

TECHNOLOGICKÝ PROCES VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY Z POHLEDU DOPRAVCE

TECHNOLOGICAL PROCESS OF TRAFFIC TRANSPORT LINE FROM HAULERS POINT OF VIEW

Jaroslav Kleprlík¹

Anotace: V článku byl rozdělen technologický proces veřejné linkové dopravy z pohledu dopravce na tři části. Jednotlivé části byly podrobně analyzovány. Dále byla v jednotlivých vybraných krocích technologického procesu po provedené analýze uvedena doporučení změn.

Klíčová slova: analýza, doporučení, dopravce, osobní doprava, technologický proces.

Summary: The technological process was divided into three parts which were at great length analysed. In some chosen steps of technological process were recommended some changes.

Key words: analysis, recommendation, transporter, passenger transport, technological process

1. ÚVOD

Technologický proces veřejné linkové dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti území (ať už základní nebo ostatní dopravní obslužnosti) lze sledovat a hodnotit z pohledu dopravce, dopravního úřadu, případně částečně z pohledu cestujícího (jen některé vybrané části jako je např. označení, vybavení a údržba zastávek). V tomto příspěvku jsou uvedeny části technologického procesu z pohledu dopravce, jejich analýza a doporučení změn.

2. ČÁSTI TECHNOLOGICKÉHO PROCESU

Z pohledu dopravce je možno rozčlenit technologický proces přepravy cestujících ve veřejné linkové dopravě na následující části:

- přípravná fáze,
- opakované fáze,
- soustavná činnost.

¹ doc.Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: +420 603 6431, fax: +420 603 6303, Jaroslav.Kleprlik@upce.cz

2.1. Přípravná fáze a celkové zabezpečení technologického procesu

Přípravná fáze zahrnuje následující činnosti:

1. zjištění přepravní poptávky na daném zájmovém území. Zde je třeba nejen zjistit, ale také analyzovat poptávku po přepravě. Musí se jednat nejen o skutečnou poptávku (např. dle prodaných jízdenek), ale také o požadovanou poptávku (např. přepravní průzkum ve firmách, školách, zdravotnických zařízeních).
2. volba vedení tras linek, které bude dopravce obsluhovat (případně se ucházet o licenci), stanovení trasy – výchozí zastávka, mezilehlé zastávky, cílová zastávka a pozemních komunikací, po kterých bude trasa vedena. Zde je třeba přihlížet k potřebě plošného pokrytí daného území a k polohám (především dostupnosti) zastávek pro cestující.
3. pokud se jedná o nového dopravce zpracování smluvních přepravních podmínek (SPP) a tarifních podmínek pro obsluhované linky, případně v kooperaci v rámci integrovaného systému dopravní obsluhy (IDS) přistoupení k vydaným SPP daného IDS. Zde je žádoucí především s ohledem na cestující, dopravní úřady, ale i samotného dopravce co nejvíce unifikovat a sjednotit SPP na daném území.
4. stanovení počtu spojů na linkách (pro jednotlivá období – dopravní špičky, sedla),
5. zpracování návrhu jízdních řádů na provozovaných linkách. Zde je důležité brát ohled na současné, ale i potenciální cestující.
6. zpracování oběhu dopravních prostředků v síti obsluhovaných linek a spojů. Zde je třeba nejen maximalizovat časové využití dopravních prostředků, ale brát ohled i na využití jejich obsaditelnosti.
7. označení, vybavení a údržba zastávek, přestupních prostor a míst poskytování doplňkových služeb cestujícím, případně uzavření smluv o využívání stávajících zastávek s jejich provozovateli a se zřizovateli označnicku a uzavření smluv o vjezdu na autobusová nádraží s jejich provozovateli. Zde je důležité zjistit vhodnost umístění zastávky, zajistit bezpečnost, kulturu a pořádek.
8. zajištění optimálního počtu a struktury dopravních prostředků pro obsluhovanou síť, a to včetně nezbytných záloh,
9. rozpis turnusů řidičů včetně nezbytných záloh. V tomto bodě je třeba nejen maximalizovat využití řidičů a minimalizovat jejich počty, ale zabezpečit dodržování bezpečnostních přestávek, dob řízení a dob odpočinku řidičů.
10. zabezpečení prodejních a předprodejních míst pro všechny druhy jízdenek používaných v tarifním systému, případně v rámci IDS,
11. vytvoření informačního systému pro cestující i pro kontrolu průběhu technologického procesu. Zde by bylo vhodné umožnit sledovat aktuální polohu spoje prostřednictvím internetu a především mobilu.
12. případné vytvoření systému doplňkových služeb na zastávkách i v dopravních prostředcích. Zde je vhodné vycházet z frekvence cestujících na zastávce v průběhu dne.
13. vypracování technologického postupu pro případ mimořádných událostí v dopravě.

2.2. Opakované fáze technologického procesu

Mezi opakované fáze lze zařadit:

1. převzetí a prohlídka dopravního prostředku řidičem před výjezdem z vozovny (případně místa odstavení např. před nocovny),
2. přistavení dopravního prostředku do výchozí zastávky. Zde je třeba zajistit přistavení včas, aby nedošlo ke vzniku zpoždění hned na začátku doby spoje.
3. nástup cestujících. Zde se snažit o urychlené odbavení cestujících využitím časových předplatních jízdenek a především čipových karet.
4. jízda mezi zastávkami, nástup a výstup cestujících na jednotlivých zastávkách,
5. případné výměny řidičů (střídání na ose) nebo plnění bezpečnostních přestávek a odpočinku,
6. ukončení jízdy spoje na konečné zastávce a výstup všech cestujících,
7. odstavení dopravního prostředku do vozovny nebo na stanovení místo,
8. prostoje mezi navazujícími spoji zajišťovanými stejným vozidlem,
9. přistavení dopravního prostředku k výchozímu místu nástupu cestujících nového spoje,
10. opakované fáze obsluhy spoje.

2.3. Soustavná činnost

Soustavná činnost obsahuje:

1. zabezpečení dodržování jízdního řádu (vytvoření kontrolního mechanismu),
2. udržování dopravních prostředků v technické pohotovosti a v úrovni nabízené kvality (vytvoření kontrolního mechanismu),
3. péče o dodržování pracovní disciplíny řidičů a dodržování přepravních a tarifních podmínek cestujícími,
4. soustavné poskytování informací cestujícím ve všech fázích styku s nimi,
5. zabezpečení dohledu nad stavem zastávek a ostatních míst určených pro cestující, jejich vybavením a udržováním pořádku na nich,
6. zabezpečení řádného vyřizování škod a reklamací cestujících.

Technologický proces z hlediska dopravce se zčásti překrývá s technologickým procesem z hlediska cestujícího uvedeném v (1). Je však širším pojmem, protože zahrnuje navíc také zajištění dalších pro cestující „málo viditelné“ či „neviditelné“ technologické části spojené s provozem dopravy, které se samy o sobě týkají cestujících až ve svých důsledcích. Širší pojetí technologického procesu z hlediska dopravce zahrnuje jeho organizování a zajišťování provozu tak, aby dopravní prostředky a řidiči byly v čase a prostoru k dispozici právě tam a tehdy, kdy tam mají být, a ve stavu, který je odpovídající poskytované kvalitě přepravních služeb požadované objednatel dopravy a cestujícími.

3. ZÁVĚR

Doprovce by měl jednotlivé činnosti vhodně zakomponovat do technologického procesu. Dále by je měl koordinovat, stále průběžně analyzovat a provádět opatření, která povedou ke zlepšení dopravní obsluhy území. To kladně ocení jak objednatelé dopravních

služeb (krajský dopravní úřad pro základní dopravní obslužnost, obecní úřady pro ostatní dopravní obslužnost) tak především občané. V konečném důsledku bude přínos spočívat ve zvýšení zájmu obyvatel daného území o využívání veřejné hromadné dopravy.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] KLEPRLÍK, J. Technologické procesy ve veřejné osobní dopravě, Perner's Contacts, s. 24-29, 3/2006, ISSN 1801-674X.
- [2] DRDLA, P. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava, Univerzita Pardubice, 2005, ISBN 80-7194-804-7.

Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu MSM 0021627505 „Teorie dopravních systémů“ Univerzity Pardubice.

Recenzent: doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy