

Principy a trendy v tramvajové dopravě

Každý může být jen tak ušlechtilý, jak je bohatý. Nestačí mít cíle a plány, ale je potřeba též mít prostředky k tomu, aby je bylo možno uskutečnit.

I veskrze lidský a dobrosrdečný člověk James Herriot, autor krásných knížek o zvěrolékaři, dospěl k poznání, že ač má zvířata rád, nemůže léčit každého chromého psa, kterého potká na ulici, ale jen toho, kterého jeho pán přivede do ordinace a zaplatí za něj. Podobně je na tom městská hromadná doprava. Ani ta nemůže být sociální sítí, jež zdarma svezde každého. Odveze jen toho, kdo si zaplatí jízdenku.

Dopraváci

Práce v dopravním podniku je náročná a odpovědná. Většinou ji zastávají lidé, kteří k ní mají pozitivní vztah, kteří se poctivě snaží posloužit městu i cestujícím. V realitě každodenního provozu existují jen ti, kteří mají svoji práci rádi, a nikoli ti, kteří se jen snaží vydělat peníze. To jde jinde snadněji.

Ti, kdož se denně se svým vozem prodírají přečpanými ulicemi a starostlivě hledí na nepozorné chodce i na arogantní řidiče osobních automobilů, dobře vědí, jak nesnadné je skloubit **úspěšný život** současné doby s úzkými uličkami, lemovanými barokními či ještě staršími stavbami. Již pomínila doba, kdy řidiči tramvají stáli za kontrolérem celý den v těžkém kabátě v průvanu mrazivého vzduchu a těšili se na pár minut tepla u kamínků v malém domečku na konečném. Již se nemusí lopotit s těžkými klikami kontroléru a ruční brzdou, zato provoz v ulicích zhoustl a stresových situací přibýlo.

Je pozoruhodným zážitkem sledovat ranní vyjíždění tramvají z vozovny, představení nikoli nepodobné divadelnímu kusu se scénářem a režii. Postupně se otevírají ta či ona vrata a přesně v předepsanou minutu vyjíždí přes spletenec výhybek na svou linku další a další vůz. Dnes stejně jako včera, zítra stejně jako dnes. Jen pár zaslých věcí, kolik se za tímto každodenním zábrakem skrývá práce lidí z dílny, kolik budíků zvonilo ve čtyři a kolik ještě dříve.

Je to **zvláštní vášeň**. Vstávat o hodinu dřív, aby ostatní mohli spát o pár minut déle. Nebo ve stoje v úzkém kanále přemýšlet o příčině závady i o tom, jak ji odstranit, aby cestující mohli bezstarostně cestovat, sedět a nepřemýšlet o ničem. Uklízet nepořádek ve voze s cílem, aby cestující přišli do čistého prostředí. Odstraňovat čmáranice ze stěn a trpce hledět na škrábance na sklech, jež odstranit nejdou. Ti dobří chlapci z vozoven rozeznají na dálku jednotlivé vozy a vědí, jaké jsou. Znají zpaměti elektrické obvody, vědí, který vůz je seřízen na trochu větší proudy a kterému by se naopak slušelo trochu ubrat, neboť již má malá kola. A jen jejich šéfové vědí, jak i v těch dobách největší nouze sehnali nějaké peníze alespoň na ty nejdůležitější náhradní díly a něco navíc pro partu, která místo domů šla znovu pod vůz.

Bez lidí, kteří pro tramvaje dýchají, by

to nešlo. Lze je najít v každém dopravním podniku, ve velkoměstech i v provinčních městečkách, v Evropě i v Asii. Bez nich by tramvaje nejezdily. Rozdíl je jen v tom, že někde se starají o skvostné moderní vozy a jinde pečují o přestarlé svědky minulosti.

Peníze

Rovnováha výnosů s náklady, respektive převaha výnosů nad náklady, je základem každého podnikání, městskou hromadnou dopravu nevyjímaje. K tomu, aby tramvajová doprava držela krok s dobou, potřebuje být dobře zaplacená. Jedině náležitě bohatý dopravce může trvale rozvíjet vozový park i infrastrukturu tramvají tak, jak odpovídá potřebám a nárokům společnosti.

