných dražitelů (bidders) prohlásil předseda a GR LU Derek Smith, že proces PPP se dostal k důležitému milníku.

Primátor Londýna Ken Livingstone 17. dubna prohlásil, že rozhodnutí protlačovat PPP dopředu je projevem „opovrhování názory, které v Londýně převažují“ tím, že se vláda pokouší vnútit „ultra nákladný, neúčinný a potenciálně nebezpečný dopravní systém“. Soudní projednávání mělo být zahájeno u Nejvyššího soudu 12. června. Tfl argumentuje, že koncese podle PPP by nedovolily primátorovi splnit jeho legální povinnosti dané Zákonem o Úřadu Velkého Londýna (GLA Act) „rozvíjet a zavádět politiky k podpoře bezpečných, integrovaných, účinných a hospodárných dopravních zařízení a služeb“. Bob Kiley, uznávaný světový expert na podzemní kolejové systémy, který je komisařem Tfl od 1. ledna 2001, vedl jednání s Tfl, LU a vybranými dražiteli pro PPP. Shledal však, že současná verze PPP má „katastrofální trhliny“ a je neuspokojivá a vláda v současné době souhlasí, že komisař bude moci jednat o omezených změnách v ujednání smlouvy. Bob Kiley doufá, že nové projednávání zajistí „větší pravomoci“ pro LU v tom smyslu, že bude mít „jednotné manažerské řízení, především veškeré údržby, která má přímý či nepřímý vliv na provoz vlakových souprav.“ Chce též, aby „LU mělo schvalovací pravomoci vůči původním programům Infracos na zlepšování“.

National Audit Office – Státní kontrolní úřad zpochybnil schopnost jak finanční analýzy LU, tak Public Sector Comparator – Srovnávacího úřadu pro veřejný sektor, vypočítat cenu protihodnoty. O jejich zprávě z 15.12. 2000 nazvané „Finanční analýza pro PPP Metro Londýn“ Státní kontrolní úřad usoudil, že nabízí pouze „neúplný náhled do ceny protihodnoty alternativních přístupů a že argumenty pro PPP nebyly prokázány“.

Plán na obnovu a modernizaci metra

Podle tohoto plánu, předloženého komisařem Tfl a přijatého primátorem pro návrh „Dopravní strategie“, by Tfl byl přímo zodpovědný za plánování a řízení rozsáhlého programu vzestupu a zlepšování při využití soukromých firem k „šetrnému provádění specifických úkolů“.

Reformou managementu a náborem odborníků chce Tfl posílit manažerskou způsobilost LU pro realizaci tohoto programu. Touto cestou si chce Tfl zajistit schopnost efektivně monitorovat výkonnost smluvních partnerů ze soukromého sektoru, kteří budou pracovat na jeho kapitálovém programu, a navázat na to dlouhodobými smlouvami na zajišťování služeb.

Finanční plán

Podle Strategie musí být finanční plán spolehlivým, konzervativně strukturovaným programem, který bude zajišťovat stabilní, předvídatelné financování nezbytné k obnově metra a k pečlivě udržovanému stavu. Vychází z přístupů, které se osvědčily



Informační panely ve stanicích metra: vpravo schéma sítě, vlevo změny v provozu na jednotlivých linkách.

v jiných systémech veřejné dopravy ve světě a může být uskutečněn, aniž by cestující byl vystavován neoprávněnému zvyšování jízdného nebo snižování nabídky a současně dává záruku, že ani na vládě ani na GLA nebude požadována naléhavá finanční pomoc.

Tfl odhaduje, na základě detailní studie, potřebné kapitálové výdaje na metro na příští léta na úrovni 700 milionů £ za rok. Pro financování těchto potřeb se navrhuje následující zdroje:

- provozní příjmy metra,
- pokračující státní dotace,
- dlouhodobé, veřejně vypsané, drahé, z výnosů zaručené obligace (Revenue Securitisation Obligations) vydané jménem Tfl a zaručené výnosy LU,
- „Private Performance Contracts (PPCs)“ – Smlouvy na soukromě vykonanou práci, na plnění orientované smluvní dohody se soukromými subjekty, s omezeným rozsahem, obecně zahrnující tzv. at-risk investment, na výstavbu či obnovu specifických aktiv a na průběžnou údržbu.



Stanice Victoria na Victoria Line: na stěně v kolejisti, vedle sebe, orientační panel, logo metra s názvem stanice a vpravo výřez panelu o poselství Ježíše.

Smlouvy na soukromě vykonanou práci (PPCs)

Primátor má silné přesvědčení, že by soukromý sektor měl být zapojen na vysokém materiálním stupni do obnovy a zlepšování londýnského metra. Ale je na zodpovědnosti managementu Tfl stanovit priority kapitálových investic, rozsah zapojení soukromého sektoru a jakým způsobem to uskutečnit. Přístup Tfl bude založen na využití PPCs k dosahování měřitelných plnění smluvních závazků ke zlepšování kapitálového jmění a průběžné údržby. Fyzická aktiva budou vlastněna Metrem Londýn a minimálně 90% nákladů na aktiva bude financováno Tfl. To zaručí financování s nízkými náklady a financování „rozpojí“ od pojetí PPC.

