

AKČNÍ PLÁN

3

Rozvoj veřejné hromadné dopravy v Ústí nad Labem

Zlepšováním hromadné dopravy
ve městě Ústí nad Labem přispět k vyššímu
podílu na přepravě osob a čistší dopravě.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Listopad 2012





Obsah

1 Úvod	4
1.1 Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015	4
1.2 SWOT	5
1.3 Vize rozvoje města	5
2 Vytýčení hlavních cílů v oblasti veřejné hromadné dopravy osob	7
3 Zajištění atraktivních integrovaných služeb hromadné dopravy	8
4 Zkvalitnění dopravní obsluhy území	9
5 Zajištění technické infrastruktury	10
6 Zajištění a údržba vozového parku	11
7 Zajištění bezpečnosti	12
8 Optimalizace řízení	13
9 Zajištění preference	14
10 Zajištění informačních systémů	15
11 Odbavovací systémy	16
12 Zajištění propagace	17
13 Zajištění finančních zdrojů	18
14 Zajištění politické podpory	19
15 Zajištění mezinárodní spolupráce a transferu know-how.	20
16 Personální zajištění	21
17 Časový harmonogram a kontrola plnění	22



1 Úvod

Veřejná hromadná doprava je významnou alternativou k dopravě individuální a soupeří s ní o podíl na celkových přepravních výkonech osob. Pro řadu sociálních skupin, účely cest a cíle je veřejná hromadná doprava v podstatě jediným východiskem, u dalších účelů a cílů cest s individuální dopravou musí soupeřit s maximálním využitím svých komparativních výhod. Akční plán je přehledem aktivit, potřebných pro to, aby si veřejná hromadná doprava osob svou roli v dělbě přepravní práce udržela, nebo lépe a podle vytvořených podmínek svou roli i posílila. To je žádoucí z důvodů kapacitních, prostorových, environmentálních a dalších.

Se stále narůstající mobilitou obyvatel je třeba podporovat vyšší využití všech dostupných dopravních módů a tím regulovat nárůst individuální dopravy, pro níž není dostatek místa v uličním prostoru, ani v prostorech pro parkování.

Jako východisko pro akční plán slouží příslušné kapitoly „Generelu udržitelné dopravy“, týkající se jak současného stavu, tak výhledu jednotlivých podmínek dopravy a schválená strategie rozvoje města.

1.1 Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015, schválená vedením města, obsahuje základní poznatky, vize a cíle města, slabá a silná místa a příležitosti a je základním dokumentem, jehož vize a cíle generel dopravy naplňuje. Proto i jednotlivé akční plány se opírají o společné či velmi specifické poznatky a úkoly a míří k jejich důslednému naplnění.

Z těchto poznatků obecného i konkrétního charakteru vyjímáme následující informace a cíle, které souvisí tematicky s akčním plánem rozvoje veřejné hromadné dopravy:

Stav a charakteristika města:

- Exponovaná poloha vůči dopravním osám;
- Velký počet monofunkčních zón ve městě (bydlení, průmyslová výroba);
- Relativně málo kladné dojížděkové saldo, zejména v případě pracovní dojížděky;

- Centrum města se vyklidňuje, nejvíce rostou okrajové části (srovnání 2001:1991)
 - o Božtěšice 133 %;
 - o Hostovice 132 %;
 - o Předlice 137 %;
 - o Strážky 135 %;
 - o Mojžíř 213 %;
 - o ÚL Trmice 147 %;
 - o Trmice 155 %.

Podíl jednotlivých odvětví na dopravě do zaměstnání mimo bydliště:

- Ústí nad Labem: 13 % chůze; 1 % cyklistika; 57 % veřejná doprava; 18 % OA; 11 % ostatní
- Ústecký kraj: 25 % chůze; 4 % cyklistika; 36 % veřejná doprava; 23 % OA; 12 % ostatní

Pozn.: Hodnota „ostatní“ je souhrnem ostatních druhů dopravy a nezjištěných odpovědí.

