



PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE ZE STŘEDNÍ EVROPY

Poznatky a závěry z analýzy příkladů dobré praxe v oblasti plánování a zajišťování služeb veřejné dopravy v regionech venkovského charakteru



Obsah

1. Úvod	3
2. Dobré praxe v kostce	4
3. Srovnávací analýza dobrých praxí	10
3.1. Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	10
3.2. Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	17
3.3. Kvalitní informační servis pro cestující	19
4. Získané poznatky	22



1. Úvod

Tento materiál popisuje hlavní závěry z analýzy **příkladů dobré praxe ve střední Evropě** v oblasti rozvíjení dopravního spojení venkovských území, často též dotčených demografickými změnami a stárnutím obyvatel, s hlavními uzly TEN-T sítě. Dokument je závěrečným výstupem aktivity “Soustředěný průzkum a zhodnocení dobré praxe v oblasti veřejné dopravy ve venkovských regionech” v rámci odborného pracovního balíčku WP T1.

Cílem tohoto materiálu je zejména shrnout poznatky získané analýzou dobré praxe, pro účel jejich dalšího využití při realizaci navazujících aktivit projektu RUMOBIL a při tvorbě Strategie RUMOBIL.

Veškeré uváděné a zkoumané praxe měly a mají významný přínos a pozitivní dopad ve vztahu k rozvoji udržitelné mobility a přispívají k zajišťování efektivních a inovativních řešení pro dopravu ve venkovských a od větších sídel odlehlých oblastech.

Příklady dobré praxe byly získány prostřednictvím:

1. **studijních cest** partnerů projektu RUMOBIL;
2. **zhodnocení dosavadních zkušeností** partnerů projektu RUMOBIL v oblasti dopravy a mobility v periferních územích;
3. **zajímavých evropských projektů** či jiných mezinárodních iniciativ týkajících se veřejné dopravy ve venkovských regionech.

Všechny studijní cesty i dobré praxe se vztahovaly alespoň k jednomu z níže uvedených témat, která zároveň korespondují s tematickými okruhy pilotních aktivit projektu RUMOBIL:

1. **nové služby pro lepší dopravní napojení venkovských oblastí** (např. nové služby autobusové nebo železniční dopravy, řešení ke zlepšování návazností mezi jednotlivými druhy dopravy);
2. **kvalitní informační servis pro cestující** pro zlepšení veřejné dopravy ve venkovských oblastech (např. s využitím softwarových řešení, GPS vysílačů).
3. **zlepšení přístupu** k páteřní národní a evropské dopravní síti (např. modernizace autobusových a vlakových nádraží);



2. Dobré praxe v kostce

Pro jasný a ucelený přehled o současné praxi a nejdůležitějších realizovaných či plánovaných činnostech ve střední Evropě partneri projektu RUMOBIL sesbírali a popsali celkem **29 modelových příkladů** a **5 celoevropských aktivit** ze 17 lokalit, v tom:

- 11 příkladů ze studijních cest projektových partnerů;
- 11 dalších evropských aktivit zaměřených na dopravu a mobilitu;
- 7 evropských projektů.

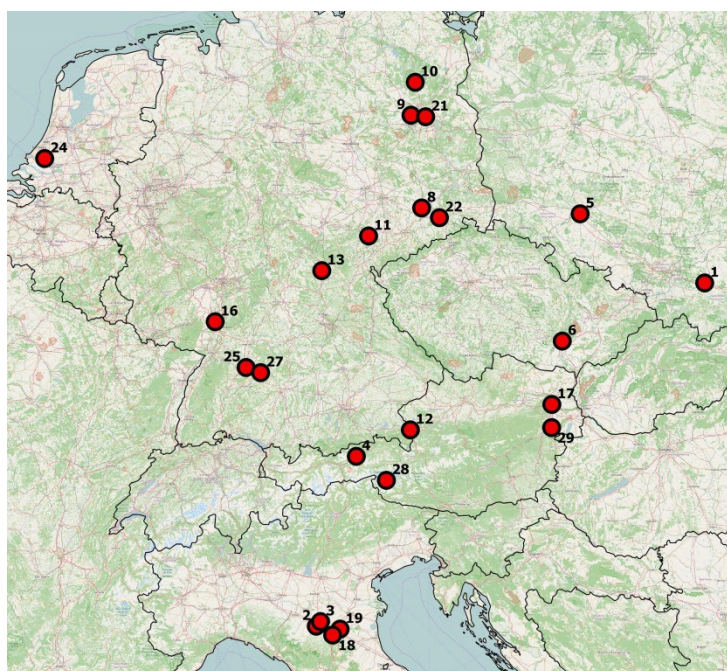
Tři příklady a dva evropské projekty se vztahovaly k více **dobrym praxim pro jednu lokalitu**, jelikož mohou být ve více aspektech pokládány za užitečné příklady v oblasti podpory udržitelné mobility ve venkovských a periferních regionech.

Příklady ze střední Evropy, s výjimkou evropských projektů, pocházejí z:

- **Německo** (11), konkrétně 4 z Bádenska-Württemberska, 3 z Bavorska a po 2 ze Saska a Braniborska;
- **Itálie** (2), jmenovitě z regionu Emilia-Romagna;
- **Rakousko** (4);
- **České republiky** (2);
- **Polsko** (2).

Vedle těchto příkladů se analýza dotkla též praxe v Nizozemsku a zajímavého řešení pro lepší dopravní spojení venkovských oblastí v každé nizozemské provincii.

Závěrem bylo zkoumáno 7 různých praxí z EU získaných v rámci 5 dříve realizovaných projektů ve střední Evropě.



ID	LOCATION
1	Krakow, Poland
2	Province of Modena, Italy
3	Modena, Italy
4	Jenbach, Austria
5	Wroclaw, Poland
6	Brno, Czech Republic
8	Lommatzsch, Germany
9	Dallgow-Döberitz, Germany
10	Gransee, Germany
11	Vogtland Region, Germany
12	Salzburg, Austria
13	Coburg and county (landkreis)
16	Mannheim (urban, suburban and rural area)
17	Wien - Lead partner
18	Provincia di Bologna - Lead partner
19	Bologna - Lead partner
21	Berlin - Lead Partner
22	Dresden - Lead partner
24	Rotterdam, Netherlands
25	Schönbuchbahn - region Stuttgart
27	Schönbuchbahn - region Stuttgart
28	Virgen, Austria
29	Pötttsching, Austria

Obr. 1: Mapa dobrých praxí

Pokud jde o **tematické zaměření**, dobré praxe zahrnují:

- **15 aktivit** k zavedení **nových služeb autobusové nebo železniční dopravy** ve venkovských oblastech rural areas, z nich 8 v Německu, 2 v Itálii, po 1 v Polsku a Nizozemsku (mimo území střední Evropy) a 2 realizované v rámci evropských projektů;



- 8 aktivit s cílem zkvalitnění informačního servisu pro cestující, z nich 2 v Německu, po 1 v Rakousku, Polsku a České republice a 3 v rámci evropských projektů;
- 6 aktivit ke zlepšení přístupu k veřejné dopravě, po 1 v České republice, Německu a Rakousku a 2 v rámci evropských projektů.