Při této příležitosti je potřebné znovu si připomenout, že vozidla i trať a její napájení jsou drahé a hodnotné systémy, sloužící celá desetiletí. Současná podoba a kvalita tramvajové dopravy je jen v omezených hranicích ovlivnitelná současnými aktivitami dopravce. Z podstatné části je nynější tramvajová doprava určena tím, jak do ní bylo investováno a jak o ni bylo pečováno v minulých letech. Vozidla slouží několik desetiletí, tratě ještě déle. Tento princip platí i do budoucna. **Naše současná rozhodnutí** a kroky určují podobu tramvajové dopravy na několik dalších desetiletí dopředu. V té době budou využívány námi vytvořená vozidla a tratě. Avšak také budou scházet námi nevytvořená vozidla a tratě. Podle toho, jak se za doby našeho působení vyvíjel park vozidel či stav tratí, budeme jednou hodnoceni. Buď budeme vzpomínáni jako pohodlná generace, jež jen spotřebovávala podstatu z let minulých, nebo budeme uznáváni jako moudří budovatelé trvalých hodnot.

Pominula doba nezájmu dodavatelů, doba improvizací. V současnosti jsou na trhu k dispozici technické prostředky týkající se prakticky všeho, co souvisí s tramvajovou dopravou. Návštěva některého ze světových veletrhů nebo i jen internetových stránek přesvědčí každého o skutečnosti, jak rozmanitá a skutečně na úrovni je současná nabídka. To se týká jak samotných tramvajových vozů a komponentů pro ně, tak i systémů a prvků infrastruktury. Rovněž zařízení dep či technika na údržbu tratí jsou nabízeny ve velmi rozsáhlém výběru. Je potřebné orientovat se v této nabídce, umět si z ní správně vybrat a mít peníze na nákup.

Podstatné je, aby si tramvaje svým pravidelným provozem, tedy poskytovaním přepravních služeb, vydělaly nejen na pokrytí okamžitých nákladů na provoz a údržbu, ale i na svůj **průběžný rozvoj**. Stagnace není řešením, na to již doplatily více než tři tisíce tramvajových provozů zrušených po celém světě. Systém, který je dlouhodobě podinvestován a průběžně stárne, směřuje buď

Díl pátý: výnosy



Snímek: Jana Leclaire

Ve většině západoevropských měst je jízdné v MHD dražší než v České republice. Přitom obyvatelé těchto měst hromadnou dopravu využívají a vyšší jízdné akceptují, neboť odpovídá relacím v dané ekonomice. **Snímek pochází z nového tramvajového provozu v Le Mans (25. 11. 2007) a představuje vůz CITADIS 302 poblíž nádraží SNCF.**

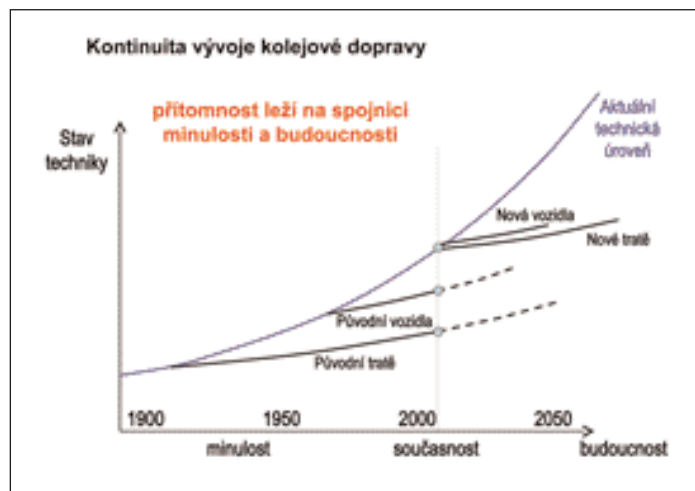
k likvidaci nebo zatíží budoucí generaci značně vysokými náklady na jeho sanaci. Vnitřní dluh bude nutno splatit i s úroky.

Ekonomická rovnováha

Provozovatel MHD má dva základní zdroje příjmů: tržby z jízdného a příspěvek od objednatele dopravy ve veřejném zájmu, kterým bývá příslušné město. Poměr plateb přímých (tržby z prodeje jízdenek) a nepřímých (systém daní a dotací) je v jednotlivých městech různý. Situace nebývá jednoduchá. Provozní náklady jsou nejvíce ovlivněny požadovaným rozsahem dopravy. Ten je proto jedním ze stupňů

volnosti ekonomické bilance. Do nákladů patří také investice; diskuse je proto vedena o tom, který z investičních návrhů akceptovat a který odsunout do dalších let.

