

Mělník





Obsah dnešní prezentace

Co se dozvíte?

- 1 Výhody integrované dopravy**
- 2 Historie integrace Neratovicka na Ládví
- 3 Stav po 7.4.2015 – dokončení integrace Neratovicka a Mělnicka

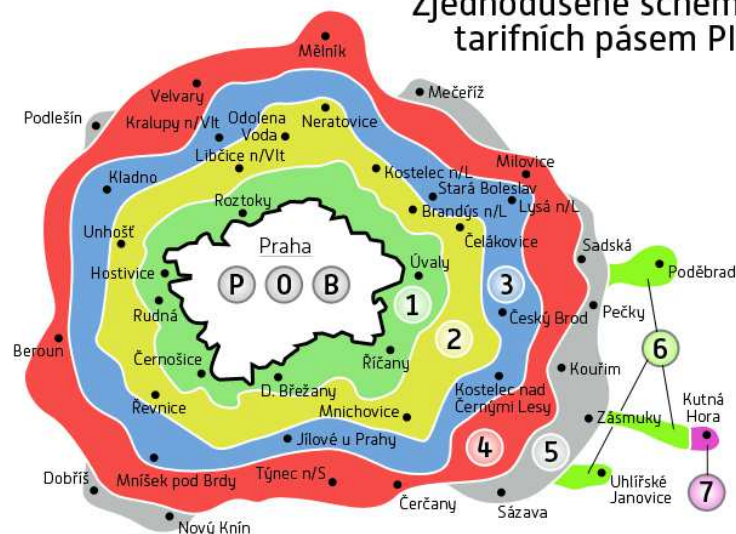


Výhody integrované dopravy

Proč je integrovaná doprava atraktivní pro cestujícího?

- jedna jízdenka na všechno
- zvýhodněné předplatní jízdenky s neomezeným počtem cest
- návaznost a koordinace jízdních řádů
- on-line informace pro cestující (zpoždění)
- větší přehlednost (méně linek, sjednocené trasy)
- snadná zapamatovatelnost jízdních řádů (pravidelné intervaly)

Zjednodušené schéma
tarifních pásem PID



1 tarif – 1 jízdenka – 1 jízdní řád



Historie integrace Neratovicka na Ládví

Jezdí se už 7 let. Ale odděleně a neefektivně...

1. etapa: 2008 – integrace pouze části spojů, ostatní nezaintegrovány

:-)

