1 Úvod

1.1 Stručně o dokumentu

Úkolem tohoto materiálu je podpořit dvoudenní školení k modulu „Systémy veřejné dopravy“. Materiál představuje praktickou stránku několika strategií, jejichž analýza má podpořit a posílit dosažitelnost dopravních systémů. Součástí materiálu jsou současné projekty, financované z evropských fondů, a případové studie, realizované právě v rámci uvedených projektů. Úkolem těchto studií je prověřit klíčové koncepce, které lze následně analyzovat v podobných iniciativách v místních podmínkách účastníků školení.

1.2 Struktura

Tento výukový materiál obsahuje následující kapitoly:

Kapitola 2: Podpora informovanosti o veřejné dopravě.

Kapitola 3: Podpora a posílení dosažitelnosti veřejné dopravy.

Kapitola 4: Dosažitelné systémy veřejné dopravy: případové studie a evropské zkušenosti

Kapitola 5: Doporučená četba

2 Podpora informovanosti

2.1 Úvod

Jak změnit dopravní chování dojíždějících a jak je přesvědčit, aby využívali veřejnou dopravu? Doporučujeme realizovat dva hlavní akční plány. Zaprvé je nezbytné provést reformu systému veřejné dopravy, která byla prezentována během prvního dne semináře „Modely veřejné dopravy“.
Ve zkratce jde o následující kroky:

- Realizace vyhrazených jízdních pruhů pro veřejnou dopravu
- Přednost veřejné dopravy na světelných křižovatkách
- Užití reálných časových údajů pro řízení provozu veřejné dopravy a pro kvalitnější plánování
- Aktivní podpora a propagace veřejné dopravy v obytných čtvrtích
- Větší bezpečnost v provozu i na zastávkách
- Zajištění webových stránek s podrobnými informacemi
- Integrace veřejné dopravy s dopravou cyklistickou

Stejně důležitým akčním plánem je intervenční program, zaměřený na informovanost a změnu chování. Cílem obou akčních plánů je lepší pochopení problematiky udržitelné dopravy a zejména jejich transformace do účinné praxe, čímž dosáhneme modálního posunu směrem k udržitelným způsobům dopravy.

Tabulka 1: Zkvalitnění systémů veřejné dopravy
(Zdroj: Training Course 2nd edition: Public awareness and behavior change in sustainable transport, Division 44, Environment and Infrastructure, Deutsche Gesellaschaft fur Technische Zusammenarbeit GmbH)

Skupina – Cestující veřejnou dopravou
Zájmy – spolehlivost, cenová dostupnost
Vnímané problémy:

- nespolehlivé systémy dopravy
- časté nehody
- časté poruchy vozidel
- špatný stav vozidel
- pomalé a nevhodné trasy
- nízká frekvence služeb

Skupina – Osoby necestující veřejnou dopravou
Zájmy – snížení dopravního přetížení
Vnímané problémy:

- časté dopravní zácpy

Skupina – zaměstnanci ve veřejné dopravě
Zájmy – lepší pracovní podmínky
Vnímané problémy:

- nízká mzda/dlouhá pracovní doba
- špatný/nebezpečný stav vozidel
- ulice a železniční tratě ve špatném stavu

Skupina – provozovatelé veřejné dopravy
Zájmy – zajišťovat základní, bezpečný a efektivní systém služeb veřejné dopravy
Vnímané problémy:

- Vozidla jsou stará a špatně udržovaná
- Stížnosti pasažérů na trasy veřejné dopravy, na bezpečnost a frekvenci poskytovaných služeb

Skupina – Vládní orgány

Zájmy – omezit dopravní přetíženost

- zlepšit kvalitu prostředí v ulicích
- spolehlivé, cenově dostupné a veřejné systémy dopravy

Vnímané problémy:

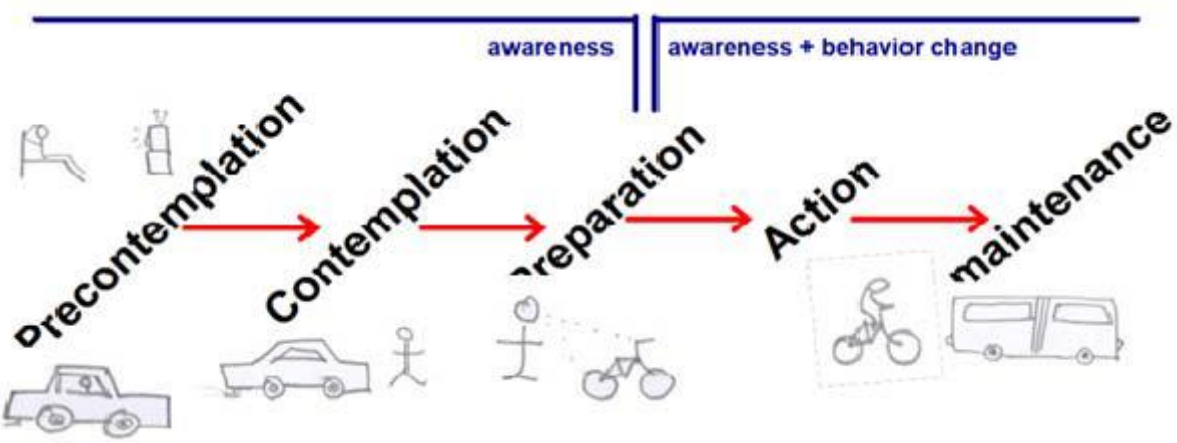
- nedostatečný rozpočet
- vozidla jsou stará a špatně udržovaná
- stížnosti pasažérů na trasy veřejné dopravy, na bezpečnost a frekvenci poskytovaných služeb
- ulice a železniční tratě ve špatném stavu

2.2 Rozdělení populace

Reforma systému veřejné dopravy ve smyslu větší spolehlivosti, efektivnosti a udržitelnosti nepovede nutně k vyšší informovanosti ani k modálnímu posunu směrem k veřejné dopravě. Skutečná změna bude vyžadovat dynamický akční plán o několika krocích. Zaprvé je nutné se důkladně seznámit s charakteristikou té skupiny obyvatel, kterou chceme oslovit. Prvním krokem je tedy rozdělení obyvatelstva do několika cílových skupin a seznámení se s jejich vlastnostmi, návyky, s mírou povědomí a obecným vnímáním dopravy.

Obyvatele lze rozdělit do skupin podle míry jejich informovanosti nebo aktivit vykonaných v rámci udržitelné dopravy. Na žebříčku nejníž stojí skupina osob, které o problematice nemají žádné povědomí ani nevyužívají služeb veřejné dopravy. Naopak nejvyšší místo patří skupině nejvíce informované o udržitelnosti v dopravě, která se podle toho také náležitě chová. Každou z těchto skupin musíme oslovit a jednat s ní zcela odlišným způsobem.

