

STAVEBNÍ INTEGRACE

Propojovací tratě a přestupní uzly



Stavební integrační opatření

= propojení komponent **infrastruktury** jednotlivých dopravců resp. druhů dopravy

⇒ úprava tratí, zastávek, přestupních uzlů atd.

- **Propojovací tratě a přestupní uzly** (v této přednášce)
- **Společné zastávky a záchytná parkoviště** (v příští přednášce)



Důvody realizace stavebních opatření

- **Oddělený vývoj** různých druhů dopravy v minulosti (především železnice, ale i tramvaje) – tento nedostatek je nutno napravit
- Souvislost s dopravně-provozními opatřeními – např. kvalitní **přestupní zastávky a uzly** jsou předpoklad pro úpravy sítě linek
- Integrace kolejové dopravy vyžaduje často **zkapacitnění tratí** (oddělení dálkové a regionální dopravy, mimoúrovňová křížení atd.)
- ⇒ Zvýšení **atraktivity a efektivity** veřejné dopravy
- ⇒ Je třeba zamezit **nekoordinovanému vývoji investic!**



Propojovací tratě

- Umožňují nová **přímá spojení** (například z regionu do centra města)
- Doplnují stávající síť nebo umožňují její **zkapacitnění**
- ⇒ Jsou **předpokladem** pro realizaci dopravně-provozních opatření (např. propojení linek, odlehčení center měst atd.)

Příklady propojovacích tratí:

- **1967** – Hamburk (tzv. City-S-Bahn)
- **1972** – Mnichov (tzv. Stammstrecke)
- **1978** – Stuttgart
- **1978** – Frankfurt nad Mohanem
- **1990** – Curych (I. etapa)
- **2008** – Praha (tzv. Nové spojení)
- **2013** – Lipsko (tzv. City-Tunnel)

Příklady propojovacích tratí

Nové železniční spojení v Praze

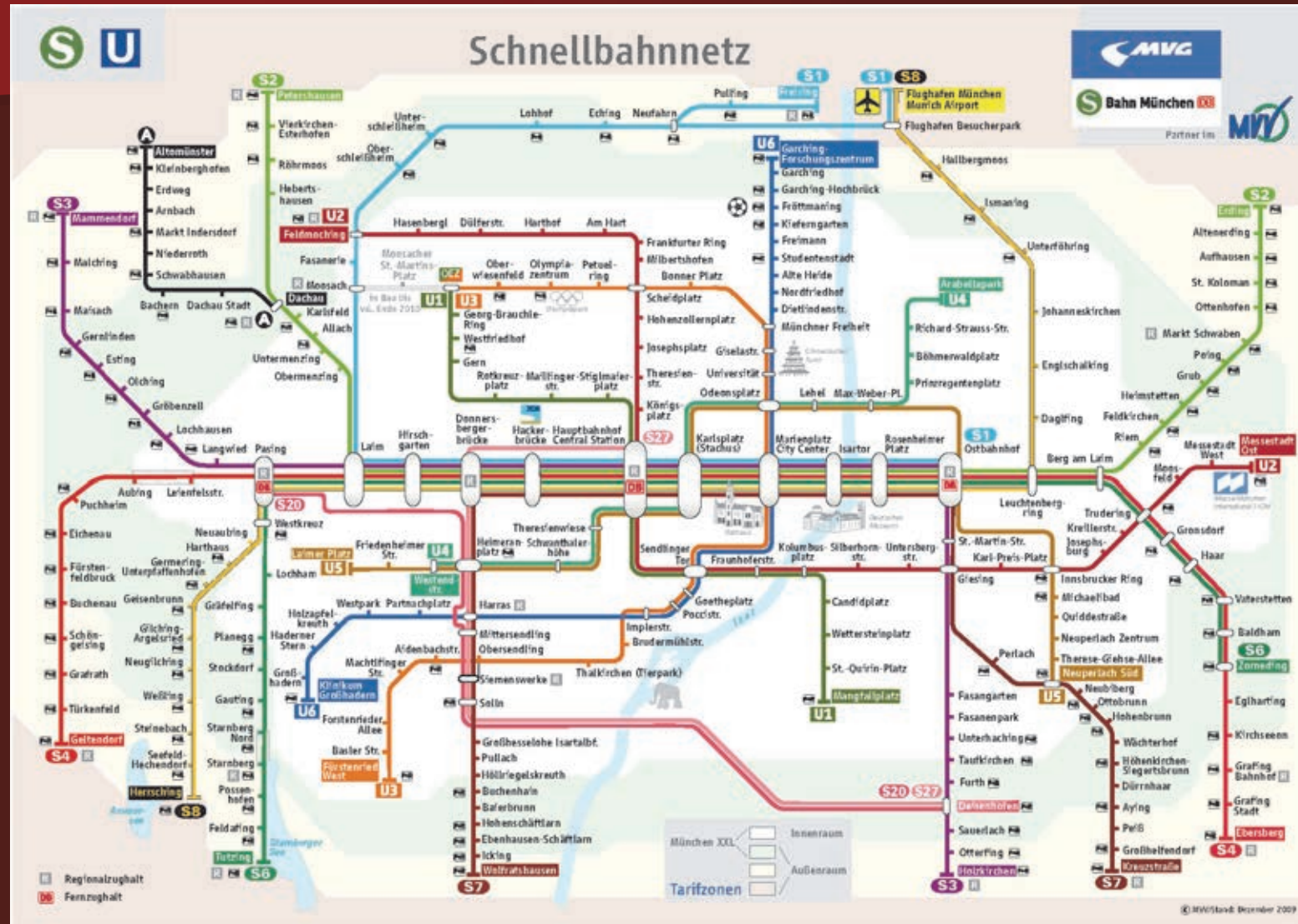
- **2008** – otevřeno nové spojení (propojení tratí z centra Prahy do Libně/Vysočan)
- Zlepšení pro dálkovou dopravu
- posílení příměstské železnice (Esko), avšak kapacita tratí i nadále umožňuje jen **částečnou průjezdnost**, koexistence s dálkovou dopravou (omezená kapacita tratí v Praze a okolí)

S-Bahn Mnichov

- **1972** – otevřen tunel pro S-Bahn pod centrem Mnichova, kam byla svedena většina železničních linek ⇒ **průjezdné spojení přes město**
- Přímé spojení z regionu do centra města i do druhé části regionu, přímá vnitroměstská spojení (odlehčovací efekt)
- Značný nárůst poptávky, interval v centru Mnichova **2 minuty**
- Připravuje se druhá odlehčovací trať přes centrum



Průjezdné uspořádání linek S-Bahnu v Mnichově



Přestupní uzly

Význam přestupních uzlů:

⇒ **kvalitní** přestupní uzly přinášejí následující výhody:

Přínosy pro cestující:

- **Pohodlný** přestup, bez ztracených spádů nebo jiných bariér
(Jakých?)
- **Krátké** docházkové vzdálenosti
- **Optimální** přestupní doby
- Dobré předpoklady pro **zajištění návazností**
- **Vizuální kontakt** mezi jednotlivými druhy dopravy
- (Možnost nákupu atd.)



Přestupní uzly

Význam kvalitních přestupních uzlů pro dopravce a objednavatele:

- Větší volnost pro navržení **jízdních řádů**
- Koncentrovanou infrastrukturu pro **přestávky a výměnu řidičů**
- Zlepšení **obrazu hromadné dopravy** u veřejnosti
- **Rostoucí** počty cestujících
- Možná **úspora** provozních nákladů ⇒ **jednorázová** investice se může vyplatit i proto, že přináší **každoroční** úsporu provozních nákladů



Přestupní uzly

Význam kvalitních přestupních uzlů pro města a obce:

- Dobrá **dopravní obsluha** díky koncentraci linek
- Vyšší **atraktivita** hromadné dopravy
- stávají se **přirozenými centry**, ovlivňují tvář měst a obcí a ovlivňují vnímání hromadné dopravy jako takové ⇒ vyšší nároky na architektonické ztvárnění
- Atraktivní provedení místa přestupu, **městotvorné** prvky
- V jejich blízkosti vznikají **obchody, služby** atd.



Návrh přestupních uzlů

Pro návrh a umístění přestupních uzlů je třeba zohlednit:

- Umístění **co nejbližší místu křížení** linek nebo druhů dopravy
- Co **nejkratší** pěší přesun cestujících mezi dopravními prostředky
- Dobrá **přehlednost a viditelnost** mezi cestujícími a dopravními prostředky ⇒ minimalizace betonových bariér
- **kvalitně** fungující návaznosti a **krátké** přestupní doby
- **Nízké náklady** na provoz linek ⇒ minimalizace různých zajižďek apod.



Děkuji za pozornost!
