

**Obsah**

Tramvajová výluka ve Vršovicích .....	1
Nahrávání duplikátů Opencard nově ve validátorech.....	1
Brdský cyklobus opět vyjíždí .....	2
Další kloubový nízkopodlažní autobus na Mníšecku.....	2
Pražská doprava před 15 lety – jak se jezdilo v roce 1998 .....	2

**Tramvajová výluka ve Vršovicích**

**Termín:** 15. 4. 2013 – 1. 11. 2013 (1. etapa cca do června 2013)

**Vyloučený úsek:** Náměstí Míru – Koh-i-noor

**Důvod:** Rekonstrukce tramvajové trati ve Francouzské a Moskevské ulici

**Změna vedení linek:**

- 4** Linka je stejně jako dosud ukončena ve směru od zastávky I. P. Pavlova v zastávce Zvonařka.
- 22, 57, 59** Linky jsou v úseku I. P. Pavlova – Koh-i-noor odkloněny přes zastávky Bruselská, Pod Karlovem, Nuselské schody, Otakarova a Oblouková.
- 135** Ve směru Koleje Jižní Město se zřizuje zastávka Krymská, ve směru Florenc se ruší zastávka Jana Masaryka a zřizují se zastávky Vinohradská vodárna a Šumavská.

**Náhradní doprava:**

Autobusová linka **X22** v polookružní trase **Koh-i-noor – Čechovo náměstí – Vršovické náměstí – Ruská – Vinohradská vodárna – Šumavská – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Jana Masaryka – Krymská – Ruská – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí – Koh-i-noor** (nepřetržitý provoz). Náhradní dopravu částečně zajišťuje také metrobusová linka **135**.

**Nahrávání duplikátů Opencard nově ve validátorech**

Držitelé Opencard, kteří si z různých důvodů zažádají o výměnu karty, již nemusí chodit pro duplikát kuponu PID osobně do Paláce Adria. Nově si ho mohou sami nahrát v kterémkoli z více než 80 validátorů ve vestibulech metra.

Držitel karty, který svoji Opencard například ztratí, si zažádá o novou kartu, která mu přijde poštou. S tou dříve musel pro duplikát kuponu PID osobně do zákaznického centra v Jungmannově ulici v Praze 1. Nyní nově stačí vsunout Opencard do libovolného validátoru, který sám duplikát původního kuponu na kartu nahraje.

Podrobné informace na [www.opencard.cz](http://www.opencard.cz) nebo infolince 12 444.

## Brdský cyklobus opět vyjíždí

Už devátou sezónu vyjíždí na svoji trasu cyklobus – tradiční pomocník cyklistů, kteří rádi vyrážejí do brdských lesů a okolí. Zvláštní linka se speciálně upraveným autobusem jezdí v trase **Dobřichovice, nádraží – Mníšek pod Brdy, nám. – Kytín, náves** a pomáhá vyvézt cyklisty od vlaku v údolí Berounky do brdských vrchů. Rozsah provozu je stejný jako v předchozích letech, tedy pět spojů každý nepracovní den z Dobřichovic a čtyři spoje v opačném směru. V Dobřichovicích je zastávka cyklobusu umístěna na parkovišti vedle nádražní budovy.

Linka bude v provozu až do 6. října 2013. V loňské sezóně přepravil cyklobus celkem **2100** cestujících a **1150** jízdních kol. Cyklobus opět navazuje na vlaky linky S7 z obou směrů, čímž nabízí své služby cyklistům od Prahy i od Berouna.

Z Mníšku pod Brdy nebo Kytína mohou vyznavači bicyklů vyrazit po značených cyklistických trasách, sledovat lze i pěší turistické trasy či krajem projíždět po mnoha lesních cestách. Několik tipů na výlety nabízí leták *Cyklisté v PID*, který ROPID vydává k začátku cyklistické sezóny.

Na lince cyklobusu platí Tarif PID a cena přepravy jízdního kola je **16 Kč** bez ohledu na vzdálenost a také bez ohledu na předchozí použití nebo nepoužití vlaku. Ve vlacích linky S7 je cena za přepravu jízdního kola dle Tarifu ČD 25 Kč za jednu jízdu.



## Další kloubový nízkopodlažní autobus na Mníšecku



Dopravce Martin Uher zařadil do provozu na linkách Pražské integrované dopravy pod evidenčním číslem 1102 již šestý kloubový nízkopodlažní autobus Solaris Urbino 18. Podobně jako předchozí autobusy stejného typu je i tento oblečen do jednotného barevného nátěru PID. Nový autobus je vybaven trojicí dveří, výklopnou plošinou pro vozíčkáře a pohodlnými sedačkami s měkkými sedáky. Předností jsou také velké větrací otvory v oknech pro příjemnější cestování zvláště v letních měsících.