V rámci PPC bude soukromý sektor moci do projektu investovat 5 až 10% hodnoty dotčených aktiv. Tyto investice by byly plně spláceny ve lhůtách PPC a se zajímavou mírou zisku. Byly by ovšem získány zpět pouze by práce provedená soukromým sektorem odpovídala minimálním standardům, dohodnutým pro každý rok smlouvy. Pokud by realizovaná aktiva byla defektní či úroveň vykonané práce by neodpovídala, smlouva by mohla být bez náhrady ukončena. Tento přístup bude soukromý sektor zaměřovat na dlouhodobé zájmy Tfl, umožní však Tfl financovat aktiva na svůj vlastní kredit a tím při nejnižších nákladech po celou dobu životnosti aktiva. Úhelný kámen PPC budou tvořit specifické a měřitelné standardy na provedenou práci, takže soukromí kontraktóři budou zodpovídat v rozsahu jejich smlouvy za dosažitelnost, spolehlivost a kvalitu služby. Na rozdíl od PPP Metra Londýn by tyto smlouvy v případě neodpovídajícího výkonu byly ukončitelné.

Tfl zamýšlí rozsáhlejší partnerství se soukromým sektorem prostřednictvím PPC. PPC dohody budou zahrnovat aktiva či soubory aktiv, jejichž management může být

převeden soukromému sektoru. Soukromý příjemce bude vázán přísným, na vykonané práci založeným smluvním režimem, ve kterém bude kompenzace přímo vázána na měřený výkon.

Primátorův přístup nevyžaduje vládní garance, ani není založen na rostoucích státních dotacích. Navrhuje dlouhodobý finanční závazek ve výši 250 milionů £ ze strany vlády, aby mohl být zahájen dlouhodobý pravidelný program obnovy metra. Úroveň této finanční dotace je pod průměrnou hodnotou finanční podpory metru za poslední desetiletí, ale je stálá, není nevyvážená a může proto být účinně použita v kapitálovém programu.

Kvalita služby

Metru Londýn je jasné co cestující chtějí:

- minimální zpoždění při čekání na soupravu,
- minimální zpoždění při jízdě soupravou,
- spolehlivé eskalátory, výtahy a ostatní vybavení,
- méně nacpané soupravy,
- méně přeplněné, atraktivnější a snadno použitelné stanice,
- pocit bezpečí ve stanicích a v soupravách,
- snadno srozumitelné informace,
- lepší celkovou přístupnost stanic.

Pozoruhodná je schopnost konstatování, že Metro Londýn byl dříve systém, ke kterému ostatní metra vzhlížela. Jak to ale zažívají cestující na vlastní kůži, tento standard nebyl udržen. Srovnává-li se s mezinárodními konkurenty jako je New York, Paříž či Moskva, metro je dobře srovnatelné pokud jde o efektivitu, ale špatně tam, kde se jedná o faktory, které nejvíc ovlivňují cestovní klienty. Na příklad v míře spolehlivosti a kvality služby je na spodních příčkách mezinárodní ligy.

London Underground vyhláší, že bude pokračovat ve srovnávání se svými mezinárodními konkurenty a musí se zaměřit na zlepšování svých výkonů v těch oblastech, kde se mu nedaří.

Bezpečnost provozu a osobní bezpečnost (Safety and security)

Metru Londýn je partnerem Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti v evropském výzkumném projektu **Prismatica**.

LU vykazuje dobrou statistiku bezpečnosti provozu. Úrazovost cestujících zůstala na konstantní úrovni mezi rokem 1995 a 1998 (mezi 0,30 a 0,35 úrazů na 50 milionů jízd) a podstatně se snížila v roce 1999 na 0,12, ale opět se zvedla v posledních měsících. Bezpečnost provozu musí zůstat svrchovanou prioritou LU.

Osobní bezpečnost cestujících ve stanicích, na nástupišťích, v soupravách, na parkovištích u stanic a v okolí stanic je pro cestující velmi důležitá, obzvláště pro ženy. Průzkumy cestujících ukazují, že vyšší přítomnost zaměstnanců by byla nejvíce vítaná odpovědí na tyto obavy. To by mělo zahrnovat i přírůstek počtu příslušníků britské dopravní policie.



Prodejní automat na nástupišti stanice metra – co vyšší příjmy od cestujících jako zákon.



Interiér vozu metra s vřadypřítomnými schémata sítě a linek nad okny a pohled vně na logo s názvem stanice: umístění loga, jehož počátky se datují od roku 1908, stále plně vyhovuje smyslu požadavků příští evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě (viditelnost názvů stanice ze všech bodů soupravy)

Rozšíření sítě metra

V roce 1981/1982 přepravil LU 541 milionů cestujících za rok, v roce 1999/2000 to bylo již 927 milionů. Odpovědí je urgentní potřeba vyšší kapacity. V první fázi toho bude dosaženo obnovou a modernizací existujícího systému, z dlouhodobého hlediska jsou nutností nové linky. Mezi nově navrhovanými linkami, ve spolupráci se Strategickým železničním úřadem, jsou:

• prodloužení East London Line

směrem na sever až k napojení na North Line a na jih s napojením na železniční síť jižního Londýna,

• Cross Rail

vysokokapacitní východozápadní linka, která vytvoří další propojení města s Heathrow a zajistí spojení se železnicí na obou koncích.

• The Hackney – South West Line

spojující nádraží Victoria s nádražím Dalston přes Tottenham Court Road.

