

ROZVOJ MHD V OLOMOUCI

1. Popis projektu

Projekt rozvoje MHD v Olomouci je rozvojový investiční projekt zaměřený na zlepšení veřejné dopravní obslužnosti podporou rozvoje hromadné dopravy v Olomouci. Skládá se ze tří částí – částečná obnova vozového parku tramvají nákupem 3 kusů moderních nízkopodlažních tramvajových vozů, instalace informačního systému pro cestující a zavedení systému preference vozidel MHD pro zlepšení plynulosti přepravy cestujících. Jedná se o partnerský projekt připravený a realizovaný ve spolupráci s Dopravním podnikem města Olomouce a.s.

Projekt svým návrhem řešení a následnou realizací přispívá ke zlepšení veřejné dopravní obslužnosti v krajském městě Olomouc. Smyslem projektu je přispět k vytvoření lépe fungující a konkurenceschopné MHD nabízející větší komfort cestování za přijatelné ceny, jejíž přepravu bude využívat více cestujících na úkor individuální automobilové dopravy, bude více využívána lidmi s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou často vyloučeny z účasti na podnikání nebo sociálních aktivitách z důvodu nedostatku vhodné veřejné dopravy.



Cílem projektu je tedy zvýšení zájmu obyvatel o hromadnou dopravu zvýšením její kvality a potlačení využívání automobilové dopravy ve městě, zlepšení životního prostředí ve městě, zkvalitnění přepravních služeb z hlediska bezpečnosti a přesnosti dopravy, zvýšení územní mobility obyvatelstva (zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace), zlepšení dopravní dostupnosti zdravotních a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí.

Projekt je zaměřen na tyto cílové skupiny: obyvatelé města Olomouce obecně, turisté a návštěvníci města, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dojíždějící za prací, vzděláním, zdravotními a sociálními službami.

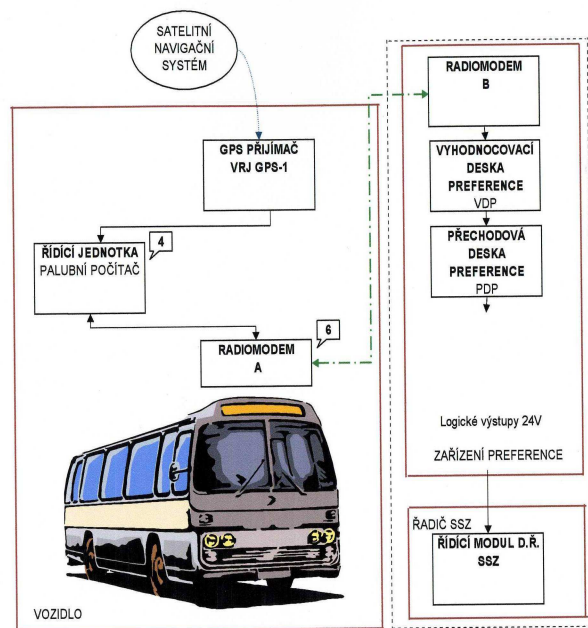
2. Technický popis projektu

Systém preference vozidel MHD

Autobusy a tramvaje MHD a nejzatíženější křižovatky (celkem 14) byly vybaveny zařízením, pracujícím na principu satelitní navigace (GPS), které umožní při zpoždění upřednostnit jízdu vozidel MHD křižovatkami před ostatními účastníky silničního provozu. Systémem preference MHD byly vybaveny všechny autobusy a tramvaje DPMO, a.s., a následující křižovatky:

1. Náměstí Národních hrdinů a přilehlé úseky

- Náměstí Národních hrdinů
- Palackého třída
- Třída Svobody
- a) nová zastávka BUS
- b) vyhrazené jízdní BUS pruhy
- c) přechod u KB
- 2. Třída Svobody – Havlíčkova
- 3. Třída Svobody – Aksamitova
- 4. 17. listopadu – Polská
- 5. 17. listopadu – Wittgensteinova
- 6. Třída Kosmonautů – Vejvodského
- 7. Třída Kosmonautů – Hálkova
- 8. Masarykova třída – 17. Listopadu
- 9. Erenburgova – Na Šibeníku
- 10. Třída Míru – Pražská
- 11. Velkomoravská – Rooseveltova
- 12. Brněnská – Hraniční
- 13. Hraniční – Čajkovského
- 14. Tovární – Hodolanská


Informační systém pro cestující

Dále byl zrealizován informační systém MHD, kdy byly autobusy a tramvaje MHD vybaveny vnitřními informačními panely a frekventované zastávky byly osazeny panely tzv. „inteligentních zastávek“ (celkem 51 ks), prostřednictvím kterých jsou cestující v digitální podobě informováni o nejbližších spojích a jejich případném zpoždění. Plovoucím textem ve volném řádku jsou zobrazovány informace o mimořádstech v dopravě, výlukách apod. V rámci této části bylo realizováno i komunikační zařízení, umožňující přímý přenos informací mezi dispečinkem DPMO, a.s., a jednotlivými inteligentními zastávkami.

Umístění inteligentních zastávek:

Zastávka	Tramvaj	Autobus
Hlavní nádraží	2	6
U Bystřičky	2	
Žižkovo náměstí	2	
Náměstí Republiky	2	
Koruna	1	
Prior	1	
Náměstí Hrdinů	2	6
Okresní soud	3	
Tržnice	2	4
Envelopa	2	
Vejvodského	2	2
Fakultní nemocnice	1 (do centra)	
Výstaviště Flora	1 (do centra)	
Palackého	2	
Na Střelnici		2
Aut. nádraží podchod	1 (do centra)	1 (do centra)
Povel škola		1 (do centra)
Fibichova	1	



Neředín krematorium 1
Nová Ulice 1

Obnova vozového parku

Byly pořízeny 3 nízkopodlažní tramvajové vozy INEKON 2001 - TRIO. Jedná se o tříčlánkové čtyřnápravové tramvajové vozy s bezbariérovým středním článkem pro max.140 osob se 41 místy k sezení.

Nově pořízené tramvaje byly na základě Smlouvy o nájmu dopravních prostředků pronajaty Dopravnímu podniku města Olomouce, a.s.



3. Rozpočet projektu

Náklady projektu /v Kč/	Financování	
	Vlastní zdroje /v Kč/	Zdroje EU /v Kč/
140 849 001	41 249 196	99 599 805

Celkové náklady projektu včetně DPH činí **140 849 tis.Kč**. Projekt získal finanční podporu ze Společného regionálního operačního programu (SRP), priorita 2 Regionální rozvoj infrastruktury, opatření 2.1 Rozvoj dopravy v regionech, podopatření 2.1.1 Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech, ve výši 75% z celkových nákladů bez DPH.

4. Časový průběh projektu

Realizace projektu byla rozdělena do 2 etap. V první etapě proběhl výběr dodavatele a dodávka tramvají a další výběrové řízení na dodavatele informačního systému a systému preference. Ve druhé etapě proběhla samotná realizace informačního systému a systému preference.

Realizace byla zahájena v říjnu 2005 a celý projekt byl ukončen v červnu 2007.

Aktivity projektu:

Příprava projektu	05/2004-07/2004
Podání žádosti	30.7.2004
Hodnocení a výběr projektů	08-11/2005
Podpis smlouvy o financování	22.4.2005

Realizace 1.etapy projektu	1.1.2006-31.7.2006
Realizace 2.etapy projektu	1.1.2006 – 30.6.2007
Závěrečné vyhodnocení projektu	08-09/2007

5. Dopady projektu

Nejdůležitějším přínosem systému preference MHD je zkrácení nebo odstranění čekacích dob prostředků veřejné hromadné dopravy na řízených křižovatkách. Zkrácení čekacích dob je možné uvažovat v rozsahu vteřin až desítek vteřin na jedno místo s aplikací preference MHD. V celkovém součtu jízdních časů tak dochází k úsporám v řádech minut, což vede ke zkrácení přepravních časů, tedy zatraktivnění MHD eventuálně snížení nutného počtu vozidel na linku. Omezení zastavování a rozjíždění vozidel vede současně ke snižování emisí škodlivin u vozidel se spalovacími motory a snižování spotřeby paliva nebo el. energie. Dále pak dochází ke snížení opotřebení brzdných elementů. Tyto úspory vedou především ke snížení nákladů na provoz MHD. Mezi další klady harmonické jízdy vozidla MHD patří pozitivní působení na psychiku cestujících a komfort cestování.

Obecně lze konstatovat, že význam a přínos systému preference MHD vzrůstá se vzrůstajícím dopravním zatížením komunikací města, které lze vzhledem k rozvojovému potenciálu města v příštím období očekávat.

Absolutní vyčíslení ekonomického přínosu investování do informačního systému MHD je možné přes parametry uvažující s počty přepravených cestujících, ekologické hodnoty, úspory času apod. Cílem takových investic je ale především všeobecně zvýšení atraktivity pro cestující formou kvality nabízené služby. V oblasti informačních systémů v dopravě jde hlavně o nutnost poskytnutí přesných a reálných informací ve vztahu k provozu sítě MHD.

Nové nízkopodlažní tramvaje by neměly odstranit pouze bariéry v podobě schodů, ale jejich akustický informační systém usnadní dopravu i občanům se zrakovým handicapem. Tramvaje budou vybaveny informačním systémem, který je schopen reagovat na kapesní povelový vysílač nevidomých a který svým hlasovým výstupem informuje o čísle linky a o směru jízdy.

Projekt vytvořil 8 nových pracovních míst. Nové nízkopodlažní tramvaje se podílí na zvýšení počtu částečně bezbariérových tramvajových linek. Bylo instalováno 51 inteligentních zastávek. Na 13 křižovatkách byl instalován systém preference pro vozidla MHD. Počet osob přepravených veřejnou dopravou by se měl v důsledku realizace projektu zvýšit o 1%.