V následující tabulce je pro každou dobrou praxi uvedeno klíčové zkoumané téma.

	DOBRÁ PRAXE	PARTNER	TÉMA	POPIS	HLAVNÍ INDIKÁTOR
1	Tele-Bus: dopravní služby s využitím spolujízdy, Krakov, Polsko	aMo	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Služba fungující v okrajových částech města Krakov	Náklady: € 1,22/km - 212 000/rok (2015) Cestující: 48 215/rok (2015) Ujetá vzdálenost: 173 689 km (2015)
2	Prontobus: služby poptávkové dopravy, provincie Modena	aMo	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Služba dostupná pro 9 sídelně rozptýlených lokalit v provincii Modena, s cílem zajistit napojení na hlavní dopravní síť	Náklady: € 3/km (2015) Cestující: 75 000/rok (2015) Ujetá vzdálenost: 455 000 km/rok (2015)
3	Noční taxi v Modeně	aMo	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Noční taxislužba mezi centrem Modeny a okrajovými částmi města	Náklady: € 3/km (2015) Cestující: 8 000/rok (2015) Ujetá vzdálenost: 40 000 km/rok (2015)
4	Železniční a lodní doprava v Jenbach - Achensee, Rakousko	HŽ PP	Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Letáčky a propagační materiály ve vlacích a lodích, webové stránky. Fungující spolupráce mezi místní samosprávou a sdružením pro cestovní ruch.	Náklady: neuvedeno Cestující: neuvedeno Nástroje: neuvedeno
5	iMPK - Sledování vozidel ve Wroclawi, Polsko	Mazovia	Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Aplikace pro cestující, součást rozvoje infomobility	Náklady: - € 23 mil. (celková částka určená na rozvoj) Cestující: 16,5 mil. měsíčně ve Wroclawi; více než 10 000 uživatelů aplikace Nástroje: 1 aplikace (+220 elektronických panelů na autobusových zastávkách)
6	Multimodální regionální doprava v Brně, Česká republika	UNIZA	Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Nový návrh a zkvalitnění přestupních terminálů	Náklady: • náklady se odvíjejí od požadovaného rozsahu návrhu, v rozmezí € 10 000 - 1 mil.; • celkové roční náklady na řízení systému integrované dopravy v Jihomoravském kraji a na území Brna se pohybují okolo € 1 mil. Cestující: 30 000



	DOBRÁ PRAXE	PARTNER	TÉMA	POPIS	HLAVNÍ INDIKÁTOR
7			Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Dispečink veřejné dopravy v regionu využívá globální navigační satelitní systémy pro sledování polohy vozidel	přestupů denně Zastávky a nádraží: 60 modernizací
					Náklady: • Elektronický informační panel na zastávce cca € 5 000; • Náklady na přepracování návrhu přestupních terminálů se odvíjejí od požadovaného rozsahu návrhu, v rozmezí € 10 000 - 1 mil.; • Nelkové roční náklady na řízení systému integrované dopravy v Jihomoravském kraji a na území Brna se pohybují okolo € 1 mil. Cestující: 30 000 přestupů denně Nástroje: 180 informačních panelů
8	Bürgerbus Lommatzcher Pflege	Sasko-Anhaltsko	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Minibus řízený dobrovolníky	Náklady: 35 000 € (9 malých autobusů); provozní náklady 12 500 € ročně Cestující: 10 na linku a den Ujetá vzdálenost: 12 200 km ročně, z toho linka 500 cca 8 500 km ročně, linka 501 cca 3 700 km ročně
9	Bürgerbus Dallgow-Döberitz e.v., Německo	Sasko-Anhaltsko	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Inovativní služba autobusové dopravy organizovaná dobrovolníky	Náklady: provozní náklady 16 000 € ročně Cestující: přibližně 500-600 měsíčně Ujetá vzdálenost: 34 200 km ročně
10	Bürgerbus Gransee, Německo	Sasko-Anhaltsko	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Autobusová linka funující díky zapojení dobrovolníků	Provozní náklady: 13 500 € ročně Cestující: přibližně 4 400 za rok Ujetá vzdálenost: 36 700 km ročně
11	Provo Bürgerbus Vogtland, Germany	Sasko-Anhaltsko	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Autobusy řízené dobrovolníky, spojující autobusové zastávky s odlehlými oblastmi	Náklady: • vstupní příspěvek měst max. 15 000 € na provozní náklady • cca 100 000 € na vozidlo Cestující: neuváděno Ujetá vzdálenost: 59 000 km ročně



	DOBRÁ PRAXE	PARTNER	TÉMA	POPIS	HLAVNÍ INDIKÁTOR
					(výpočet)
12	Intermodální regionální doprava v Salzburgu, Rakousko	UNIZA, ZILINA	Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Integrovaná veřejná doprava ve městě, v regionu i pro přeshraniční cestující; intermodální zastávky, infrastruktura P+R, B+R, automaty na jízdenky	Náklady: neuvedeno Cestující: neuvedeno Zastávky a nádraží: 70 modernizací
13	Autobusová doprava a služby na zavolání ve městě a zemském okrese Coburg	SZZ	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Taxi služby na zavolání	Náklady: € 1,8/km Cestující: 698/měsíc (10/2016); 13 % dělba přepravní práce v Coburgu Ujetá vzdálenost: 683 701 km/rok (2015)
14			Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Intermodální terminál u vlakového nádraží Coburg	Náklady: € 4,7 mil. Cestující: 4,5 mil./rok Zastávky a nádraží: 1 zmodernizovaná (2013)
15			Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Dispečinkové systémy k poskytování informací pro webovou stránku Bayern Fahrplan	Náklady: cca € 40 000/zastávka (přístřeší a bezbariérový přístup) Cestující: 4,5 mil./rok Nástroje infomobility: 2/zastávka; 18 zastávek
16	Mannheim	Vysočina	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Nové regionální autobusové linky a individuální taxi pro lepší napojení venkovských lokalit. Vzájemné propojení a přizpůsobení všech prostředků venkovské, příměstské i městské dopravy.	Náklady: neuvedeno Cestující: nárůst o 2,59 % (2015-2016) Ujetá vzdálenost: neuvedeno
17	Projekt EDITS	T Bridge	Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Podpora informačních a komunikačních technologií a alternativních řešení v reálném čase pro posílení vazeb mezi městy a regiony	Náklady: € 2 424 266 Cestující: neuvedeno Nástroje infomobility: 3 platformy/webové stránky
18	Projekt Rail4See		Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Rozvíjení modelů, konceptů, opatření, harmonizovaných strategií a politik s cílem zlepšení železniční a intermodální dopravy v jihovýchodní Evropě	Náklady: € 4 826 900 Cestující: neuvedeno Zastávky a nádraží: 11 vylepšených uzlů
19	Projekt RailHuc		Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Zkvalitnění železniční dopravy pomocí lepšího napojení dopravních uzlů a	Náklady: € 2 894 015 na celý projekt Cestující: neuvedeno Zastávky a nádraží: zlepšení dostupnosti 3