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu a SLDB 2001

1.2 SWOT

Slabé stránky:

- Veřejná doprava dosud není integrována;
- Roztříštěnost železničního uzlu, chybí železniční zastávky;
- Neatraktivní napojení západního a autobusového nádraží na centrum;
- Bariéry dopravních staveb a členitost území brání většímu rozšíření pěší dopravy;
- Město postrádá lepší napojení na síť turistických tras pro pěší a cyklisty;
- Rozšíření páteřního systému trolejbusových tratí;
- Velký počet monofunkčních zón ve městě;
- Vysoké zatížení centra města automobilovou dopravou;

Silné stránky:

- Existence dvojice silničních mostů přes Labe;
- Kvalitní síť městské hromadné dopravy;
- Segregovaná cyklistická stezka podél Labe;

Příležitosti:

- Dobudování páteřního systému trolejbusové dopravy ve městě (např. tratě Všebořice Bukov rondel až k obchodnímu domu, Dobětice Krásné Březno Výstupní ulice);

Hrozby:

- Nárůst silniční dopravy v centru města po otevření dálnice;
- Nedokončení náročné dostavby silniční sítě v okolí města;
- Růst znečištění ovzduší a hladiny hluku dopravou;
- Priority v oblasti dopravy:
- Rozvoj veřejné dopravy a její návazností na ostatní druhy dopravy;
- Rozvoj dopravní infrastruktury;

1.3 Vize rozvoje města

Varianta 1)

Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné geografické polohy, atraktivní pro investory a návštěvníky, s konkurenceschopnou ekonomikou vycházející z průmyslové tradice, s rostoucí vzdělaností a kvalifikací obyvatel a s moderně fungující samosprávou;

Varianta 2)

Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné strategické obchodní polohy a průmyslové tradice, opírající svůj dynamický (udržitelný) rozvoj o zvyšující se atraktivitu pro vnější investice spojenou s motivací a efektivním využitím potenciálu vlastních obyvatel, ekonomických subjektů a městské samosprávy.

Opatření IO4: Doprava

GC4: Zlepšit podmínky pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Ústí nad Labem;

- SC41: Zefektivnit obslužnost města a jeho spádového území veřejnou dopravou, zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a její vazbu na ostatní druhy dopravy;
- CG priority „Rozvoj veřejné dopravy a její návaznosti na ostatní druhy dopravy“;
- SC42: Zlepšit stav dopravní infrastruktury města;
- GC priority: „Rozvoj dopravní infrastruktury“;
- Snížení hlukové zátěže obyvatel ve městě;

Priorita 4.1: Rozvoj veřejné dopravy a její návaznosti na ostatní druhy dopravy

Strategie:

Klíčovým obecným úkolem pro rozvoj veřejné dopravy je posílení její atraktivity u stávajících i potenciálních cestujících. Toho lze docílit zejména rozvojem infrastruktury veřejné dopravy. V případě Ústí nad Labem je prioritou zejména rozšíření trolejbusové sítě, výstavba či přemístění některých železničních zastávek, vybavení zastávek mobiliáři a zkvalitnění přestupů v uzlech a terminálech veřejné dopravy.

Významnou složkou posilování atraktivity veřejné dopravy je odstraňování bariér, které zvýší možnosti jejího využití všemi obyvateli vč. osob se sníženou mobilitou. Právě tyto obyvatelé jsou přítomni na veřejnou dopravu zcela odkázáni, protože se z různých důvodů nemohou sami přesouvat osobním automobilem.

Atraktivitu veřejné dopravy zvýší také její lepší provázání s dalšími druhy dopravy (vybudování záchytných parkovišť, instalace stojanů na jízdní kola apod.). Atraktivitu veřejné dopravy je třeba posilovat i marketingovými nástroji.

Velmi důležitou aktivitu představuje zavedení integrovaného dopravního systému v Ústí nad Labem a jeho okolí, příp. v celém Ústeckém kraji nebo jeho významné části. Integrace veřejné dopravy zahrnuje především její tarifní sjednocení, společný marketing, provázání a optimalizace jednotlivých spojů a vybudování či rekonstrukce přestupních terminálů.

Přehled opatření naplňujících strategii

- Rozvoj infrastruktury a mobiliáře městské hromadné dopravy;
- Zpřístupnění hromadné dopravy všem občanům;
- Zavedení Integrovaného dopravního systému okolí Ústí jako základ/základnu? IDS v Ústeckém kraji;

Akční plán vychází z analýzy současného stavu, která je součástí generelu udržitelné dopravy.

2 Vytýčení hlavních cílů v oblasti veřejné hromadné dopravy osob

Základním cílem je udržení a zvýšení podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce. K tomu je nezbytné podporovat a zabezpečit následující kroky:

- Zajištění atraktivních integrovaných služeb hromadné dopravy;
- Zkvalitnění dopravní obsluhy;
- Zajištění technické infrastruktury;
- Zajištění vozového parku a jeho pravidelná obnova;
- Zajištění bezpečnosti; poskytování služeb
- Optimalizace řízení;
- Zajištění preference;
- Poskytování informačních systémů;
- Zajištění odbavovacích systémů;
- Zajištění vhodné propagace; služeb VHD
- Zajištění finančních zdrojů;
- Zajištění politické podpory;
- Zajištění mezinárodní spolupráce a transferu know-how.

3 Zajištění atraktivních integrovaných služeb hromadné dopravy

- Cíl 4.1. Vytvořit funkční a pro uživatele atraktivní integrovaný systém veřejné hromadné dopravy, zahrnující spádové území města Ústí nad Labem a území vymezené městy Teplice, Lovosice, Litoměřice a Děčín. Do systému zintegrovat úseky linek autobusové, železniční a trolejbusové dopravy bez ohledu na dopravce a vlastníka.
- Cíl 4.2. V rámci integrovaného systému zapojit i služby s dlouhodobým (celodenním) parkováním vozidel u nástupních míst hromadné dopravy.
- Cíl 4.3. V rámci integrovaného systému vytvořit úplnou tarifní integraci a zavedení jednotných jízdních dokladů pro cesty v systému.
- Cíl 4.4. V rámci integrovaného systému vytvořit úplnou informační integraci, zavedení jednotného označení systému a podporu přestupních vazeb.
- Cíl 4.5. V rámci integrovaného systému vytvořit úplnou integraci odbavovacího systému, evidence a vzájemného clearingového centra tržeb a výkonů.
- Cíl 4.6. V rámci integrovaného systému vytvořit formální strukturu „politicky odpovědného subjektu“ (města a kraj) a organizačně odpovědného subjektu (pověřený koordinátor).
- Cíl 4.7. V rámci integrovaného systému zajistit optimalizaci vzájemné spolupráce dopravců na vytvoření efektivní a atraktivní nabídky služeb.

Zajištění atraktivních integrovaných služeb hromadné dopravy

Odpovědnost:	Město a kraj
Spolupráce s:	Soukromými dopravci

4 Zkvalitnění dopravní obsluhy území

- Cíl 5.1. Docílit zavedení „Standardu kvality obsluhy“ jako politicky nastavené latky pro dopravní obsluhu v plošném pokrytí, časovém pokrytí, kapacitním pokrytí a pokrytí kvalitou dalších služeb (nizkopodlažnost, informační systémy, přístupnost a další.)
- Cíl 5.2. Na základě dopravních průzkumů a dopravního modelu optimalizovat a ověřovat co nejefektivněji naplnění zadaného „Standardu kvality obsluhy“.
- Cíl 5.3. Na základě zadaného „Standardu kvality obsluhy“ nastavit v rámci integrovaného systému konkrétní kvalitu služeb: provozní dobu a intervaly v pracovní den, víkend a noční provoz.
- Cíl 5.4. Na základě zadaného „Standardu kvality obsluhy“ nastavit v rámci integrovaného systému konkrétní kvalitu nasazených vozidel, vozidla čistá, bezpečná, nizkopodlažní, přátelská osobám se ztíženou pohyblivostí a matkám s kočárky a malými dětmi.
- Cíl 5.5. Na základě zadaného „Standardu kvality obsluhy“ sledovat periodicky dopravními průzkumy obsazenost souprav, počet přepravených cestujících – (ve špičce, v sedle, v noci, ve víkendovém provozu), sledovat možnost sezení ve vozidle, počty přepravovaných kočárků, počty přepravovaných invalidních vozíků, přepravu kol, přepravu rozměrnějších zavazadel;
- Cíl 5.6. Na základě zadaného „Standardu kvality obsluhy“ zlepšit a optimalizovat dopravní obsluhu území, to znamená pravidelně na základě dopravních průzkumů a dopravního modelu optimalizovat linkové vedení, ověřit časovou dostupnost zastávek, obtížnost přístupu k zastávkám, optimalizovat jízdní řády tak, aby byly zajištěny pravidelné intervaly a vhodné přestupní vazby.
- Cíl 5.7. Za pomoci dopravního modelu hromadné dopravy ověřit optimální časovou dostupnost hlavních dopravních cílů a časové ztráty z přestupních vazeb;

Zkvalitnění dopravní obsluhy území

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem, Dopravní podnik
Spolupráce s:	Soukromými dopravci

5 Zajištění technické infrastruktury

- Cíl 6.1. Docílit modernizaci a další rozvoj trolejbusových tratí a trakčních vedení;
- Cíl 6.2. Zajistit vysokou spolehlivost napájení trakčních vedení z měření a rozveden včetně možnosti zálohování/zpruhování;
- Cíl 6.3. Zajistit kvalitu vozovek (odstranění výtluků, kolejí, nerovností) na trasách, po kterých vedou linky veřejné hromadné dopravy;
- Cíl 6.4. Modernizovat zastávky a nádraží – zajistit jejich bezbariérovou přístupnost, preferovat zvýšené nástupní plochy, zabezpečit vybavení přístřešky, označníky, osvětlením, jízdními řády, odpadkovými koši, informačními displeji a lavičkami. Zajistit možnost koupě jízdenky;
- Cíl 6.5. Optimalizovat počet, polohu a vybavení vozoven pro trolejbusy, autobusy, železniční soupravy v integrovaném systému;
- Cíl 6.6. Zajistit efektivní provozování vozového parku integrovaného systému zabezpečením moderních oprav, myček, čištění interiéru, rozmístěním stanic pro doplňování pohonných hmot;
- Cíl 6.7. Zabezpečit moderní personální zázemí pro řidiče souprav v integrovaném systému a další personál provozovatelů VHD včetně sociálního zařízení na obratištích a místech čekání souprav;
- Cíl 6.8. Zajistit maximální efektivitu systému řízení služeb VHD včetně odpovídajícího administrativního zázemí;
- Cíl 6.9. Zabezpečit moderní dispečerské řízení služeb VHD včetně sledování polohy souprav, stavu souprav, evidence řidičů, obsazenosti, umožňující využití údajů o provozu pro optimální plánování služeb VHD, nasazování kapacity a vytváření preference vozidel VHD v dopravním systému;

Zajištění technické infrastruktury

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem, Dopravní podnik
Spolupráce s:	

6 Zajištění a údržba vozového parku

- Cíl 7.1. U všech vozidel zapojených do integrovaného systému docílit snížení průměrného stáří souprav tak, aby byly splněny podmínky pro provozní spolehlivost, bezpečnost a ekonomii provozu;
- Cíl 7.2. V zájmu energetických úspor a trvalé udržitelnosti dopravy přecházet postupně na ekologické druhy pohonu, to znamená na stlačený zemní plyn, hybridní vozidla a elektrickou trakci. Postupně vyřazovat vozidla s vysokou spotřebou a značnými nároky na údržbu a opravy;
- Cíl 7.3. Při obnově vozového parku jednoznačně preferovat nízkopodlažnost. Služby nízkopodlažních vozidel garantovat nasazením na pravidelných spojích;
- Cíl 7.4. Při obnově vozového parku zohlednit hlučnost vozidel zejména na tratích se značnými výškovými rozdíly;
- Cíl 7.5. Při obnově vozového parku dbát na snadnou údržbu a čištění vozidel a komfort interiéru, hygieničnost sedadel, madel;
- Cíl 7.6. Při obnově vozového parku dbát na rozměry vozidel a počty sedadel s ohledem na dostupnost některých oblastí a očekávanou obsazenost;
- Cíl 7.7. Při obnově vozového parku zajistit vyváženou modernizaci všech druhů vozového parku, tedy autobusů, trolejbusů, lanové dráhy; servisních a odtahových vozidel, dispečerských vozidel a vlaků;
- Cíl 7.8. Pro zajištění provozuschopnosti a čistoty vozového parku zajistit opravárenské kapacity a kvalitní mytí a čištění souprav;
- Cíl 7.9. Při obnově vozového parku zajistit ve vozidlech odpovídající prostory pro vozíčkáře, kočárky a zavazadla;

Zajištění a údržba vozového parku

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

7 Zajištění bezpečnosti

- Cíl 8.1. Docílit zavedení soustavné péče o bezpečnost provozu řádnou kontrolou vozidel, kontrolou řidičů, pravidelným přezkušováním řidičů, kontrolou zdravotního stavu, odpočinku, alkoholu, užívání drog atd.
- Cíl 8.2. Monitorovat a analyzovat nehody dle zavinění, následků, účastníků, nehodového děje a možné prevence;
- Cíl 8.3. Zajistit bezpečnost cestujících zajištěním kamerového dohledu do prostor vozidla a do prostor nástupu a výstupu, s automatickým ukládáním obrazu pro možnost vyšetření kriminálních činů, kapsářství a obtěžování cestujících;
- Cíl 8.4. Zajistit bezpečí cestujících na zastávkách a stanicích hromadné dopravy včetně podchodů a přístupů prostřednictvím dobrého osvětlení, kamerového dohledu a kontroly městskou policií;

