

# STAVEBNÍ INTEGRACE

Společné zastávky a záchytná parkoviště



# Stavební integrační opatření

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

## Společné zastávky pro více druhů dopravy

### Výchozí stav:

- V minulosti bylo třeba přepravit především obrovské **množství cestujících ve špičkách** ⇒ pro pokrytí těchto nárázů docházelo často (někdy i záměrně) k **souběhu** autobusových a tramvajových linek
- Specifická situace v Praze – prioritní navázání autobusů a tramvají **na metro** ⇒ důsledkem **špatné přestupní vazby** mezi autobusy a tramvajemi, přestupní vazby na železnici **neřešeny téměř vůbec**



# Společné zastávky pro více druhů dopravy

## Současný stav:

- **Rozdíly** mezi špičkami a ostatními obdobími **se stírají**
  - Rostou požadavky cestujících na **kvalitu** a požadavky objednavatelů na **efektivitu**
- ⇒ nutno **zlepšovat přestupní vazby** (mj. společnými zastávkami autobusů a tramvají)

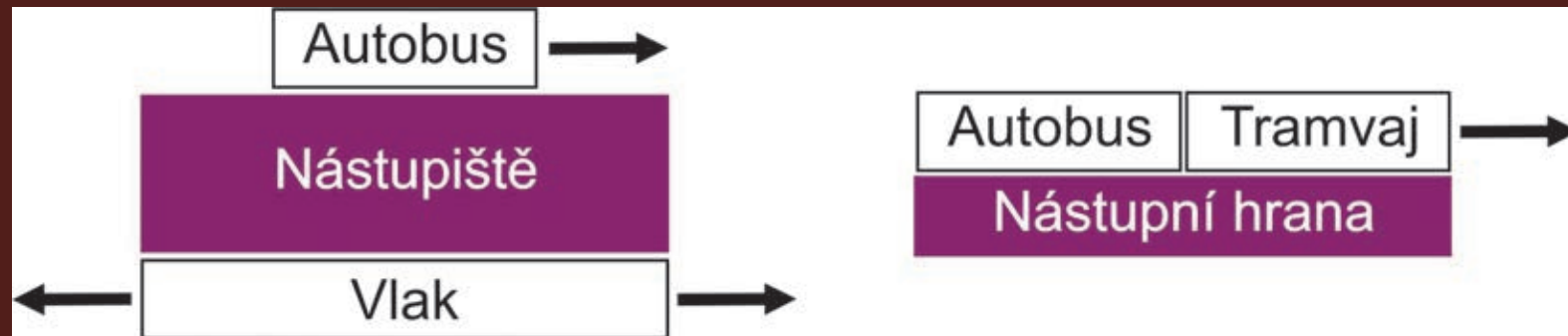
## Výhody společných zastávek pro více druhů dopravy:

- **Pohodlí** pro cestující
- **Bezpečnost** pro všechny účastníky provozu
- **Zkrácení cestovních dob** (díky krátkým přestupům)
- Úspora nákladů na **výstavbu a údržbu** podchodů, nadchodů atd.
- Staví se jen **1** nástupní ostrůvek, **1** čekárna, **1** informační panel atd.  
⇒ úspora nákladů na **vybavení zastávek**

# Společné zastávky pro více druhů dopravy

## Možnosti společných zastávek:

- Užívání **společného nástupiště**
- Užívání **společné nástupní hrany**



## Užívání společného nástupiště pro více druhů dopravy

- Dopravní prostředky zastavují **vedle sebe** nebo za sebou, ale **neužívají společnou nástupní hranu**
- Především pro dopravní prostředky s **různou výškou nástupní hrany**  
⇒ Např. vlak + bus, metro + bus
- Příp. pro dopravní prostředky se stejnou výškou nástupní hrany ve **zvláštních situacích** (např. ve spojení s obratištěm, nebo 2 linky metra atd.)

*Příklad společného nástupiště vlaku a autobusu v Königsbrücku u Drážďan*





# Užívání společné nástupní hrany pro více druhů dopravy

- Dopravní prostředky zastavují u **společné nástupní hrany**, mají společnou jízdní dráhu
- Především pro dopravní prostředky se **shodnou nebo podobnou výškou nástupní hrany**  
⇒ Např. bus + tram

## Komplikace u společných zastávek tramvají a autobusů

- Opotřebení tramvajového tělesa
- Vzájemné zdržování vozidel hromadné dopravy
- Nutnost řešit výjezd a nájezd na tramvajovou trať

*Příklad společné nástupní hrany tramvají a autobusů v Drážďanech*



## Společná nástupní hrana

### Kritéria pro navrhování společných zastávek autobusů a tramvají:

- **Osová vzdálenost kolejí** – dostatečná šířka tramvajového tělesa pro provoz autobusů
- **Výška a šířka nástupní hrany** – při nástupu z vozovky podstatně pomalejší nástup a výstup cestujících (Praha 12-20 cm, Drážďany 20-23 cm) – na nově zvýšené obraty cestujících nutno počítat s větší šířkou nástupní hrany
- **Obraty cestujících v zastávkách** – pokud je již v současné době (bez přestupu bus+tram) zastávka silně zatížená, je třeba počítat s delšími zastávkovými pobyty vozidel
- **Komplikovanost manévrů v okolí zastávky** – jízda spojů před a za zastávkou rovněž umožňuje maximální počet spojů, případné odbočování části spojů, signalizace v okolí zastávky apod. snižuje kapacitu zastávky
- **Počet spojů ve špičkové hodině** – zkušenosti z provozu společných zastávek ukazují, že počet spojů by neměl překračovat 60 spojů / hod., rozumné je držet se pod 50 spojů / hod., nedostatečná výška nástupní hrany, vysoké obraty cestujících a komplikované manévry vozidel v blízkosti zastávky podstatně snižují maximální počet spojů v zastávce za hodinu

# Společná nástupní hrana

## Opatření ke zvýšení propustnosti zastávek:

- Kolejová splítka
- Rozdělený nástup

*Otázka délky  
nástupní hrany?*

*Kde fungují společné  
zastávky autobusů  
a tramvají již dnes?*

*Kde by se daly udělat?*

*Co komplikuje zřizování  
společných zastávek  
bus+tram?*





## Záchytná parkoviště P+R, B+R, K+R

- Diskuse o jejich přínosu – otázka konkurence pro návaznou autobusovou dopravu?
  - ⇒ jsou přínosem, pokud neexistuje prostorově, časově a / nebo ekonomicky přiměřená nabídka autobusové dopravy
- **P+R orientovaná na hromadnou dopravu** – většina cesty realizovaná hromadnou dopravou, jen kratší část autem (např. parkoviště u železnice v regionu)
- **P+R orientovaná na individuální dopravu** – většina cesty autem, jen kratší část hromadnou dopravou (např. parkoviště u metra na okraji města)

*Co jsou „divoká“ P+R a kde se nacházejí?*

*V čím zájmu je rozvoj záchytných parkovišť?*

*Kde je třeba P+R budovat“?*

*Kdo by je měl financovat?*

---

**Děkuji za pozornost!**

---