	DOBRÁ PRAXE	PARTNER	TÉMA	POPIS	HLAVNÍ INDIKÁTOR
20			Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	jejich zázemí	vlakových nádraží
				Byly zkoumány dopady zavedení nového harmonizovaného systému informací pro cestující, systému řízení dopravního provozu u jednotlivých druhů dopravy a integrovaného systému jízdného ve městě Győr.	Náklady: € 2 894 015 na celý projekt Cestující: neuváděno Nástroje infomobility: zavedení systému informací pro cestující a systému řízení dopravního provozu
21	Projekt Inter-Regio-Rail		Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Odstraňování překážek v regionální železniční dopravě a zlepšení její nabídky, vč. 8 pilotních akcí	Náklady: € 2 044 754 na celý projekt Cestující: neuváděno Ujetá vzdálenost: neuváděno
22	Projekt QUALIST		Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Zlepšení kvality života v malých městech, rozvoj a testování inovativních konceptů a udržitelné mobility pro zvýšení atraktivity malých měst ve střední Evropě	Costs: € 1,878,700 Cestující: neuváděno Ujetá vzdálenost: neuváděno
23				Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Zavedení a rozšíření místního informačního systému
24	Veřejná doprava na venkově - Nizozemsko (Rotterdam)	SZZ	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Tzv. "sousedský autobus" (Wijkbus) - dodávkový taxi vůz s pevným jízdním řádem a trasou, řízený dobrovolníky	Náklady: méně než € 40 000 ročně Cestující: neuváděno Ujetá vzdálenost: 42 241 cest ročně
25	Schöbuchbahn - modernizace infrastruktury místní železnice	SZZ	Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	Modernizace a znovu zprovoznění místní železnice Schöbuchbahn v Bádensku-Württembersku	Náklady: € 18,456 mil. (2000-14) Cestující: 8 000 denně (2014) Zastávky a nádraží: 12
26			Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech	Webové stránky a mobilní aplikace s informacemi pro cestující využívající místní železniční linku Schöbuchbahn	Náklady: 13,7 mil. Euros (celková investice) Cestující: 8 000 denně (2014) Nástroje infomobility: 2 webové stránky a 2 mobilní aplikace
27	Schöbuchbahn - služby místní	SZZ	Nové služby pro lepší napojení venkovských	Nová služba železniční dopravy na	Náklady: € 3,6 mil. ročně (provoz služby a



	DOBRÁ PRAXE	PARTNER	TÉMA	POPIS	HLAVNÍ INDIKÁTOR
	železnice		oblastí	zmodernizované a znovu otevřené železniční lince Schönbuchbahn v Bádensku-Württembersku	správa infrastruktury) Cestující: 8 000 denně (2014) Ujetá vzdálenost: cca 400 000 km
28	Dorfbus Virgen	SZZ	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Služba na zavolání zajišťovaná 19 dobrovolnými řidiči 4dveřovým osobním vozem	Náklady: € 4 600/rok, € 0.21/km Cestující: 4 300/rok Ujetá vzdálenost: 22 000 km/rok
29	GMOABUS	SZZ	Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	Menší systém autobusů na zavolání, využívaný též na fixní trasy	Náklady: € 80 000 ročně, € 1,4 na bus*km Cestující: 30 000 ročně, cca 100 za pracovní den Ujetá vzdálenost: 57 000 bus*km ročně



3. Srovnávací analýza dobrých praxí

Následující tabulka ukazuje porovnání zkoumaných dobrých praxí. Do srovnání nejsou zahrnuty evropské projekty, a to z toho důvodu, že využívají nadnárodní přístup a nezaměřují se tolik na místní specifika a konkrétní místní rozvojové činnosti.

Srovnávací analýza u každého tématu a každé praxe vyzdvihuje:

- **dílčí téma**, pro lepší určení řešené věci. V dobrých praxích lze vyčlenit:
 - 12 případů převážně orientovaných na zavedení nových a inovativních služeb autobusové dopravy;
 - 1 případ zavedení nových služeb železniční dopravy;
 - 1 případ rozvoje přestupního terminálu;
 - 1 případ využití nové železniční infrastruktury;
 - 1 případ multimodální integrace;
 - 1 případ realizace klasické mediální kampaně;
 - 3 případy rozvoje systému infomobility (na autobusovém nádraží, v dopravním prostředku a s využitím aplikací);
 - 1 případ sledování vozidel;
- **typ lokality**, kontext, v němž je praxe uplatňována (např. venkovské oblasti, okrajové části měst);
- **cílová skupina**, které je praxe určena; závisí na konkrétním území a místních specifikách jednotlivých praxí;
- **potřeby cílové skupiny**, jež se mohou lišit v závislosti na místním kontextu a charakteristikách obyvatelstva žijícího v daném území;
- **klíčové vlastnosti** zavedených praxí;
- **jednotné indikátory** pro snazší porovnání zkoumaných praxí navzájem:
 - pro téma “**Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí**”:
 - náklady na provoz nových služeb [€/km];
 - poptávka [cestující/rok a cestující/km];
 - nabídka ve smyslu rozsahu služeb veřejné dopravy [km/rok];
 - pro téma “**Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti**”:
 - náklady na modernizaci a renovaci [€/akce];
 - poptávka ze strany cestujících, kteří využívají zkoumaný uzel [cestující/rok a cestující/uzel nebo cestující/km¹];
 - počet zastávek a nádraží, která byla zmodernizována nebo nově postavena;
 - pro téma “**Kvalitní informační servis pro cestující ve venkovských oblastech**”:
 - náklady na modernizaci [€/akce];
 - poptávka [cestující/rok] po dopravních službách, které jsou předmětem opatření infomobility
 - počet zavedených nástrojů a zařízení infomobility.