Součet nákladů je nutno uvést do souladu s výnosy z jízdného a s částkou, kterou je možno pro veřejnou dopravu uvolnit z městského rozpočtu. V obou případech jde též o otázky politické: volení zastupitelé rozhodují, jak silně je možno zatížit občana přímou platbou a jakým způsobem rozdělit možné výdaje městského rozpočtu, tedy kolik na dopravu zbude. Ve finanční rovnici jsou sice **čtyři proměnné**: rozsah dopravy, míra investic, výše jízdného a výše prostředků z rozpočtu města, ale



Současnost leží na spojnici minulosti s budoucností. V současnosti využíváme tramvaje vyrobené před 40 lety a tramvajové tratě založené před 100 lety. Vozidla, která naše generace vytváří, a tratě, které staví, určí podobu tramvajové dopravy do dalších desetiletí. MHD však též bývá s oblibou využívána k populističtým praktikám politiků. Pokud je předvolební heslo „*Nezdražíme městskou dopravu*“ myšleno vážně (což nemusí být pravda), může mít tři důsledky: a) kvalita městské dopravy bude trvale klesat (neboť náklady přirozeně porostou), b) zvýšíme vaše daňové zatížení, c) zadlužíme vás.

samotný provozovatel veřejné dopravy nemá příliš svobody je měnit. Jeho úkolem je dopravu zajistit a s penězi vyjít, tedy hledat vnitřní úspory. Kvalita nabízených služeb a dynamika jejich rozvoje je proto především v rukou vedení města. Ale i to má četné limity.

Některá města podporují veřejnou dopravu méně, jiná více. Například Dopravní podnik hlavního města Prahy a. s. utržil v roce 2006 z pravidelné dopravy 3 783 mil. Kč a dotace od města činila 8 470 mil. Kč, tedy 2,24násobek tržeb (jde však nejen o tramvaje, ale i metro a autobusy). Tržby tedy činily jen 31 % výnosů, zbývajících 69 % pokryla dotace. Při **posuzování velikosti tržeb** je však potřebné rozlišovat mezi cenou jízdenky (v Praze stála v roce 2006 plnocenná krátkodobá nepřestupní jízdenka pro jednotlivou jízdu na území města 10 Kč, plnocenná přestupní 20 Kč) a průměrnou tržbou od jedné přepravené osoby. Ta činila v Praze v roce 2006 jen 2,97 Kč. Průměrný cestující tedy zaplatil za jednu jízdu necelých 30 % z ceny plnocenné nepřestupní jízdenky.

Plnocenné **jízdenky pro jednotlivou jízdu** jsou relativně drahé, jejich cena v podstatě odpovídá ekonomickému (nedotovanému) jízdnému, tedy nákladům dopravce. Náklady na jednu jízdu veřejnou městskou hromadnou dopravou činily v Praze v roce 2006 v přepočtu na jednu jízdu zhruba 9,60 Kč. Jízdenky pro jednotlivou jízdu však využívá jen malá část cestujících a proto nejsou pro výši tržeb rozhodující. Většina lidí cestuje levněji. Velikost výnosů z jízdného nejvýznamněji ovlivňují **ceny časových jízdenek**, které používají pravidelní cestující a jež jsou v přepočtu na jednu jízdu podstatně levnější.

Měla-li by např. být v hypotetickém případě v Praze zdražena městská doprava o polovinu (ve srovnání s výchozí úrovní roku 2006 by byla cena všech jízdních dokladů zvýšena o 50 %), pro průměrného cestujícího by to znamenalo zvýšení výdajů na jednu jízdu ze 2,97 Kč na 4,46 Kč. Tedy nikoli z 10 Kč na 15 Kč, jak by palcovými titulkami oznamovaly senzace chtivé noviny.

Jde to i jinak

Nabízí se však i překvapivě jiná varianta jízdného. Město by jízdné vůbec nedotovalo a dopravce by zavedl jednotné (ekonomické) jízdné v ceně 10 Kč, tedy v ceně mírně převyšující náklady dopravce na jednu jízdu (9,60 Kč v úrovni roku 2006). Potraviny, energie, služby či oblečení jsou pro život též důležité a ani ty nikdo občanům neprodává se sociálními či množstevními slevami. Myšlenka turniketů na vstupu do metra a elektronických kasiček v tramvajích a autobusech, fungujících na mince 10 Kč či na odečtení těžké částky z karty, je docela racionální.