Následující obrázek (Obr. 1) znázorňuje různou míru povědomí obyvatelstva, konkrétně míru znalostí a aktivit v oblasti udržitelné dopravy. Analýza těchto skupin obyvatelstva viz níže.



precontemplation – zatím nezvažuje
contemplation - zvažuje
preparation – připravuje se
action – je aktivní
maintenance – musí vytrvat

Obrázek 1: Míra povědomí obyvatelstva
(Zdroj: Training Course 2nd edition: Public awareness and behavior change in sustainable transport, Division 44, Environment and Infrastructure, Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit GmbH)

- **Uživatelé osobních aut, kteří ani neuvažují o jiné možnosti**

Do této skupiny patří lidé, pro které je automobil primárním dopravním prostředkem a žádný alternativní způsob dopravy je ani nenapadne. Nevědí nic o významu udržitelnosti a nechápou, proč by využití veřejné dopravy mělo být pro jejich účely efektivnější. Jejich aktivity tedy nejdou dohromady se snahou společnosti o udržitelnost nejen v dopravě. Jde o osoby z každé věkové i příjmové skupiny, včetně některých osob s rozhodovací pravomocí. Tato skupina lidí se nachází ve fázi před zvažováním.

- **Uživatelé aut, kteří vědí i o jiných možnostech**

Do této skupiny patří osoby, které jsou do určité míry informované o jiných možnostech dopravy i o tom, jakým způsobem každá z těchto možností podporuje udržitelnost a prospívá společnosti i životnímu prostředí. Lidé z této skupiny jsou si vědomi výhod, které poskytuje veřejná doprava, nicméně raději pro jakýkoliv účel svých cest používají osobní auto. Cestování veřejnou dopravou by občas i byli ochotni vyzkoušet. Ve srovnání s první skupinou je pravděpodobně snazší tuto skupinu osob přesvědčit, aby začala veřejnou dopravu využívat pravidelně. Tato skupina je ve fázi uvažování.

- **Osoby, které několikrát udržitelnou dopravu vyzkoušely v praxi**

Do této skupiny patří lidé, kteří již služby veřejné dopravy několikrát vyzkoušeli v praxi a jsou si lépe vědomi jejích výhod než předchozí dvě skupiny. Nemusejí být zcela přesvědčeni o udržitelnosti veřejné dopravy, ale citlivě vnímají ekologický a sociální přínos tohoto systému a jsou ochotni podniknout určité kroky. Tato skupina se nachází v přípravné fázi.

- **Osoby, které začaly využívat udržitelné způsoby dopravy**

Do této skupiny patří lidé, kteří chápou, že není nutné jezdit vždy autem a začali používat veřejnou dopravu častěji. Mají přesné informace o tom, které způsoby dopravy patří do skupiny udržitelných a většinou je upřednostňují. V této skupině jde o aktivní fázi.

- **Osoby, které využívají udržitelné způsoby dopravy pravidelně**

Do této skupiny patří lidé, kteří jsou si plně vědomi všech výhod a sociálních i ekologických přínosů, které má udržitelná doprava, a jsou pravidelnými uživateli veřejné dopravy. Tato skupina je v udržovací fázi.

Výše uvedená kategorizace obyvatelstva je velmi užitečná, neboť popisuje jednotlivé skupiny a umožňuje realizovat jedinečné a na míru připravené způsoby, jak skupinu oslovit v závislosti na míře informovanosti. Toto rozdělení by mělo být doplněno i o další kategorie podle věku, výše příjmu atd., což by pomohlo lepšímu pochopení jednotlivých skupin a vytvoření co nejúčinnějších intervenčních strategií pro každou skupinu.

2.3 Metody intervence

Když rozdělíme obyvatelstvo do skupin podle metod, které jsme popsali výše, můžeme na ně aplikovat individuálně uzpůsobené procesy, jejichž cílem je zvýšit veřejné povědomí a změnit chování populace. Jde o součást intervence zaměřené na každou cílovou skupinu. Intervence, která vede pouze k informovanosti, nebo naopak pouze ke změně chování, není tak účinná jako intervence, která vede k obojímu.

Typy použitých přístupů mohou být následující: informační, přesvědčovací a akční. Informační a přesvědčovací kroky cílí na zvýšení povědomí, zatímco kroky akční podporují změny v chování. Jen tak je celý proces intervence efektivní.

2.3.1 Informační kroky

První aktivitou každé intervenční strategie je dostat k cílové skupině informace, konkrétní údaje, které podpoří argumentaci. Například fakta o tom, proč je veřejná doprava nejsilnějším zástupcem dopravy udržitelné, nebo jaké pozitivní dopady má udržitelná doprava na kvalitu života, na ekonomiku města a na životní prostředí.

2.3.2 Přesvědčovací kroky

Druhou aktivitou intervenční strategie je snaha ovlivnit a přesvědčit cílovou populaci, aby změnila své návyky a přijala systém veřejné dopravy jako dopravu udržitelnou. Toho lze dosáhnout změnou vnímání a pocitů lidí vůči veřejné dopravě. Poselství, kterým chceme obyvatelstvo přesvědčit, musí být silné a pozitivní. Lidé, které toto poselství oslovuje, musí cítit, že nový způsob chování povede k pohodlí a dalším pozitivním pocitům.

2.3.3 Akční kroky

Třetí a poslední aktivitou intervenční strategie je snaha reálně aktivovat cílovou skupinu, aby využívala veřejnou dopravu. Dva předchozí kroky by měly připravit podmínky pro změnu, ale pokud opomeneme poslední krok, tj. způsob, jakým se chování může změnit, naše intervenční strategie není kompletní. Požadovaný výsledek celé strategie a současně i možný výsledek tohoto třetího kroku je přimět veřejnost, aby trvale používala veřejnou dopravu.

2.3.4 Zvyšování informovanosti v praxi: Cork (Irsko)

Podpora a propagace změn v oblasti mobility

→ *Základní informace*

Informační kampaň byla ve městě Cork organizovaná jako součást projektu ADDED VALUE (Přidaná hodnota). Cílem kampaně bylo podpořit a uvést do praxe všechny úpravy, které město provedlo v rámci svého systému mobility, a také zvýšit všeobecné povědomí o výhodách udržitelné veřejné dopravy. Abychom správně pochopili veřejnost a přiměli ji přemýšlet o udržitelné dopravě, musíme zvýšit její informovanost o dopravní problematice a získat zpětnou vazbu. Na základě výsledků kampaně může rada města doporučit opatření a řešení vhodná jak pro dopravní situaci, tak pro samotné obyvatele.

→ *Realizace*

Město realizovalo internetovou poradnu pro veřejnost na téma udržitelné mobility. Poradna byla zaměřená konkrétně na tři klíčové instituce města: univerzitu v Corku, Institut technologie v Corku a univerzitní nemocnici v Corku. Kampaň zahrnovala emaily pro cílovou skupinu obyvatel, tiskové zprávy v médiích a webovou stránku (odkaz na ni měli všichni zúčastnění partneři na své domovské stránce). O každé cílové skupině tak byly shromážděny informace jako osobní údaje, cestovní modely a obecné představy o udržitelné dopravě a mobilitě. Kromě internetové kampaně proběhla i informační kampaň pomocí letáků a plakátů, vystavených v jednotlivých institucích, a dále dva propagační dny v každém místě.

