

DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ INTEGRACE

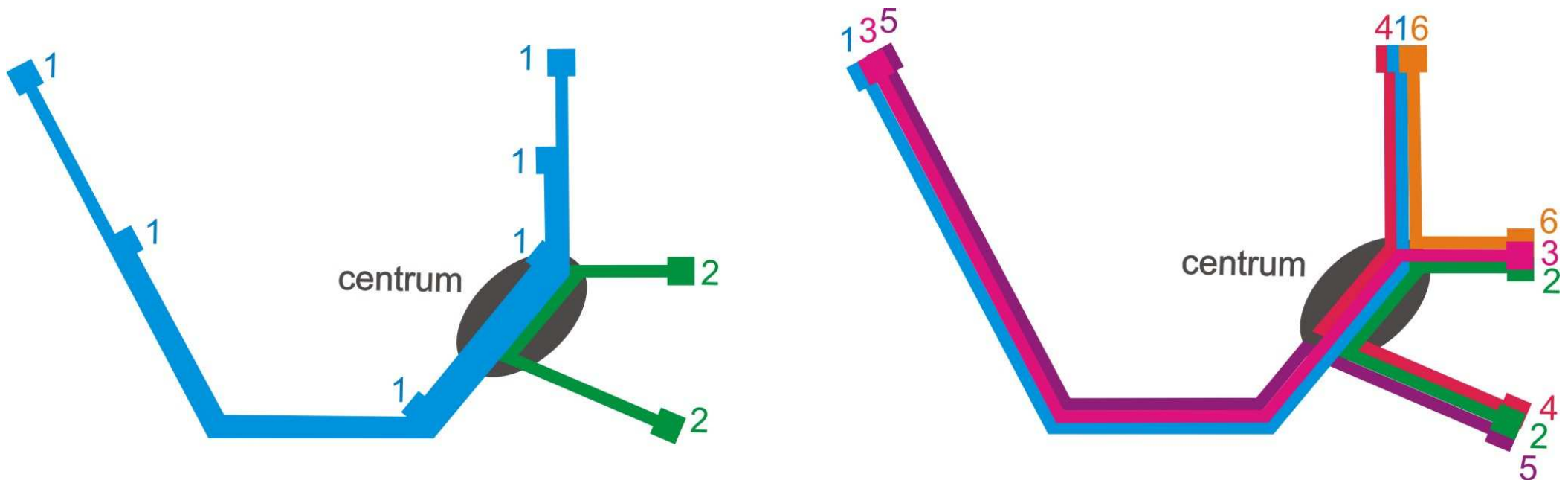
= integrace **provozu** více dopravců, dopravních prostředků

⇒ úprava vedení linek, jízdních řádů...

- **prostorová** (v této přednášce)
- **časová** (příště)

ZPŮSOBY USPOŘÁDÁNÍ SÍTĚ LINEK MHD:

- **osová a rozvětvená**



Osová síť:

- jednotlivé osy jsou obslouženy jen **jednou** linkou, případně s vloženými posilovými spoji – souběh více linek se objevuje např. jen v centru