1 jízdenka na všechno

Nárůst cestujících na linkách PID

Proklady na další linky 103, 345, 368 = výhoda pro MČ

:-(

3 různé systémy odbavení (jízdenek) = nemožnost využití občany pražských MČ

Stagnace počtu cestujících na neintegrováných linkách

Žádná provázanost neintegrováných linek = dublované spoje v MČ

„Rozdělený nástup“
– Ládví x Nádraží Holešovice



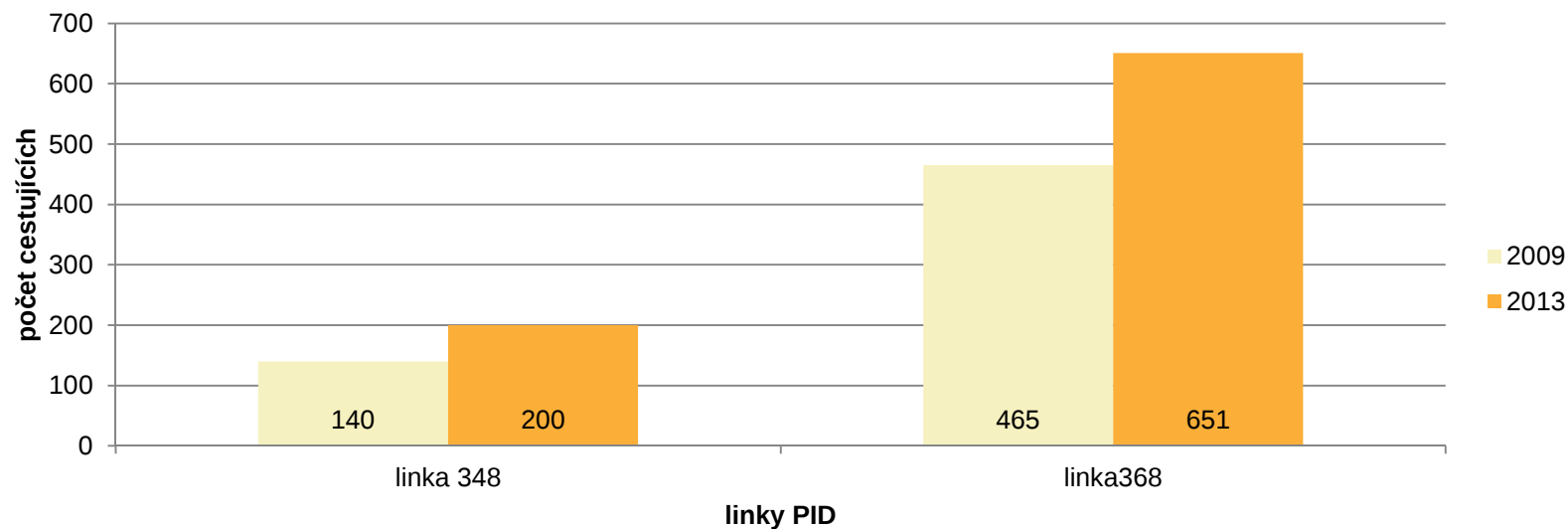
Historie integrace Neratovicka na Ládví

Jezdí se už 7 let. Ale odděleně a neefektivně...

1. etapa: 2008 – integrace pouze části spojů, ostatní nezaintegrovány

:-) NÁRŮST CESTUJÍCÍCH POUZE NA LINKÁCH PID

**Nárůst počtu cestujících ze stanice Ládví
za 1 pracovní den
- srovnání roků 2009 a 2013**





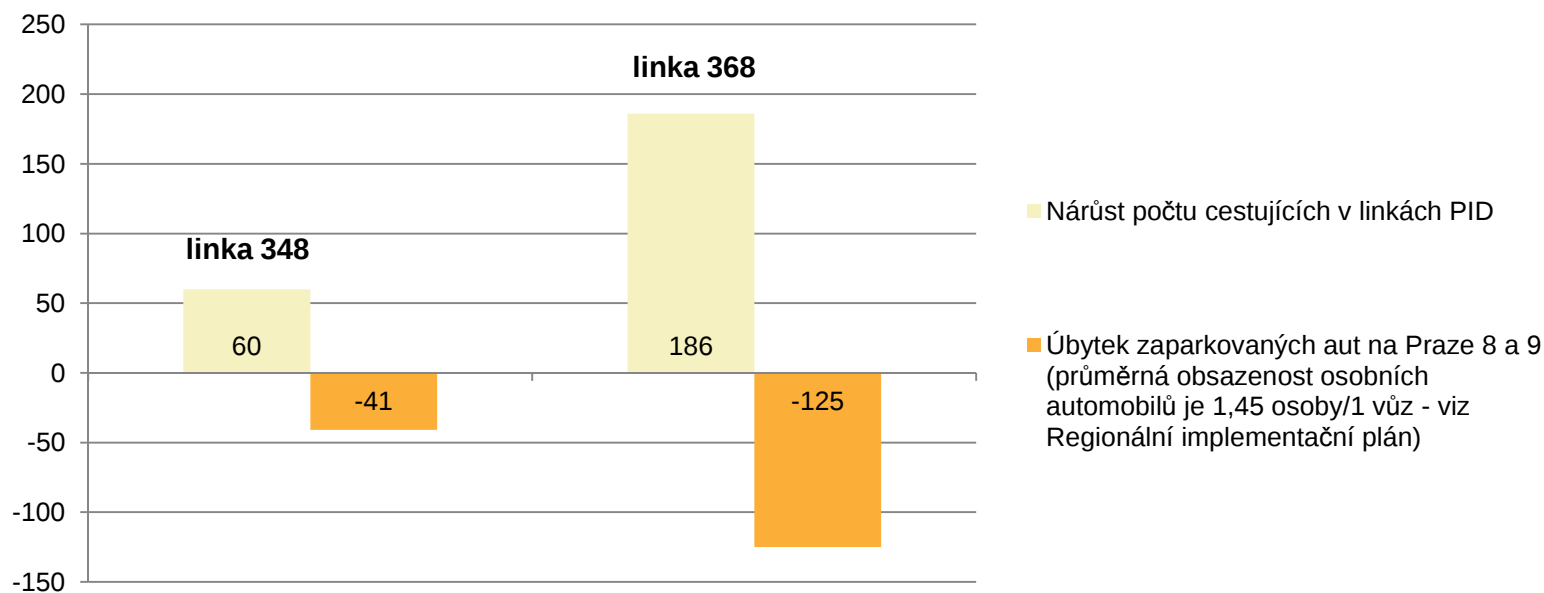
Historie integrace Neratovicka na Ládví

Jezdí se už 7 let. Ale odděleně a neefektivně...