3.1. Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí

Zkoumané dobré praxe v této oblasti poukazují na postupné rozšiřování systému poptávkové dopravy (tzv. **Demand Responsive Transport systems**), jedná se o několik příkladů ve střední Evropě (Krakow, Modena, Coburg, Mannheim a venkovské lokality v Německu a Rakousku) i mimo ni (např. Rotterdam).

¹ Cestující/km pouze u nové dopravní infrastruktury



Všechny praxe se vyznačují několika **společnými prvky**, zejména:

- **místo realizace**, kdy jsou v praxích řešena spojení mezi sídly na venkově a spojení mezi centry měst a jejich okrajovými částmi. V některých případech jde též o služby fungující v noci či o víkendech.
- dle **provozních nákladů** lze rozlišit **dva typy služeb**:
 - **minibusy nebo vozidla řízená dobrovolníky**, kde se náklady pohybují mezi 0,25 a 1 €/km. Systém je v tomto případě podobný taxislužbě, avšak levnější.
 - **minibusy provozované dopravcem nebo jeho subdodavatelem a řízené profesionálními řidiči**. Zde jsou náklady podstatně vyšší, mezi 1,5 a 3 €/km.
- **nabídka a rozsah služeb**, ve smyslu vzdálenosti ujeté za rok, což je méně než 500,000 bus*km ročně (s výjimkou praxe v Coburgu, kde je pokrytá vzdálenost vyšší, cca 680 000 bus*km ročně). Vedle toho řada praxí vykazuje i méně než 100 000 km ročně (např. noční taxi v Modeně a německé autobusy řízené dobrovolníky);
- **potřeba zkvalitňovat software** pro automatizované plánování cest a následné informační toky v (téměř) reálném čase směrem k cestujícím. U řady zkoumaných praxí je, s přihlédnutím k rozsahu služeb, jízdní řád vytvářen a upravován přímo personálem či řidičem.



DÍLČÍ TÉMA	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
Nové služby autobusové dopravy	1. Krakow (Polsko)	okrajové části města	Obyvatelé okrajových částí města, včetně mladých lidí a seniorů	Doprava do centra a opačně pomocí užitečných služeb a téměř “ode dveří ke dveřím” (v těchto případech je často důležitější spolehlivost služby než frekvence či rychlost)	Služba poptávkové dopravy (Telebus) byla zavedena v rámci evropského projektu Civinet-Caravel a lze ji využívat i nadále. Jedná se o službu “od zastávky k zastávce”. K využití je nezbytná rezervace, avšak služba je dostupná všem, kteří přijdou na zastávku na trase autobusu. Služba je bez časového omezení, pouze je nutné respektovat požadavek předchozí rezervace.	Náklady [€/km]: 1,22 Poptávka [cestující/rok]: ~48 000 [cestující/km za rok]: 0,27 Nabídka [km/rok]: ~175 000
	2. Provincie Modena, region Emilia-Romagna (Itálie)	venkovské oblasti	Obyvatelé venkovských oblastí, včetně mladých lidí (zejména ve špičce) a seniorů	Doprava do nejbližšího města a dalších významných cílů dojížděky (nemocnice, nádraží, hlavní zastávky autobusů apod.)	Pro využití služeb poptávkové dopravy (Prontobus) je nutné si cestu rezervovat v rezervačním centru, které se stará o optimalizaci služby, zejména s cílem snížit celkovou ujetou vzdálenost a zvýšit počet cestujících. V některých případech služby subdodavatelsky zajišťují menší dopravní společnosti, byla rovněž navázána spolupráce s provozovateli taxislužeb.	Náklady [€/km]: 3 Poptávka [cestující/rok]: ~75 000 [cestující/km za rok]: 0,16 Nabídka [km/rok]: ~455 000
	3. Modena, Emilia-Romagna (Itálie)	okrajové části města (noční hodiny)	Obyvatelé více či méně odlehlých částí města, spíše mladší věkové kategorie	Návrat domů ve večerních či nočních hodinách (v těchto případech je důležitější spolehlivost služby než frekvence či rychlost)	Služba noční taxi spojuje centrum Modeny s jejími okrajovějšími částmi. Dostupná je pro předplatitele MHD ze čtyř zastávek v centru města, odkud se cestující mohou svést na jakoukoli adresu ve městě. Jízdné je oproti MHD vyšší, nicméně stále levnější než standardní taxislužba.	Náklady [€/km]: 3 Poptávka [cestující/rok]: ~8 000 [cestující/km za rok]: 0,20 Nabídka [km/rok]: ~40 000
	8. Lommatzcher Pflege, Meißen, Sasko	venkovské oblasti	Obyvatelé venkovských oblastí, které nejsou	Zajištění dopravy do odlehlějších lokalit, které by se jinak	Jedná se o menší autobus řízený dobrovolníky. Autobusy jezdí dvakrát týdně na dvou různých linkách. Obě	Náklady [€/km]: ~1,02 Poptávka