Docklands Light Railway – Automatická rychlodráha v Docklands

Právě v srpnu letošního roku slaví Docklands Light Railway své 14. narozeniny. DLR byla prvním systémem light rail v Británii s automatickým řízením a stále patří mezi nejrozsáhlejší ve světě. Na rozdíl od sítě státních drah zůstává ve veřejném vlastnictví pod DLR Ltd, nyní jako součást TfL. K provozování automatické rychlodráhy a její údržbě byla dána licence Serco Docklands Ltd na období 7 let od dubna 1997.

Tento technicky inovativní projekt byl navržen jako hospodárné řešení k podpoře regenerace dříve zpustlých oblastí doků ve východním Londýně, které měly velmi špatnou obsluhu veřejnou dopravou. Původně 12 kilometrů dlouhá linka byla brzy prodloužena do Bank City v roce 1991, do Becktonu v roce 1994 a v nedávné době pod řekou Temží do Greenwiche a Lewishamu v listopadu 1999. V současnosti je DLR 26 km dlouhá.



Stavební „boom“ v okolí stanice Canary Wharf, vstup do stanice na levé straně obrázku.

Čtvrté prodloužení k London City Airport je plánováno na rok 2004. Stejně tak jako bylo prodloužení do Lewishamu postaveno soukromým konsorciem za dodržení plánovaného rozpočtu a s 2 měsíčním předstihem, stejné řešení se připravuje i pro nové prodloužení. Toto prodloužení by mohlo být do roku 2006, případně 2007, se silnou podporou primátora, vedeno pod Temží do Woolwich Arsenal.

Po třech změnách vlastníků zažívá DLR od roku 1992 očividný růst. V letech 2000/2001 přepravila rekordní počet 38 milionů cestujících. Přes skutečnost, že skrze Docklands projíždí v roce 1999 do provozu uvedená Jubilee Line, vědčí za tento nárůst úspěchu prodloužení do Lewishamu, které zajišťuje rychlejší přístup pravidelným cestujícím z oblasti Kentu na Isle of Dogs (Psí ostrov), na kterém jsou umístěny Canary Wharf a další rozsáhlá rozvojová centra.

V roce 2004 se počítá s nárůstem na 60 milionů cestujících. Proto se připravuje zdvojnásobení kapacity v průběhu příštích čtyř let nákupem nových souprav, novou



Canary Wharf je hlavním „business“ centrem nových „Docklands“, vzdálených 3 míle na východ od Bank of England v londýnském City. Denně v něm dnes pracuje 41 tisíc, za pět let to má být 90 tisíc zaměstnanců.



Viadukt se stanicí DLR Canary Wharf.

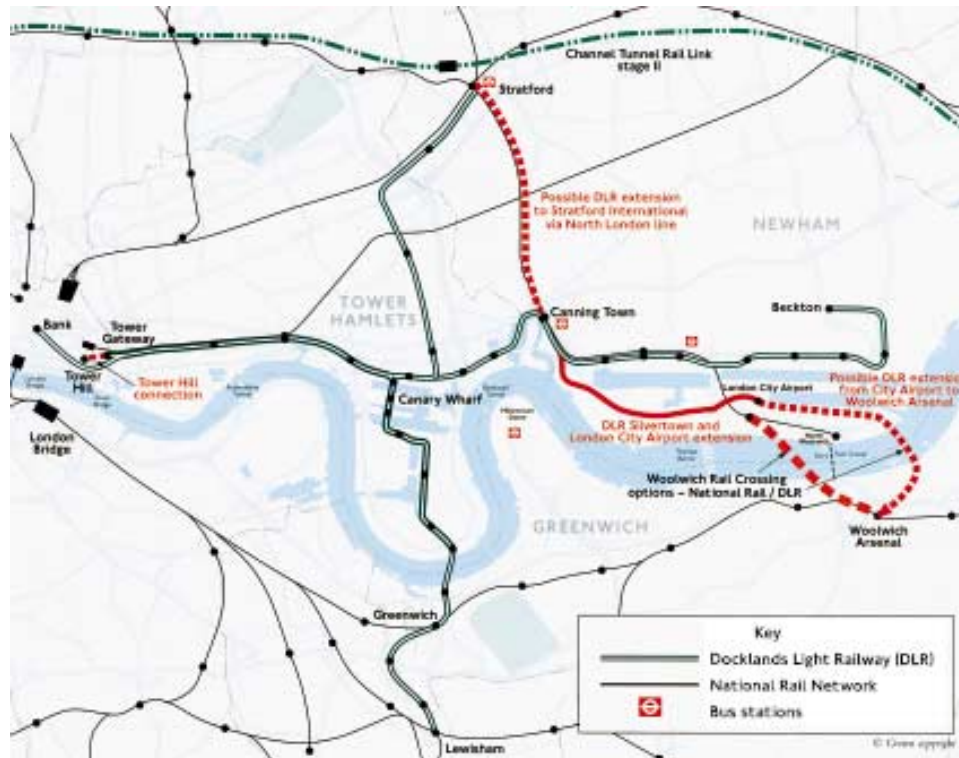
infrastrukturou a zvýšenou úrovní signálního systému. Všechny soupravy DLR jsou tvořeny šestinápravovými kloubovými vozidly, které jezdí buď samostatně nebo spojeny do dvojice. Dalších 24 vozových souprav je ve výrobě v závodě Bombardier v Bruggách, kde byl postaven i současný vozový park 70 vozidel. Nová vozidla jsou založena na původním vozovém parku, ale budou odpovídat nejnovějším standardům pro přístup vozíčkářů a pro usnadnění přístupu nevidomých, neslyšících a lidí se sníženou pohyblivostí. Hlavním klíčem pro expanzi DLR je jeho pohyblivá bloková signalizace, zahrnující jeden z nejbezpečnějších ATP systémů, který pomůže ke snížení intervalů.

