



INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Ing. Petr Chmela
FD ČVUT, Horská, dveře č. 437
Mail: chmela@ropid.cz





ROZDĚLENÍ INTEGRAČNÍCH OPATŘENÍ



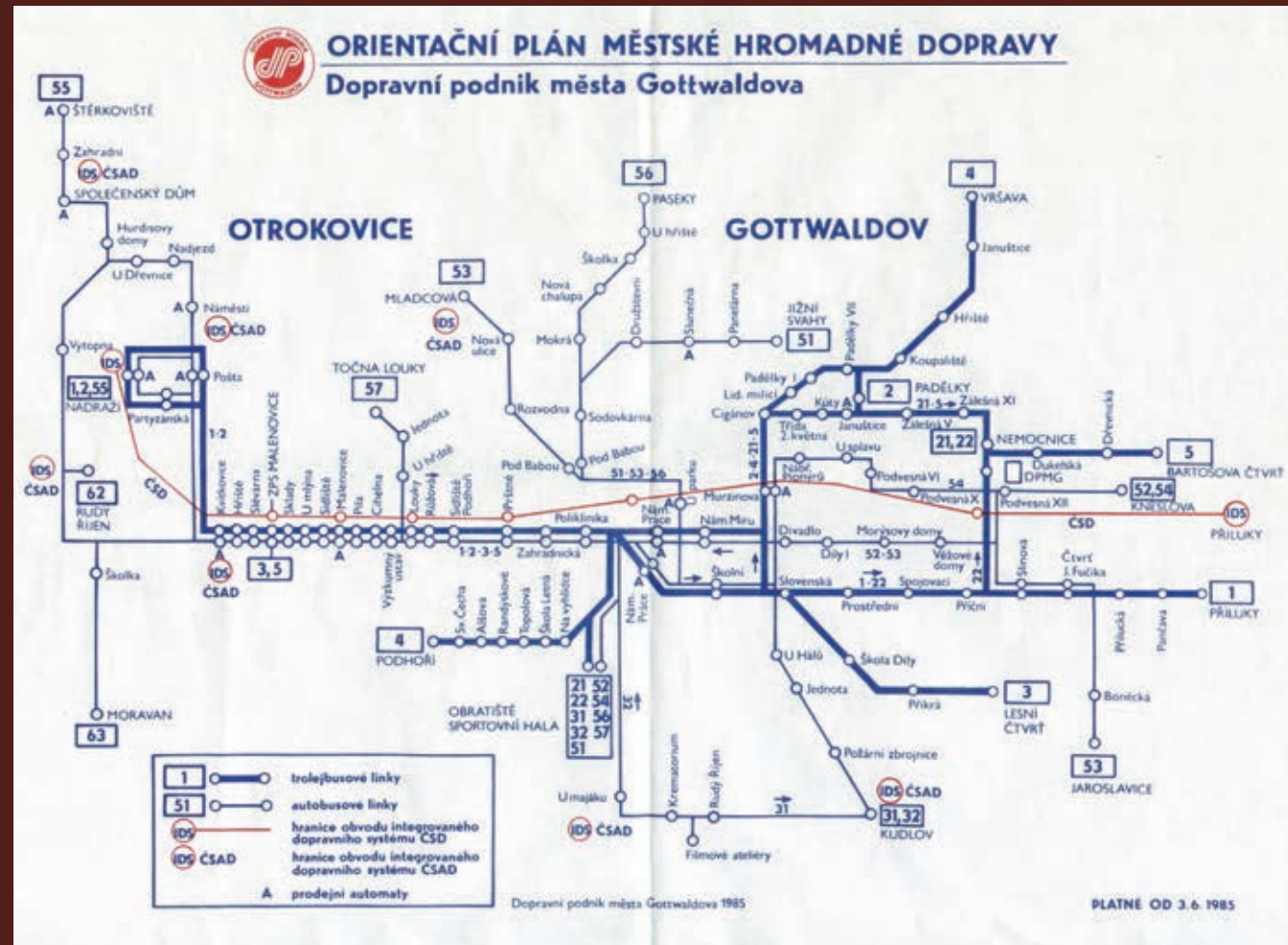
Vznik integrovaných dopravních systémů

- V západní Evropě, především v Německu – typická forma tzv. *Verkehrsverbund* – první IDS na světě vznikl v Hamburku
- **1965** - Hamburk (HVV – Hamburger Verkehrsverbund)
- **1972** – Mnichov (MVG – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund)
- **1977** – Stuttgart (VVS – Verkehrsverbund Stuttgart)
- **1990** – Curych (ZVV – Zürcher Verkehrsverbund)
- **1994** – Karlsruhe (KVV – Karlsruher Verkehrsverbund)
- **1998** – Drážďany (VVO – Verkehrsverbund Oberelbe)
- Dnes cca 2/3 rozlohy a 80 % obyvatel Německa
- Ve Švýcarsku dlouhodobě integrovaný přístup k řešení VHD
- Všude **nárůst** cestujících a tržeb, **posílení** role veřejné dopravy, **lepší** modal split



Počátky integrace v Československu

- První pokus v roce **1985** Gottwaldov (Zlín)
- prvky integrace na Ostravsku
- úvahy také v Praze



Situace ve veřejné dopravě v ČR v 90. letech

- Železnice – špatný stav infrastruktury i vozidel, zrušené zastávky z minulosti
- Autobusová doprava – po rozpadu ČSAD KNV bez koordinace návazností
- Na železnici i v autobusech několik vln rušení spojů, celkový úpadek nabídky a často i kvality veřejné dopravy



Integrované dopravní systémy v České republice

- Přes úvahy a pokusy v 80. letech realizace IDS až od 90. let
 - **1994** – Praha (PID – Pražská integrovaná doprava)
 - **1996** – Ostrava (ODIS – IDS Moravskoslezského kraje)
 - **2002** – Plzeň (IDOP – Integrovaná doprava Plzeňska)
 - **2004** – Brno (IDS JMK – IDS Jihomoravského kraje)
 - **2005** – Olomouc (IDSOK – IDS Olomouckého kraje)
 - Ve všech krajích minimálně ve stádiu úvah nebo příprav
 - Realizace v praxi – velmi rozdílné tendence
 - IDS jsou nazývány i ty systémy, jež jimi ve skutečnosti nejsou
 - IDS se překrývají nebo si dokonce konkurují – nepochopení myšlenky integrace
- ⇒ **doposud bez jasné koncepce**

Jak má tedy IDS vypadat? Od kdy lze systém považovat za IDS?



Rozdělení integračních opatření

Cíl: propojit (zaintegrovat) jednotlivé druhy dopravy do **1** celku



Přípravu IDS je třeba nějak systematicky popsat ⇒

Integrační opatření

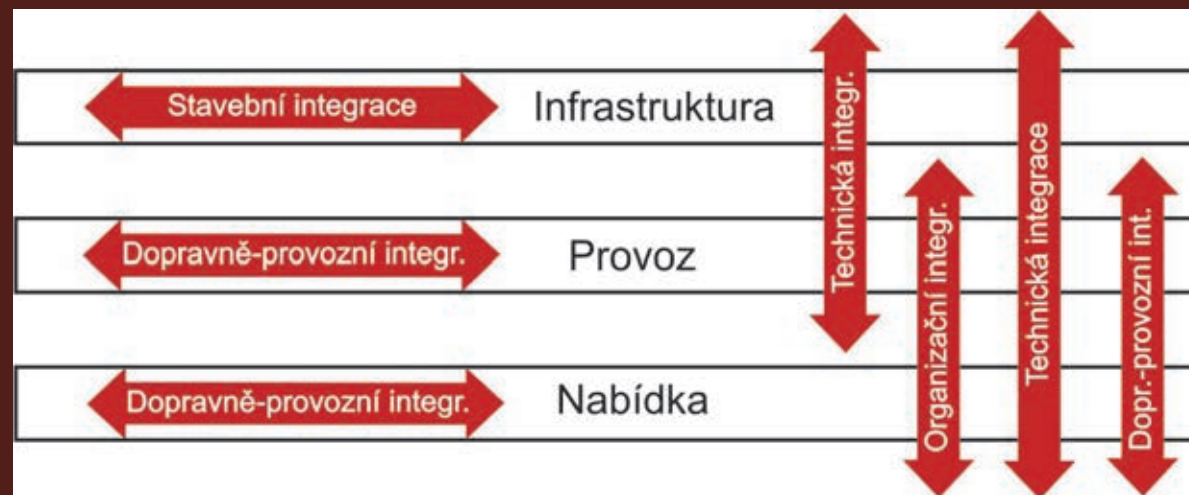
= propojení jednotlivých komponent dopravní nabídky, infrastruktury a provozu
⇒ lze rozdělit do následujících skupin:

- **Dopravně-provozní**
- **Stavební**
- **Technická**
- **Organizační**

Minimální kritérium pro IDS: Dopravní systém může být považován za IDS až tehdy, pokud má hlavní opatření **z každé skupiny alespoň na nízkém stupni integrace** ⇒ nestačí tedy jen zavést čipové karty!