1. etapa: 2008 – integrace pouze části spojů, ostatní nezaintegrovány

:-) NÁRŮST CESTUJÍCÍCH POUZE NA LINKÁCH PID

**Srovnání nárůstu počtu cestujících v linkách PID
a úbytku zaparkovaných automobilů na Praze 8 a 9**





Historie integrace Neratovicka na Ládví

Jezdí se už 7 let. Ale odděleně a neefektivně...

1. etapa: 2008 – integrace pouze části spojů, ostatní nezaintegrovány

:-(STAGNACE POČTU CESTUJÍCÍCH NA NEINTEGROVANÝCH LINKÁCH

NEATRAKTIVITA A ŠIKANA CESTUJÍCÍCH

= neexistence předplatních jízdenek, nutnost platby při každém nástupu

= delší doba jízdy

= neuznávání jízdenek mezi jednotlivými dopravci = nemožnost přestupu

= neprovázanost s linkami jiných dopravců = spoje na sebe nenavazují

= „rozdělený nástup“ – Ládví x Nádraží Holešovice = neví se, kde nastupovat

= „vyzobávání rozinek“ – dopravci si vzájemně „kradou“ cestující

= neexistence prokladu a pravidelného taktu spojů

:-(ČÍM MÉNĚ ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA, TÍM VÍCE AUT V ULICÍCH



DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKA A NERATOVICKA

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015 = PILOTNÍ PROJEKT

Cíle 2. etapy integrace = zvýšení atraktivity pro cestující

- nárůst počtu cestujících = méně zaparkovaných aut u stanic metra
- sjednotit dosud rozdělený nástup do jedné zastávky
- zjednodušit odbavení cestujících = zrychlit dobu jízdy
- řešení dlouhodobých požadavků MČ Ďáblice a MČ Březiněves
(*dublované spoje kvůli nezaintegrované dopravě*)
- omezení neefektivní veřejné dálkové dopravy u stanice Ládví
- omezení veřejné dálkové a regionální dopravy u stanice Nádraží
Holešovice
- zklidnění provozu veřejné regionální dopravy v ul. V Holešovičkách
(*výstavba protihlukových stěn a příprava na otevření tunelu Blanka*)

:-) ČÍM VÍCE ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA, TÍM MÉNĚ AUT V ULICÍCH



DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKA A NERATOVICKA

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015 = PILOTNÍ PROJEKT

Cíle 2. etapy integrace = zvýšení atraktivity pro cestující

- sjednotit dosud rozdělený nástup = **výběr konečné stanice v Praze:**

Varianty ukončení:	počet km	jízdní doba hranice Prahy – centrum Prahy (Muzeum)	zlepšení dopravní obsluhy Sídliště Ďáblice s okolím a MČ Ďáblice a Březiněves	VÝSLEDEK HODNOCENÍ VARIANT
Ládví	5,8 km	25 až 28 minut	zlepší bez výjimek	EFEKTIVNÍ
Letňany	6,8 km	35 až 43 minut (část souprav končí na Ládví)	vůbec nezlepší	NEEFEKTIVNÍ
Nádraží Holešovice	9,5 až 11 km	20 až 24 minut	vůbec nezlepší	NEEFEKTIVNÍ
Střížkov	5,8 km	28 až 37 minut (část souprav končí na Ládví)	vůbec nezlepší	MÉNĚ EFEKTIVNÍ

Stanice Ládví je kompromis:

Středočeský kraj usiloval o zachování konečné u stanice Nádraží Holešovice.

Pro hl. město Prahu by to však představovalo obrovský nárůst spolufinancování .



DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKA A NERATOVICKA

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015

EFEKTIVNÍ
VARIANTA

Cíle 2. etapy integrace = zvýšení atraktivity pro cestující

- sjednotit dosud rozdělený nástup = stanice Ládví:

:-)

existující a fungující dopravní uzel

přiláká maximum cestujících

výrazně zlepší dopravní obsluhu Sídliště
Řáblice a MČ Řáblice a Řeziněves

omezuje neefektivní dálkovou dopravu

zklidní veřejnou dopravu na Mostu
Barikádníků a v ul. V Holešovičkách

:-)

blízkost obytné zástavby



DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKA A NERATOVICKA

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015

EFEKTIVNÍ
VARIANTA

Cíle 2. etapy integrace = zvýšení atraktivity pro cestující

Odstavy autobusů:

Ládví – pouze krátkodobé nutné pro rychlý obrat autobusů
(budou využity pouze stávající autobusové odstavné plochy a
zálivy, nedojde k redukci parkovacích míst IAD)

Dlouhodobé odstavy:

- Smyčka BUS Sídliště Ďáblice (Arriva Praha)
- Smyčka BUS Poliklinika Prosek (ČSAD Střední Čechy)

Všechny 3 obratiště mají kompletní zázemí pro řidiče (WC aj.).

Další opatření:

Celá linka 345 (9 spojů jedním směrem) bude z důvodu sjednocení nástupu pro Brandýs n. L – St. Boleslav trvale odstraněna z Ládví.