Výhody: větší přehlednost sítě, více volnosti při prokládání jízdnicích řádů

Nevýhody: cestující musí více přestupovat

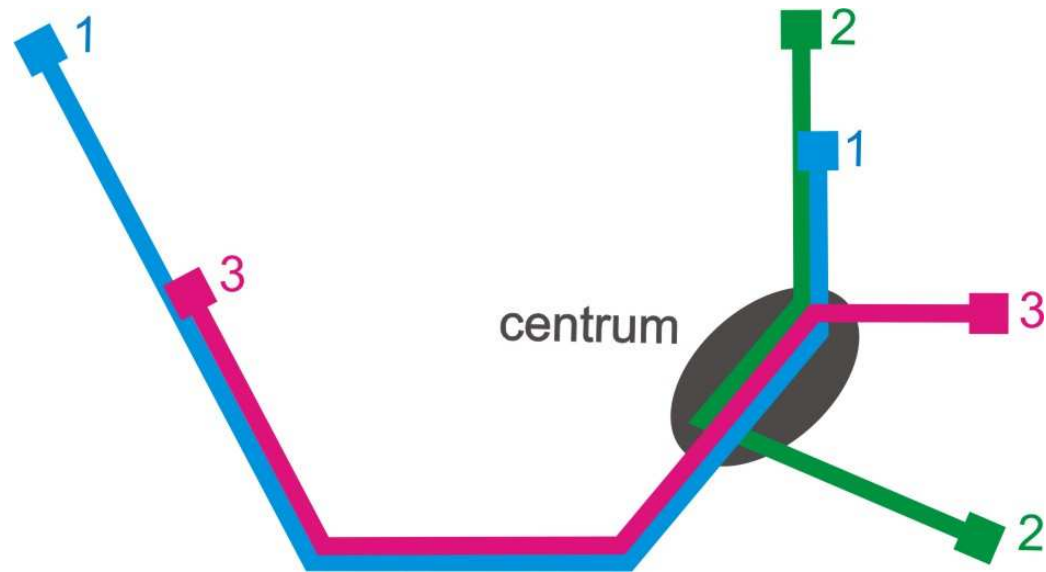
Rozvětvená síť:

- cílem je nabídnout co největší množství přímých spojení bez přestupu

Výhody: přímá spojení bez přestupu

Nevýhody: nepřehlednost, komplikované prokládání jízdnicích řádů

⇒ hledání vhodného kompromisu mezi osovou a rozvětvenou sítí



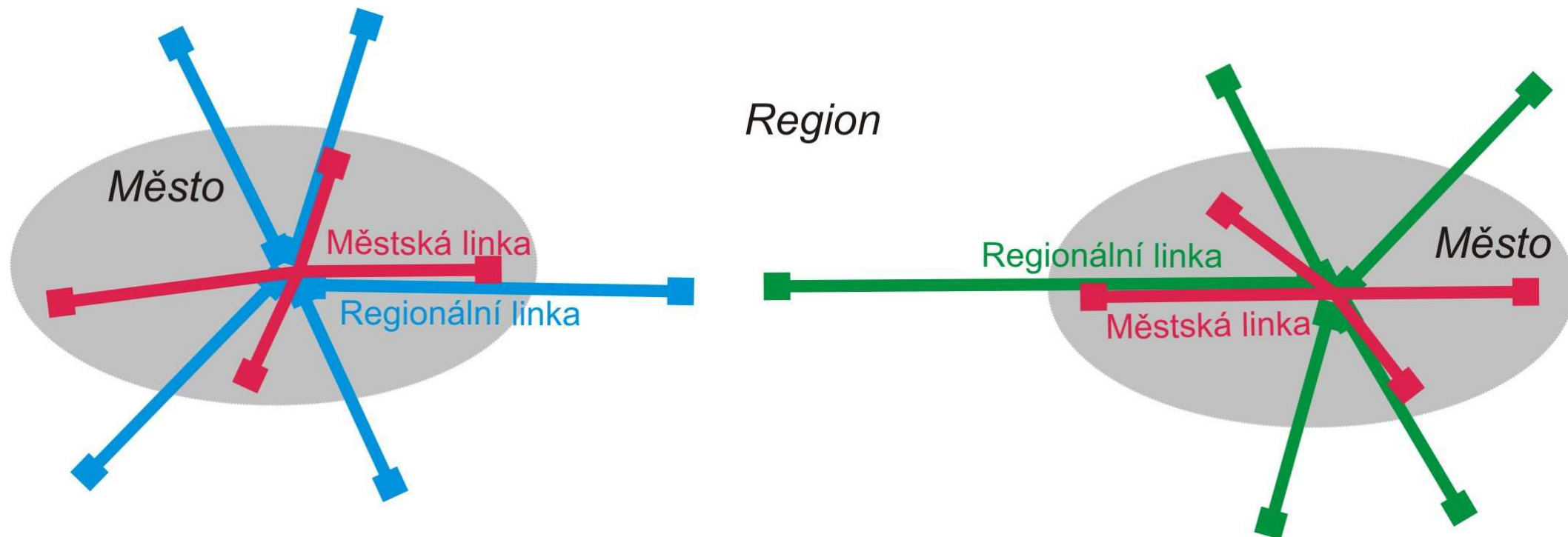
PROSTOROVÁ PROVOZNÍ INTEGRACE

Druhy opatření:

- průjezdné spojení
- koncentrace nabídky spojů

Průjezdné spojení

Situace před integrací:



- tzv. hvězdicovité uspořádání linek (oddělené sítě)

- často je možné propojením dvou linek s vícenáklady např. 3-5 km/spoj získat spojení měst 20-30 km vzdálených \Rightarrow potenciál nárůst poptávky cestujících



Kde vzít peníze na těch 3-5 km na propojení linek?

Uspořádání železničních linek v Praze?

Konec roku 2008: otevření nového spojení

- znamenalo však v první fázi především zlepšení pro dálkovou dopravu (příměstské linky nelze zásadně posílit kvůli nedostatečné kapacitě tratí na okraji Prahy a v jejím okolí – posílení bude probíhat po etapách
- diskuze o neprůjezdném, průjezdném a poloprůjezdném modelu

Příklad průjezdného uspořádání příměstské železnice S-Bahn v Mnichově

- v roce 1972 (založení MVV) byl otevřen tunel pod centrem Mnichova, kam byla svedena většina příměstských tratí a propojena v **průjezdné spojení**

Důvody pro průjezdné spojení?

- poptávka velmi strmě vzrostla a dnes je souhrnný interval vlaků v centru 2 min.
- v centru je výstup a nástup kvůli urychlení výměny cestujících oddělen
- staví se druhá odlehčovací trať

Koncentrace nabídky spojů

Situace před integrací:



Příklady v Praze?

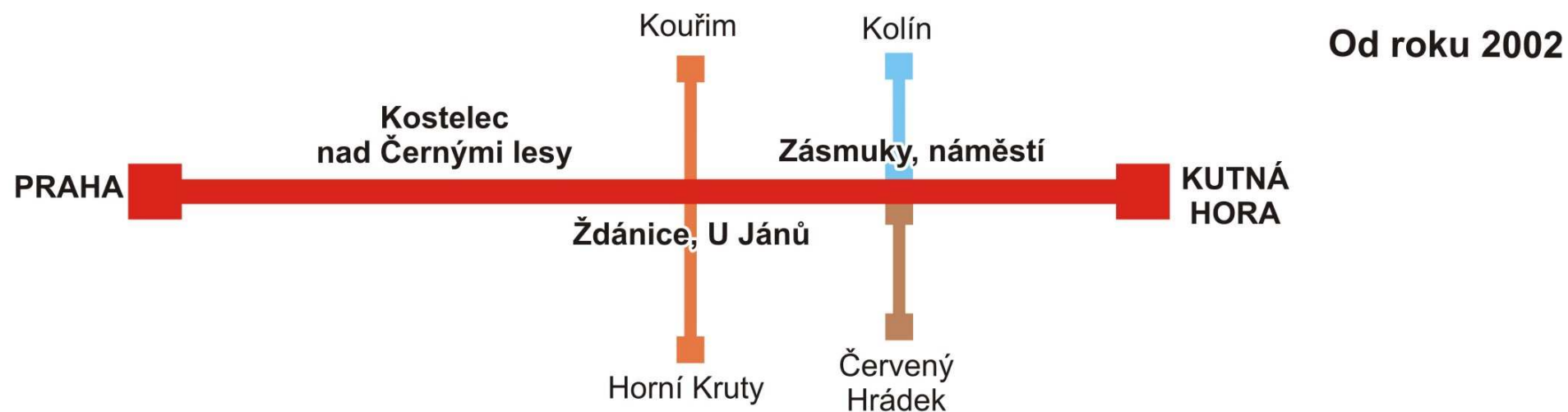
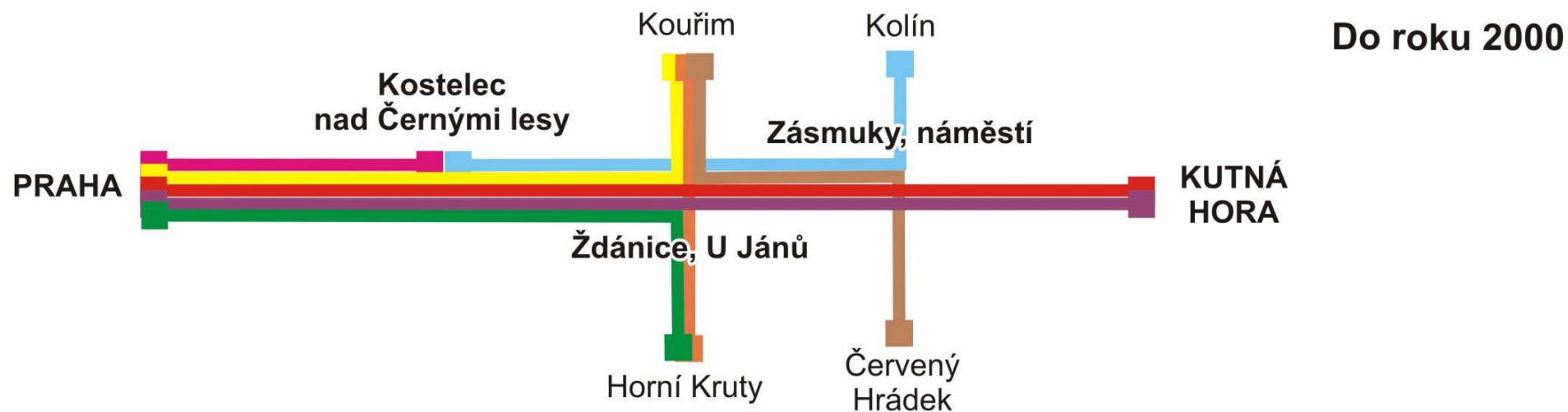
Nevýhody:

- cestující se musí rozhodnout pro jednu z linek a nabídka spojů je tak pro něj jen poloviční - buď v rámci jednoho uzlu nebo např. rozdělený nástup od dvou různých stanic metra

Komplikace s rozděleným nástupem?

Koncentraci nabídky a průjezdnost spojení je nutno posuzovat vždy zároveň a hledat vhodný kompromis.