Až tři čtvrtiny cestujících DLR používá alespoň jeden jiný dopravní systém: DLR má přímé vazby na 4 hlavní železniční linky, 8 linek metra, 110 autobusových linek, speciální autobusové spoje na London City Airport, meziměstské autobusy a říční dopravu. Pro získávání nových cestujících jsou velmi důležité integrované dopravní informace. Informační služba v reálném čase je k dispozici přes Internet, prostřednictvím WAP telefonů a ve vozidlech se nyní testuje systém Velocity, který je první britskou informační on-line službou uvnitř vozidel.

DLR jako kolejová doprava s automatickým provozem byla pionýrem v zavádění doprovodného personálu, tzv. Passenger Service Agents. Tímto přístupem se podařilo snížit stupeň vandalizmu a též zajistit příznivé vnímání této rychlodráhy veřejností. K tomu přispívá rozšířený kamerový dohled a již zmíněný rozsáhlý stupeň informování.



Nová obytná výstavba v Docklands – pohled z Temže.



• Automatická rychlodrážní tramvaj (nebo železnice?) v londýnských docích a zamýšlená prodloužení.

Smluvní spolupráce se soukromým sektorem na úseku do Lewishamu a s Prime Contractor – hlavním dodavatelem na signalizačním systému a jiné obnově poskytla neocenitelnou zkušenost řídit smlouvy na fixní cenu k dodávání služby spíše než aktiva. Ředitel DLR Ian Brown tvrdí, že partnerství se soukromým sektorem tímto způsobem umožnilo DLR zrychlit rozšiřování, a to při nižších nákladech než při tradičních programech s veřejným sektorem. Hodně jejich aktiv je realizováno též v partnerství s místními úřady, orgány pro regeneraci, developery a komunitami obyvatel i obchodníků, jež obsluhují.

Zatímco v roce 1987 začal DLR s 11 vozidly a 15 stanicemi a byl postaven za 77 milionů liber, dnes se více než dvojnásobně rozšířil (26 km), představuje hodnotu 1 miliardy £ a má 34 stanic.

DLR nyní stojí na prahu období obdobného růstu, a nová prodloužení vyžadují pečlivé plánování. Pan Brown si 21. narozeniny DLR v roce 2008 představuje jako systém plně integrovaný do ostatní sítě londýnské veřejné dopravy s vysoce kvalitním vozovým parkem a s výkonem 80 milionů cestujících za rok.



Souprava DLR ve stanici.

Tramvaj – Croydon Tramlink

Tramvaj se vrátila do britského hlavního města v květnu 2000 a v současné době přepravuje kolem 1,5 milionu cestujících za měsíc. Představuje významné zlepšení veřejné dopravy v jižním Londýně a v posledním průzkumu v jeho koridoru má Tramlink u 80% dotázaných atraktivní image.

Na financování projektu, výstavbě, údržbě a provozování 28 km dlouhé sítě, spojující Wimbledon s Croydonem a obsluhující přilehlé okresy Bromley a Sutton, udělil London Transport koncesi v listopadu 1996 konsorciu Tramtrack Croydon Ltd. v rámci vládních PPP. Finančními partnery v konsorciu jsou Royal Bank of Scotland a 3i.

Většina tramvajové sítě je segregována od ostatní dopravy a využívá ze značné části staré železniční tratě a v Croydonu tvoří jednosměrnou smyčku, aby se tak obsloužila

• Východní i Západní croydonská nádraží. Na ulicích mají tramvaje prioritu, a využívají 38 zastávek.

• 24 vozidel bylo dodáno Bombardier Prorail. Jsou 30,21 m dlouhé, 2,6 m široké a 3,4 m vysoké. Kapacita je 200 cestujících se 70 sedíci. Tramvaje jsou nízkopodlažní s výškou podlahy 350 mm nad temenem kolejnic.

• Ve Wimbledonu má Tramlink napojení na linku metra District Line, a je páteřním systémem pro širokou oblast jižního Londýna s dobrými přestupy v řadě železničních nádraží i s reorganizovanou sítí napájecích autobusů. Tramlink byl projektován na další 33% zvýšení kapacity bez větších problémů a v současné době je zvažována možnost rozšíření tramvajové sítě v několika koridorech severním a jižním směrem.



Souprava Croydon Tramlink v zastávce.



Výběřčí v doubledeckeru.

Státní dráhy

Jak již bylo zmíněno v Dopravní strategii, je státní železnice životně důležitý dopravní systém pro život centrálního Londýna. Využívá jej 460 tisíc lidí, 40% všech, kteří cestují do centrálního Londýna v ranní špičce pracovního dne. Přes polovinu těchto cest má zdroj v Londýně. V jižním Londýně, například, kde obsluha metrem je slabá, jsou státní dráhy hlavní kolejovou sítí a kriticky důležité pro dopravu do centrálního Londýna nejen za prací, ale i za vzděláním i zařízeními pro volný čas. V částech vnitřního Londýna, na sever od Temže, jsou neefektivnějším prostředkem pro tanciální cesty veřejnou dopravou.