Nový autobus bude provozován převážně na linkách **317** a **321** Do Mníšku pod Brdy a Dobříše, ale zavítá také na linku **318** do Jíloviště, takže užitek z nízkopodlažních autobusů budou mít i obyvatelé pražské Zbraslavi.

## Pražská doprava před 15 lety – jak se jezdilo v roce 1998

V letošním roce si připomeneme 20 let od založení organizace ROPID. V dalším dílu naší cesty do minulosti si připomeneme, jak vypadala veřejná doprava v Praze a okolí před 15 lety, tedy v roce 1998.

### Tarifní systém

V roce 1998 již dva roky existoval zcela nový tarifní systém založený na přestupních jízdenkách, jejichž platnost byla omezena časem a také počtem projížděných pásem. Okolí Prahy pokrývala



4 vnější tarifní pásma PID. Základní přestupní jízdenka pro Prahu stála 12 Kč a platila v pracovní dny od 5 do 20 hodin 60 minut (v ostatních obdobích 90 minut). K dispozici byly ještě levnější jízdenky za 8 Kč, ty však byly nepřestupní, platily 15 minut a nedaly se použít ve vlacích, na lanové dráze a na nočních linkách. Cena ročního kuponu na MHD v Praze byla 3400 Kč, narozdíl od současnosti bylo předplatní jízdné pouze v papírové podobě.

Odbavovací systém vypadal v podstatě stejně jako dnes, ve všech dopravních prostředcích už byly nainstalovány ukazatele času a tarifního pásma a žluté označovače jízdenek. Do příměstských autobusů se ještě nastupovalo všemi dveřmi, kvůli tarifní nekázní cestujících ale začal být postupně usměrňován nástup pouze do předních dveří. Pomalu se také začaly uznávat

jízdenky pro jednotlivou jízdu i ve vlacích, zatím jen zkušebně na jediné trati, z Prahy do Dobřichovic. Novinkou roku 1998 bylo tarifní zapojení zachytných parkovišť P+R u stanic metra na okrajích Prahy do systému PID.

### Jízdní řády a informace pro cestující

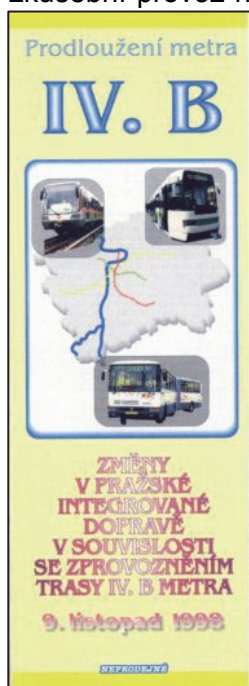
V roce 1998 se pomalu začal prosazovat internet jako zdroj informací nejen o dopravě. Drtivá většina cestujících však získávala informace i nadále telefonicky nebo na zastávkách či v informačních střediscích. Zastávkové jízdní řády MHD měly jiný formát než dnes (podlouhý na výšku), díky změně odbavovacího systému bylo možné již ve velké části vozidel slyšet hlášení zastávek. Nově pořízené tramvaje a autobusy byly vybavovány elektronickými informačními panely. Pražský dopravní podnik v té době poskytoval informace již v pěti informačních střediscích, samozřejmě se postupně stávalo vydávání dopravních map, letáků k jednotlivým dočasným i trvalým změnám a mnohem více informačních materiálů bylo též poskytováno cestujícím zdarma, a to i v dopravních prostředcích.

317		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	
číslo	tarifní	PONDĚLÍ - PÁTEK	
trasy	pásmo	0	1
1. SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ	0		
04 Mláč Chuchle	0		
06 Doubová	0		
08 Lahovický	0		
10 Lahovice	0		
18 Jihovlt. Cukrář	1		
20 Jihovlt. hlavní sílnice	1		
22 + Trnovec, rozcenění	1		
24 Křinec, Běha	2		
26 Lábnice, hlavní sílnice	2		
28 Říba, hlavní sílnice	2		
32 Mělník p.ř. (zpravidla)	3		
35 MĚLNÍK P.Ř. NÁMĚSTÍ	3		
46 MĚLNÍK P.Ř. NAD ŠPEJCHARM	4		
47 Kyjov, Mlýnský	4		
50 KYTŮV	4		
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			

### Dopravní prostředky

V metru měly stále monopol původní ruské soupravy, ve zkušebním provozu s cestujícími začala jezdit první rekonstruovaná souprava ruského metra, zatím bez cestujících jezdila v roce 1998 také první souprava nového typu M1 pro trasu C.

V tramvajové dopravě probíhaly první pokusy s nízkopodlažními tramvajemi RT6N1, jejich zkušební provoz na linkách 4 a 11 však provázely časté závady. Jinak stále převažovaly klasické vozy typu T3 a kloubové obousměrné tramvaje KT8D5. Nejstarší vozy T3 byly v letech 1995–1997 doplněny dodávkou 150 vozů typu T6A5.



V autobusové dopravě jste mohli hojně potkat kloubové maďarské Ikarusy, postupně však byly pro Dopravní podnik dodávány standardní i kloubové Karosy typu B900, ke konci roku 1998 jezdilo po Praze pouze cca 35 nízkopodlažních autobusů značek Neoplan a Karosa-Renault (z celkového počtu autobusů tvořily nízkopodlažní vozy jen necelá 3 %). Garantované nízkopodlažní spoje se v jízdních řádech vybraných autobusových linek začaly objevovat teprve v roce 1998. Většina stanic metra nebyla bezbariérově přístupná, po Praze proto jezdily už dvě speciální linky pro tělesně postižené.

### MHD v Praze

Metro A tehdy končilo ještě na Skalce, trasa B byla na podzim 1998 čerstvě prodloužena na Černý Most (ale stanice Kolbenova a Hloubětín se projížděly), na opačném konci se již jezdilo do nynější konečné stanice Zličín. Severní konec trasy C se i nadále nacházel u holešovického nádraží.

Tramvajemi bylo již možné dojet do Modřan, na Barrandov ale ještě nikoli. Ke konci roku 1998 bylo zprovozněno nové tramvajové obřatiště Smíchovské nádraží. V tramvajové dopravě byly po větší reorganizaci v roce 1998

sjednoceny intervaly většiny linek (základní špičkový interval 8 minut a 15 minut o víkendu). V roce 1998 vznikla dnes velmi vytížená linka 10.

Po několika větších změnách linkového vedení autobusů začaly být také postupně sjednocovány intervaly autobusových linek. Výrazně ubylo autobusových linek v oblastech bývalých průmyslových areálů ve Vysočanech nebo v Malešicích. Autobusů ubylo také díky postupnému prodlužování metra (na Zličín a na Černý Most). S postupným rozvojem příměstských linek rovněž začalo ubývat souběžných městských autobusů v okrajových částech Prahy. Noční linky tehdy ještě zdaleka nepokrývaly všechny městské čtvrti a jednotný interval nočních tramvají a hlavních nočních autobusových linek byl 40 minut.

### Příměstská doprava

Železniční doprava byla v roce 1998 integrována i v širším okolí Prahy ve 4 vnějších pásmech, i když zatím jen formou uznávání předplatních jízdenek. Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu byly v roce 1998 zkušebně uznávány pouze na trati do Dobřichovic. V roce 1998 fungoval taktový (pravidelný) interval na všech hlavních elektrifikovaných tratích, ač mnohdy výrazně delší než dnes. Před 15 lety už bylo lépe dostupné centrum města vlakem – i nadále však část vlaků ve směru od Berouna, resp. od Vraného končila na Smíchově, resp. ve Vršovicích. Na rozdíl od dnešního stavu se



ve směru od Lysé nad Labem jezdilo na hlavní nádraží. Na většině příměstských vlaků jezdily tehdy ještě třicetileté „pantografy“ – dnešní CityElefanty začaly být dodávány až po roce 2000.

V příměstské autobusové dopravě bylo díky změně tarifního a odbavovacího systému a zavedení čtyř vnějších pásem v roce 1996 postupně integrováno téměř celé území v těsné blízkosti Prahy. Ještě v roce 1998 však nezasahovaly příměstské autobusy PID dál než do prvního nebo občas i druhého pásma. Výjimku tvořily linky do oblasti Mníšku pod Brdy a Jílového u Prahy. Ke konci roku 1998 bylo pod systémem PID 48 příměstských linek, které provozovalo celkem 8 dopravců. Stále však existovaly významné oblasti v okolí Prahy (Odolena Voda, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Kostelec nad Černými lesy, Kamenice nebo Štěchovice), kde jízdenky PID neplatily. Nutno dodat, že v této době přibývaly nové příměstské linky velmi svižně. V roce 1998 byly například čerstvě zavedeny linky PID do oblasti Dolních Břežan, Zvole nebo Průhonic.

Dopravní spojení některých neintegrováných příměstských oblastí s Prahou bylo v roce 1998 výrazně odlišné od současnosti, například z Berounska mířila část linek až ke stanici metra Radlická, zde tehdy působil zejména dopravce Zdeněk Fedorka – FEDOS. Na severovýchod od Prahy provozoval regionální linky dopravce JUDr. Jan Hofmann, který soustřeďoval většinu linek od Brandýsa nad Labem nebo od Mělníka a Odoleny Vody na autobusovém nádraží Palmovka. Tento dopravce tehdy také působil na linkách v oblasti Štěchovicka, které v Praze končily v terminálu Na Knížecí.