



Cestovní zpráva ze studijní cesty- SC- do regionu Terres de France – v rámci projektu D-Air

22-23. dubna 2013

Doprava letecky, nocleh v místě konání SC

Účastníci se: p. Jiří Kraus Letiště Praha, p. René Pekárek – Praha 6, p. Patrik Macho – Krajský úřad Středočeského Kraje, p. Jiří Vyčítal – Ropid, p. Vladimír Vytiska - PAR

Pořadatelé SC bylo sdružení tří municipalit v okolí letiště Charlese de Gaula – CDG – Terres de France. Toto sdružení působí již tři roky a jeho cílem je společný rozvoj s využitím ekonomického potenciálu letiště CDG. Celkem má tato oblast 250 tis. obyvatel a je dálnicí A1 rozdělena na část rezidenční a část, která je spíše součástí širšího areálu letiště – hotely, logistika, výstavní a kancelářské prostory. Urbanizace prostoru v okolí CDG o rozsahu několika set km² je naprosto mimořádná především svým rozsahem. Letiště CDG je druhé největší v Evropě a sedmé na světě s více než 60 mil. pasažérů za rok a jedním z největších cargo terminálů na světě. Celá oblast leží v regionu Ile de France. **Součástí regionu je i hlavní město Paříž, která je jedním z jeho 8 departementů.** Tento region má téměř 12 mil. obyvatel a největší hustotu osídlení ve Francii. Pozoruhodná a velmi užitečná pro plánování rozvoje a organizaci dopravy je integrace Paříže do struktury regionu, což umožňuje komplexnost a organizační i finanční provázanost systému dopravy v metropoli a jejím okolí. V této souvislosti je důležité uvést, že celý **multimodální dopravní uzel v areálu letiště je největším přestupním terminálem v regionu, který neslouží pouze, nebo výhradně letecké dopravě, ale také umožňuje kombinaci vysokorychlostní a regionální železnice a autobusové dopravy.** Tento systém významně ulehčí městu a současně zlepší kvalitu dopravní obsluhy regionu.

První den nás po slavnostním zahájení čekaly exkurse a presentace jednotlivých dopravních systémů v okolí letiště. Navštívili jsme nádraží TGV a RER (regionální železnice), které jsou hned vedle sebe a dále jsme se seznámili s principem tzv. moveru, nebo-li **automatického metra CDGVal, které propojuje jednotlivé terminály letiště.** Od roku 2007 jsou zde v provozu dvě samostatné linky. Tento dopravní prostředek je zajímavý tím, že vozy jezdí na pneumatikách a nepotřebují koleje. Vozidla jsou vedena po pevné dráze pomocí bočního

nebo středového vedení podvozku. Dále je zajímavé, že centrální ovládání z velína je méně náročné na počet zaměstnanců. Z pohledu motivace pro preferenci veřejné dopravy je důležité, že jezdí zdarma.

V další části exkurse jsme byli seznámeni s fungováním **autobusového terminálu Roissypole, který je největší v regionu a je přístupný CDGVal** - z letiště i obou nádraží trvá cesta cca 5 min. Z letiště je fungující autobusové spojení nejen do Paříže, ale také do celého okolního regionu.

Doprava v metropolitním regionu je organizována v pěti pásmových tarifech s jednotným jízdním dokladem zahrnujícím i dopravu v Paříži (zóny 1 až 5, přičemž zóna 1 představuje centrální Paříž). Je možné též využít Passe Navigo- automatickou universální předplacenou kartu – která funguje na všechny druhy dopravy, včetně platby za vypůjčení kola. **Celý systém veřejné dopravy je organizován a financován STIF (Svaz dopravy v Ille de France).** STIF vznikl již v roce 1959, dnes cca 300 zaměstnanců, organizace odpovědná za všechny druhy dopravy (silniční, železniční, metro, tramvaje, autobusy, říční dopravu) v regionu. Stanovuje a organizuje potřeby veřejné dopravy, zajišťuje tarifní politiku, smluvní vztahy s provozovateli, plánování sítí a ekonomickou bilanci provozu. Členy svazu je region Ille de France a jeho 8 departmentů. Obce přímo nehradí ztráty na jednotlivých linkách, jako je tomu u nás. Systém je financován z 20-25% z jízdného. Významnou část příjmů tvoří speciální daň, kterou platí zaměstnavatelé.

Byli jsme též seznámeni s principy velmi neobvyklého **systému autobusové dopravy na objednávku FILEO, jak je provozována v okolí letiště.** Systém původně vznikl pro zaměstnance letiště, kteří se potřebovali dostat do práce v noci, případně v jiných částech dne s malou frekvencí pravidelné dopravy. Systém je obsluhován minibusy, které jsou k dispozici na zavolání, případně mail na dispečink. Je samozřejmě nutné volat s jistým předstihem, ale zajímavé je, že platí standardní jízdní tarif, jako pro pravidelnou dopravu. Systém se stále rozšiřuje a je zajímavé, že vykazuje velmi dobrou ekonomickou bilanci. Je též flexibilní a umožňuje zavedení pravidelné linky tam, kde objednávkový systém vykazuje stabilně velký počet cestujících a naopak. V současnosti je v okolí letiště v rámci systému Fileo v provozu 8 linek, které mají v oblasti letiště společný centrální bod - autobusový terminál Roissypole.