Kromě černých pasažérů, kterým plně vyhovuje současný otevřený systém, by tento způsob nejvíce zasáhl občany denně s přestupem **dojíždějící do zaměstnání**. Ti jsou v současnosti velmi zvýhodněni předplatními jízdenkami, jež jim umožňují cestování za zlomek nákladů dopravce. Na oplátku za paušální platbu předem získávají výraznou slevu. Ale cestu do práce snad není nutno sponzorovat, v práci si každý peníze vydělává sám. Po zdražení pohonných hmot a po zpoplatnění ulic mýtným nebude potřeba obávat se konverze takto dotčených cestujících z hromadné k individuální dopravě.

Z hlediska zachování a rozvoje tramvajové dopravy totiž není až tak důležité, kolik v současnosti tramvaje denně odvezou cestujících. Rozhodující je, kolik vydělají peněz a kolik z toho je investováno do jejich obnovy. Nejde jen o to sloužit v současnosti, ale též je nutno připravovat se na budoucnost.

Výnosy

Ve všeobecnosti jsou dva základní způsoby financování veřejné dopravy: - občan hradí náklady spojené s provozováním veřejné dopravy (včetně její nezbytné obnovy a rozvoje) jejím provozovateli přímo formou jízdného, - občan platí státu daně a přerozdělovací mechanismus (systém daní a dotací) z nich přiděluje provozovateli

dopravy dotaci.

Skutečné financování MHD bývá kombinací obojího, tedy kombinací přímé i nepřímé platby:

- část nákladů veřejné městské dopravy platí občan přímo, tedy ve formě jízdného,
- zbývajících část nákladů platí občan nepřímo, prostřednictvím státního systému daní a dotací.

Čím je podíl přímé platby menší, tím je občan v okamžiku nákupu jízdního dokladu spokojenější. Mlyně totiž vnímá jen tuto přímou složku a žije v iluzi, že zbývajících část nákladů (nepřímou složku) platí někdo jiný. Ale to je klam: ve státě není jiný zdroj hodnot než on sám, tedy pracující občan. Žádná z institucí (kraj, stát, Evropské společenství, ...) hodnoty nevytváří, jen je přerozděluje. Čím je přerozdělovací instituce větší, tím pracuje pomaleji a s menší účinností (s větší vlastní spotřebou), takže občan musí zaplatit více, než dostane zpět, a musí dlouho čekat, než se tak stane.

Lidé jsou k sobě solidární, silnější pomáhají slabším. Ve veřejné dopravě má logiku **solidarita mezi generacemi**. Jistě je správné, aby lidé v produktivním věku přispívali na dopravu starým osobám a dětem, logiku má i podpora dopravy sociálně slabších. Ale smysl nemá, aby zdravý pracující občan platil dopravci za poskytnutou službu v ceně jízdenky jen zlomek nákladů a zbývajících většinu peněz mu posílal přes stát.

Opodstatnění nemá ani **solidarita mezi regiony**. Lidé potřebují dopravu všude, v každém městě i v každé vsi. Není potřebné ani efektivní, aby občané z jednoho konce republiky přispívali svými daněmi na dopravu někde jinde, respektive aby čekali, že budou obdarováni právě oni. To samé platí i v Evropské unii. Není důvod, aby stát vybíral peníze od svých občanů, odváděl je do evropských fondů a pak psal žádosti doložené nesčetnými studiemi a posudky s cílem získat část těchto peněz zpět a podpořit jimi několik vyvolených projektů.

Lidé si již zvykli, že si oblečení, potraviny a zboží platí sami podle své spotřeby. Postupně si přivkávají na to, aby se sami postarali o své bydlení, a také na to, aby trochu pocítili tíži nákladů na

své vzdělání a na péči o své zdraví. Zvyknou si i na to, že také doprava má vyšší hodnotu, než kterou dosud vnímají. Nebude to snadný ani rychlý proces, ale společenský vývoj k tomuto poznání spěje a technické prostředky umožňují příslušné náklady sledovat.

Systém přímých plateb má totiž ve srovnání se systémem daní a dotací několik základních výhod:

- občan platí jen za tu službu, kterou skutečně využívá,
- finanční tok probíhá s minimálními ztrátami, neboť nepotřebuje žádné mezičlánky či kontrolní instituce,
- přímé platby motivují k úsporám, neboť neefektivní služby platí jen ten, kdo je využívá,
- přímé platby motivují k vyšší kvalitě, neboť plnohodnotné platící zákazník se vyšší kvalitou oprávněně požaduje a přímo placený dodavatel cítí nutnost mu vyhovět.

Systém přímých plateb má pochoptitelně i své odpůrce, řada lidí jej pokládá za ochuzování obyvatelstva. Ale není tomu tak. Při každém **přerozdělování** totiž dochází k určité ztrátě, kterou musí občan zaplatit:

$$B = A \cdot x + \eta \cdot A \cdot (1 - x)$$

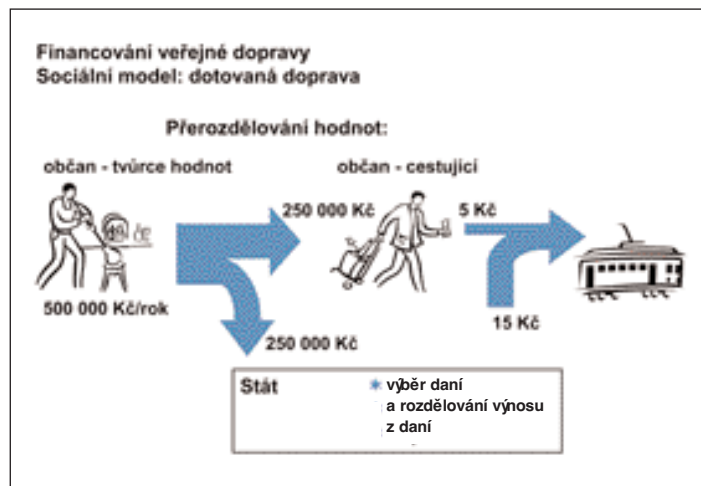
$$A = B / (x + \eta \cdot (1 - x))$$

A ... částka placená občany,
B ... částka, kterou obdrží dopravce,
x ... poměrná část přímé platby,
1 - x ... poměrná část nepřímé platby,
η ... účinnost systému nepřímých plateb.

Analogie s tokem výkonu či energie v technických zařízeních je zde zcela na místě. Čím je instituce větší, tím jsou též větší její vlastní spotřeba i její časové zpoždění. Čím je řetězec institucí delší, tím je jeho účinnost nižší a řád zpoždění vyšší. V řadě západoevropských zemí již našli odvahu daňové břemeno snížit a ponechat občanům více peněz k tomu, aby mohli sami nést větší část nákladů veřejné dopravy i jiných služeb ve formě přímé platby. Městské dopravě to pomohlo.

Harmonizace podmínek

Je evidentní, že zvětšování podílu přímé složky úhrady nákladů veřejné



Ve státech s velkou daňovou zátěží obyvatelstva (ke kterým patří i Česká republika, ve které dostává občan ve své mzdě zhruba jen polovinu jím vytvořených hodnot a zbytek odevzdává státu) teče přímou cestou od cestujícího k dopravci jen menší část platby za přepravu.



Ve státech s malou daňovou zátěží obyvatelstva teče přímou cestou od cestujícího k dopravci rozhodující část platby za přepravu.

hromadné dopravy nemůže probíhat bez snižování daňového zatížení občana. Ale to není jediná podmínka. Druhou podmínkou je stejný **přístup i k individuální automobilové dopravě**. Končí doba bezplatného stání či pohybu automobilů na veřejných komunikacích: moderní informační technologie umožňují monitorovat stání či pohyb automobilů velmi přesně a rok od roku levněji. Na základě zkušeností z Londýna a Stockholmu se i Praha rozhodla zavést elektronické myto. První etapa má být spuštěna od prosince 2009 a ostatní města v ČR mají možnost ji následovat. Není nutno zakazovat či omezovat vjezd automobilů do měst, stačí jej zpoplatnit.

Nebylo by vůči automobilistům spravedlivé kalkulovat s tím, že výnos z mytného případně veřejné hromadné dopravy. Tyto prostředky nechť poslouží těm, kteří je zaplatili, mohou být například využity pro údržbu silnic. **Ať každý platí to, co využívá.** Větší zpoplatnění individuální dopravy však umožní zvýšit jízdné ve veřejné dopravě bez obavy, že by její dosavadní cestující přešli k dopravě individuální.

Zdravá ekonomika

Nutnou podmínkou kvality a rozvoje tramvajové dopravy je zdravá a výkonná ekonomika státu. Nezávisle na tom, zda občan platí veřejnou dopravu přímo ve formě jízdného nebo nepřímo ve formě daní a dotací, mohou být v každém státě tramvaje jen tak dobré, jak je jeho ekonomika výkonná.

Jak cena jízdného, tak velikost daňového břemene totiž musí být **v určité relaci se mzdou**, kterou občané pobírají. Není možno občanům jejich spotřební koš zatížit příliš vysokým jízdným, ani není možno uvalit na jejich mzdy příliš vysoké daně. Na dopravu může tou či onou cestou k dopravci od občana směřovat jen poměrně malá část platu, lidé mají i mnohé jiné potřeby a i ty musí být schopni uhradit. Proto platí přibližně přímá úměrnost mezi průměrnou mzdou a cenou jízdenky i přímá úměrnost mezi mzdou a daní ze mzdy. Součet peněz, které občan dopravci přímou i nepřímou cestou platí, musí být v relaci s jeho mzdou.

Možná trpké, ale pravdivé je poznání, že **slabé ekonomiky** nevytvářejí prostředky na to, aby si jejich občané mohli dovolit udržovat a rozvíjet tramvajovou dopravu.

Tarify

Růst ceny pracovní síly a zvyšování přepravních výkonů vedly k výraznému zjednodušení forem přímé platby za přepravu. Systém prodeje jízdenek průvodčími ve vozech byl nahrazen nákupem jízdního dokladu před nástupem cesty. I tato forma je průběžně zdokonalována a racionalizována. Moderní metody elektronického ticketingu umožňují, aby i přímé platby byly co nejspravedlivější. Tedy, aby občan platil nikoli paušální částku, ale částku úměrnou skutečným nákladům jemu poskytnuté služby. A také, aby ubýlo těch, kteří na úkor platících cestujících využívají veřej-



Snímek: -bk-

Vše je otázkou zvyku. Ještě před nedávnem pokládali občané za samozřejmost, že mohou na pozemku, který jim nepatří, zdarma parkovat svůj automobil. Dnes si již zvykli na placené parkování. A za pár let si zvyknou i na nekompromisní, ale spravedlivé placení každé jízdy po veřejné komunikaci. Tím vzniknou výchozí podmínky k tomu, aby mohla být plnohodnotně zpoplatněna i hromadná doprava. A netřeba se bát toho, že tyto platby zvýší konečné ceny služeb a zboží, že je ponese jejich uživatel. I to je spravedlivé. Ať dopravu uhradí ten, kdo ji potřebuje, jinak se města přeplněných ulic nezbaví.

nou dopravu bez placení.

Energie

Polici veřejné hromadné dopravy budou postupně upevňovat i trvale rostoucí ceny kapalných paliv. U automobilů vnímají občané (sic nesprávně, ale je tomu tak) náklady na energii (na pohonné hmoty) jako jedinou složku přímých nákladů. U tramvají činí náklady na energii (na elektřinu) zhruba 10 % celkových nákladů dopravce (viz analýza LCC - nákladů životního cyklu v minulém díle tohoto pojednání).

V důsledku zhruba jednoprocenního převisu intenzity spotřeby ropy nad intenzitou její těžby (což bylo vykryto poklesem stavu zásob) došlo v průběhu posledních 12 měsíců k více než zdvojnásobení **ceny ropy** (ze 60 USD za barel na jaře 2007 na 130 USD za barel na jaře 2008). Na letošní rok

předpovídají někteří analytici nárůst poptávky po ropě o až 3 % a pokles těžby ropy až o 4 %. Takový rozdíl již zásoby nepokryjí a tak bude muset zareagovat trh: převis poptávky nad nabídkou vyžene cenu přírodní ropy tak vysoko, aby poptávka po ropě poklesla o 7 % vůči svému trendu. Ceny budou tak vysoké, že si část spotřebitelů kapalná paliva nekoupí. Analytici se na základě těchto úvah domnívají, že k dalšímu zdvojnásobení ceny ropy dojde v průběhu půl roku až dvou let. Možná se mylí, možná bude eskalace ceny ropy pomalejší. Možná ne.

Loňské zvýšení ceny ropy se do ceny pohonných hmot v ČR neprojevílo proporcionálně. Vlivem poklesu kursu dolaru vůči koruně a vlivem fixních složek (spotřební daň, zpracovatelské náklady) nestouply ceny uhlovodíkových paliv (benzín, nafta) tak radikálně. Se silným působením těchto faktorů však již nelze dále kalkulovat.