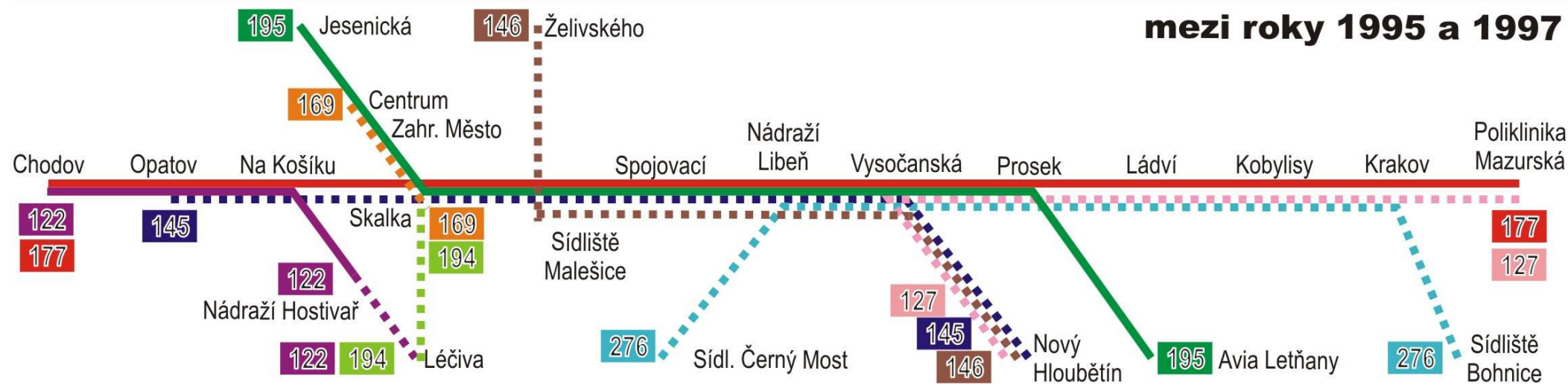
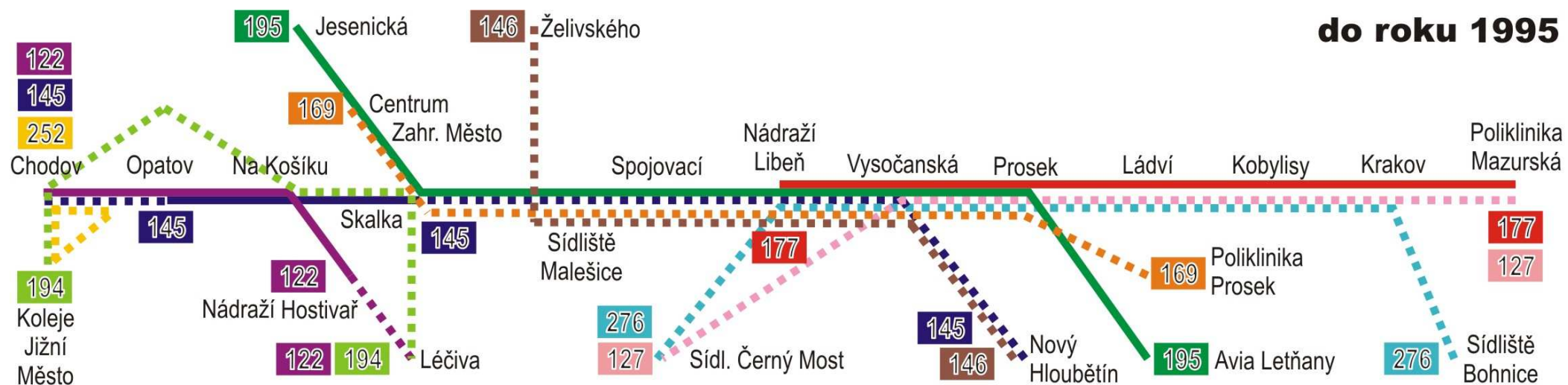
Příklad: Vznik linky 381 Praha – Kostelec n. Č. I. – Kutná Hora



