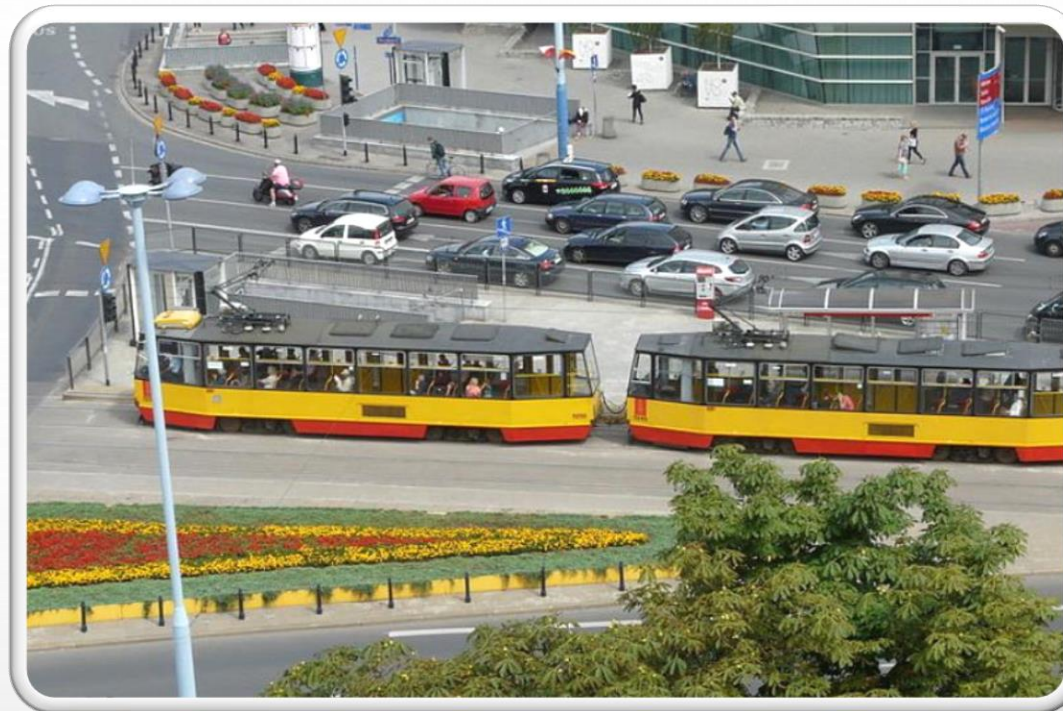


VÝZNAM MĚSTSKÉ DOPRAVY V RÁMCI NAPLŇOVÁNÍ OČEKÁVÁNÍ V OBLASTI OBSLUHY MOBILITY

MATERIÁLY BYLY ZPRACOVÁNY V RÁMCI PROJEKTU: CZ.11.3.119/0.0/0.0/16_013/0001981
„ROZVOJ KOMPETENCÍ A ZLEPŠENÍ UPLATNITELNOSTI VYSOKOŠKOLSKÝCH STUDENTŮ NA TRHU
PRÁCE V OBLASTI SLUŽEB VEŘEJNÉHO SEKTORU“

PROJEKT JE SPOLUFINANCOVÁN Z PROSTŘEDKŮ EFRR V RÁMCI PROGRAMU INTERREG V-A ČESKÁ REPUBLIKA – POLSKO
PROSTŘEDNICTVÍM FONDU MIKROPROJEKTŮ 2014 - 2020 V EUROREGIONU SILFSIA

PROF. DR. HAB. SABINA KAUF



VÝZNAM MĚSTSKÉ DOPRAVY V RÁMCI NAPLŇOVÁNÍ OČEKÁVÁNÍ V OBLASTI OBSLUHY MOBILITY

PROF. DR. HAB. SABINA KAUF



VEŘEJNÁ DOPRAVA JAKO STIMUL NESOBECKÉHO DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

Dopravní systém integruje všechny funkční oblasti aglomerace. Efektivní provoz tohoto systému určuje kvalita poskytovaných dopravních služeb (jinými slovy: úroveň služeb zákazníkům-cestujícím) a výše finančních výdajů na veřejnou dopravu. Cílem je proto maximalizace logistické úrovně zákaznického servisu při daných celkových nákladech nebo minimalizace nákladů dané úrovně obsluhy.

TRH PŘEPRAVY VZNIKL NA ZÁKLADĚ POTŘEB MOBILITY

Uspokojování přepravních potřeb uživatelů měst může mít významný dopad na jejich hodnocení kvality života ve městě, tím více, že tyto potřeby úzce souvisejí s dopravními požadavky chápanými jako očekávání uživatelů v oblasti cestovních podmínek.



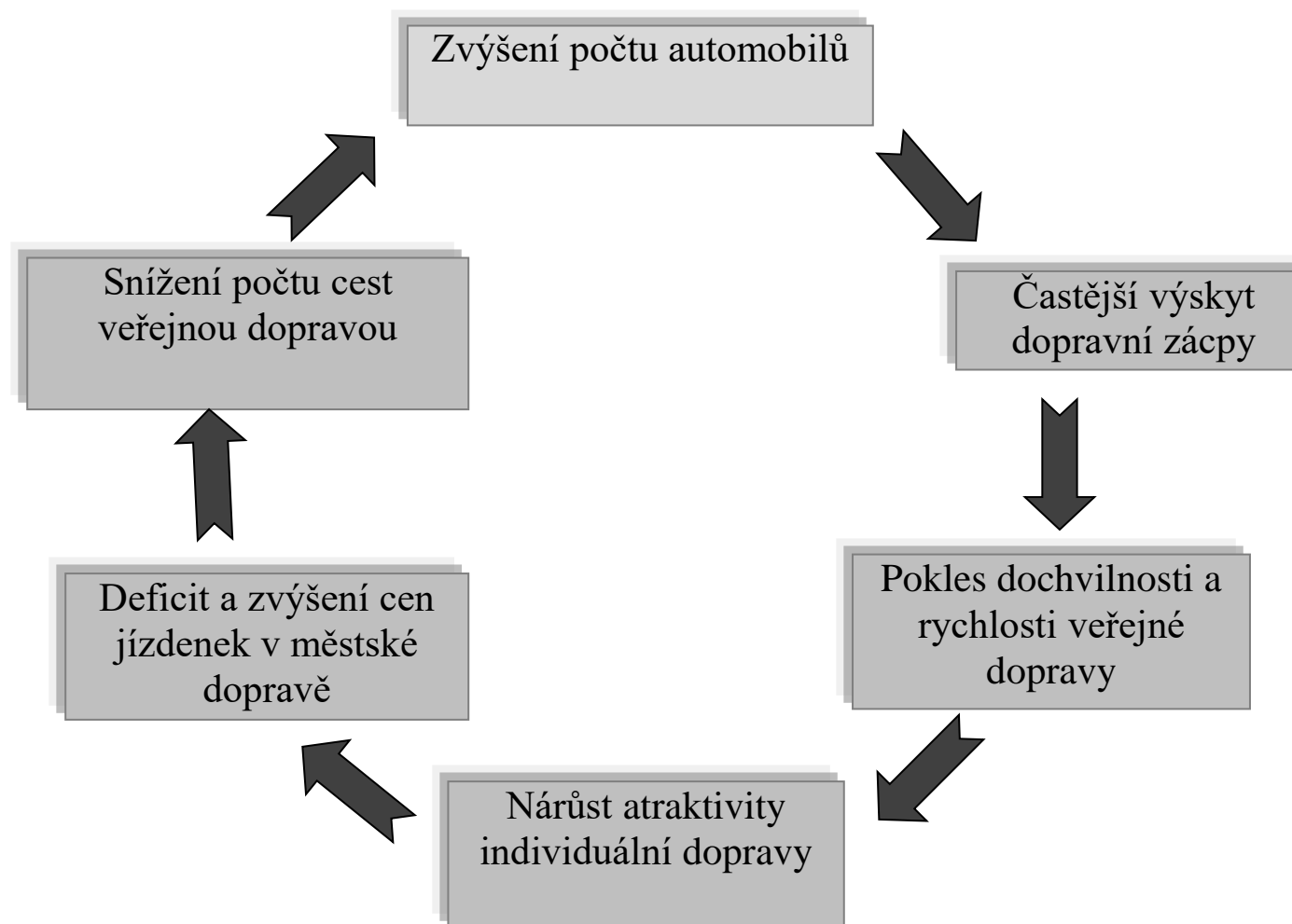


Městská doprava v Polsku v letech 2010-2020

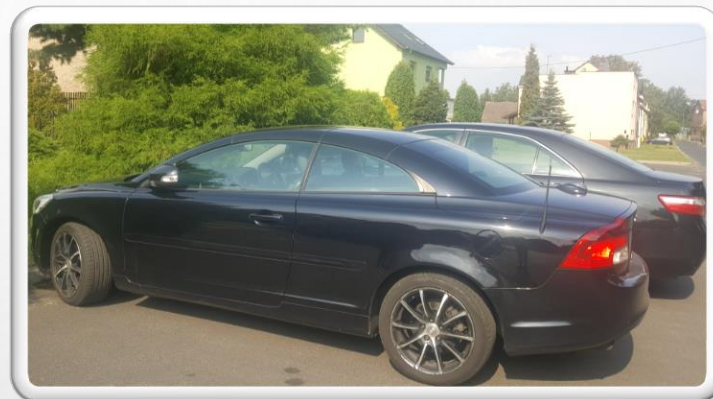
specifikace	rok	2005	2010	2015
Převaha cestujících v mil.		3994	3904,9	3672,1
Počet obyvatel		38 157 055	38 200 037	38 437 239
Průměrný počet cest		113	102	78



ZAČAROVANÝ KRUH MĚSTSKÉ DOPRAVY



autobus
nebo auto...



VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU JAKO DŮLEŽITÝ ROZHODOVACÍ PROBLÉM

KRITÉRIA

Časová náročnost

INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ

- Příklad (např. od místa bydliště k autu)
- Jízda
- Hledání místa k zaparkování
- Příklad k cíli (např. z parkovacího místa na pracoviště)

HROMADNÁ

- Příklad (např. od místa bydliště k zastávce)
- Čekání na příjezd dopravního prostředku
- Jízda
- Případné přestupy
- Příklad k cíli (např. ze zastávky na pracoviště)

Náklad

- Fixní náklady na provoz (např. pojištění)
- Palivo
- Parkování

- Cena jízdenky

Pohodlí

- Bezpečí v automobilu
- Nezávislost, atd.

- Druh dopravního prostředku (autobus, tramvaj, metro)
- Vybavení a stáří dopravního prostředku
- Poradenství a servis
- Vybavení a zastřešení zastávek

KRITÉRIA PRO SROVNÁNÍ HROMADNÉ A INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY



VOZIDLA MĚSTSKÉ A INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY VE STEJNÉM JÍZDNÍM PRUHU

Vlastnosti veřejné dopravy - atraktivní pro obyvatele

Přímá

Dostupná

Frekvence jízd

Přesná

Spolehlivá

Pohodlná

Snadný
nástup/výstup

Informace

Rychlost
prostředku

Náklady

Bezpečná

Úroveň obsluhy

Flexibilní

Park&Ride

Klíčové zóny ve městě



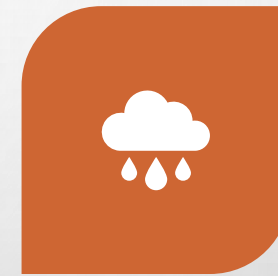
0 – střed města



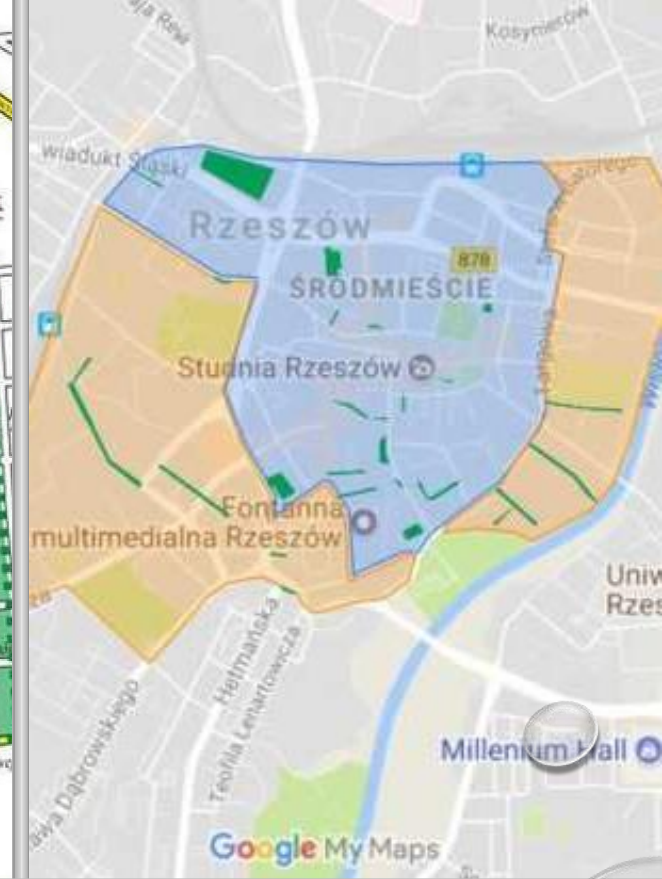
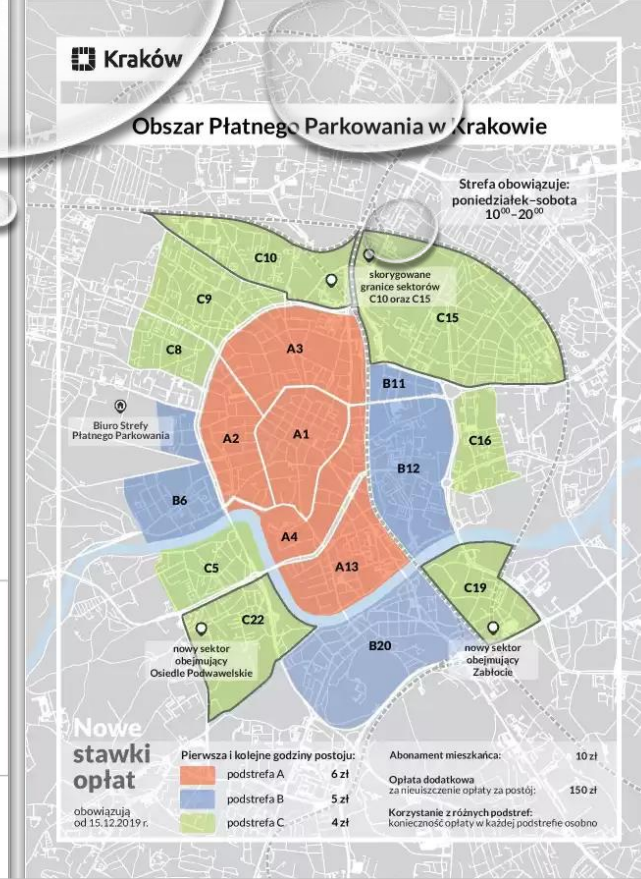
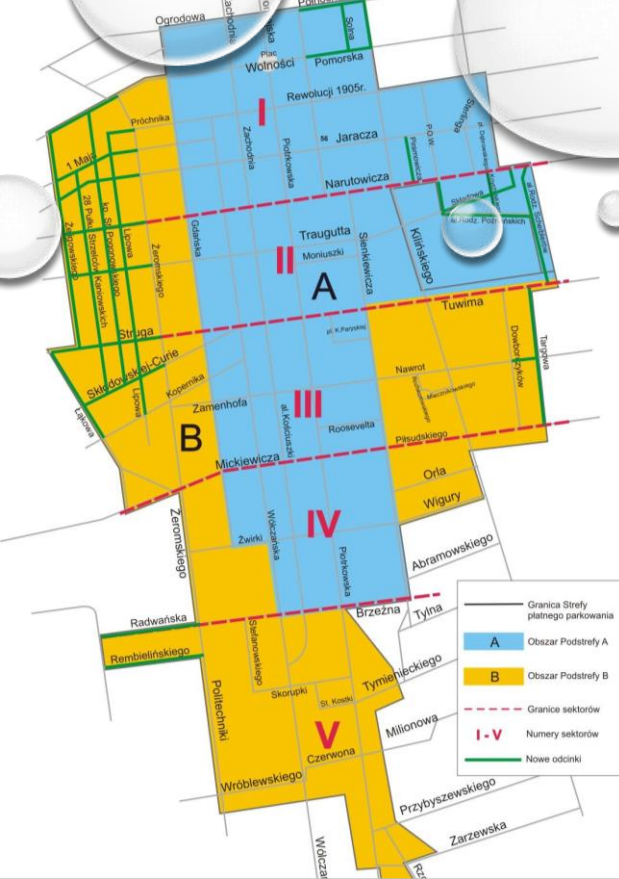
A – oblasti blízko centra



