

Preference MHD v Praze a její vliv na kvalitu poskytované služby

Ing. Bc. Pavel VANČURA, Ph.D.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., ČR

[e-mail: vancurap@dpp.cz](mailto:vancurap@dpp.cz)

Abstrakt

Pražská městská hromadná doprava (dále jen MHD) by dnes již nemohla bez funkčních preferenčních opatření existovat. Tato preferenční opatření v Praze jsou jak přímého, tak i nepřímého charakteru a týkají se obou druhů povrchové MHD – tramvajů a autobusů. Vedle výčtu údajů o preferenci pražské MHD se příspěvek věnuje i jejímu vztahu ke kvalitě MHD (přehled dotčených aspektů cestování MHD a tedy i přínosy pro cestující). Z teoretického hlediska je zajímavý i vhléd do propojení se systémem řízení kvality v pražském dopravním podniku (dále jen DPP).

1. Preference MHD

MHD má řadu výhod oproti individuální automobilové dopravě (dále jen IAD), ale bohužel i řadu nevýhod. Odstranit některé nevýhody MHD, resp. zlepšit její fungování, zvýšit její atraktivitu a tím tedy posílit její konkurenceschopnost může právě preference, resp. preferenční opatření. Nástroje pro preferenci jsou přímé a nepřímé [1].

1.1. Přímé nástroje preference

Přímé nástroje preference představují vlastní preferenci s vazbou na vozidla MHD a dopravní cestu, nemají přímou vazbu na cestující. Cílem těchto nástrojů je plynulý a bezkolizní průjezd vozidel MHD po jejich trase. Jedná se o preferenci na světelných signalizačních zařízeních (dále jen SSZ), o preferenci vyjádřenou dopravním značením (dále jen DZ), příp. změnou dopravního režimu a o preferenci realizovanou prostřednictvím stavebních úprav včetně úprav zastávek MHD.

Preference na SSZ může být bez dynamického řízení, tzn. s pevným urychlením směrů MHD (prodloužením fází v signálním plánu) nebo s dynamickým řízením, tj. s proměnlivým ovládním fází signálního plánu dle nároků v reálném čase. Toto dynamické řízení je buď absolutní nebo podmíněné. Absolutní řízení představuje okamžité přidělení signálu volno pro vozidlo MHD (u jednoduchých křižovatek) a je nutná komunikace s vozidlem MHD (např. pomocí radiového signálu). Podmíněné řízení znamená vložení nové fáze do cyklu křižovatky nebo posunutí fází tak, aby byl umožněn co nejbližší možný průjezd vozidla MHD.

Preference vyjádřená DZ představuje např. zákazy a příkazy (zákazy zastavení, povolení odbočení pro MHD, úpravy řadících pruhů atp.), dále vyhrazené jízdní pruhy (trvalé nebo časově omezené), samostatné vyhrazené komunikace, provoz MHD v jednosměrných ulicích oběma směry, provoz MHD na pěších zónách nebo celkové změny v organizaci dopravy ve prospěch MHD.

Preference v podobě tzv. zhmotnělého DZ představuje preferenci ve formě různých stavebních úprav od částečné po úplnou segregaci (oddělení) MHD od IAD. Částečná segregace je v uliční úrovni realizována např. zvýrazňovacími knoflíky, litinovými sloupky, zpomalovacími pruhy, různými zábranami či turnikety (zasouvací sloupky). Plná segregace je zajištěna např. samostatným tělesem (otevřený svršek v případě kolejových drah), zvýšeným tramvajovým pásem či fyzickým oddělením pomocí tvarovky např. z betonu či žuly.

1.2. Nepřímé nástroje preference

Nepřímé nástroje preference podporují vyšší využívání MHD a mají přímou vazbu na cestující. Mezi tyto nástroje patří např. následující oblasti: dostatečná a přehledná (srozumitelná) nabídka spojů MHD, tvorba integrovaných dopravních systémů (dále jen IDS) – tj. sjednocení nabídky MHD, informační systémy (s důrazem na sdělování informací v reálném čase) a systémy prodeje jízdních dokladů, nástroje pro vyšší pravidelnost a přesnost provozu, pohodlné a bezpečné

zastávky MHD, nová (nejčastěji nízkopodlažní) vozidla, systémy napojení na MHD pomocí P+R, B+R, K+R, public relation. V souhrnu je nepřímým nástrojem preference MHD celková kvalitní nabídka, kterou je třeba nejen budovat, ale jejím prostřednictvím získávat i zpětný obraz o ní samotné a to např. pomocí tzv. standardů kvality. Principy těchto standardů a měření kvality je zakotveno v evropské normě EN 13816 [2].

2. Preferenční opatření v Praze

Opatření dotýkající se preference pražské MHD jsou velmi různorodá a jejich vývoj velmi dynamický, i když z pohledu kvality by měl být podstatně rychlejší. Vývoj informačních technologií velmi podporuje rozvoj různých tzv. inteligentních dopravních systémů.

2.1. Druhy MHD a preference

V Praze se lze setkat se čtyřmi základními druhy MHD. V první řadě jde o metro. To je již svou podstatou (z hlediska provozně-stavebního) plně segregovaným druhem MHD – má vlastní dopravní cestu nezávislou na ostatních druzích MHD a také bez vlivu IAD. Význam má zasazovat se o integraci s ostatními druhy MHD a návazně o informování, řízení provozu atp. Obdobně jsou na tom pražské přívozy.

Zcela odlišná situace je u povrchové dopravy – u tramvají a autobusů. Především autobusy se dělí o dopravní cestu s IAD a tudíž je celá škála preferenčních opatření pro podporu provozu autobusů a tramvají nezbytná. Současný stav preferenčních opatření shrnují následující odstavce.

