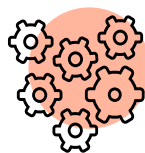


dopady opatření na:



komfort
hromadné dopravy



multimodalita

Popis opatření:

Přestupní dopravní terminály označují místa přestupu mezi různými druhy dopravy, zpravidla dopravní uzly s přestupem alespoň na jeden druh veřejné hromadné dopravy. Terminál by měl také usnadnit přístup cestujících využívajících individuální dopravu (motorovou i nemotorovou) k veřejné hromadné dopravě. Podpora přestupu se nejčastěji realizuje formou výstavby parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R. V přestupních dopravních uzlech se v současnosti setkávají klasické dopravní služby se sdílenou mobilitou a dalšími inovacemi, jako je např. elektromobilita, ať už se jedná o kola, koloběžky, skútry a auta. S vlastním přestupním terminálem je spojena i další infrastruktura, například bývá doplněn prostory, které slouží pro přechod mezi různými druhy dopravy, informačním systémem o obsluhovaných spojích nebo dopravní situaci, plánovači tras a případně dispečinkem. V části pro cestující jsou často kromě nezbytných služeb (např. hygienické zařízení) realizovány také komerční aktivity (jako je prodej občerstvení nebo denního tisku). Efektivní dopravní terminály by měly ušetřit cestujícím čas, resp. zkrátit jejich cestovní dobu, zlepšit využití času při čekání a podpořit integraci jednotlivých dopravních modů (multimodalitu).

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:







- * Dobíjecí stanice pro elektrická vozidla
- * Solární panely pro získání a ukládání energie z obnovitelných zdrojů
- * Informační systémy pro cestující
- * Smart card, smart ticketing, inteligentní jízdenky
- * Poskytování informací v reálném čase, plánování multimodálních cest

Ekonomické aspekty:

Finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření má ve většině měst vliv na lokální ekonomiku a využití území (land use). Mohou vzniknout nové čtvrti a často dochází k obnově nebo oživení přilehlé části města. Pokud je terminál navržen efektivně, přestupy mezi dopravními módy jsou rychlé, cestující se dokážou dobře orientovat a terminál je vybaven přehledným informačním systémem o obsluhovaných dopravních prostředcích, může terminál zvýšit atraktivitu a využívání hromadné dopravy, podpořit nemotorové způsoby dopravy a využívání služeb sdílené dopravy.

	Dopady na modal split	Zvýšení využívání veřejné dopravy a zároveň i vyšší využití sdílené dopravy v Mnichově (Miramontes a kol., 2017).
	Dopady na životní prostředí	Nepřímé v důsledku zvýšení podílu hromadné dopravy a snížení podílu individuální automobilové dopravy.
	Dopady na dopravní nehody	Nezjištěno.
	Dopady na zdraví	Nepřímé v důsledku zvýšení podílu hromadné dopravy a snížení podílu individuální automobilové dopravy.
	Sociální a ekonomické dopady	Zkrácení cestovní doby díky efektivnímu propojení různých druhů dopravy (Heddebaut a Di Ciommo, 2018). Efektivní využití času při přestupu (možnost nákupu, odpočinku atd.). Zvýšení nájmu v okolí terminálu Gare du Nord v Paříži o 40 až 50 % (Di Ciommo, 2003).
	Dopady na dopravní zátěž, kongesci, dopravní proudy atd.	Potenciál pro snížení dopravní zátěže a kongescí v důsledku snížení podílu individuální automobilové dopravy.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Real-time informace o veřejné dopravě
- * Informační systémy v hromadné dopravě
- * Parkovací systémy P+R, K+R, B+R
- * Nabíjecí stanice pro elektromobily
- * Bikesharing
- * Carsharing
- * Plán udržitelné městské mobility
- * Smart jízdenky
- * Smart parking

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Dopravní terminály hrají klíčovou roli jako uzly dopravních sítí ve městech a jsou jedním z významných nástrojů pro posílení hromadné dopravy a redistribuci využívání různých druhů dopravy.

Na základě výsledků projektu City-HUB, který analyzoval 26 terminálů v 9 evropských zemích (včetně terminálu Praha Dejvická), se ukázalo, že dopravní terminály mají vedle dopravní i sociální funkci pro potřeby městské mobility a mohou podporovat cíl udržitelné městské dopravy. Z projektu vyplývá, že je důležité zapojit všechny stakeholdery už od počátku výstavby nebo rekonstrukce terminálu, aby bylo možné identifikovat jejich potřeby a potenciálně konfliktní zájmy. Terminál by měl pro cestující kromě samotného přestupu přinášet ještě další přidanou hodnotu, která dělá veřejnou dopravu atraktivnější a konkurenceschopnější (Monzón a kol., 2016).

Pro spokojenost cestujících a vyšší komfort při využívání dopravních terminálů je velmi důležitá kvalita služeb, především poskytování různých dopravních informací (časy odjezdů a příjezdů, četnost spojů, zpoždění apod.) a také dobrý orientační systém v rámci terminálu (Dell'Olio a kol., 2011).

Situace v ČR:

Dopravní terminály existují nebo jsou v současnosti budovány ve většině velkých a středně velkých měst v České republice. U existujících terminálů dochází v současnosti často k modernizaci, a to nejen z hlediska jejich vnější podoby, ale především z pohledu integrace moderních technologií. Využívány tak bývají datové sítě, senzory a technologie pro řízení dopravy v reálném čase.

Příklady dobré praxe:

Mobility station Mnichov

Tento dopravní terminál v Mnichově propojuje několik dopravních módů: metro, autobus a tramvaj, dále parkoviště pro auta i kola a stanoviště taxi, carsharingu a sdílených kol. Kromě toho jsou zde vyhrazená parkovací stání pro tzv. free-floating carsharingový systém, z toho dvě místa jsou pouze pro elektromobily s dobíjecí stanicí. Stanice zahrnuje také informační tabule s informacemi o navazující dopravě v reálném čase. Projekt byl financován a vybudován městem Mnichov a Mnichovským dopravním podnikem.

<https://www.mvg.de/dam/mvg/services/mobile-services/mobilitaetsstation/flyer-mobilitaetsstation-muenchner-freiheit.pdf>

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

<https://www.eltis.org/in-brief/news/new-mobility-hub-guidance-published>
- Britská metodika pro přestupní dopravní terminály



Zdroj: <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2019/10/Mobility-Hub-Guide-241019-final.pdf>

Použitá literatura:

DELL'OLIO, L.; IBEAS, A.; CECÍN, P.; DELL'OLIO, F. (2011). Willingness to pay for improving service quality in a multimodal area. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 19(6), 1060-1070. DOI: 10.1016/j.trc.2011.06.004.

DI CIOMMO, F. (2003). Le pôle d'échange de la gare du Nord entre intermodalité et regeneration urbaine. Case study of "Transport and Sustainable development lessons". Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.

HEDDEBAUT, O.; DI CIOMMO, F. (2018). City-hubs for smarter cities. The case of Lille "EuraFlandres" interchange. *European Transport Research Review*. 2018, 10(1). DOI:10.1007/s12544-017-0283-3.

MIRAMONTES, M.; PFERTNER, M.; RAYAPROLU, H.S.; SCHREINER, M.; WULFHORST, G. (2017). Impacts of a multimodal mobility service on travel behavior and preferences: user insights from Munich's first Mobility Station. *Transportation*. 2017, 44(6), 1325-1342. DOI:10.1007/s11116-017-9806-y.

MONZÓN, A.; HERÁNDEZ, S.; DI CIOMMO, F. (2016). Efficient urban interchanges: the City-HUB model. *Transportation Research Procedia*. 2016, 14, 1124-1133.