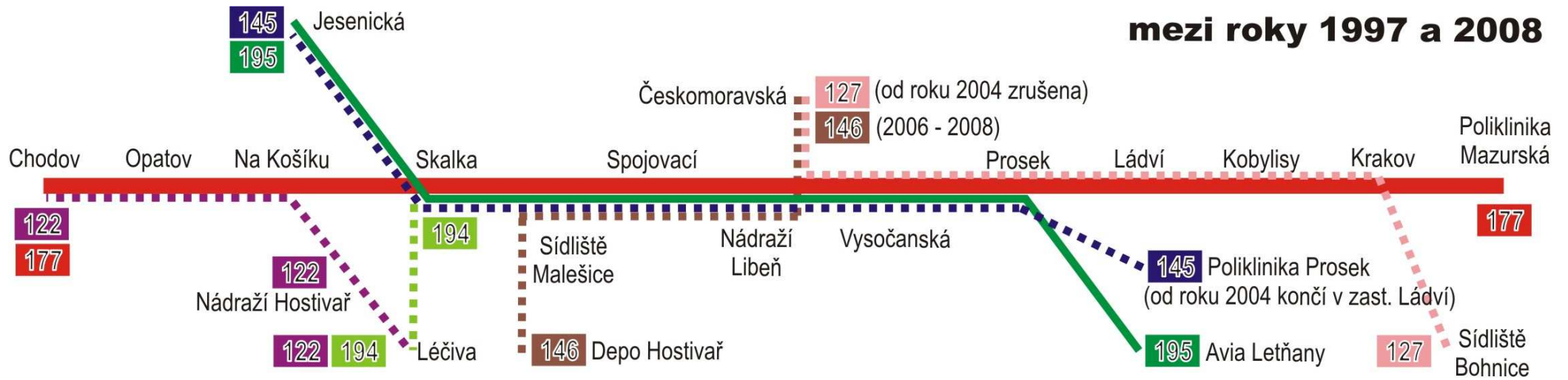
- v současné době je v rámci PID realizován úsek Praha – Suchdol (zbytek je SID, tj. jako dříve ČSAD)
- mezi Prahou a Kostelcem n. Č. I. poklesl počet linek z 8 na 2
- systematické nasazování kloubových vozů
- počet přímých spojů mezi Prahou a Kutnou Horou vzrostl z 6ti na 14 párů spojů (spoje linky 381 vznikly např. i ze spojení Horní Kruty – Zásmyky)
- poptávka v maximálním profilu v Říčanech u Prahy vzrostla cca o 100 %

⇒ **synergický efekt**

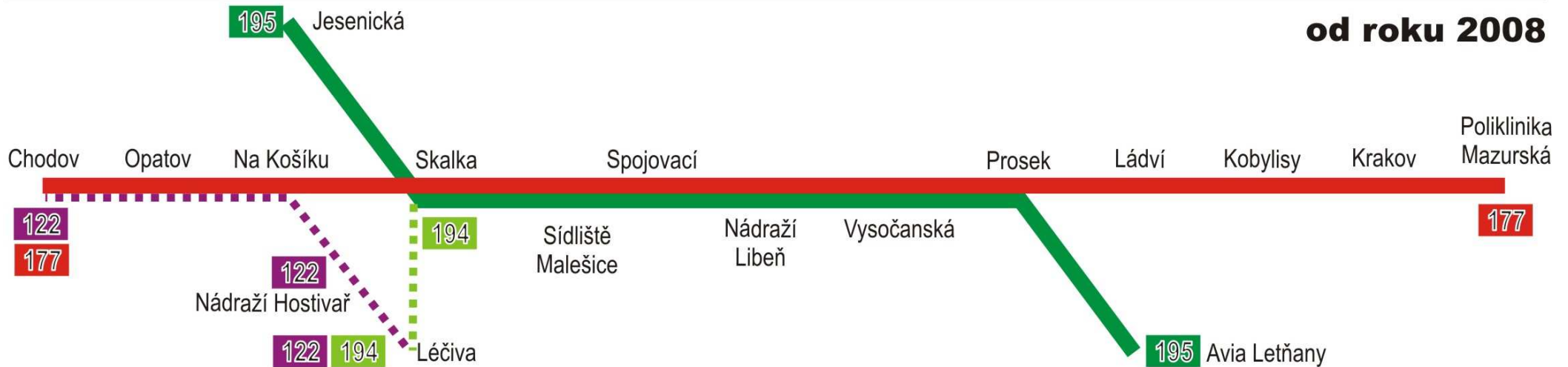
Příklad vzniku autobusové linky 177 Chodov – Poliklinika Mazurská



mezi roky 1997 a 2008



od roku 2008



- autobusová linka s celotýdenním rozsahem provozu (větší tloušťka čáry znamená vyšší intenzitu provozu)
- autobusová linka s omezeným rozsahem provozu (pouze v pracovní den, resp. pouze ve špičkách pracovního dne)