2.2. Přehled preferenčních opatření v Praze - tramvaje

U tramvají má zásadní význam vedení dopravní cesty mimo jízdní dráhy IAD, což je především v oblastech mimo centrum Prahy standardní záležitostí. V případě, že nelze zajistit plnou segregaci, vznikají alespoň stavební omezení např. v podobě oddělovacích tvarovek (cca 10 km tratí). Celková délka sítě podle osy ulice činí 142 kilometrů. Tato síť je poměrně hustá s častými křižováními a tak má svůj význam i preference v rámci SSZ. V Praze existuje téměř 250 křižovatek se SSZ, z nichž 30% je bez preference, 27% s absolutní preferencí pro tramvaje a 43% s preferencí podmíněnou.

2.3. Přehled preferenčních opatření v Praze - autobusy

Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy slouží v Praze i cyklistům a vozidlům taxi. Z celkové provozní délky sítě autobusů podle osy ulice (681 km) jich je 3,7% vyhrazeno pro autobusy MHD. Jedná se o 9,6 km vyhrazených jízdních pruhů na tramvajovém pásu a o 15,5 km na vozovce, jejichž délka se nadále zvětšuje. Významnou podporou pro autobusovou dopravu v reálném provozu je preference prostřednictvím SSZ na křižovatkách, kterých je takto vybaveno 121.

3. Vztah kvality a preference

Kvalita a preference jsou spojené nádoby přepravní nabídky MHD. Nelze je od sebe jednoznačně oddělit, vzájemně se prolínají a ovlivňují. Kvalitu MHD lze poměřovat na základě osmi kritérií evropské normy EN 13816 [2] a dále pak také přímo pohledem dopravce dle jeho systému řízení kvality (standards kvality DPP [3]).

3.1. Kvalita a preference – porovnání dle kritérií kvality EN 13816

Evropská norma EN 13816 rozlišuje pro hodnocení, resp. měření kvality osm kritérií. Tato kritéria jsou vyjmenována níže pod tabulkou, která zachycuje vztah mezi kvalitou a preferencí. Základním kritériem kvality MHD je její nabídka a tudíž není překvapivý fakt, že většina preferenčních opatření je s tímto kritériem svázána, podobně je tomu i u informování a u aspektu času, tj. přesnosti a pravidelnosti provozu.

Kritéria kvality →	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Preferenční opatření ↓								
preferance na SSZ	X			X				X
dopravní značení	X							
stavební úpravy	X	X						
přepravní nabídka	X	X		X				X
integrace	X	X	X	X				X
informace	X	X	X		X			
řízení provozu	X	X		X				X
pohodlí					X	X		
bezpečnost					X		X	

- I ... dosažitelnost (nabídka služby v geografickém smyslu)
 II ... přístupnost (přístup do systému veřejné hromadné dopravy)
 III ... informace (znalosti o systému veřejné hromadné dopravy)
 IV ... čas (plánování a vykonání cest)
 V ... péče o zákazníka (požadavky cestujících)
 VI ... pohodlí (komfort)
 VII ... bezpečnost (ochrana cestujících)
 VIII ... dopad na životní prostředí (účinek veřejné hromadné dopravy)

3.2. Kvalita a preference – porovnání dle standardů kvality DPP

Z pohledu standardů kvality (resp. skupin standardů kvality, neboť tyto skupiny se dále člení a to nejen z pohledu jednotlivých druhů MHD – metro, tramvaje a autobusy) lze také nalézt vztahy mezi těmito standardy a preferenčními opatřeními. Vazba je v zásadě oboustranná, neboť jednotlivá preferenční opatření ovlivňují plnění či neplnění těchto standardů a standardy samotné vyvolávají potřebu vzniku či úprav preferenčních opatření. Tabulka níže tyto vztahy přehledně shrnuje (pod tabulkou jsou popsány skupiny standardů kvality DPP).

Logicky jsou nejvíce zastoupeny vazby mezi preferencí a standardy kvality, které popisují přesnost provozu a plnění grafikonu (přímé nástroje preference). Mezi nepřímými nástroji preference a kvalitou má největší zastoupení přijetí a informování cestujících.

Standardy kvality →	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Preferenční opatření									
preferance na SSZ ↓	X						X		
dopravní značení	X						X		
stavební úpravy	X						X		
přepravní nabídka					X			X	
integrace		X							
informace		X	X	X					
řízení provozu	X						X		
pohodlí			X			X			X
bezpečnost			X						

- 1 ... přesnost provozu
 2 ... informování
 3 ... přijetí cestujících
 4 ... stejnokroj
 5 ... jízdenkové automaty
 6 ... bezbariérová zařízení (výtahy a plošiny)
 7 ... plnění grafikonu
 8 ... dostupnost stanic metra
 9 ... čistota

3.3. Kvalita a preference – shrnutí

I z velmi letmého pohledu na vztahy mezi kvalitou a preferencí je patrný jejich podstatný vliv na konkurenceschopnost MHD vůči IAD. Je třeba jim proto věnovat náležitou pozornost. Podstatnou roli však mají i finanční prostředky. A to nejen ve významu, že kvalita a preference něco stojí, ale i cenově odpovídající nabídka pro cestující a rozpočtová únosnost pro objednatele MHD.

Literatura

[1] P. Drdla: *Technologie a řízení dopravy: městská hromadná doprava*, 1. vyd. Pardubice: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. ISBN 80-7194-804-7

[2] EN 13816 - *Česká technická norma: Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření*

[3] www.dpp.cz

[4] www.ropid.cz