→ *Cíl kampaně*

Cílem kampaně bylo oslovit širokou škálu účastníků, což se zdařilo maximálně - celkovou odezvu poskytl skutečně reprezentativní vzorek obyvatel. Díky informační strategii se podařilo velmi úspěšně vytvořit základní databázi včetně osobních údajů a názorů na problematiku udržitelné dopravy. Odpovědi shromážděné v průzkumu poskytly kritický náhled na to, jak postupovat při plánování opatření v oblasti mobility.

3 Podpora a posílení dostupnosti veřejné dopravy

3.1 Úvod

V této části naleznete stručné shrnutí některých inovativních koncepcí, které byly vypracovány jako součást projektu NICHES+, financovaného z fondů EU (www.niches-transport.org), s důrazem na nové strategie, nezbytné k tomu, aby veřejná doprava byla dostupnější, efektivnější a ještě více udržitelná. Tato část dále prezentuje hlavní charakteristiku koncepcí, jejich přínosy a klíčové otázky, které je třeba zvážit před jejich realizací (velikost města, potřeby uživatelů, náklady atd.). U každé koncepce je stručně uveden i jeden příklad dobré praxe.

Podrobné aspekty jednotlivých koncepcí viz Kapitola 4: Doporučená literatura.

(Zdroj: http://www.niches-transport.org/index.php?id=7#390)

3.2 Trénink cestujícího veřejnou dopravou

3.2.1 Základní charakteristika

Dopravní trénink umožňuje pasažérům jezdit veřejnou dopravou svobodně, beze strachu a bez obav. Nejdůležitějšími cílovými skupinami jsou starší osoby, osoby se zdravotním postižením nebo s poruchami učení a děti školního věku. Obsah tréninku musí být uzpůsoben přesně na míru potřebám školených osob a může zahrnovat celou řadu nejrůznějších aspektů, např. fyzickou dostupnost, plánování trasy, používání informačních zdrojů, nákup jízdenek i aspekty v oblasti chování a návyků. Také formát tréninku je třeba upravit pro konkrétní cílovou skupinu, např. krátkodobé kurzy, dlouhodobější aktivity s navazováním vztahů nebo dopravní hry pro děti atd. Významnou marketingovou složkou této aktivity je kvalitní školicí schéma, díky kterému lze získat nové či udržet stávající zákazníky veřejné dopravy. Ačkoliv je tato koncepce čím dál tím populárnější, stále nejde o běžnou záležitost. Přitom je vzhledem k nízkým nákladům a snadné realizaci snadno přenositelná.

3.2.2 Zásadní přínosy

Dopravní trénink pro veřejnost v oblasti veřejné dopravy:

- pomáhá různým cílovým skupinám, aby se při použití veřejné dopravy cítily pohodlně a bezpečně;
- umožňuje využít veřejnou dopravu k vlastní samostatné mobilitě;
- udržuje stávající zákazníky a získává nové zákazníky;
- vytváří pozitivní image provozovatelů veřejné dopravy;
- může snižovat potřebu speciálních dopravních služeb, např. pro osoby se zvláštními potřebami.

3.2.3 Dobrá praxe: Salcburk (Rakousko)

Provozovatel autobusové dopravy StadtBus v Salcburku společně s místní neziskovou organizací ZGB Salcburk spustili v roce 2004 školící systém pro pasažéry-seniory, jehož cílem bylo povzbudit tuto skupinu obyvatel, aby jezdila autobusovou dopravou, a současně jí poskytnout tipy a rady, jak předcházet dopravním nehodám. Účastníci školící akce jsou v menších skupinkách pozváni do autobusového depa, kde mají k dispozici tréninkový autobus. Současně s dalšími marketingovými opatřeními byla vytvořena i bezpečnostní dopravní příručka pro starší osoby. Výsledkem školení je mnohem větší počet osob v této věkové skupině, které využívají veřejnou dopravu pravidelně a mohou se cítit bezpečně. Dopravní trénink získal nejen pozitivní zpětnou vazbu od uživatelů samotných, ale také mezinárodní pozornost od dalších subjektů, které mají zájem se z této zkušenosti učit. V průběhu času se forma tréninku neustále zdokonalovala.

3.2.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města

- Bez omezení

Potřeby uživatelů

- Potenciální cílové skupiny: starší osoby, osoby se zdravotním postižením, osoby s poruchami učení, komunity přistěhovalců, děti;
- Získat znalosti o veřejné dopravě a důvěru k jejímu využití;

- Zjistit, na koho se obrátit v případě problémů nebo když potřebuji získat informaci;
- Cítit se subjektivně v bezpečí a být objektivně v bezpečí;
- Jako zákazník být brán vážně;
- Celá řada nejrůznějších potřeb v případě osob s trvalým či přechodným postižením.

Náklady

- Opatření s relativně nízkými náklady, které může být rozšířeno z malého schématu do aktivity s širším záběrem;
- Zejména náklady na mzdy a náklady na marketingový materiál.

Časová náročnost

- Plánování programu a příprava materiálů během několika málo měsíců;
- Rychlá realizace

Partneři

- Dopravci a další subjekty a sdružení v oblasti dopravy;
- Školy;
- Zájmové skupiny;
- Charity;
- Místní správní orgány.

Rozhodující faktory

- Specializovaný a nadšený tým, kvalitní spolupráce;
- Program upravený konkrétně pro jednotlivé cílové skupiny;
- Dobrá komunikace s uživateli buduje důvěru;
- Rozpočet, se kterým můžete začít, a jistota dlouhodobějšího financování.

Vylučovací faktory

- Žádné

3.3 Plánování dostupnosti v obytných čtvrtích

3.3.1 Základní charakteristika

Cílem projektu Plánování dostupnosti v obytných čtvrtích je zlepšit lokální podmínky pro chodce a cyklisty a zajistit snadnou a bezpečnou dostupnost všech místních subjektů, jako jsou obchody nebo školy, včetně služeb veřejné dopravy.
Součástí projektu je komunikace s místními obyvateli. Ta pomůže identifikovat hlavní oblasti, které je třeba řešit.
Projekt také zohledňuje potřeby zranitelných skupin obyvatel, tj. osob s jakýmkoliv postižením, starších osob a dětí. Přestože význam projektu je obrovský a přestože má potenciál zlepšit nejen podmínky pro každodenní mobilitu, ale i sociální interakci v obytných čtvrtích, tato koncepce stále ještě není v evropských státech běžnou záležitostí.

3.3.2 Zásadní přínosy

Plánování dostupnosti v obytných čtvrtích:

- zlepšuje podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu, a také koncepci služeb místní autobusové dopravy;
- vytváří živější prostředí v obytných čtvrtích, zlepšuje využití veřejného prostoru a sociální začlenění;
- umožňuje lépe zapojit obyvatele města do celého procesu, pochopit jejich potřeby a vyvinout tak vhodnější řešení pro lepší dostupnost v jejich čtvrti;
- umožňuje lepší koordinaci procesu v rámci místní správy a s externími partnery;
- může redukovat osobní automobilovou dopravu na krátké vzdálenosti.

3.3.3 Dobrá praxe: Mnichov (Německo)

V roce 2003 Mnichov v několika svých částech realizoval Koncepci dostupné mobility v obytných čtvrtích. Na zjišťování problémů, jejich vyhodnocení a vypracování efektivních řešení spolupracovali odborníci z oblasti dopravy s občany města. Hlavním cílem bylo vytvořit jednoduchá a účinná řešení, která zlepší podmínky pro bezmotorovou dopravu, tedy pro chodce a cyklisty, a také podpoří místní autobusovou dopravu. Rozsáhlá spoluúčast občanů města byla velkým úspěchem projektu, jehož cílem bylo zkvalitnit organizační aspekty veřejné dopravy, např. přemístit autobusové zastávky, dále vybudovat nové lavičky, přechody pro chodce a lepší osvětlení. Podařilo se.

3.3.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města

- Bez omezení, lze aplikovat na různé vzorce územního plánování.

Potřeby uživatelů

- Kvalitní koncepce veřejného prostoru a obyvatelnost čtvrtí;
- Bezpečná, samostatná a zdravá mobilita;
- Spoluúčast obyvatel města;
- Silná místní ekonomika;
- Řešení na míru.

Náklady

- Náklady jsou závislé na čase a úsilí věnovaném spolupráci s občany a na rozpočtu, který je určen na realizaci.

Časová náročnost

- Několik měsíců na přípravu;
- Několik měsíců na spolupráci s obyvateli města;
- Realizace opatření je možná v krátkodobém i dlouhodobém termínu.

Partneři

- Orgány místní správy;
- Místní zájmové skupiny;
- Místní podnikatelé;
- Provozovatelé veřejné dopravy;
- Externí moderátoři a urbanisté.

Rozhodující faktory

- Zapojení všech zainteresovaných subjektů, správně fungující struktura a mentalita nastavená na kooperativní proces;
- Přijatá politická strategie a rozpočet pro jištění procesu;
- Správně navržená metodologie a profesionálně organizovaný participační proces;
- Předem definovaný rozpočet pro celý proces a rychlou realizaci.

Vylučovací faktory

- Nedostatečná politická podpora

3.4 Dopravní informace upravené na míru osobám s omezenou mobilitou

3.4.1 Základní charakteristika

Cílem projektu je poskytnout informace o veřejné dopravě, které budou upravené na míru osobám s omezenou mobilitou (např. osoby se zdravotním postižením, rodiče s kočárky, starší osoby a osoby s nejrůznějšími typy postižení – tělesnými nebo smyslovými). Hlavním

rysem této koncepce jsou informace o možnostech bezbariérového cestování, poskytované na internetu (a prostřednictvím horké linky). Jde o vhodný způsob, jak naplánovat trasu předem.
Koncepce zahrnuje jak statické dopravní informace o dostupnosti systému veřejné dopravy, např. dostupnosti vlakového nádraží a železničních vozů, tak informace pro trasu samotnou tak, aby byla bezbariérová. Tento servis poskytuje přesné, aktuální, užitečné a snadno pochopitelné informace, které vyhovují potřebám uživatelů.
Online informace a informace prostřednictvím horké linky, upravené přesně podle potřeb osob s omezenou mobilitou, jsou v evropských státech stále výjimkou, ale je v nich velký potenciál, jak zkvalitnit možnosti cestování velkého počtu uživatelů.

3.4.2 Přínosy

Dopravní informace na míru osobám s omezenou mobilitou:

- mají pozitivní vliv na samostatný život osob s omezenou mobilitou. Tito lidé mají díky projektu možnost snadněji si naplánovat bezbariérovou trasu;
- jsou cenným nástrojem, jak zvýšit veřejný profil velkých investic do vybudování dostupné infrastruktury;
- mohou snížit nutnost nákladných speciálních dopravních služeb;
- poskytují veřejné dopravě lepší image.

3.4.3 Dobrá praxe: Frankfurt a regiony Berlínska a Brandenburska

Projekt BAIM/BAIM-Plus je jedním z nejdokonalejších evropských online informačních systémů o dopravě, které jsou určeny pro skupinu osob s omezenou mobilitou. Uživateli umožňuje naplánovat celou bezbariérovou trasu předem.
Výsledkem spolupráce dopravních asociací z Frankfurtu a Berlínska-Brandenburska je efektivní plánovač trasy, který poskytuje informace o bezbariérových cestovních řetězcích veřejné dopravy i detaily o přístupnosti přestupních uzlů, zastávek a vozidel. Podrobné mapy vizualizují důležité informace a usnadňují využití služby. K dispozici online na www.rmv.de a www.vbbonline.de.

3.4.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města

- Regionální měřítko v rámci oblasti, kterou pokrývají služby veřejné dopravy;
- Čím větší oblast, tím lépe.

Potřeby uživatelů

- Podrobné a aktuální informace o možnostech bezbariérového cestování, upravené pro potřeby konkrétních skupin, např. osob se zrakovým postižením, tělesným postižením, kognitivními poruchami atd.;
- Detaily o dostupnosti nádraží a zastávek;
- Informace o bezbariérových cestovních řetězcích (nákladné);
- Vhodný způsob poskytování informací (např. webové stránky).

Náklady

- Náklady závisejí na složitosti a náročnosti požadované databáze;
- Informace o bezbariérové trase (bezbariérových cestovních řetězcích) jsou mnohem nákladnější než informace statické.

Časová náročnost

- Několik měsíců příprav a shromažďování potřebných dat.

Partneři

- Provozovatelé služeb veřejné dopravy a sdružení dopravců;
- Orgány veřejné správy;
- Zástupci skupin uživatelů;
- Firmy nebo výzkumné instituce, které zajistí technickou a organizační stránku realizace.

Rozhodující faktory

- Společně s uživateli správně vyhodnotit jejich potřeby;
- Nezaměřit se pouze na technická řešení, personální služby jsou stále potřebné;
- Zvolit správnou míru komplexnosti a náročnosti databáze v místním kontextu;
- Kombinovat s jinými opatřeními, která zkvalitňují dostupnost dopravní sítě.

Vylučovací faktory

- Vážným problémem může být špatná přístupnost vozů a přestupních míst.

3.5 Intermodální uzly přátelské k pasažérům

3.5.1 Základní charakteristika

Na intermodálních křižovatkách se potkává a kříží několik dopravních toků různého druhu. Cílem je vytvořit inteligentní a efektivní řešení interakce různých druhů dopravy na křižovatkách. Existují různé názory na to, co nazýváme křižovatka přátelská k pasažérům. Z pohledu osob, které každý den někam dojíždějí, je nejdůležitější krátká přepravní trasa. Pro turisty je nejvýznamnější dostupnost informací (umístění, aktualizace), zatímco pro rodiny, děti a starší osoby je zásadní bezpečnost společně se snadným přístupem. A konečně nesmíme zapomenout na osoby s omezenou mobilitou, případně na ty, kdo chtějí dobu čekání strávit nějak užitečně.
Všechny tyto skupiny se na intermodálních uzlech setkávají. Pro další rozvoj veřejné dopravy je nezbytné, aby tato místa byla k pasažérům skutečně přátelská a vstřícná.

3.5.2 Přínosy

Intermodální uzly přátelské k pasažérům:

- minimalizují problémy s dopravním přetížením a s přelidněností prostoru;
- pomáhají využívat prostor efektivně;
- zajišťují kratší trasy pro pasažéry;
- zajišťují lepší přístup pro různé skupiny pasažérů;
- vytvářejí podmínky pro integrované dopravní informace;
- vytvářejí vhodný rámec pro integrovaný systém jízdenek;
- zajišťují lepší podmínky pro intermodální systémy (Park&Ride, Bike&Ride);
- poskytují místo pro doplňkové služby;
- zvyšují spokojenost pasažérů;
- zvyšují míru využití veřejné dopravy.

3.5.3 Dobrá praxe: Birkenhead (Velká Británie)

Autobusové nádraží Birkenhead je součástí projektu vývoje nové infrastruktury v Merseyside, kterou vybudoval a řídil výkonný orgán pro osobní dopravu v Mersey – Merseytravel. Do projektu se vkládaly naděje, že výrazně zvýší počet návštěvníků nově vybudovaného nákupního a volnočasového centra Birkenhead. Základem budovy nádraží jsou velkoplošné panely z čirého, tvrzeného skla, které poskytují jasný výhled a zvyšují bezpečnost cestujících.

3.5.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města
- Lze realizovat v menších stanicích stejně jako ve velkých intermodálních uzlech.

Potřeby uživatelů
- Prosvětlený prostor, dobrá viditelnost, vyhnout se temným slepým uličkám a zákoutím;
- Správně vyškolený personál se zájmem o zákazníky;
- Udržitelný design;
- Krátké, rovné trasy, chráněné před povětrnostními vlivy;
- Prostředí, které je snadno přístupné a snadno použitelné.

Náklady
- Informační systém a celá koncepce může znamenat mnohem vyšší náklady než běžný přestupní uzel, ale efektivní využití prostoru a pronájem obchodů mohou vaše peníze ušetřit nebo dokonce generovat nějaké příjmy.

Časová náročnost
- Krátkodobá realizace (méně než tři roky);
- Práce na rekonstrukci by neměla být delší než 1-2 roky.

Partneři
- Majitel/správce přestupního uzlu;
- Místní správní orgány;
- Odbor plánování města;
- Provozovatelé veřejné dopravy.

Nežádoucí vedlejší účinky
V případě špatné regulace mohou další funkce a služby potlačit primární funkci dopravní.

3.6 Inovativní zařízení pro cyklisty na přestupních uzlech

3.6.1 Základní charakteristika

Jízdní kolo je slibnou alternativou, jak dopravit lidi do přestupních uzlů a nepoužít auto. Potřebujeme ale bezpečná parkovací místa pro cyklisty. Z hlediska ochrany životního prostředí nabízí kombinace cyklistické a veřejné dopravy jednu z nejlepších alternativ k osobní automobilové dopravě.
Cyklistická doprava je flexibilní, odpovídá individuálním potřebám a uvnitř měst je, pokud jde o časovou náročnost, srovnatelná s jízdou osobním autem. Abychom dosáhli požadovaného výsledku, na přestupních uzlech musíme zajistit komplexní služby pro cyklisty, včetně půjčovny jízdních kol, hlídané úschovny jízdních kol (s jednoduchým parkovacím systémem), cykloservisu, a také cyklopruhů a vstupních míst pro snadný přístup cyklistů. Chceme-li podpořit přesun od automobilové k veřejné dopravě, jsou tato opatření zcela zásadní.

3.6.2 Přínosy

Zařízení pro cyklisty na přestupních uzlech:
- zvyšují využití kombinované veřejné a cyklistické dopravy;
- pomáhají přesunout cestující směrem k udržitelné dopravě;
- umožňují, aby celý dopravní řetězec byl mnohem flexibilnější;
- pomáhají lépe uspořádat a řídit prostor v často přeplněných oblastech v blízkosti přestupních uzlů;
- nabízejí místa pro půjčování a opravu jízdních kol;
- zajišťují atraktivní místa pro turisty (tím, že nabízejí jiné způsoby dopravy);

- snižují podíl osobní automobilové dopravy;
- omezují nutnost vlastnit automobil.

3.6.3 Dobrá praxe: Kombinace cyklistické a veřejné dopravy v Holandsku

Stanice veřejné dopravy (metro, tramvaje, autobusy) jsou v Holandsku velmi kvalitně vybavené parkovacími zařízeními pro jízdní kola. Většina holandských domácností vlastní alespoň jedno jízdní kolo a jízda na kole hraje v každodenní dopravě významnou roli. Holanďané využijí jízdní kolo v první nebo poslední části cesty veřejnou dopravou nebo mezi jednotlivými stanicemi veřejné dopravy. Ve městě Zutphen bylo v říjnu 2006 otevřeno první hlídané a bezplatné parkovací zařízení NS v podzemním prostoru pro 3000 jízdních kol. Nadzemní prostor byl přebudován na krásnou pěší zónu, kterou mohou využít všichni chodci.

3.6.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města
- Vybavit lze jakýkoliv přestupní uzel.

Potřeby uživatelů
- Snadný přístup;
- Hlídaná úschovna jízdních kol;
- Další služby (veřejná jízdní kola, údržba).

Náklady
- Ta nejmenší investice mezi investicemi v dopravě.

Časová náročnost
- Krátkodobá (do jednoho roku).

Partneři
- Místní správní orgány;
- Provozovatel veřejné dopravy;
- Majitel/správce přestupního uzlu;
- Cyklistické asociace;
- Provozovatelé služeb pro cyklisty.

Rozhodující faktory
- Topografie;
- Hustota sítě veřejné dopravy;
- Modální podíly;
- Chování řidičů osobních vozidel;
- Celková cyklistická infrastruktura.

Vylučovací faktory
- Zcela nemožný kontext/podmínky pro cyklistickou dopravu, které brání životaschopnosti daných opatření (nedostatečná infrastruktura pro cyklisty, automobilová kultura/chování řidičů aut, nevhodný terén nebo klimatické podmínky atd.).

3.7 Infrastruktura pro inovativní systémy autobusové dopravy

3.7.1 Základní charakteristika

Efektivněji využitý městský prostor, zejména prostor vyhrazený pro účely dopravy, může zlepšit provozní podmínky pro dopravu veřejnou. Dát v přeplněných městech přednost autobusům se ukázalo jako velmi účinná strategie. V té nejjednodušší podobě lze vyhrazené pruhy pro autobusy realizovat na krátkých úsecích vozovky jako průjezd nebo objezd zóny s hustým provozem. V mnoha případech jsou však pruhy pro autobusy napojeny na samostatnou silniční síť, ale s vlastním systémem řízení dopravy a vybavením autobusových zastávek.
Rychlá autobusová přeprava Bus Rapid Transit a její vyhrazené pruhy nejsou realizovány jen pro průjezd přes dopravně přetížené silniční úseky, ale i jako spojnice několika čtvrtí a příměstských částí. Provoz Bus Rapid Transit se týká několika centrálních částí měst, která mají často problém s dopravním přetížením. Tento systém má spolehlivost lehkých železnic, a přitom je flexibilní jako autobusová doprava.