RUMOBIL

DÍLČÍ TÉMA	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
	(Německo)		obsluhováni veřejnou dopravou, zejména starší lidé, pro něž není osobní vůz vyhovující	ocitly v izolaci z důvodů ekonomických (nákladnost soukromého auta) a/nebo geografických	trasy mají pevně daný jízdní řád a jsou začleněny do sítě veřejné dopravy.	[cestující/rok]: ~1,900 (odhad založený na ~96 dnů provozu ročně) [cestující/km za rok]: 0,16 Nabídka [km/rok]: ~12 200
9.	Dallgow-Döberitz, Oberhavel, Braniborsko (Německo)	venkovské oblasti	Obyvatelé venkovských oblastí, které nejsou obsluhovány veřejnou dopravou, zejména starší lidé, pro něž není osobní vůz vyhovující	Vytvoření sekundární sítě k pokrytí venkovských oblastí, kde není tradiční veřejná doprava ekonomicky udržitelná	Malé autobusy jsou řízeny dobrovolníky. Je využíván pevný jízdní řád, fungují autobusové zastávky a jízdné je standardní. Autobusy pořídila spolková země Braniborsko.	Náklady [€/km]: ~0,47 Poptávka [cestující/rok]: ~6 000 [cestující/km za rok]: 0,18 Nabídka [km/rok]: ~34 200
10.	Gransee (Braniborsko, Německo)	malá města	Obyvatelé malých měst mimo oblasti pokryté autobusovými linkami, kteří nemají možnost cestovat vlastním autem	Integrace stávajícího systému autobusových linek mezi malými městy	Malé autobusy jsou řízeny dobrovolníky. Autobusy pořídila spolková země Braniborsko.	Náklady [€/km]: ~0,37 Poptávka [cestující/rok]: ~4 400 [cestující/km za rok]: 0,12 Nabídka [km/rok]: ~36 700
11.	Bad Elster, Adorf, Lengenfeld, Sasko (Německo)	malá města	Obyvatelé malých měst mimo oblasti pokryté autobusovými linkami, kteří nemají možnost cestovat vlastním autem	Integrace stávajícího systému autobusových linek mezi malými městy	Služba bude zprovozněna v roce 2017, jedná se o malé autobusy řízené dobrovolníky. Projekt má podporu ze strany příslušných měst a místních dopravních společností, které jsou vlastníky vozidel a hradí veškeré provozní výdaje. Vedle toho poskytl podporu i dopravní svaz Vogtland, který s využitím veřejných	Náklady [€/km]: ~0,25 (odhad založený na vstupním finančním příspěvku od měst) Poptávka: neuváděno Nabídka [km/rok]: ~59 000 (výpočet)



RUMOBIL

DÍLČÍ TÉMA	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
					zdrojů Saska zakoupil autobusy.	
	13. Coburg, Bavorsko (Německo)	okrajové části města	Příležitostní cestující v časech, kdy standardní autobusové linky nejezdí. Zejména mladí lidé ve svém volném čase.	Integrace stávajícího systému autobusových linek v časech, kdy nejezdí veřejná doprava	Autobusy na zavolání spravované dopravcem Omnibusverkehr Franken (OVF), což je dopravní společnost ve vlastnictví Deutsche Bahn.	Náklady [€/km]: ~1,8 Poptávka [cestující/rok]: ~8 400 (odhad založený na údajích za 10/2016 - 698) [cestující/km za rok]: 0,01 Nabídka [km/rok]: ~680 000
	16. Mannheim, Bádensko-Württembersko (Německo)	okrajové části města (o víkendech)	Turisté a obyvatelé města, včetně invalidních, kteří příležitostně cestují o víkendech	Doprava o víkendech z odlehlých oblastí na nejbližší nádraží či do jiného významného cíle	Dopravní svaz VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) spravuje linkové taxi, které si cestující mohou objednat půl hodiny předem. Linková taxi také o víkendech nahrazují některé autobusové spoje, aby byla zajištěna doprava na nejbližší nádraží.	Náklady [€/km]: neuvedeno Poptávka: neuvedeno Nabídka [km/rok]: neuvedeno
	24. Rotterdam, Nizozemsko (i jiná města)	okrajové části metropolitní oblasti	Obyvatelé příměstských oblastí cestující z/do centra, včetně postižených	Doprava z odlehlých oblastí k významným cílům dojížděky, umožňující postiženým lidem cestu "ode dveří ke dveřím"	Tzv. sousedský autobus (Wijkbus) je zvláštní a typicky nizozemskou formou veřejné dopravy. Jedná se o dodávkové taxi s pevně daným jízdním řádem a trasou, podobně jako standardní autobus. Služba funguje v každé nizozemské provincii. Rozdíl oproti standardním autobusům je, že sousedský autobus řídí dobrovolníci, což eliminuje mzdové výdaje, které jsou v nákladech dopravců významnou položkou. Autobusy poskytuje regionální dopravní společnost, která rovněž	Náklady [€/km]: neuvedeno Poptávka [cestující/rok]: neuvedeno ² [cestující/km za rok]: neuvedeno Nabídka [km/rok]: neuvedeno

² Cca 42 200 cest ročně (údaj z roku 2015)



RUMOBIL

DÍLČÍ TÉMA	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
					odpovídá za jejich údržbu. Přesné trasy, jízdní řád a rozpis služeb dobrovolníků koordinují autobusový svaz a dopravní společnost. Toto regionální taxi umožňuje dopravit se kamkoli mezi sedmou hodinou večerní a půlnocí. Lidé s tělesným postižením mohou cestovat ode dveří ke dveřím, ostatní cestující obvykle nastupují a vystupují na autobusových zastávkách.	
	28. Virgen, Tyrolsko, Rakousko	malá města	Starší nebo velmi mladí lidé, kteří chtějí bezpečně a levně cestovat v malých městech	Umožnění způsobu inteligentní veřejné dopravy v malých městech, kde by tradiční linky nebyly ekonomicky udržitelné. Zastávky jsou dle potřeb cestujících pevné nebo na požádání.	Nabídka mobility "na míru" pro krátké cesty po městech vznikla v obci Virgen (2 300 obyvatel) a odpovídá poptávce: ráno autobusy jezdí podle pevného jízdního řádu, odpoledne v závislosti na potřebách cestujících dle telefonické objednávky. Cílem je umožnit starším lidem cestování veřejnou dopravou, zvýšit bezpečnost a omezit využívání osobních aut. Díky zapojení dobrovolníků mohou být roční provozní náklady ve výši cca 4 500 EUR pokryty z tržeb za jízdné. Tarif je velmi jednoduchý a levný, platí se 1 euro za cestu.	<p>Náklady [€/]: -0,21</p> <p>Poptávka [cestující/rok]: 4 300 [cestující/km za rok]: neuváděno</p> <p>Nabídka [km/rok]: 22 000</p>
	29. Pötsching, Burgenland, Rakousko	malá města	Lidé, kteří chtějí v malém městě cestovat ode dveří ke dveřím a nemají osobní auto (např. studenti)	Umožnění rychlých přesunů po menším městě bez auta a předchozí rezervace	Pötsching (2 900 obyvatel) je malé město v rakouské spolkové zemi Burgenland, kde autobusová doprava funguje na zavolání. Autobus zpravidla vyzvedne cestující doma a zaveze je přímo do cíle jejich cesty. Na telefonním čísle společnosti GmoaBus nepřetržitě drží službu operátor. Softwarový systém plánuje trasy a dává pokyny řidičům,	<p>Provozní náklady služby [€/rok]: ~80 000</p> <p>Poptávka [cestující/rok]: 30 000 [cestující/km za rok]: neuváděno</p> <p>Nabídka [bus*km/rok]: 57 000</p>