Integrační opatření

- **Dopravně-provozní** – prostorová a časová integrace ($\Rightarrow$ úpravy vedení linek a jízdních řádů): přímé spojení, koncentrace nabídky, koordinace jízdních řádů, omezení souběhů
- **Stavební** – přestupní body, společné užívání zastávek, záchytná parkoviště P+R, B+R, K+R
- **Technická** – společné užívání tratí a zařízení: odbavovací systém, preferenční opatření, informační systémy, vlakotramvaje a další vícesystémová vozidla
- **Organizační** – založení koordinátora, jednotné tarifní a přepravní podmínky, jednotné standardy kvality, komplexní informace a společný marketing



Stavební integrace – přestupní bod Drážďany Dobritz



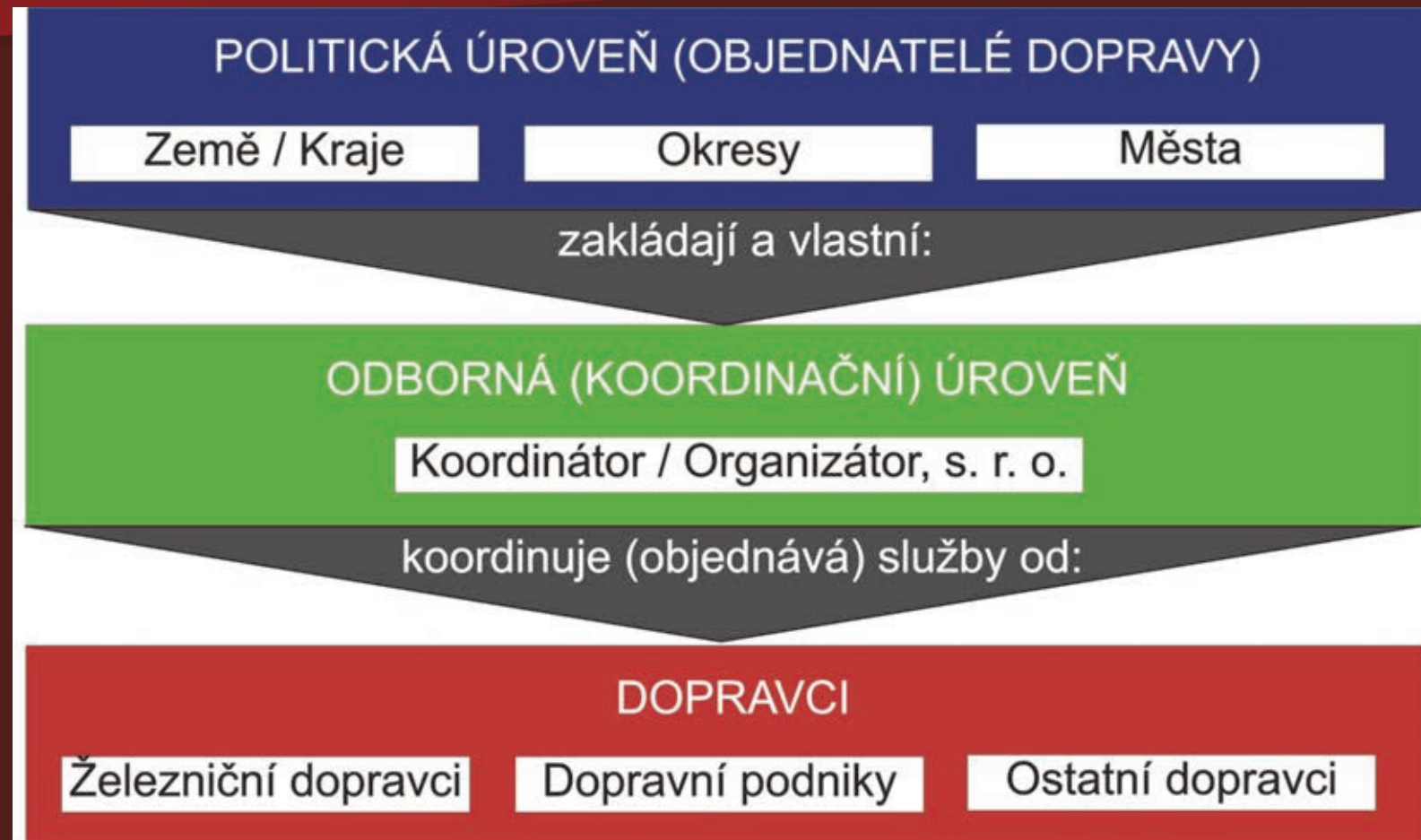
Stavební integrace – společná zastávka v Kasselu



Technická integrace – vlakotramvaje v Karlsruhe a okolí



Organizační integrace – 3-úrovňový model IDS



Vztahy a závislosti mezi integračními opatřeními

Základní (zjednodušená) systematizace integračních opatření:



(Složitější) vztahy a závislosti mezi integračními opatřeními v praxi:



Děkuji za pozornost!