Zajištění bezpečnosti

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

8 Optimalizace řízení

- Cíl 9.1. Docílit optimální výkonnost a atraktivitu služeb integrované hromadné dopravy zavedením inteligentního systému řízení oběhu a sledování vozidel na základě sledování polohy vozidel, obsazenosti vozidel, dodržování jízdního řádu a minimalizace odchylek od něj;
- Cíl 9.2. Vytvořit integrovanou řídicí ústřednu individuální a hromadné dopravy založené na kombinaci sběru dat o dopravě, on-line dopravních modelech a krátkodobých prognózách;
- Cíl 9.3. Maximálně automatizovat dispečerské řízení dopravy a zasahovat jen při mimořádných stavech. Řídicí ústřednu integrovat se všemi aktuálními informačními systémy;
- Cíl 9.4. Zajistit krátkodobou a dlouhodobou prognózu dopravní sítě a dopravní poptávky na základě historického archivu opakovaných a mimořádných dopravních stavů a mimořádných akcí;
- Cíl 9.5. Zajistit komunikaci s vozidly a zastávkami, záchytnými parkovišti, policií, technickými službami, zdravotními službami, opravárenskou základnou, odtahovými službami;
- Cíl 9.6. Zajistit organizaci výluk, uzavírek a změn jízdních řádů, polohy zastávek a dočasné změny tras tak, aby byly minimalizovány dopady na cestující veřejnost. Držet dostatečné zálohy vozidel nezávislé trakce pro pokrytí výluk závislé trakce;

Optimalizace řízení

Odpovědnost:	Dopravní podnik, Odbor dopravy
Spolupráce s:	

9 Zajištění preference

Cíl 10.1. Optimální výkony hromadné dopravy zajistit prostřednictvím preference jak vyhrazenými jízdními pruhy, řízeným vyjížděním ze zastávek a inteligentní preferencí na světelně signalizovaných křižovatkách

Cíl 10.2. Zajistit dohled nad oběhem vozidel a odchylkami od jízdního řádu;

Cíl 10.3. S využitím dopravní ústředny, informací o skutečném příjezdu vozidel do zastávek, očekávaných zdržení kongescemi v dopravě vytvářet takovou řídicí strategii v dopravě, aby se odchylky od jízdního řádu minimalizoval, maximalizovala se spolehlivost systému a zvyšovala se rychlost pohybu vozidel hromadné dopravy;

Zajištění preference

Odpovědnost:	Dopravní podnik, Odbor dopravy
Spolupráce s:	

10 Zajištění informačních systémů

- Cíl 11.1. Zajistit dobrou informovanost i potenciálních uživatelů hromadné dopravy o nabízených službách, jízdních řádech, tarifních systémech, způsobu získání jízdních dokladů, přepravní kontrole, výlukách atd.;
- Cíl 11.2. Postupně zavádět moderní informační systémy na zastávkách, informující o skutečném (nikoliv plánovaném) příjezdu souprav jednotlivých linek;
- Cíl 11.3. Výrazně zlepšit informační systémy na nádražích a přestupních uzlech včetně informací o dojezdových časech do centra, možnostech parkování P + R, zvýraznit přístupy k železničním zastávkám;
- Cíl 11.4. Poskytovat informace o službách hromadné dopravy včetně aktuálních příjezdů souprav na internetu a do mobilních telefonů;

Zajištění informačních systémů

Odpovědnost:	Dopravní podnik, Odbor dopravy
Spolupráce s:	

11 Odbavovací systémy

Cíl 12.1. Zajistit postupnou modernizaci odbavovacích systémů tak, aby byly přátelské jak jednorázovým uživatelům, návštěvníkům, tak každodenním uživatelům;

Cíl 12.2. Při volbě odbavovacích systémů zohlednit i potřeby manipulace se zavazadly, možnost kontroly řidičem i pracovníky přepravní kontroly, možnosti

ukládání údajů o přepravených osobách, nástupu, výstupu, obsazenosti;

Cíl 12.3. Zajistit universálnost jízdního dokladu, možnost dobíjení, nesnadnost zneužití, nízkou pořizovací cenu a spolehlivost funkce, snadnou manipulaci (bezkontaktní);

Odbavovací systémy

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

12 Zajištění propagace

Cíl 13.1. Věnovat pozornost propagaci služeb hromadné dopravy, výhodám využívání hromadné dopravy, a to všemi dostupnými formami – ve vozidlech hromadné dopravy, na vozidlech hromadné dopravy, na zastávkách, inzercí, formou letáků, soutěží o ceny a dalšími formami;

Cíl 13.2. Zajistit propagaci na internetu, facebooku, v časopisech, rozhlasu, televizi, popularizovat nově zakoupená vozidla, nově otevřené linky či nově zavedené spoje;

Cíl 13.3. Pokračovat ve vydávání knih o historii hromadné dopravy v Ústí a na Ústecku;

Zajištění propagace

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

13 Zajištění finančních zdrojů

- Cíl 14.1. Dojednat s politickou reprezentací města a kraje dlouhodobou stabilitu finančních zdrojů pro rozvoj systému;
- Cíl 14.2. Dojednat s politickou reprezentací tarifní politiku, jednotlivé sazby, zvýhodnění některých skupin uživatelů, podíl dotací a úhradu prokazatelné ztráty;
- Cíl 14.3. Zajistit účinnou přepravní kontrolu tak, aby se omezil na minimum počet černých pasažérů;
- Cíl 14.4. Stanovit tarifní systém tak, aby byla dosažena maximální atraktivita a výnosnost systému spolu s přiměřenou mírou nezbytné dotace;
- Cíl 14.5. Optimalizovat provozní náklady a modernizaci vozového parku;
- Cíl 14.6. Optimalizovat nákupy pohonných hmot a energií podle očekávaného vývoje na trhu;
- Cíl 14.7. Provozovat činnosti, které zlepší hospodářské výsledky (vlastní prodej pohonných hmot, pronájmy apod.)
- Cíl 14.8. Optimalizovat investice do budov a provozních zařízení, investice do tratí, investice do vozidel, investice do informačních a odbavovacích systémů, mzdové náklady;

Zajištění finančních zdrojů

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	Dopravní podnik

14 Zajištění politické podpory

- Cíl 15.1. Zajistit politickou podporu pro udržování a zvyšování podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce;
- Cíl 15.2. Zajistit politickou podporu pro modernizaci vozového parku a infrastruktury;
- Cíl 15.3. Zajistit politickou podporu pro dotování provozu hromadné dopravy;
- Cíl 15.4. Zajistit politickou podporu pro preferenci hromadné dopravy a regulaci parkování v centru;

Zajištění propagace

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

15 Zajištění mezinárodní spolupráce a transferu know-how

Cíl 16.1. Zajistit pokračování a další rozšiřování členství v evropských a světových dopravních svazech a sdruženích;

Cíl 16.2. Zajistit přenos nejnovějších poznatků v oblasti provozu a řízení dopravy, obnovy a údržby vozidel a využití ITS zapojením technického vedení integrátora a jednotlivých provozovatelů hromadné dopravy do mezinárodní a tuzemské výměny informací;

Cíl 16.3. Zajistit odběr odborných publikací a periodik a jejich dostupnost pro členy technického vedení dopravců a objednatelů dopravy;

Cíl 16.4. Umožnit účast na zahraničních a tuzemských seminářích a konferencích;

Mezinárodní spolupráce a transfer know-how

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

16 Personální zajištění

- Cíl 17.1. Zajistit kvalitní výběr řídicích pracovníků formou výběrových řízení;
- Cíl 17.2. Věnovat mimořádnou péči výběru a doškolování řidičů, dispečerů, zaměstnanců informačních středisek, předprodeje jízdenek, zaměstnanců údržby s cílem zajistit spolehlivý a bezpečný chod systému;
- Cíl 17.3. Zajistit psychologické testy jak pro řidiče, tak pro personál, který přichází do styku s cestujícími;

Personální zajištění

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	

17 Časový harmonogram a kontrola plnění

Cíl 18.1. Zajistit plnění akčního plánu v jednotlivých krocích dle schváleného harmonogramu;

Cíl 18.2. Pravidelně upřesňovat jednotlivé kroky harmonogramu rozvoje integrovaného systému veřejné hromadné dopravy;

Cíl 18.3. Pravidelně kontrolovat plnění harmonogramu a podávat zprávy o příčinách skluzu politickým představitelům a veřejnosti;

Časový harmonogram a kontrola plnění

Odpovědnost:	Dopravní podnik, Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION