

Podklad pro „kuchařku“ k bodu ad. 5

(význam vybraných základních pojmů a vztahů)

Způsob života v současnosti vyžaduje značnou **mobilitu lidí**, a to během dne i v noci, přičemž vzdálenosti mezi začátkem a cílem běžně přesahují možnosti pěší dostupnosti a musí být použity **dopravní prostředky** (jízdni kola, motocykly, automobily, autobusy a kolejová vozidla; v menší míře sem spadají též taxíky, lodě a lanovky). S obrovským **rozvojem automobilizmu** však došlo k takovému zahlcení zejména ve městech a na některých dopravních cestách, že vznikají dopravní zácpy a **dopravní kolapsy**. Navíc musí být možnost v cíli cesty použitý **dopravní prostředek zaparkovat** (to je problém tzv. „**dopravy v klidu**“). Takže individuální doprava osob má své nepřekročitelné limity – zde se postupně ztrácí hlavní výhoda individuální dopravy, tj. nezávislost na dopravci a pohodlí.

Změnit zastavěný půdorys měst nelze, rovněž vybudování **dopravních obchvatů** není ani jednoduché ani laciné. Takže zbývají jen **dvě možnosti řešení**:

1. **omezit cesty** (do práce, do školy, za odpočinkem, atd.) což není vždy možné,
2. **omezit individuální automobilovou dopravu (IAD)** – tím zvýšit dopravní propustnost města či oblasti a zavést **veřejnou (hromadnou) dopravu osob**. To znamená poskytnout službu pro obyvatelstvo, návštěvníky, turisty, jejímž cílem je **zajištění dopravní obslužnosti města a příměstských oblastí**, zpravidla společně několika dopravci, kteří se specializují na různé druhy dopravy (např. **městská hromadná doprava - MHD**, provozovaná na území města, **samostatní autobusoví dopravci, dopravci železniční**, lodní) – pak hovoříme o **integrované dopravě**. Je logické, že takto pojatá hromadná doprava osob nekončí na hranici města, ale pokračuje i do určitých míst v okolí (**regionální integrovaná doprava**). Dopravci se podílejí na plnění **přepravní smlouvy** dle jednotných smluvních **přepravních podmínek a tarifních podmínek**. Je zřejmé, že vybudování funkčního systému regionální integrované dopravy vyžaduje součinnost mnoha složek a určitý čas a také finanční zdroje, protože tržby z jízdného nikdy nemohou pokrýt náklady, účelně vynaložené na provoz systému. Musí proto být zřízen **organizátor regionální integrované dopravy** (v Praze ROPID = Regionální organizátor pražské integrované dopravy) a zajištěna **dotace poskytované služby** (zde nutno upozornit, že se nejedná o dotaci provozovatelů, ale o dotaci poskytované služby, neboť každý cestující v ceně jízdenky zaplatí jen cca 30 až 50% skutečných účelně vynaložených nákladů na její uskutečnění – to je daň za to, že můžeme požadovanou mobilitu obyvatelstva vůbec uskutečnit. **Činnost organizátora regionální integrované dopravy je klíčová** – musí shromáždit a vyhodnotit požadavky starostů, velkých zaměstnavatelů v regionu, atd., propočítat potřebu a možnosti využití kapacit dopravních prostředků a získání finančních zdrojů a následně vše zkoordinovat a připravit smlouvy s jednotlivými dopravci a zpětně i se

starosty (musí být vytvořeny jízdni řády, autobusové zastávky a obratiště, přestupní terminály mezi trakcemi, odstavná a záchytná parkoviště pro automobily těch cestujících, kteří přijedou a dál pokračují integrovanou dopravou, musí být možnost zakoupení **jízdních dokladů** -ideální by byl jeden jízdni doklad na celý integrovaný systém - a podání informací, případně stížností a podnětů, atd.). Následně regionální organizátor musí zabezpečit **kontrolu prováděné služby** dle zasmluvněných podmínek a dbát na rozvoj **kvality služby** – to je celý soubor parametrů, které lze měřit a vyhodnocovat, včetně zjišťování, jaká očekávání mají zákazníci = cestující; souhrn těchto činností je popsán tzv. **cyklem kvality**, který definuje norma EN 13816.

Některé údaje o Pražské integrované dopravě (PID) – dle Statistické ročenky DP hl.m. Prahy, a.s. 2012:

Místové km celkem (v tis. km)

Metro	10 061 905	
Tramvaje	5 957 028	(z toho LD Petřín 2 413)
Autobusy vč. příměstských linek	5 462 313	
Externí náhradní autobusová doprava pro T	10	
Celkem	21 481 256	

Průměrná pracovní doba 1 vozu v hodinách za den a průměrný počet ujetých km na 1 vypravený vůz za 1 den

Metro	10,85	360,4
Tramvaje	14,77	211,5
Autobusy	12,74	212,6

<u>Počet přepravených osob na území hl.m. Prahy za rok 2012</u>	1 309 962 tis. osob
<u>a včetně vnějších pásem</u>	1 383 124 tis. osob

Financování investiční výstavby kryjí následující prostředky:

- vlastní zdroje organizace
- směnečný program
- dotace ze státního rozpočtu ČR
- dotace z rozpočtu hl.m. Prahy
- dotace z Evropské unie

použití uvedených zdrojů bylo pro

- obnovu
- rozvoj