

STAVEBNÍ INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ

- výstavba **propojovacích tratí** a budování **přestupních uzlů** (v této přednášce)
- **společné zastávky** autobusů a tramvají a **záchytná parkoviště** (příště)
 - v minulosti se různé druhy dopravy vyvíjely **odděleně** (především železnice, ale i tramvaje) a nyní je nutné tento nedostatek napravit
 - přestupní uzly jsou také nutný **předpoklad pro zefektivnění** sítě linek
 - pozor na nebezpečí **nekoordinovaného** rozvoje a úprav infrastruktury (například přednádražní prostor Čelákovice)

Integrace v rámci kolejové dopravy přináší nutnost zásahu do infrastruktury.

- zkapacitnění tratí - oddělení dálkové a regionální dopravy
- mimoúrovňová křížení v rámci železnice

VÝSTAVBA PROPOJOVACÍCH TRATÍ

U kolejové dopravy jsou propojovací tratě podmínkou pro realizaci provozních opatření.

- doplňují stávající sítě
- umožní zkapacitnění tratí (oddělení dálkové a regionální dopravy)
- umožní vytvoření nových přímých spojení - např. do centra města
 - S-Bahn Mnichov (západo-východní diametr)
 - Nové spojení v Praze

VÝZNAM PŘESTUPNÍCH UZLŮ

Kvalitní přestupní uzly přinášejí následující výhody:

- **cestujícím**
 - optimální přestupní doby
 - krátké vzdálenosti mezi přestupy
 - dobré předpoklady pro zajištění návazností

- komfort
- vizuální kontakt mezi jednotlivými druhy dopravy

- **dopravcům a objednatelům**

- větší volnost pro navržení jízdního řádu
- koncentrovanou infrastrukturu pro přestávky a výměnu řidičů
- zlepšení obrazu hromadné dopravy u veřejnosti
- rostoucí počty cestujících
- možná úspora provozních nákladů (při odbourání souběžných spojů)

⇒ *jednorázová investice do přestupních uzlů se vyplatí i proto, že může přinést každoroční úsporu provozních nákladů*

- **městům a obcím**

- atraktivní provedení místa přestupu
- dobrá dopravní obsluha díky sdružení linek
- omezení IAD

Přestupní body se stávají přirozenými centry, ovlivňují tvář měst a obcí i vnímání hromadné dopravy jako takové ⇒ vyšší nároky na architektonické ztvárnění. V jejich blízkosti vznikají i centra obchodu, služeb atd.

- pozor na megalomanií, příliš mnoho *betonu a asfaltu* a ohromné plochy obratišť (Černý Most)
- nároky na přestupní uzly lze snížit kvalitním proložením jízdních řádů (viz provozní integrace)

Umístění přestupního uzlu

Měl by být umístěn co nejbližší místu křížení jednotlivých linek nebo druhů dopravy tak, aby pěší přesun cestujícího byl minimální. Zároveň je nutné dbát na nízké provozní náklady (pokud možno bez různých zajištění apod.)

Zásady tvorby přestupních uzlů v rámci VVO (Drážďany):

Při přestupu je pro cestujícího nutné minimalizovat fyzické i časové překážky

- co nejkratší pěší přesun mezi dopravními prostředky
- dobrá přehlednost a vzájemná viditelnost mezi cestujícím a dopravním prostředkem (minimalizace betonových barier)
- dobře fungující návaznosti a krátké přestupní doby