Nemá smysl spekulovat, za jak dlouho nastane situace, kdy kapalná uhlovodíková paliva budou kupř. o polovinu dražší, než jsou nyní - tedy nikoli zhruba 30 Kč, ale 45 Kč za litr. Ta situace však jednou nastane. Je též docela pravděpodobné, že dodavatelé elektrické energie zvýší **cenu elektrické energie** též o polovinu. V takovém případě stoupnou občané vnímané náklady na provoz automobilu ze 100 % na 150 %, avšak provozovatelům tramvají stoupnou náklady ze 100 % jen na 105 %. Neboť o 50 % se zvýší jen složka reprezentující 10 % nákladů. Veřejná doprava tím získá další motivační prvek. Budoucí růst cen energie podpoří veřejnou dopravu. Potom je otázkou, nakolik je tato příprava na očekávatelný nárůst zájmu.

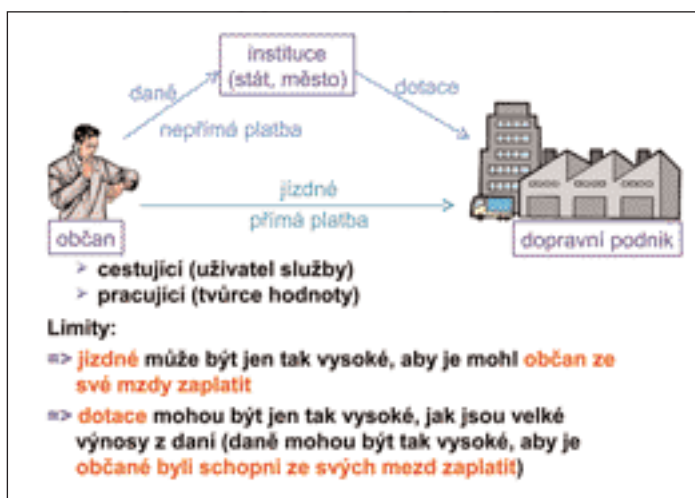
Plytvání dopravou

Je zřejmé, že zvýšené náklady na dopravu dopadnou na její konečné zákazníky, tedy v případě osobní dopravy na cestující. Nebude to příjemné, ale bude to potřebné. Bez tohoto dopadu nepřestanou lidé dopravou plýtvat. Proto je potřeba odolat libovým svodům jak ochránit občana před dopadem těchto skutečností dřívými či jinými úlevami. Přirozené **mechanismy trhu** je potřeba nechat působit a nikoliv je oslabovat a pak se divit, že trh nefungoval tak, jak měl.

Možná poklesne mobilita, nemusí však poklesnout produktivita. Ne všichni ti, kdož sedí ve svých automobilech (ale i tramvajích), jedou pracovat. Navíc již současná elektronická komunikace dokáže velmi levně nahradit mnohá osobní setkání (včetně pracovních) a cesty k nim. Je potřeba si zvyknout na energeticky méně rozmařilý život.

Různé cesty

Je mnoho cest a možností, jak v tramvajové dopravě uvést do souladu výnosy a náklady. Lze se usilovat o nejružnější podpory a dotace, lze



Tramvaje mohou být jen tak dobré, jak jsou pilní a produktivní občané. Jak jízdné, tak daně musí být v určité relaci se mzdou občanů. Nutnou podmínkou rozvoje veřejné dopravy je proto zdravá a výkonná ekonomika. V nedávné době, kdy ještě byly vyráběny a prodávány čtyřnápravové tramvaje, platilo jednoduché přibližné pravidlo, podle něhož bylo možno v nějakém státě prodat tramvaj jedině v případě, že její cena nepřevýšila tisícnásobek průměrné měsíční mzdy.



Konfrontace veřejné kolejové dopravy s individuálním automobilismem není jen srovnáním dvou fyzikálních principů reprezentovaných elektrickým pohonem a valením ocelového kola po ocelové kolejnici na straně jedné a pohonem spalovacím motorem a valením pneumatiky po vozovce na straně druhé. Je též i srovnáním dvojice nákladů, které však jsou v obou případech deformovány nepřehlednou kombinací přímých a nepřímých plateb.

odkládat obnovu parku vozidel i infrastruktury, lze šetřit na kvalitě. Všechny nějakým způsobem fungují. Ale z porovnání výsledků v nejrůznějších městech světa si nejlépe vedou tam, kde měli odvahu přenést na cestujícího rozhodující část nákladů a přitom se orientovali na kvalitní cestování v moderních vozech po moderních tratích. Tam je tramvajová doprava do dalších let dobře vybavena.

Ačkoliv již v České republice proběhla **liberalizace cen** potravin, služeb a dalších životních potřeb, je cena

veřejné dopravy, a to nejen městské, stanovena tak, že nepokrývá náklady. Ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi je u nás jízdné v MHD poměrně nízké, přitom náklady jsou v podstatě stejné jako v ostatních členských zemích EU. Občané v České republice dosud neplatí za dopravu tolik, kolik skutečně stojí. Tím není myšlena jen doprava veřejná, ale i ta individuální, včetně vytváření podmínek pro ni v podobě parkovišť, městských komunikací a obchvatů.

Všeobecně **oblíbený model**, kdy

občan platí jen levné jízdné nepokrývající náklady a zdarma využívá svým automobilem veřejné plochy, je ve skutečnosti špatný. Občan si totiž při užívání bezplatných služeb či služeb za sociální cenu neuvědomuje, že tyto výhody nedostává zadarmo, ale že je všechny draze zaplatil, resp. že je za něho zaplatili jeho spoluobčané. Ekonomika v zásadě nemá jiné zdroje hodnot než ty, které občané vytvoří. Neexistují žádné dary od kraje, státu či Evropské unie, to se jen občanovi vrací zpět část z peněz, které těmto institucím dal.

Žijeme **v reálných podmínkách** určitého uspořádání občanské společnosti, která má svá pravidla. Pracovníci dopravních podniků, městské správy i centrálních státních institucí je musí respektovat a nemají příliš možností je měnit. Logicky se proto snaží získat peníze pro zvelebení tramvajové dopravy ze všech v úvahu přicházejících zdrojů: městských, státních i evropských. A to je správné, využívají možnosti, které jsou v současné době ve společnosti dány.

Dosavadní vývoj však ukazuje, že zažitá pravidla nevedou k tomu, aby se tramvajová doprava u nás vyvíjela s potřebnou dynamikou. Záleží na osvícenosti politiků a vyspělosti občanů, aby byla doprava chápána v celé hloubce své podstaty a ekonomických vazeb. Teprve pak může přijít její zásadnější řešení. Jisté to nebude snadný ani rychlý proces. Dokládá to například obtížnost současné snahy motivovat občana k rozumnému řízení nákladů na jemu poskytovanou zdravotní péči. Zdraví je jednou z nejvyšších hodnot, a přesto je již několik měsíců dlouze diskutováno o symbolickém poplatku ve výši zhruba 3 % průměrné denní mzdy.

Bylo by naivní si myslet, že obyvatelstvo přijme vyšší přímé platby za individuální i veřejnou dopravu s nadšením.

Ale bez překonání myšlenky, že doprava je levnou samozřejmostí, kterou má každý právo podle svých potřeb dostat, nelze zastavit nežádoucí a stále se prohlubující rozdíl mezi růstem kvality i kvantitativně automobilů a stavem veřejné dopravy.

Závěr

Lidé, zejména ve městech, potřebují veřejnou dopravu. K tomu, aby fungovala, ji musí zaplatit. Je mnoho způsobů a procesů, jakými může občan, tvůrce hodnot, poslat své peníze dopravci za poskytnuté služby. Navzdory názorům o levné a všem přístupné městské dopravě se ukazuje, že nejlépe funguje MHD tam, kde každý pocítí pokud možno přesně ty náklady, které s jeho jízdou souvisejí. Je škoda zamlžovat ekonomiku deformovanými cenami. Sociální solidaritu je potřeba řešit jinak než oslabováním přirozené funkce peněz. To platí pro hromadnou, ale též individuální dopravu. Systém přímých plateb vede k **optimalizaci rozhodování** jak na straně cestujícího, tak dopravce. Sociálně slabším lze účinně pomoci i jiným způsobem (dávkami) než nízkým jízdným.

Z technického hlediska je možné používat jednotlivé dopravní systémy k různým účelům. Avšak ne všechny dopravní systémy plní stejnou dopravní úlohu se stejnou efektivitou. Oblast optimálního použití jednotlivých dopravních prostředků, zejména tramvají, bude proto předmětem příštího pokračování tohoto pojednání.

Ing. Jiří Pohl

Schémata: autor