B - průmyslové oblasti,
bytová zástavba, rekreační
oblasti



C – další zástavba



PARKOVACÍ ZÓNY



UPŘEDNOSTNĚNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY, NAPŘ. VYHRAZENÝ PRUH PRO AUTOBUSY

- PRVNÍ PRUH VYHRAZENÝ PRO AUTOBUSY VZNIKL V CHICAGU V 1939.
- PRVNÍ PRUHY V EVROPĚ BYLY ZAVEDENY V HAMBURKU V 1962.
- V POLSKU VNIKLY NAPŘ. V KRAKOVĚ, TROJMĚSTÍ, VARŠAVĚ, VRATISLAVI, OPOLÍ.
- **PO NEJRUŠNĚJŠÍM PRUHU VE SPOJENÝCH STÁTECH (LINCOLNŮV TUNEL V NEW YORKU) PROJEDE VE ŠPIČCE 700 AUTOBUSŮ ZA HODINU (V PRŮMĚRU JEDEN AUTOBUS KAŽDÝCH 5,1 VTEŘIN).**



Zpoplatnění vjezdu do centra města (např. Londýn)

- Výběr mýtného funguje od roku 2003.
- Více snadných způsobů provádění plateb (včetně on-line, vybraných obchodů, čerpacích stanic, textových zpráv).
- Osvobození od mýta: vozidla na alternativní pohon nebo s min. 9 místy.
- Po zavedení systému v centru Londýna se provoz snížil o 16-20%



Úloha cyklistické dopravy při snižování výskytu dopravní zácpy

Jízdní kolo, které lze použít pro významnou část cestování ve městě, je jeho spojencem, protože vyžaduje málo místa a zároveň posiluje návyk cestování na relativně krátké vzdálenosti.

Rozvoj je podporován dobře naplánovaným a organizovaným systémem silnic a cyklostezek ve městě.





Výhody pro cyklisty

Přizpůsobení infrastruktury potřebám jízdních kol.

Umožnění přepravy jízdního kola veřejnou dopravou.

Organizace parkovišť pro jednostopá vozidla poblíž uzlů veřejné dopravy.

Vybavenost příslušenstvím na opravu jízdních kol.

Zavedení bezobslužných cyklistických stanic.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA V OPOŁÍ



Województwa Opolskiego

Opolskie
na rowery

Harmonogram

Zadanie 1

Inventaryzacja
tras rowerowych

Koncepcja
przebiegu tras w
regionie

Zadanie 2

Promocja
i edukacja

Zadanie 3

Drobna
infrastruktura
rowerowa



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014—2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

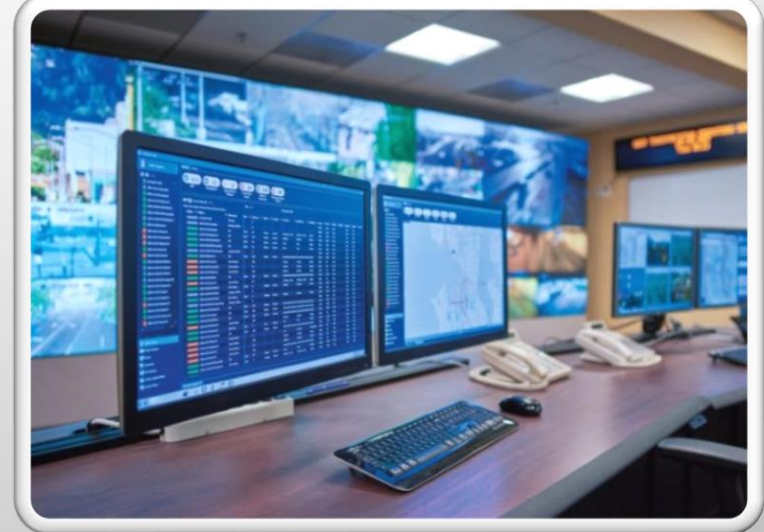
Intelligentní systém řízení provozu

řízení veřejné dopravy

e-info - informační systém pro cestující

e-jízdenka – systém elektronických plateb

oblastní systém řízení dopravy





Intelligentní systém řízení provozu

V Opolí má inteligentní systém řízení provozu městské dopravy začít fungovat do roku 2024.





DĚKUJI ZA POZORNOST