Zajímavá byla návštěva v **Maison Environmental - Domu ochrany životního prostředí**, který je zřizován Aéroports de Paris. Zde se můžete dozvědět vše o provozu letiště v souvislosti s životním prostředím. Dům je určen jak pro residenty v okolí letiště, kteří mají zájem o

informace, které souvisí s přímým vlivem na oblast jejich bydliště, tak i k osvětové činnosti pro školy a další skupiny zájemců.

V úterý následovaly přednášky a workshopy. Většina z nich bude k dispozici na našich stránkách www.airportregion.cz a proto se soustředím jen na některé. **Velmi inspirativní, někdy až provokativní bylo vystoupení prof. Thomase z university v Manchesteru.** Pan profesor je světově respektovaným odborníkem na klimatické změny v souvislosti s produkcí emisí uhlíku. Také se specializuje na otázky budoucnosti letectví a na aspekty soužití letiště a jeho okolí. Diskusi vzbudil termín **Environmental capacity of grow** – možnosti růstu letiště a životní prostředí. Pan profesor doporučuje vždy posuzovat tento ukazatel rovnocenně při úvahách o rozšiřování kapacity letiště.

Environmental capacity of grow <=> Capacity of airport

Zajímavosti:

- V Barceloně se platí na všechny evropské lety k letence navíc 1 Euro jako příspěvek na opatření ke snížení emisí CO₂
- 14 letišť (včetně 3 hlavních letišť) v okolí Paříže, má společného vlastníka Aéroports de Paris. Tato společnost je z 52% vlastněna státem a má 9 500 zaměstnanců
- Ve Vídni chystají změnu v kolejovém spojení na letiště. Letiště bude mít do dvou let přímé spojení vysokorychlostní železnicí do všech důležitých rakouských měst, ale i do Budapešti, Bratislavy, Brna a Prahy. V současné době má letiště kolejové spojení prostřednictvím regionální železnice a přímého vlaku CAT (City Airport Train), kde je umožněno s předstihem i přímé odbavení v terminálu v centru Vídně. Cesta trvá bez zastávky 16 min. Podíl železniční dopravy na celkové pozemní dopravě v okolí letiště je 26% (8% CAT)
- Vídeňské letiště upravilo několik cyklostezek spojujících oblasti s hustým osídlením zaměstnanci letiště v okruhu 10 km, pro využití k cestě do zaměstnání, případně pro víkendové návštěvníky letiště.
- Vídeňské letiště plánuje pro zvýšení kapacity výstavbu třetí dráhy (v horizontu 2020)
- V Lipsku je na konec roku 2013 připravováno otevření městského železničního tunelu, který umožní úpravu vedení regionálních železničních linek (S-Bahn) přes město. S otevřením tunelu je plánováno zřízení železniční linky (S5) spojující hlavní nádraží s

letišťem (a dále s městem Halle). Současné spojení regionální železnicí (linka S3) Lipsko – Halle obsluhuje pouze jižní část areálu letiště s cargo terminálem DHL.

- V září 2013 bude součástí SC v Lipsku presentace a workshop o intermodalitě, kterou připraví sdružení Intermodes z Paříže. Cílem tohoto sdružení je podpora optimální kombinace různých způsobů dopravy. Pokusíme se již v červnu na naší konferenci zajistit krátkou presentaci.

Součástí programu byla též stručná a přehledná prezentace o systému veřejné dopravy na/z letiště Václava Havla v Praze Ruzyni, jeho dopravní obsluze v rámci Hlavního města Prahy a propojení s městy a obcemi v přilehlém Středočeském kraji v rámci příměstské dopravy. Příspěvek připravili společně p. Macho a Vyčítal. Tato prezentace byla zaměřena na uvažované napojení letiště železniční dopravou, na něž se v současné době zpracovává studie proveditelnosti zadaná Ministerstvem dopravy ČR. Dále byla prezentována spolupráce Hlavního města Prahy a Středočeského kraje na vývoji společného a jednotného integrovaného dopravního systému.

Význam napojení letiště regionální a dálkovou železniční dopravou a zapojení veřejné dopravy na/z letiště do jednotného integrovaného dopravního systému s hlavní metropolí a okolním regionem byl potvrzen exkurzí po pařížském letišti (a prezentacemi z dalších zahraničních letišť), kde oba tyto záměry byly již před mnoha lety realizovány, ulehčují cestujícím dopravu, šetří životní prostředí a zároveň vytváří z letiště důležitý uzel osobní i nákladní dopravy.

5/2013 Vladimír Vytiska, Jiří Vyčítal, Patrik Macho, Jiří Kraus, René Pekárek