Co se týče státních drah, Londýn se potýká se dvěma hlavními problémy. Za prvé, s nedostatky státního železničního systému, kterým jsou připisovány tragické nehody v nedávné minulosti. Za druhé tím, že na sebe vzal úlohu pozvednout je na vyšší úroveň. Za zlepšení standardů bezpečnosti a výkonnosti zodpovídá hlavně Strategický úřad pro železnici – Strategic Rail Authority (SRA). Síť státních drah je výrazně pod úrovní své výkonnosti a je zapotřebí významných změn a zlepšení. Široce sdíleným přesvědčením – včetně uvnitř železničního odvětví – je, že jádrem problémů byla fragmentace státních drah po privatizaci, z níž nejpodstatnějším aspektem bylo rozdělení řízení provozu a infrastruktury.

Ekonomický růst Londýna od druhé poloviny devadesátých let vedl k vyšším požadavkům na dopravu, které kolejová doprava nebyla schopna uspokojovat. Aby se řešil nedostatek jasné perspektivy zřídila vláda SRA, který stínově začal fungovat od července 1999. Podle vládních plánů z roku 2000 bude SRA zodpovídat za výdaje ve výši 60 miliard £ (zahrnující veřejné i soukromé financování) na státní dráhy v deseti příštích letech. TfL bude spolupracovat se SRA a s vládou, aby Státní plán pro železnici, který SRA vydal v první polovině roku 2001 a Dopravní strategie společně zajistily nejlepší rovnováhu v potřebách každodenních londýnských uživatelů železnice, cestujících na státních a mezistátních linkách a nákladní dopravy.

SRA začal proces nahrazování existujících koncesí. Nové koncese mají za cíl zvest mnohem přísnější výkonnostní i stimulační režimy a vést k zásadnímu zlepšování. Dohody budou na delší dobu, aby usnadnily vyšší nové investice ze strany

koncesionářů a jejich partnerů. Je to reakce na nesplněné očekávání, že reorganizace kolejové dopravy prostřednictvím privatizace povede k vyššímu stupni zaměření na klienta. Navíc je železniční síť v Londýně nevnímána cestujícími jako skutečná síť, ale spíše jako soustava různých linek, které cestujícím nabízejí zmatečně různorodý vzorek služeb.

Strategie přichází s návrhem využití železnice k vytvoření hlavních koridorů s vysokou frekvencí obsluhy podobnou londýnskému metru s plně integrovaným jízdním, jízdenkovým systémem a informacemi. Jde vlastně o návrh na vytvoření S-Bahnu či RER a konkrétní návrhy pro začátek berou v úvahu jižní část Londýna a okružní síť zvanou Orbi–Rail.

Za účelem lepší integrace mezi sítí státních drah a ostatními systémy londýnské dopravy spolupracují SRA a TfL, spolu s LU, na vytvoření Plánu přestupních uzlů, který bude obsahovat kategorizaci těchto uzlů, stanoví minimální standard vybavení vyžadovaného pro každou kategorii a návrh harmonogramu prací pro dosažení těchto standardů.

Vyšší standardy budou uloženy i všem provozovatelům. Vybavení stanic, personální obsazení, přístup pro lidi se sníženou pohyblivostí a bezpečnost (safety and security) bude vyžadovat též vypracování minimálních garantovaných standardů, s vyššími standardy v důležitých stanicích.

Pozornost je věnována snižování kriminality i obav z kriminality. Za neefektivnější cestu je označován větší počet zaměstnanců a cestujících, společně s lepším osvětlením a videomonitorováním ve stanicích a v jejich okolí.

Britská dopravní policie pracuje společně s železničními provozovateli na vládou podporovaném programu akreditace bezpečných stanic. Aby se mohly stanice kvalifikovat, musí splňovat čtyři kritéria: staniční design; staniční management; management snižování kriminality uvnitř a v okolí stanic; zvyšování pocitu bezpečnosti cestujících. Prvními stanicemi, které mají být akreditovány, jsou v centrálním Londýně – Marylebone, Kings Cross, City Thameslink, Fenchurch Street a stanice metra Charing Cross.

Lepší autobusová síť

Když byla v roce 1985 „Dopravním zákonem“ deregulována autobusová doprava mimo Londýn, mohl každý provozovatel s licenci nabízet své služby s tarifem, který si sám zvolil, a s nímž měl spojenou pouze nahlašovací povinnost. Na tomto základě vznikla **tržní konkurence**, kdy klienti si mohli na ulici vybírat mezi různými konkurenty. Výsledkem je skutečnost, že 83% služeb městské autobusové dopravy mimo Londýn je provozováno na ekonomickém principu.

V Londýně však vývoj probíhal jinak. Dále se vyvíjela integrovaná nabídka pro klienty. London Transport zavedl **konkurenci o smlouvy** na specifikované autobusové služby, ve kterých byl stanoven plánovaný výkon spolu s danými jízdními řády a tarify. LT zařizoval zastávky, přístřešky, autobusová nádraží a informování pro cestující. Vzájemnou součinností obou stran bylo v provozování autobusové dopravy dosaženo významných efektů:

- náklady na jednotku se oproti polovině 80. let snížily na polovinu,
- subvence byly sníženy o 40%,
- početní stav zaměstnanců autobusových provozovatelů klesl o 12%,
- nabídka vozokilometrů se zvýšila o čtvrtinu,
- cena jízdného stoupla o jednu třetinu, ale zatímco mimo Londýn počet cestujících klesal (ve velkých aglomeracích o 20%), počty cestujících v Londýně se zvýšily o 13%.

Současná situace

Každý pracovní den přepraví londýnské autobusy na pěti stech různých linkách 4 miliony cestujících. Rozsáhlá autobusová síť napájí síť metra a železnice a obsluhuje mnoho různých městských center hlavního města. Většina uživatelů autobusů (70%) nevlastní nebo nemá přístup k automobilu a nejvíce jsou autobusy využívány ženami, staršími lidmi a mládeží.

Roste i poptávka po autobusové síti (o 40% oproti roku 1994) a ta se úměrně ní rozšiřuje. Rada hlavních linek je přeměňována na linky s 24 hodinovou obsluhou. Londýnská autobusová síť má 17 tisíc zastávek a 45 autobusových nádraží. Tzv. Countdown systém – elektronické oznamování času do příjezdu spojů na zastávkách – zahrnuje v současné době 1 500 takto vybavených zastávek. Do roku 2005 má být jejich počet zvýšen na 4 000.

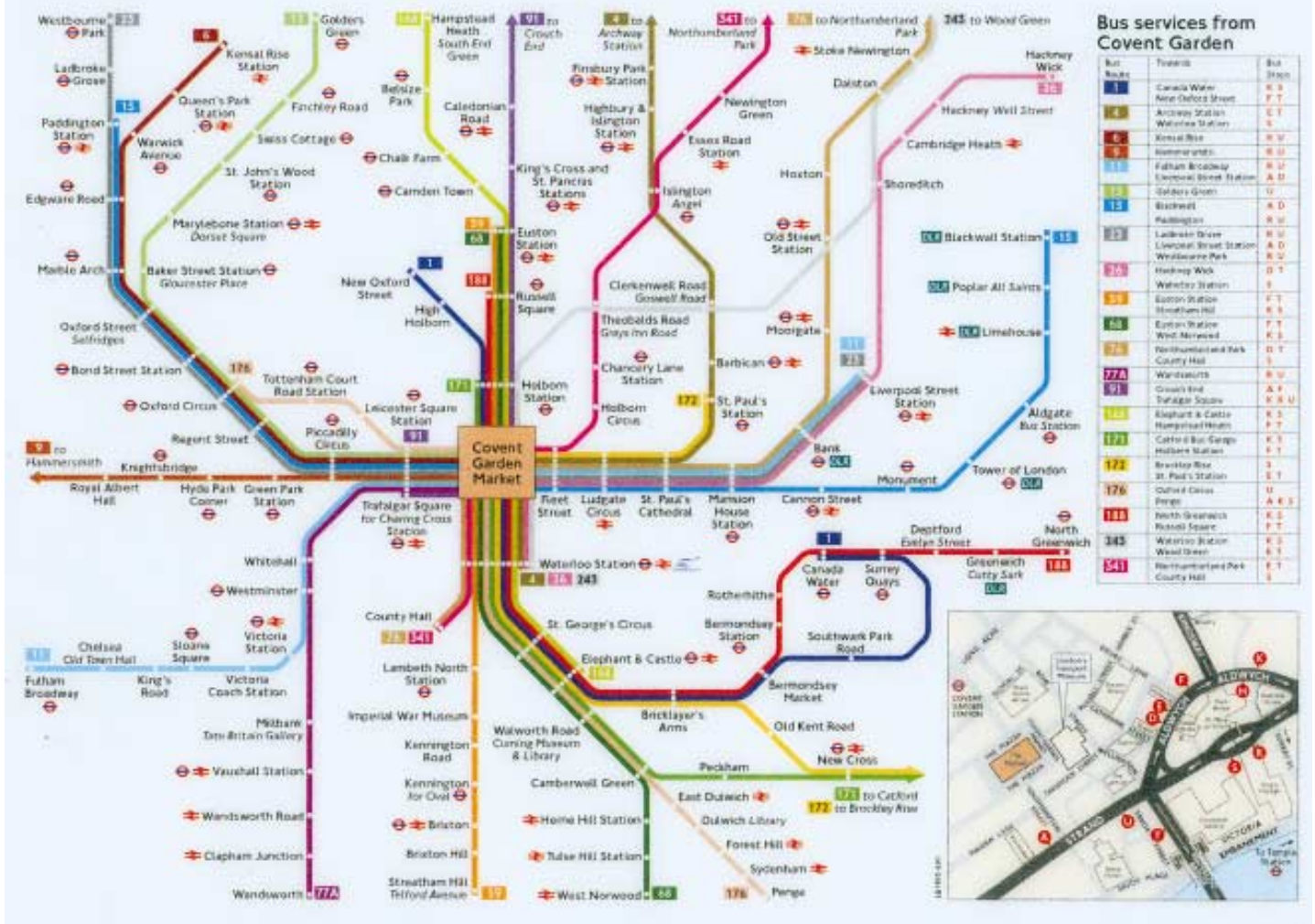
Pouze polovina celkového londýnského autobusového parku, který tvoří 25 000 autobusů, je přístupná pro invalidní vozíky a kočárky. V současném rytmu vybavování budou všechny londýnské autobusy plně přístupné za 5 až 8 let (kromě patrových Routemasterů).