3.7.2 Přínosy

Inovativní systémy autobusové dopravy:

- snižují nutnou dobu jízdy (snižuje nutnost mít rozdílnou dobu jízdy autobusu v době dopravní špičky a mimo ni);
- poskytují pohodlný způsob cestování;
- zajišťují spolehlivé služby a jízdní řády;
- umožňují uživatelům spolehnout se na stanovený jízdní řád, a tím zvyšuje důvěru v poskytované služby;
- používají vozy s vysokou kapacitou a nízkými emisemi;
- nižší investice, pokud jde o provozní a realizační náklady, než srovnatelná tramvajová síť;
- pomáhají přesunu směrem k udržitelným způsobům dopravy;
- snižují náročnost řízení osobních aut;
- zvyšují bezpečnost dopravního provozu.

3.7.3 Dobrá praxe: BusWay v Nantes (Francie)

Jako součást projektu „Autobusy s vysokou úrovní služeb“ spustili ve městě Nantes v roce 2005 speciální autobusovou trasu BusWay, dlouhou 7 km, s 15 zastávkami, která spojuje obchvat města s jeho centrem v méně než 20 minutách. Frekvence linek je v době dopravní špičky 4 minuty.
Do tohoto autobusového systému byly začleněny některé prvky z tramvajové dopravy, např. vyhrazené pruhy, kvalitní zastávky, přednost na křižovatkách, vysoká frekvence linek, rozšířená provozní doba a zařízení park&ride.

3.7.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města

- Bez omezení;
- Skutečný rozsah a význam opatření a sítě bude záviset na velikosti města.

Potřeby uživatelů

- Uživatelsky příjemný systém jízdenek;
- Spolehlivé a časté služby;
- Atraktivní design autobusů i zastávek;
- Příjemný personál;
- Dostupné informace.

Náklady

- Relativně vysoké náklady na realizaci infrastruktury a vozidel, nicméně levnější než tramvajová/lehká železniční síť; provozní náklady jsou také nižší.

Časová náročnost

- Krátkodobá realizace (méně než 2 roky).

Partneři

- Orgány místní správy, provozovatel silniční sítě;
- Výrobci autobusů;
- Poskytovatel systému;
- Provozovatel.

Rozhodující faktory

- Politická vůle k přerozdělení silničního prostoru, a to navzdory konkurenční automobilové dopravě;
- Finanční podpora z veřejného i soukromého sektoru.

Vylučovací faktory

- Opatření není životaschopné v případě nízké poptávky;
- V případě velmi vysoké poptávky je vhodné zvážit tramvajovou síť.

Nežádoucí vedlejší účinky

- Omezení pro uživatele osobní automobilové dopravy (infrastrukturní).

3.8 Dopravní informační servis pro veřejnost do mobilních zařízení

3.8.1 Základní charakteristika

Dostávat dopravní informace přímo do mobilních zařízení představuje nové možnosti pro cestující, kteří jsou právě na cestě. Mobilní dopravní informační servis poskytuje komplexní informace. Dopravní informační servis pro cestující v průběhu jejich cesty existuje již řadu let ve formě vývěsek a oznámení buď na nástupišti, na zastávce, nebo přímo ve vozidle vlaku či autobusu, zatímco řidičům motorových vozidel slouží stále častěji variabilní informační značky a rádiové vysílání. Kvalitní informace ve vozidlech a na nádražích/zastávkách jsou pro uživatele veřejné dopravy zásadní, protože jsou dostupné všem. Slibné je i využití internetových technologií, které poskytne zákazníkům integrované a multimodální informace a upozornění ve skutečném čase a na místě, kde se nacházejí, a to přímo do jejich osobního mobilního zařízení. Informace lze takto upravit přesně na míru konkrétním potřebám uživatele. Takový servis určitě zvyšuje komfort cestování veřejnou dopravou a její atraktivitu, a přispívá tak k volbě zelenější dopravy. Koncepce vyžaduje integraci mobilní komunikace, bezdrátových, internetových, satelitních a výpočetních technologií.

3.8.2 Přínosy

Pro cestující:

- kvalitnější služby veřejné dopravy, např. kratší doba trvání cesty – v případě problémů nabídka možných řešení;
- větší dostupnost veřejné dopravy pro různé skupiny uživatelů;
- široká škála informací přímo na cestě a v reálném čase;
- efektivnější cestování, vědomí, že mám cestování lépe pod kontrolou.

Pro provozovatele:

- nástroj, jak informovat o změně provozu nebo vysvětlit úpravy infrastruktury;
- vyšší bezpečnost díky lépe koordinované reakci na mimořádné události;
- nástroj, který upřednostňuje veřejnou dopravu;

- posiluje environmentální cíle naší společnosti, protože poskytuje potřebné informace lidem, kteří se rozhodli pro ekologičtější možnost dopravy.

3.8.3 Dobrá praxe: KAMO, Helsinky (Finsko)

V Helsinkách spustili mobilního průvodce KAMO pro uživatele veřejné dopravy. Průvodce poskytuje informace k plánování trasy v reálném čase, informace o jízdním řádu i o placení jízdného. Po stažení do mobilního telefonu lze KAMO používat pomocí menu. Dotykem na identifikaci rádiové frekvence otevřete aplikaci nezávisle na menu telefonu. KAMO je velmi úspěšný systém, proto se šíří i do dalších měst.

3.8.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města
- Síť veřejné nebo městské dopravy

Potřeby uživatelů
- Různými způsoby získávat aktuální informace v průběhu cesty;
- Lépe dostupná a snadněji využitelná veřejná doprava.

Náklady
- Závisí na míře a typu služeb, které má systém poskytovat;
- Minimální náklady v okamžiku, kdy systém je spuštěn a funguje.

Časová náročnost
- 3 roky mezi plánováním a realizací.

Partneři
- Orgány místní správy, ministerstvo nebo provozovatel dopravy;
- Dodavatelé technologií (např. provozovatelé sítí, počítačoví odborníci);
- Skupiny pasažérů;
- Majitelé dat;
- Média;
- Pohotovostní služby.

Rozhodující faktory
- Znát dobře potřeby uživatelů;
- Kvantifikovat přínosy;
- Mít vhodnou technologii.

Vylučovací faktory
- Limitovaná komplexnost sítě;
- Dostupnost alternativních možností dopravy.

Nežádoucí vedlejší účinky
- Důsledkem kvalitnější informovanosti může být nárůst počtu vykonaných cest, samozřejmě včetně těch automobilových.

3.9 Group Rapid Transit

3.9.1 Základní charakteristika

Rychlá přeprava Group Rapid Transit je nový způsob hromadné veřejné dopravy, který využívá malé automatizované elektrické „kyberbusy“ a zajišťuje služby v oblasti kyvadlové dopravy např. mezi parkovištěm a hlavním dopravním terminálem a/nebo jinými zařízeními, jako jsou nákupní centra, univerzitní areály, nemocnice, hotely, výstaviště atd.
Systém funguje trochu jako výtah, kdy si pasažér stisknutím tlačítka přivolá vozidlo a stisknutím tlačítka na vozidle zvolí cíl cesty. Kyberbus pak jede přímo do tohoto cíle, pokud

ho nezastaví další cestující, kteří podél trasy chtějí nastoupit či vystoupit. Kyberbusy běžně jezdí po pevně stanovené trase, mohou se však otočit v určitých místech během trasy, aby se doba jízdy cestujících minimalizovala.
Vozy jedou na elektrický pohon a poskytují relativně čistý, ekologický, efektivní a udržitelný způsob veřejné dopravy s krátkou čekací dobou. Kyberbusy řídí centrální systém, používají však také technologii, díky které se vyhýbají překážkám, a tak se mohou zapojit do dopravního provozu společně s cyklisty, chodci a dalšími vozidly, nicméně pouze při nízké rychlosti.

3.9.2 Přínosy

Systém Group Radip Transit nabízí:

- flexibilní alternativu ke kyvadlové autobusové dopravě;
- vysoce efektivní provoz, protože kyberbusy jsou v provozu jen v případě poptávky;
- není třeba zajistit řidiče, takže provozní náklady jsou nižší než v případě podobné autobusové či tramvajové sítě;
- jak pravidelné služby, tak služby na vyžádání mohou být závislé na momentální poptávce (rozdíl např. v dopravní špičce a mimo ni);
- dostupné každému, snadný provoz;
- krátká čekací doba;
- elektrické vozy znamenají čistý a tichý provoz, v daném místě bez znečištění;
- automatizovaný, tj. bezpečný a efektivní provoz.

3.9.3 Dobrá praxe: Parkshuttle Rivium (Holandsko)

Společnost Parkshuttle v holandském městě Rivium spustila jedinečný systém, který využívá kyberbusy bez řidiče k dopravě mezi stanicí metra Kralingse Zoom a obchodním centrem Rivium. Kyberbusy jezdí tam a zpět odděleně od chodců a ostatního provozu na vyhrazeném čtyřkilometrovém pruhu s pěti zastávkami. V době dopravní špičky jezdí podle jízdního řádu, mimo dopravní špičku na požádání. Průměrná doba čekání je 1,5 minuty ve špičce a 3 minuty mimo ni. Cesta trvá většinou od 5 do 7 minut. Dá se předpokládat, že počáteční náklady budou vyšší než náklady na běžnou autobusovou linku, provozní náklady však budou nižší.

3.9.4 Na co myslet před samotnou realizací

Velikost města

- Se systémy Group Radip Transit se počítá jako s dopravou, která řeší poslední úsek cesty do obchodních center, hlavních dopravních terminálů, nemocnic, univerzitních areálů atd., ale jejich potenciál je větší.

Potřeby uživatelů

- Pasažéři vyžadují přepravní služby, které jsou buď časté, nebo na vyžádání, a hlavně s krátkou čekací dobou.

Náklady

- Menší než náklady na rovnocennou autobusovou nebo tramvajovou linku s řidičem. Investiční náklady jsou nutné na pořízení kyberbusů, zajištění řídicího systému/centra a depa pro údržbu a parkování vozidel, a také na vybudování a vybavení trasy, zastávek a bezpečnostních opatření.

Časová náročnost

- Krátko- až střednědobá realizace. Může trvat 3 roky, v některých případech i déle, než systém zprovozníte.

Partneři

- Provozní společnost;
- Majitel infrastruktury nebo místa, např. místní správní orgány;
- Vláda – kvůli bezpečnostním certifikátům;
- Místní komunita a uživatelé.

Rozhodující faktory

- Ve srovnání s podobnou autobusovou linkou jsou vysoké počáteční náklady;
- Ale nižší náklady provozní.

Vylučovací faktory

- Právní otázky: nutnost certifikovat autobusový systém bez řidiče kvůli bezpečnosti;
- Nový systém, takže může být považován za vysoce rizikový.

Nežádoucí vedlejší účinky

- Možné vizuální narušení kvůli stoupajícím úsekům trasy.

4 Dostupná veřejná doprava: případové studie a zkušenosti z evropských států

4.1 Úvod

Tato kapitola obsahuje příklady dobré praxe v oblasti dostupné veřejné dopravy z celé Evropy. Případové studie pocházejí z databáze projektu CIVITAS (www.civitas.eu). Cílem iniciativy CIVITAS („City-Vitality-Sustainability“/„Město-Vitalita-Udržitelnost“, neboli „Čistší a kvalitnější doprava ve městech“) je podpora měst, která se snaží zavádět ambiciózní dopravní opatření a strategie směřující k udržitelné městské dopravě. CIVITAS se snaží dosáhnout výrazného posunu v rozdělení dopravy směrem k dopravě udržitelné, a to pomocí podpory jak inovativních technologií, tak politických strategií.

4.2 Krakov (Polsko) – Veřejná doprava má přednost

→ *Problém*

V průběhu několika minulých let řešili v Krakově vážný problém s rostoucím objemem dopravy na městských komunikacích.

→ *Realizace projektu*

Zodpovědné orgány a političtí představitelé navrhli několik řešení, která by problém když ne zcela odstranila, tak alespoň výrazně zmírnila. Součástí programu bylo rozšířit opatření, která upřednostňují veřejnou dopravu – oddělené pruhy pro autobusy a samostatné semafory pro vozidla veřejné dopravy.

→ *Výsledky*

Zaznamenané výsledky jsou skutečně významné. Přesnost, frekvence i pravidelnost prostředků veřejné dopravy se pozoruhodně zlepšila a doba jízdy omezila. Počet osobních aut v centru města se značně snížil. Pasažéři mohou využívat kvalitnější informační systémy. Byly zavedeny nové databáze, monitorující provoz veřejné dopravy, a nové indikátory, které kontrolují kvalitu jejích služeb.

4.3 Bukurešť (Rumunsko) – Realizace informačního systému pro cestující, založeném na reálném čase

→ *Projekt*

Jako součást modernizace systému veřejné dopravy zavedli v Bukurešti informační systém pro cestující, který reaguje v reálném čase. Systém funguje na 26 tramvajových zastávkách. Poskytuje informace na mapě o tom, kde se konkrétní vozidlo v reálném čase nachází,

název a pravděpodobný čas, kdy dojede na další zastávku i do konečné stanice, a také názvy ulic tvořících křižovatku.

→ *Výsledky*

Díky těmto opatřením mohou pasažéři lépe plánovat své cesty a efektivněji využívat svůj čas. A stejný informační servis teď očekávají i v případě ostatních způsobů veřejné dopravy.

4.4 Porto (Portugalsko) – Lehká hybridní kyvadlová doprava autobusem

→ *Problém*

Město Porto muselo řešit problém se silným znečištěním přímo v městských částech. Proto se rozhodli zavést nové lehké hybridní autobusy jako kyvadlovou dopravu, která bude jezdit k několika důležitým destinacím. Cílem je zaprvé snížit hmotnost a náklady na výrobu městských autobusů díky nové konstrukční technologii, zadruhé redukovat škodlivé emise CO2 a podpořit posun směrem k čistší dopravě.

→ *Výsledky*

Očekávané výsledky tohoto opatření představují 10-15% redukci emisí CO2 (ve srovnání s autobusy, které jezdí na fosilní paliva), a také menší znečištění hlukem díky lepší izolaci, která využívá inovativní materiály. Nové autobusy by navíc měly být o 30 % lehčí a v případě nehody pro pasažéry bezpečnější.

4.5 Perugia (Itálie) – Intermodální přestupní stanice pro veřejnou dopravu

→ *Projekt*

Město Perugia schválilo nový Městský plán mobility, který klade důraz na vybudování sítě vysoce kvalitních přestupních stanic, zvyšujících bezpečnost a efektivnost cestování. Propojení mezi vlakovými zastávkami, stanicemi metra a sítí autobusové dopravy bude dokonalejší díky novým chodníkům, chráněným koridorům, lávkám pro pěší a moderním informačním systémům.

→ *Výsledky*

Očekává se, že projekt bude mít několik výsledků, zejména efektivnější multimodální přestupní stanice, nižší emise a spotřebu energie, výrazný přesun od automobilové k veřejné dopravě a celkově kvalitnější síť veřejné dopravy. Cestující by tak měli být spokojenější. Přidanou hodnotou je pak integrace dopravního systému.

4.6 Gorna Orayhovitsa (Bulharsko) – Integrovaný plán pro rozvoj udržitelné dopravy

→ *Problém*

Město Gorna Oryahovitsa trápí v posledních letech řada problémů jako neustále rostoucí dopravní provoz, nízká kvalita života obyvatel města a velké problémy s životním prostředím.

→ *Projekt*

Představitelé města a zodpovědné orgány proto vypracovali a schválili Integrovaný plán rozvoje udržitelné dopravy pro 2010-2020, a také přesný a konkrétní akční plán pro první dva roky. Součástí akčního plánu je dohoda o programu, jak ve městě zavést čistou a bezpečnou mobilitu a jak vyškolit zaměstnance města, aby byli schopni řídit implementační plán.

4.7 Vitoria – Gasteiz (Španělsko) – Nová síť veřejné dopravy

→ *Projekt*

Ve městě Vitoria-Gasteiz vznikl plán na novou síť veřejné dopravy, který má změnit způsob, jakým funguje městský systém autobusové a tramvajové dopravy.

→ *Výsledky*

Od programu se očekává např. zvýšení přepravní rychlosti veřejné dopravy o 20 %, větší frekvence služeb veřejné dopravy, a to ze současných 20 minut na 10 minut během všedních dnů, dále zvýšení počtu cest veřejnou dopravou o 15 %, výrazný přesun cestujících směrem k veřejné dopravě, a nakonec výrazně nižší počet dopravních nehod, ve kterých participují prostředky veřejné dopravy.

4.8 Coimbra (Portugalsko) – Management mobility

→ *Projekt*

Ve španělském městě Coimbra se rozhodli realizovat novou strategii managementu mobility a vypracovat pro některé z největších veřejných služeb ve městě, konkrétně v oblasti zdravotnictví, místní dopravní plány, zahrnující i služby veřejné dopravy. Hlavním cílem tohoto opatření je přesvědčit zaměstnance nemocnic, pacienty i návštěvy, aby místo svých aut využívali služeb veřejné dopravy, a přispěli tak k celkové změně dopravy v části města, kde se nacházejí zdravotnická zařízení. Město má v plánu poskytnout 25% slevu na systém Park&Ride pro personál a nové informační panely s reálným časem odjezdu všech prostředků veřejné dopravy. Panely budou umístěny uvnitř nemocnic. Dále pak zajistí mapy sítě veřejné dopravy, vyhrazené pro určitou oblast.
Mezi další významná opatření patří individuální plány cest, systém car sharing/car pooling, zkvalitnění podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu, systém řízení parkování ve městě a integrované kampaně na podporu udržitelné dopravy.

→ *Výsledky*

Očekávaným výsledkem je vyšší počet zaměstnanců města, kteří budou využívat služby veřejné dopravy. Pokud dojde k realizaci alespoň tří dopravních plánů velkých institucí na území města, dojde k omezení nečistot v ovzduší.

4.9 Aalborg (Dánsko) – Centrum dopravních informací

→ *Projekt*

Město Aalborg se rozhodlo posílit míru informovanosti mezi uživateli veřejné dopravy a poskytnout jim např. informace o reálném čase služeb veřejné dopravy, o uspořádání sítě veřejné dopravy ve městě, a také další druhy informačních služeb pro turisty (plánování pěších tras, jízdní řády atd.).

→ *Výsledky*

Projekt je významný pro služby veřejné dopravy, neboť má zvýšit informovanost mezi uživateli, přesunout část personálních služeb do online sítí a přispět k celkově lepšímu obrazu veřejné dopravy. Výsledkem je větší zájem ze strany veřejnosti o nové možnosti a lepší dostupnost všech informací.

4.10 Boloňa (Itálie) – Systém Park&Ride

→ *Projekt*

V italské Boloni zavedli systém Park&Ride, který má snížit počet aut parkujících v ulicích města, a zároveň generovat příjmy vyvažující náklady na údržbu. Systémy jsou ve městě tři: Tanari, Riva-Calzoni a Euraquarium. Elektronický systém zákazníkům umožňuje rezervovat si parkovací místa předem. Město dále zkvalitňuje parkovací zařízení a spoje veřejné dopravy.

→ *Výsledky*

Opatření má za cíl především zlepšit mobilitu ve městě, zvýšit počet cestujících veřejnou dopravou, snížit počet vozidel parkujících v ulicích a redukovat dopravní zácpy a nečistoty v ovzduší uvnitř města.

4.11 La Rochelle (Francie) – Vyhrazené pruhy pro autobusy

→ *Projekt*

Francouzské město La Rochelle se potýkalo s vážnými problémy s dopravním přetížením uvnitř města. Proto byla provedena reforma a restrukturalizace městské sítě autobusů s cílem některé problémy zmírnit. V nejproblematičtějších místech byly zavedeny nové autobusové linky, zvyšující spolehlivost služeb autobusové dopravy.

→ *Výsledky*

Velká většina uživatelů veřejné dopravy byla se zavedením nové autobusové linky spokojená. Přesun od automobilové dopravy k autobusové činil celých 24 %. Dalším přínosem opatření je kvalitnější systém všeobecné mobility ve městě, konkrétně přesnější doba jízdy a častější služby, a také úspora pohonných hmot.

4.12 Janov (Itálie) – Agentura pro dopravu na požádání a další služby v oblasti mobility

→ *Projekt*

Město Janov se snaží zaplnit díru na trhu mezi konvenční veřejnou dopravou a nákladnou osobní automobilovou dopravou a taxi službami. Město zavádí novou službu v oblasti mobility, která je flexibilní a reaguje přímo na poptávku. S podporou programu EU LIFE provozuje janovská Agentura pro mobilitu tři systémy tohoto typu.

→ *Výsledky*

První dva roky projektu sloužily k tomu, aby se agentura a její služby dostaly do povědomí. Viditelným výsledkem bylo zřízení dispečinku pro organizaci Flexibilní dopravní služby pro osoby s postižením v Janově a zavedení několika flexibilních služeb, které spojují okrajové oblasti s Janovem. Ve městě tak byla zaplněna mezera mezi tradiční veřejnou dopravou a používáním osobních aut a taxi služeb.