RUMOBIL

DÍLČÍ TÉMA	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
					kde nabírat cestující tak, aby autobusy ujely co nejkratší vzdálenost. Autobusy jezdí též na pravidelných trasách, například pro děti do škol.	
Nové služby železniční dopravy	27. Böblingen - Dettenhouse, Bádensko-Württembersko (Německo)	předměstí Stuttgartu	Dojíždějící	Pravidelné dojíždění z domova. V těchto případech je, více než rychlost, důležitá četnost spojů a spolehlivost služby.	Modernizace a znovu zprovoznění místní železnice Schönbuchbahn vn Bádensku-Württembersku v jižním Německu blízko Stuttgartu. Železnice měří 17 km a je provozována dopravcem WEG, který se stará též o údržbu infrastruktury.	<p>Náklady [€/km]: ~9 (provoz služby a správa infrastruktury)</p> <p>Poptávka [cestující/rok]: ~1,9 mil. (odhad založený na údajích 8 000 cestujících v pracovním dni a předpokladu cca 2 000 cestujících v ostatních dnech)</p> <p>[cestující/km za rok]: 4,75 (odhad)</p> <p>Nabídka [km/rok]: ~400 000</p>



3.2. Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti

Zkoumané dobré praxe v oblasti zlepšování přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti vyzdvihují potřebu zaměřovat rozvojové činnosti na:

- **inteligentní dopravní systémy a sledování vozidel** za účelem efektivnějšího monitorování vozového parku, zkvalitnění služeb veřejné dopravy a poskytování informací cestujícím v reálném čase. Ve vazbě na napojování venkovských oblastí dochází tak má veřejná doprava i vyšší environmentální a společenský přínos.
- **pohodlí a funkční organizaci prostoru** v nejvýznamnějších přestupních uzlech, s cílem usnadnit přestupy a podpořit tak využívání veřejné dopravy. Funkční organizace přístupových míst znamená rovněž lepší přehlednost pro cestující a může pomoci odstranit bariéry pro seniory a postižené osoby.
- **přeshraniční multimodalitu**, která je ve smyslu cestování mezi různými zeměmi velmi důležitým aspektem, zejména ve specifických evropských kontextech. V některých případech městskými oblastmi prochází státní hranice a cestující by ocenili plynulou návaznost dopravních služeb.
- **multimodalitu s prvky měkké mobility**, která zohledňuje potřeby cestujících, kteří na nádraží a autobusové zastávky přijíždějí na kole, v jiných lehkých vozidlech či přicházejí pěšky. Měkká mobilita má vysoký podíl na dělbě přepravní práce, a to zejména ve venkovských a odlehlých oblastech.



TYP AKCE	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
Přestupní terminál	6. Brno, Česká republika	Zlepšení přístupu k veřejné dopravě a zavedení inteligentního dopravního systému ve městě Brno	Dojíždějící, kteří cestují na delší vzdálenosti a v průběhu cesty přestupují na jiný dopravní prostředek	Zlepšení spolehlivosti služeb a pohodlí cestujících v přestupním uzlu, zlepšení sledování vozidel v reálném čase a omezení čekání	Přibližně 60 zastávek bylo upraveno tak, aby po celém regionu vznikaly intermodální uzly. Důležité je zajistit bezpečné a pohodlné prostředí, neboť cestující na nádražích tráví určitý čas a potřebují vědět, kde mohou v bezpečí čekat.	Náklady na správu systému [€]: ~1 000 000 Náklady na úpravu přestupních uzlů [€]: 10 000 - 1 mil.
	14. Coburg, Bavorsko, Německo	Lepší autobusové spojení mezi Coburgem a územím zemského okresu	Obyvatelé, kteří cestují mezi Coburgem a dalšími městy v okrese	Autobusový systém, který umožňuje cestování mezi městem a venkovem	Službu provozují společnosti SUC Coburg a Omnibusverkehr Franken (OVF), a to na 16 linkách, případně též na zavolání. Autobusy i zastávky jsou vybaveny inteligentními prvky.	Zahrnutá poptávka [přestupy/rok]: 30 000 Náklady služby [€]: ~ 4,7 mil. Poptávka [cestující]: 698 v říjnu 2016
Nová železniční infrastruktura	25. Böblingen - Dettenhausen, Bádensko-Württembersko (Německo)	Obnovení železniční dopravy v odlehlých oblastech na jihu Německa (Bádensko-Württembersko)	Především dojíždějící	Doprava do zaměstnání a škol bez aut	Schönbuchbahn je lokální železniční linka jižním Německu ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko poblíž Stuttgartu. Měří 17 kilometrů a celá cesta trvá 25 minut. V současné době se vypravuje 37 párů vlaků denně a v roce 2013 jimi každý pracovní den jezdilo okolo 8 000 cestujících.	Náklady služby [€/km]: ~ 3,65 mil. Poptávka [cestující/rok]: 2,4 mil. (odhad)
Podpora multimodalita a integrace	12. Salzburg, Rakousko	Rozvoj přestupních uzlů u Salzburgu a podél rakousko-německé hranice	Cestující, kteří překračují hranici veřejnou dopravou	Zajištění přestupů a návaznosti veřejné dopravy přes státní hranici (infrastruktura, služby, inteligentní prvky)	Přestupní uzly ve venkovských oblastech u Salzburgu a podél rakousko-německé hranice byly začleněny do integrovaného dopravního systému, dochází též ke zkvalitňování P+R, B+R, automatů na jízdenky a dalších inteligentních prvků.	Náklady služby [€/km]: neuvedeno Poptávka [cestující/rok]: neuvedeno



3.3. Kvalitní informační servis pro cestující

Ze zkoumaných praxí vyplývá, že je třeba cestujícím **v reálném čase** poskytovat **informace o poloze a pohybu vozidel**, a to na zastávkách, vlakových a autobusových nádražích i v přestupních uzlech, kde se kříží trasy různých linek.

Informační kampaň by měla zajistit inovativní **webové nástroje a aplikace**, které si cestující budou moci spustit na svých počítačích nebo mobilních zařízeních.

Zvláštní pozornost by měla být věnována **službám pro turisty**, k nimž směřuje tradičnější propagační kampaň, a to převážně v letním období, kdy počty turistů stoupají. Došlo též ke zlepšení webových stránek, které informují o nabídce dopravy a dalších iniciativách.



TYP AKCE	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
Tradiční mediální kampaň	4. Železniční a lodní doprava v Jenbach - Achensee, Rakousko	Informační kampaň a služby turistům ve venkovských oblastech	Turisté	Přilákání turistů ke staré železnici a přírodnímu bohatství	Železniční linka mezi městy Jenbach a Seespitz je 6,76 km dlouhá a vede poblíž jezera Achensee v rakouském Tyrolsku. Vlak využívají turisté díky marketingovým kampaním cestovních kanceláří a propagaci na internetu.	Náklady služby [€/km]: neuveдено Poptávka [uživatelé/rok]: neuveдено
Opatření infomobility ve vozidlech, na zastávkách a/nebo v aplikacích	5. Wroclaw, Polsko	Zavedení inteligentního dopravního systému ve městě Wroclaw	Cestující veřejnou dopravou ve městě, kteří potřebují zjistit polohu zastávky a jízdní řád v reálném čase	Lepší a snazší organizace cesty veřejnou dopravou	Aplikace IMPK obsahuje informace o poloze všech vozidel MHD ve Wroclawi. Využívá GPS přenašeče a umožňuje cestujícím sledovat v reálném čase jízdní řády.	Náklady služby [€]: 23 mil. Poptávka [uživatelé/rok]: ~ 10 000 uživatelů aplikace
	15. Coburg, Bavorsko	Nové autobusové spojení mezi Coburgem a jeho okrajovými částmi	Obyvatelé, kteří jezdí veřejnou dopravou a mohou požadovat služby na zavolání nebo potřebují informaci v reálném čase	Přesuny veřejnou dopravou s možností služby na zavolání. Informace v reálném čase o nejbližších 4 zastávkách, provozu a jízdném.	Ve městě Coburg provozuje všechny místní autobusové linky společnost Omnibusverkehr Franken (OVF). Nový systém se skládá z 5 linek a zbytek zemského okresu je pokryt službami na zavolání, které mohou lidé kdykoli využít k dopravě na autobusová a vlaková nádraží. Každý autobus společnosti OVF má na palubě informační systém.	Náklady služby [€/km]: neuveдено Poptávka [uživatelé/měsíc]: ~ 700
	26. Böblingen - Dettenhausen, Bádensko-Württembersko (Německo)	Nové služby železniční dopravy pro lepší napojení malých měst ve venkovských	Obyvatelé, kteří se přesouvají vlakem mezi malými městy a potřebují aktuální informace o	Sledování informací o zpoždění vlaků v reálném čase s pomocí počítače nebo chytrého	Pro zlepšení informačního servisu cestujícím a zvýšení kvality veřejné dopravy bylo modernizováno 12 nádraží a pořízena 4 udržitelná vozidla. Vznikly též 2 webové stránky a	Náklady služby: ~ 13,7 mil. € (celková investice) Poptávka [uživatelé/rok]: 2,4 mil. (odhad)



RUMOBIL

TYP AKCE	MÍSTO	TYP LOKALITY	CÍLOVÉ SKUPINY	POTŘEBY	KLÍČOVÉ VLASTNOSTI	JEDNOTNÉ INDIKÁTORY
		oblastech	odjezdech a zpožděních vlaků	telefonu	mobilní aplikace.	
Sledování vozidel	7. Brno, Česká republika	Zlepšení přístupu k veřejné dopravě a infomobilita ve městě Brno	Cestující, kteří přestupují na jinou linku	Poskytování informací cestujícím v reálném čase	Sledování pohybu vozidel s využitím globálních navigačních a satelitních systémů umožňuje monitorovat skutečnou polohu všech vozidel v území, které je obsluhováno Integrovaným dopravním systémem Jihomoravského kraje. Dále bylo přibližně 60 zastávek upraveno a přeměněno na intermodální uzly, které jsou užitečné pro celý region a kde mohou cestující v bezpečí čekat na svůj spoj.	Náklady služby [€/km]: ~ € 5 ,000 informační panel na zastávce € 10 000 -1 mil. úprava intermodálního uzlu € 1 mil. roční náklady na správu systému Poptávka [přestupy/rok]: 9 mil. (odhad)



4. Získané poznatky

Analýza sesbíraných příkladů dobré praxe přinesla následující poznatky a poučení, jak rozvíjet účinné služby k propojování venkovských oblastí s městy. Závěry jsou řazeny sestupně dle důležitosti:

- zavádět **integrované a koordinované systémy dopravy** v nejdůležitějších uzlech, zejména harmonizovat jízdní řády a vybírat vhodná místa pro výstavbu nových nebo revitalizaci starších terminálů (viz praxe v oblastech Mannheimu, Brna či Coburgu). Přestupní uzly mohou být různé velké, od jednoduché zastávky až po intermodální terminál, ale vždy by měly být pro cestující snadno rozpoznatelné a přinášet jim užitečné informace, jak pokračovat v cestě a dojet do cíle;
- vytvářet **jednotné tarifní systémy**, které budou zahrnovat i železnici (viz příklad ze Salzburgu a rakousko-německého příhraničí);
- **rozšiřovat síť veřejné dopravy** o okolní města, i za státní hranici, pokud dotčené území spadá do téže funkční oblasti a existují společné toky cestujících (viz praxe ve Vogtlandu, Salzburgu, Bádensku-Württembersku v blízkosti Stuttgartu a v Braniborsku);
- zavádět ve venkovských a odlehlých oblastech **služby poptávkové dopravy**, které jsou jedním z nejúčinnějších způsobů dopravy v řídko osídlených územích a zajišťují napojení na “standardní” služby a hlavní dopravní koridory (viz příklad Krakova, provincie Modena, města a zemského okresu Coburg, měst Virgen a Pöttsching v Rakousku). Tyto služby se vskutku vyznačují velkou flexibilitou a jejich provoz není nákladný, ačkoli jejich nepřetržitá správa a interakce se zapojenými aktéry vyžaduje značné úsilí.
- **využívat menší dopravní společnosti nebo taxislužby** jako subdodavatele poptávkové dopravy a vytvářet synergie s již funujícími taxislužbami, např. uplatňovat zvláštní nižší jízdné (viz praxe v Modeně, Mannheimu, Coburgu či Rotterdamu). Může tak vzniknout například inovativní služba taxi na zavolání.
- **zajišťovat a provozovat autobusy na zavolání s pomocí dobrovolníků**, což významně snižuje provozní náklady služby až o 50 % na kilometr (viz příklad tzv. “Bürgerbusu” v Německu nebo ve městech Rotterdam a Virgen). Oproti tomu je plánování a provozování veřejné dopravy postavené zapojování dobrovolníků během na dlouhou trať, je třeba se vypořádat s řadou legislativních požadavků a především nalézt dostatek dobrovolníků, kteří budou ochotni dlouhodobě spolupracovat.
- podporovat **systémy infomobility, webových stránek a mobilních aplikací**, které v reálném čase přenášejí informace cestujícím a zvyšují kvalitu a efektivitu přestupů (viz praxe v Mannheimu, Krakově, Brně a Stuttgartu). Řídicím střediskem může být technologická platforma, na které mohou různí partneři rozvíjet/spravovat/monitorovat inovativní služby. Řídicí střediska mohou mimo to pomáhat místním samosprávám při mimořádných událostech, v nouzových situacích i v běžném denním provozu.
- zkvalitňovat **toky informací pro současné i potenciální cestující**, což by mohlo zlepšit využitelnost služeb poptávkové dopravy a přístup k nim (viz příklad Pöttschingu). Ke správě informací se doporučuje využívat software a zaměřovat se na ty, kteří by službu chtěli využít bez předchozí rezervace, což velmi často není možné.
- vytvářet **intermodální systémy a podporovat jízdu na kole**, která je typická pro venkovské oblasti, např. budovat jednoduché stojany či ohrady na kola, zabezpečená a zastřešená parkovací místa pro kola apod. (viz praxe v Salzburgu).
- **spolupracovat s obcemi, regiony a dopravními společnostmi**, zejména s cílem rozvíjet účinný integrovaný systém mobility (viz příklad Mannheimu, Rotterdamu a Coburgu). Političtí představitelé by se měli zajímat především o flexibilní a inovativní dopravní řešení.



- **zapojovat malé a střední podniky a soukromé dopravce**, kteří s pomocí místní samosprávy mohou propagovat inovativní dopravní systémy pro využití v cestovním ruchu (viz praxe v železniční a lodní dopravě Jenbach - Achensee, Sasku a Braniborsku). Je též důležité si uvědomit, že rozvoj dopravy ve venkovských, odlehlých a méně zalidněných oblastech může pomoci nastartovat hospodářský růst těchto lokalit.
- posilovat **sociální soudržnost**, která je zvláště důležitá ve venkovských oblastech čelícím stárnutí obyvatel (viz příklady z Německa, České republiky a Rakouska, projekt Qualist). V této souvislosti je významným tématem i dostupnost dopravy pro osoby s handicapem, ačkoli s sebou současně nese další výzvy. Například bezbariérové vozidlo je výrazně dražší než obyčejný malý autobus. Bezbariérové úpravy zase znamenají zvýšení hmotnosti vozidla a vyšší nároky na řidiče.

Silné stránky a nedostatky výše popsaných praxí jsou shrnuty v následující tabulce.

SILNÉ STRÁNKY	NEDOSTATKY
Nové služby pro lepší napojení venkovských oblastí	
<p>Zapojování dobrovolníků a neziskových organizací ke snížení provozních nákladů služeb poptávkové dopravy</p> <p>Spolupráce mezi obyvateli a dalšími klíčovými aktéry v daném městě či oblasti</p> <p>Jednoduché a na čas řízené rezervační systémy</p> <p>Pružnost tras a jízdních řádů v systémech poptávkové dopravy</p> <p>Vysoká úroveň dostupnosti veřejné dopravy seniorům a osobám s handicapem, kteří se potřebují dostat k základním službám (nemocnice, pošty, školy atd.) a byli by od nich jinak izolováni, především díky trasám "ode dveří ke dveřím" a využití menších vozidel</p> <p>Zajištění mobility osob, které nemají (nebo nemohou využívat) vlastní auto a žijí v předměstských nebo venkovských oblastech, kam nezasahuje síť veřejné dopravy</p> <p>Přitažlivost území i lokálně využívaných dopravních prostředků pro turisty (např. propojení turistické železnice s lodní dopravou)</p> <p>Sociální soudržnost mezi různými aktéry, čelícími stejným problémům (občané, úřady atd.)</p> <p>Méně dopravních zácp</p>	<p>Do provozování poptávkové dopravy se zapojují dobrovolníci, kteří nemají potřebné dovednosti</p> <p>Často specifická legislativní úprava v oblasti zaměstnávání řidičů-dobrovolníků</p> <p>Současné systémy pro rezervace a řízení tras nejsou uzpůsobené pro vyšší objemy poptávky</p> <p>Obtíže při zavádění a správě integrovaných tarifních systémů v podmínkách klasické nabídky veřejné dopravy</p> <p>Vysoké investiční náklady na pořízení autobusů</p> <p>Koordinovaný postup různých dotčených orgánů a/nebo dostupnost dopravců, někdy vzájemně si konkurujících, v daném území</p> <p>Stárnoucí populace s problémy klesající pohyblivosti</p> <p>Bezbariérové autobusy jsou dražší a vyžadují zkušenější řidiče</p> <p>Špatný stav silnic na venkově</p>
Zlepšení přístupu k páteřní národní a evropské dopravní síti	
<p>Lepší viditelnost přestupních uzlů a plánování služeb veřejné dopravy</p>	<p>Výsledky jsou znatelné až ve střednědobém či dlouhodobém horizontu</p>



SILNÉ STRÁNKY	NEDOSTATKY
<p>Bezpečnější prostředí pro cestující, kteří čekají na přestup</p> <p>Větší pocit bezpečí u cestujících</p> <p>Lépe rozlišitelné služby v rámci téhož přestupního uzlu</p>	<p>Vysoké investiční náklady</p> <p>Ve větších přestupních uzlech potřeba sofistikovaných nástrojů pro řízení služeb</p> <p>Neochota některých obcí budovat v blízkosti nádraží systémy P+R</p>
<p>Kvalitnější informační servis pro cestující pro lepší veřejnou dopravu ve venkovských oblastech</p>	
<p>Širší využití aplikací a webových nástrojů, zejména mladými lidmi</p> <p>Monitorování vozového parku v reálném čase pro cestující a další aktéry</p> <p>Možnost kontroly a sledování nabídky a poptávky dopravci a odpovědnými veřejnými orgány</p> <p>Vytváření podmínek pro “internet věcí” a zkvalitnění systému veřejné dopravy</p>	<p>Vysoké investiční náklady na inteligentní dopravní systémy</p> <p>Omezenější využití aplikací a webových nástrojů staršími osobami</p>