Zajímavé jsou výsledky ankety spokojenosti cestujících, organizované v roce 1999/2000 společností London Buses. Uvedená čísla představují procento cestujících, vyjadřujících míru spokojenosti 7,5 a více z maximálně možných 10 bodů:

• spolehlivost	5,2
• osobní bezpečnost (safety and security)	8,0
• plynulost řízení a kodrcání	6,0
• přijetí a chování personálu	7,9
• čistota a upravenost autobusu	7,0
• informace na autobusech (vně i uvnitř)	6,9
• informace na zastávkách	6,2

Provozní deficit autobusové dopravy mezi lety 1994 a 1997 rychle klesal a v roce 1997/1998 dosáhl nuly. Tato úspora subvencí však byla dosažena na úkor klesající kvality služeb. Nové a realističtější nabídky ve výběrových řízeních vedly k opětovnému zvyšování deficitu, který v roce 2000/2001 má dosáhnout 74 milionů £. Různá splynutí a akvizice mezi autobusovými společnostmi vedly ke vzniku 6 velkých provozovatelů,

Bus spider map, Covent Garden



Autobusová „pavoučí“ mapa na podložce pro počítačovou myš – marketing a informace v jednom

operujících na 90% autobusové síti. Celkem existuje 25 provozovatelů.

Struktura londýnské autobusové sítě, včetně linkového vedení, jízdních řádů a jízdného je nadále určována TfL. Všechny místní autobusové služby jsou realizovány soukromými autobusovými společnostmi, které podepsaly smlouvu s TfL. Tzv. „Gross cost“ smlouvy („brutto náklady“) ukládají provozovatelům podávat nabídky na službu za pevně stanovenou cenu s tím, že příjmy z jízdného si ponechává TfL. Zatímco přebytky mohou být TfL použity k reinvesticím do autobusové sítě, není u těchto smluv žádná pobídka (incentive) pro autobusové společnosti, aby vozily více cestujících. U „Net cost“ smluv („netto náklady“) je nabídka na realizaci služby dělána na základě, že příjmy z jízdného zůstanou provozovateli. Všechny nové smlouvy a mnoho existujících smluv jsou smlouvy na brutto náklady, zbytek činí smlouvy na netto náklady.

Současná roční hodnota těchto smluv, z nichž 20% je každý rok dáváno do nových



Pickwickovský dispečer na zastávce autobusu u Gloucester Road Station. Marně nedělní čekání na příjezd okružního vyhlídkového autobusu

tendří (výběrových řízení), představuje 700 milionů £. Koncentrace vlastnictví garží činí růst konkurence o linky obtížnější a lví podíl na tomto obrovském trhu má pouze několik velkých autobusových společností.

Ačkoliv původně systém tendří vedl ke snížení nákladů, je nyní uznáváno, že podmínky tendří dávaly příliš velký důraz na ekonomii a malý na kvalitu a spolehlivost služeb. Při obnovování smluv u nových tendří se náklady podstatně zvyšovaly, ale kvalita služby zůstávala stejná. Důvody pro tento růst jsou různé, ale cena pracovní síly je klíčovým faktorem, a to nejen zvyšováním platů, ale také proto, že provozovatelé potřebují více zaměstnanců, aby řešili problémy s provozní nespolehlivostí a delší provozní hodiny. Ke zvyšování smluvních nákladů též přispěly změny ve standardech pro vozidla, požadavky na nákup nových nízkopodlažních autobusů, rostoucí náklady na inženýring i ceny pohonných hmot.

V Londýně se též zabývají otázkou rozšíření počtu průvodčích na tzv. Routemasterech, či doubledeckrech a uvažují o zdvojnásobení jejich počtu na těchto autobusech v centrálním Londýně do roku 2004.

V současné době probíhá dvouletý program, tzv. London Bus Initiative – Londýnská autobusová iniciativa (LBI). TfL ve spolupráci s městskými obvody jeho prostřednictvím zlepšuje spolehlivost a kvalitu služeb na vybraných linkách. První fáze programu se týká 27 linek, bude stát 60 milionů £ a jejím cílem je do března 2002 dosáhnout jasně stanovené výsledky:

- alespoň 40% až 60% každé linky LBI pokrýt preferenčními opatřeními pro autobusy,
- snížit průměrnou cestovní dobu na linkách alespoň o 10% až 20%,
- snížit o 10% časy nástupů,
- zvýšit alespoň o 5% až 7% počet cestujících,
- zlepšit na alespoň 50% zastávek jejich celkové uspořádání pro snazší nástup do autobusů.

Linky vybrané do první fáze LBI jsou nazývány Bus Plus linky. Patří mezi ně nejzátíženější linky, zajišťující příležitost k vytvoření integrovaných služeb. Za neklíčovější faktor je považován preference autobusů a její „vynucení“, ale stejně tak klíčový je tzv. „celolinkový“ přístup, který bere v úvahu mnoho aspektů cestování autobusem: informace, přístup k autobusovým zastávkám, přístřešky, prostředí v autobusech a jejich vazby na ostatní systémy veřejné dopravy.

Druhá fáze LBI se zaměří na zlepšování linek v centrálním Londýně a do centrálního Londýna směřujících autobusových linek.

Program zpoplatnění dopravních zácp

Byly realizovány studie různých forem mýtného za používání automobilů v centrálním Londýně, od papírových povolení po plně elektronické platby za používání komunikací. Nedávno dokončená studie ROCOL – Road Charging Options for London – usuzuje, že systém zónových licencí založený na poznávacích automobilových značkách s poplatkem 5 £ za den a s kamerovým dohledem, by měl „výrazný dopad na dopravní podmínky v centrálním Londýně“. Je označen za realizovatelné a vnutitelné řešení.

Ridiči, kteří by si přáli vjet do zpoplatněné zóny a používat v ní svůj automobil, by zaplatili poplatek a zaregistrovali by čísla svých poznávacích značek na příslušném úřadu. Automatické čtečky poznávacích značek – v podobě kamer – by ověřovaly nahlášená čísla poznávacích značek s těmi, která budou ve zpoplatněné zóně zjištěna. Tato technologie je již používána pro platbu mýtného v Severní Americe a Austrálii a obecný princip mýtného byl prokázán i v Singapuru.

Podle studie ROCOL by opatření mělo:

- omezit zácpy, jak uvnitř tak i mimo zpoplatněnou zónu,
- zvýhodnit veřejnou dopravu obsluhující centrální Londýn,
- zlepšit provoz autobusů...

Doba zpoplatnění by byla od 7 do 19 hodin od pondělí do pátku (mimo Štědrý den a svátky). Standardní poplatek by byl 5 £ za den, bez příplatku za větší dodávky. Týdenní poplatek by byl 25 £, měsíční 110 £, roční 1 250 £. Nahlášení značky úřadu a zaplacení by mělo být provedeno předem a to telefonicky, poštou, internetem či osobně v řadě k tomu určených přepážek.

Pro provozovatele větších vozových parků by byly zřízeny účty. Pro řidiče platící po 19. hodině, ale před půlnocí dne, ve kterém budou vozidlo v zóně používat,

by poplatek činil 10 £. Existuje výčet vozidel se 100% slevou, rezidenti by měli 90% slevu.



Navrhovaná londýnská oblast mýtného za zácpy, vymezená vnitřním okruhem (Inner Ring Road)

Londýnská výstava očima Pražské strojírny a.s.

Na konci května jsem s kolegou navštívil londýnskou výstavu „UITP – Mobility and City Transport Exhibition 2001“ konanou u příležitosti 54. mezinárodního kongresu UITP. Velmi mile nás překvapil vstup zdarma na tuto výstavu, kde vystavovalo přes 330 vystavovatelů. Tato menší výstava byla podle mého názoru pojata ryze prestižně, protože žádný ze středních a malých podniků si nemohl dovolit vystavovat s poplatkem 800 £/m². Mezi největší vystavovatele patřily dopravní giganty jako: Bombardier Transportation, Irisbus, Siemens, Ansaldo Breda, Scania, Man, Volvo, Neoplan a samozřejmě Transport for London.



Příjemné letní zážitky čtenářům DP-KONTAKTu přeje autor „londýnské“ přílohy, v pozadí s towerským mostem, jako symbolem vstupní brány do obrovské rozvojové oblasti východního Londýna.

Pro nás, zástupce společnosti Pražská strojírna a.s., která je specializovaná na výstavbu moderních tramvajových tratí, bylo mnoho příležitostí k navázání obchodních kontaktů. Oslovili jsme více než 40 vystavovatelů a odnesli si cenné kontakty. V současné době očekáváme odpovědi od společností z Evropy, Ameriky i Austrálie. Mimoevropské společnosti vystavovaly většinou ve společných stáncích či sekcích určených pro daný kontinent. Velmi nás zklamala APTA – American Public Transportation Association, která se prezentovala jen dámmami s pohoštěním a jedinou informací, kterou byly schopny podat, byla pozvánka na zasedání této asociace v roce 2002 v Nevadě v USA.

V Londýně dávají „velký“ prostor tramvajové dopravě, představovala ji pouze malá vitrínka s vláčky na zadní straně velkolepé expozice Transport for London. Abychom zjistili, jak to ve skutečnosti vypadá s londýnským

Croydon Tramlink, vypravili jsme se třetí den na konečnou metra na nádraží do Wimbledonu (společným pro metro, vlaky i tramvaje). Po skoro dvacetiminutovém čekání jsme se rozjeli jednou ze tří linek provozovaných v Londýně a vyrazili do tramvajového centra ve čtvrti Croydon. Celou dobu do Croydonu je trať vedena po železničním svršku stranou od ostatní komunikace a pro obousměrný provoz slouží rozdělení v některých zastávkách. Tři trasy se sjiždejí v centru Croydonu na okruh, ze kterého pak každá jedním směrem odbočuje. Moderní a velmi malou tramvajovou trať pak dokreslují čisté a spolehlivé tramvaje od firmy Bombardier. Musím konstatovat, že Londýn je teprve na začátku tramvajové dopravy, ale byli jsme ujištěni, že dynamický rozvoj je plánován na následující léta.

Ing. Zdeněk Millek,
vedoucí marketingu Pražské strojírny a.s.



Přílohu o Londýně a 54. kongresu UITP připravil ing. Zdeněk Došek za pomoci Kateřiny Hildebrandové a Dany Rautenkranzové. Foto: Zdeněk Došek a materiály Transport for London

Pro lepší orientaci v textu přílohy připojujeme malý slovníček: **environmentální** - týkající se životního prostředí; **kontraktoři** - smluvní partneři; **developeři** - společnosti působící v oblasti rozvoje území; **ligh rail** - rychlodrážní tramvaj (tramvajová rychlodráha); **aktiva** - hmotný majetek; **deprivace** - ochuzení, zanedbání.