

Školní autobusy

v Čechách a ve světě



Pojem „školní autobus“ u nás ještě nezdomácněl. Jsou země, kde se dlouhodobě využívá tento specializovaný druh dopravy. K evropským zemím s nejlépe propracovanou infrastrukturou patří Francie, Španělsko, Belgie, Velká Británie a Portugalsko. Největší počet školáků přitom ale přepravuje Německo, Rakousko, Lucembursko, Itálie a Irsko. Ve východním Finsku jsou místa, kde jsou školáci ohroženi medvědy a vlky. Doprava v této oblasti se označuje jako „nebezpečná“ a je zajišťována hromadně. Pro žáky, na které se tento případ vztahuje, je doprava autobusu zdarma. Toto využití specializovaných služeb přepravy je ale skutečně výjimečné.

Ke školní dopravě v rámci Evropy přistupují jednotlivé země různě. Její využívání závisí hlavně na školní politice (rozmístění škol, délka školní docházky, různost výběru a oborů) a podílu venkova dotyčné země. Každý den přibližně deset milionů žáků používá hromadnou dopravu k tomu, aby se dopravili do své školy.

Ze statistik vyplývá, že k dopravě školáků se využívají většinou starší autobusy. Ve Velké Británii bylo 80 % vozidel určených k dopravě dětí vyrobeno před rokem 1980. Jsou tedy starší než 20 let. Ve Francii, kde se jinak průměrně stáří vozového parku pohybuje kolem 9 let, dosahují školní autobusy průměrného věku 13 let. Rakousko uvádí stejné rozdíly mezi linkovými a školními autobusy, podobně je na tom Itálie, Španělsko, Belgie... Německo, zejména v západních spolkových zemích, poskytuje dopravním podnikům dotace na nákup nových vozidel. Tato iniciativní politika staví Německo do lepšího postavení vůči ostatním zemím.

Dočkáme se školních autobusů v Čechách?

„Karosa má se školními autobusy již mnoholeté zkušenosti.“ řekl generální ředitel Karosy zvědavému redaktorovi Ekonomu v březnu 2003. Bylo to v době, kdy autobus Récio z Karosy již po několikáté lámal rekordy v počtu prodaných školních autobusů ve Francii. Rudolf Černý upřesnil: „Za posledních šest let jsme ve Francii prodali více než

3000 autobusů. Musím přiznat, že v České republice ale není specifická doprava školáků na programu a ani není zájem o jakékoliv předávání zkušeností. Jde o systémovou záležitost, která bez zásahu státu není vůbec řešitelná.“

V květnu 2003 se v tisku objevily informace, že ministryně školství Petra Buzková chce u nás zavést školní autobusy. Podle prvních návrhů by za ně měly platit především obce a ministryně přišla s návrhem, že by se peníze na autobusy získávaly z grantů, které by vyhlášovalo Ministerstvo pro místní rozvoj. Obce i kraje, kterým po reformě veřejné správy školy patří, však již tehdy považovaly tento plán za nesmyslný.

V listopadu 2003 se objevila v tisku další zpráva: „Speciální školní autobus zkouší od středy až do dneška liberecký dopravní podnik. Místní školáci byli první v České republice, kteří se v novém voze mohli svést. Výrobce Karosa z Vysokého Mýta autobus dodává především do Francie a země Beneluxu, a zatím v žádném českém městě školní autobus nejezdí.“

Školní autobus byl speciálně upravený pro přepravu dětí. Od běžného městského vozu se liší hlavně uspořádáním vnitřního prostoru. Sedadla tvarovaná přímo pro děti, menší mezera mezi nimi, na sedadlech směřujících do uličky opěrky pro ruce, které bránily v tom, aby děti například v zatáčkách vypadly. Na konci optimisticky laděného příspěvku redaktor poznamenal: „Definitivní rozhodnutí o tom,



Sedačky s vysokými zádovkami opěrami jsou vybaveny bezpečnostními pásy. Pod sedačkami jsou umístěny odkládací prostory a tyče na školní brašny, pracoviště řidiče je odděleno od kabiny cestujících skleněnou přepážkou.

zda jednou podobné autobusy vyrazí do libereckých ulic natrvalo, je však zatím ve hvězdách.“

Financování školní dopravy

V zahraničí nejsou autobusy pro školáky ničím neobvyklým. Většinou za ně platí obec, školský úřad nebo nájemce. Doprava není bezplatná. Zatímco v Nizozemí je mimořádně hustá školní síť (jedna škola každé 4 km) a stoupají požadavky na školní autobusy, v Řecku je procento školáků využívajících autobusy poměrně nízké. Je to i proto, že tento druh dopravy je drahý, rodina zde hradí více než 65 % nákladů na dopravu dětí. Proto například na Krétě děti běžně chodí pěšky do školy 4 - 5 kilometrů. V Německu federální stát dotuje náklady na přepravu školáků využívající pravidelné linky, ale distancuje se od financování specializované školní dopravy ve spolkových zemích.

Doprava školáků je bezpečná

Jednu ze zemí, kde je síť školních autobusů velmi rozsáhlá a kde je přeprava školáků autobusy samozřejmá, je Francie. V souvislosti se školními autobusy se ve Francii hodně mluví o bezpečnosti. Nedávno se ve francouzském časopise Bus et Car objevil zajímavý článek pojednávající o bezpečnosti v dopravních prostředcích. Autor článku uvedl, že Pařížané mají největší obavy o svoji bezpečnost v dálkovém metru RER (34 % tázaných), v metru (23 %), a v neposlední řadě i v autobusech (19,3 %). Je prokázáno, že školní autobusy patří obecně k nejbezpečnějším dopravním prostředkům. Kanadská automobilová pojišťovací společnost (SAAQ) provedla srovnávací studii týkající se tohoto způsobu dopravy osob v porovnání s automobilem a jízdním kolem. Ve výsledcích se uvádí, že v letech 1999 - 2004 nebyla zaznamenána jediná oběť ve školním autobuse. V roce 2003 zahynulo šest obětí v souvislosti s nehodou školního autobusu, z toho jeden chodec, jeden cyklista a čtyři cestující v osobním automobilu, který se srazil s autobusem.

Vandalové ve školních autobusech - i mezi školáky

Vraťme se ještě k francouzskému časopisu Bus et Car. Pařížané se necítí dobře v hromadných dopravních prostředcích především proto, že se obávají nevhodného jednání ze strany některých cestujících, agrese a vandalismu. Školní doprava byla ještě donedávna poměrně ušetřena těchto problémů.

Claude Fraissay, ředitel dopravního podniku Courriers Mosellans, uvedl, že v současnosti dochází k opakovanému poškozování zaparkovaných autobusů o víkendech nebo večer na vesnicích: „Během pěti let se náklady způsobené vandalismem na našich školních linkách zdvojnásobily,“ řekl. Důkazem jsou roztrhaná nebo spálená sedadla, odtrhané záclonky, rozbitá okna nebo světlomety, zničené palubní desky. „Nevhodné jednání je čím dále častější a dopouštějí se jej i malé děti, někdy jim je sotva devět let.“ Courriers Mosellans provedl reorganizaci školních linek tak, aby mohly autobusy