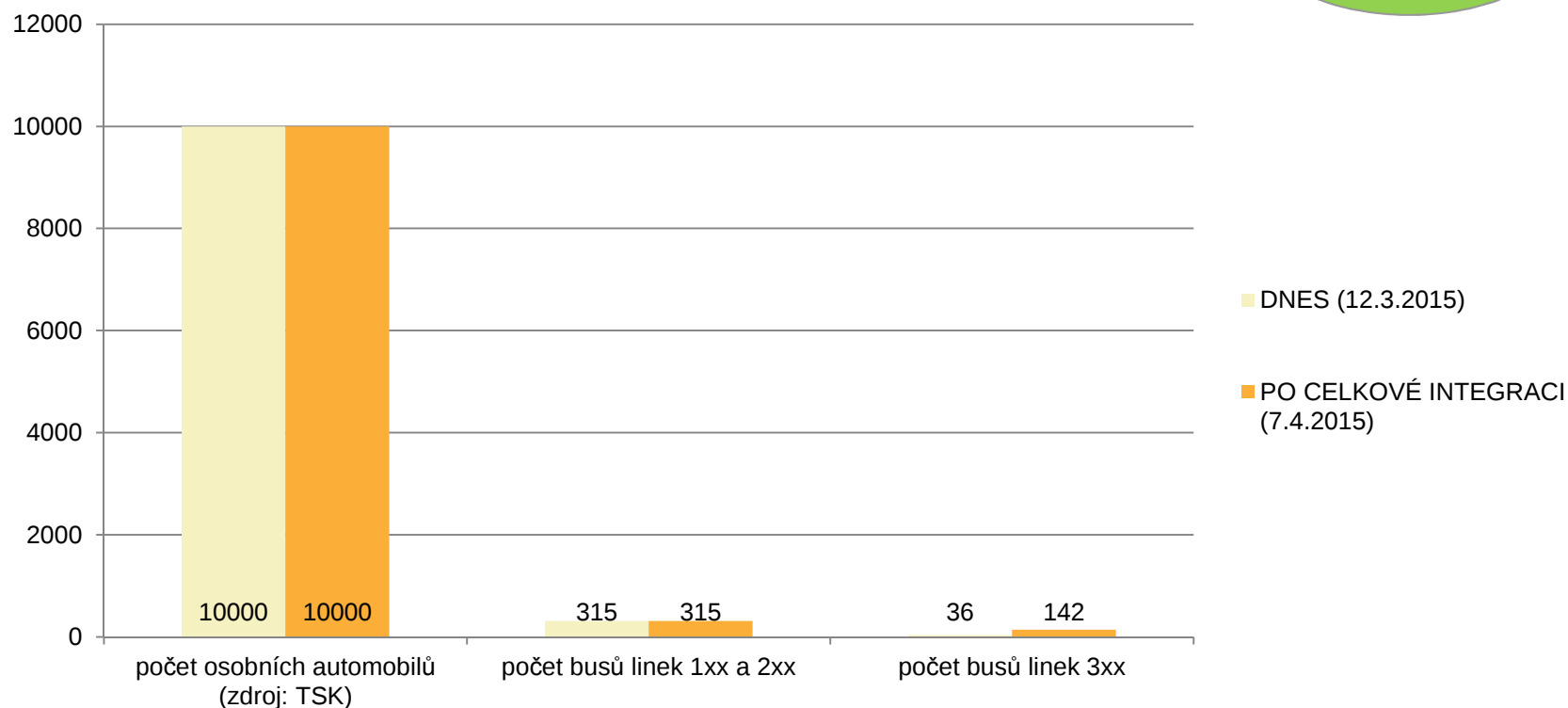


DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKA A NERATOVICKA

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015

**EFEKTIVNÍ
VARIANTA**

Dopravní situace u stanice Ládví v pracovní den (jeden směr)



Většina autobusů má motory splňující emisní normy (EURO 5).

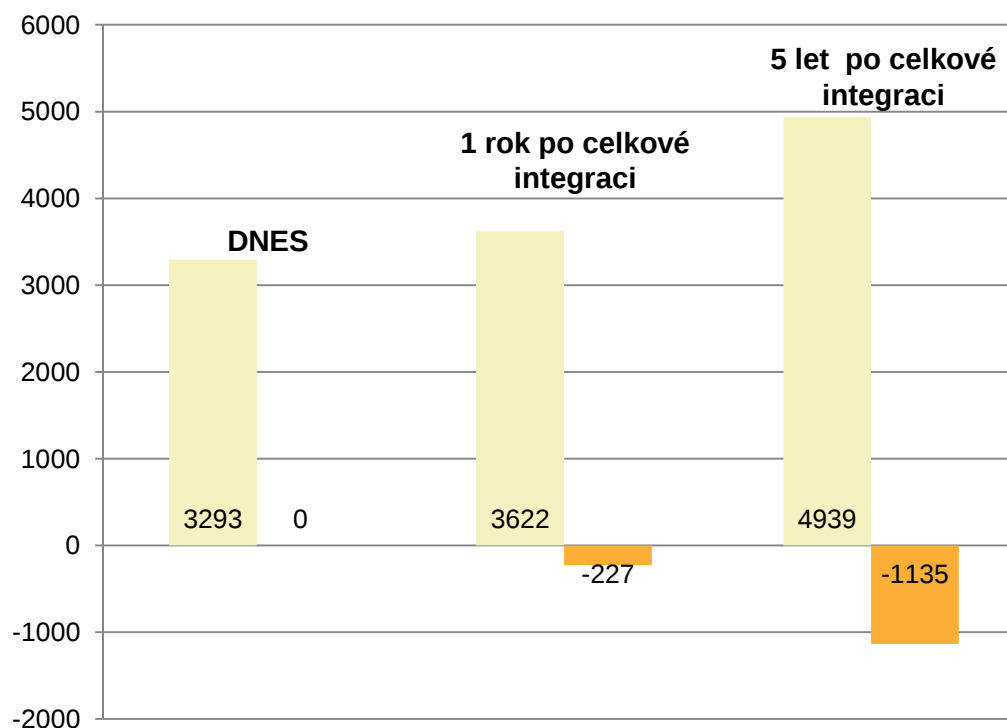


DOKONČENÍ INTEGRACE MĚLNICKÁ A NERATOVICKÁ

Zaintegrovaní zbylých linek od 7. 4. 2015

**EFEKTIVNÍ
VARIANTA**

**Očekávaný nárůst cestujících
a úbytek zaparkovaných aut na Praze 8 a 9**



Počet cestujících v linkách PID řady 3xx (růst cestujících na dosavadních linkách 348 a 368 je průměrně 10% ročně)

Úbytek zaparkovaných aut na Praze 8 a 9 (průměrná obsazenost osobních automobilů je 1,45 osoby/1 vůz - viz Regionální implementační plán)

Nárůst cestujících bude prioritně řešen nasazením kapacitnějších kloubových vozů, nikoliv zvýšením počtu vypravených vozidel.



Děkuji za pozornost!

Rád zodpovím jakékoli vaše dotazy

ropid@ropid.cz



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA