

Obsah

Tramvajové výluky v Praze od 1. 9. 2014	1
Trvalé změny od září 2014	1
Metrobusy vozí téměř dvě třetiny cestujících	3
4. regionální den PID – Hostivice	5

Tramvajové výluky v Praze od 1. 9. 2014

Z důvodu výstavby městského okruhu a pokračujících oprav a rekonstrukcí tramvajových tratí je přerušen provoz tramvají v následujících úsecích:

- **Nádraží Strašnice – Nádraží Hostivař** (do 12. 9. 2014)
- **Říčanova – Bílá Hora** (do 12. 9. 2014)
- **Nádraží Holešovice – Trojská** (cca do 3. čtvrtletí 2014)

Zavedena je náhradní tramvajová linka **37** a ve vyloučených úsecích jsou zavedeny náhradní autobusové linky **X22, X25, X53 a X57**.

Linkové vedení tramvajových linek se změnou trasy:

- 3** (VOZOVNA KOBYLISY – Vozovna Kobylisy (T) (×) – Líbeznická – Březiněveská) – KOBYLISY (C) – Ke Stírce – ... – NÁDRAŽÍ BRANÍK – ... – SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LEVSKÉHO (Z)
- 17** VÝSTAVIŠTĚ HOLEŠOVICE – Veletržní palác – ... – SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LEVSKÉHO (Z)
- 22** (ŘÍČANOVA – Břevnovský klášter – ... – Marjánka) – (KRÁLOVKA (T)) – MALOVANKA – Pohořelec – ... – Slavia – KUBÁNSKÉ NÁMĚSTÍ
- 25** ŘÍČANOVA – Břevnovský klášter – ... – LEHOVEC
- 26** DIVOKÁ ŠÁRKA – ... – Strašnická (A) – Na Hroudě – NÁDRAŽÍ STRAŠNICE
- 37** BŘEZINĚVESKÁ (T) – KOBYLISY (C) – Ke Stírce – Hercovka – Nad Trojou – TROJSKÁ

Odkloněny nebo zkráceny jsou také noční tramvajové linky **53, 57 a 59**.

Trvalé změny od září 2014

S koncem letních prázdnin se linky Pražské integrované dopravy začnou vracet do svých obvyklých tras a provozních parametrů. V tomto termínu bude provedeno také několik trvalých změn, jejichž stručný seznam je uveden dále.

Nová linka

- 330** zavedena v trase: *Květnice, Na Ladech – Květnice, Za Mlýnem – Dobročovice – Květnice – Květnice, rozc. – Sluštice, škola – Sibřina – Sibřina, Říčanská – Sibřina, Stupice – Koloděje – Škola Dubeč – Královická – Sídliště Skalka* (v provozu vybrané spoje ve dnech školního vyučování)

Změny tras linek

- 103** na území MČ Praha-Ďáblice zřízena pro vybrané spoje polookružní varianta trasy (Ládví – Ďáblice – Ládví)
- 343** prodloužena o úsek *Horoušany, Horoušánky – Horoušany, u rybníka – Nehvizdy*
- 354** ve špičkách pracovního dne prodloužena o úsek *Jirny, DHL – Nehvizdy*
- 366** vybrané školní spoje jsou vedeny přes zastávky *Křenice, K Sibřině; Sibřina, Říčanská a Sibřina*
- 375** všechny spoje ukončené dosud v Podolance jsou prodlouženy až do Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi, čímž dochází v tomto úseku ke zkrácení intervalu na polovinu
- 437** prodloužena o úsek *Štěchovice – Hradištko, zámek*
- 470** vybrané spoje v pracovní dny ráno vedeny přes zastávky *Mělník, Fibichova a Mělník, poliklinika*

Zřízení zastávek

Bukovinská	v ul. Bohdanečská (nově ve směru Kbely)	185, 302
Čechovo náměstí	v ul. Moskevská (nově ve směru do centra)	4, 22, 57, 59
Diskařská	v ul. Atletická	176, 191, 510
Holečkova	ve stávající zastávce (ve směru Na Beránku)	510
Ke Kříži	v ul. Ke Kříži (pouze ve směru Nové náměstí)	232, 265, 325, 506, 609
Na Hroudě	v tramvajových zastávkách	nově pro 188, 196, 506, 609
Selská	v ul. K Horkám	nově pro 181
Vypich	v tramvajové zastávce	174, 180, 191, 502, 510
Barchovice, Obecní úřad	v obci Barchovice (ve směru Horní Kruty)	421
Křenice, K Sibřině	v obci Křenice, v ul. K Sibřině	366
Mělník, Fibichova	ve městě Mělníku, v ul. Fibichova	470
Mělník, poliklinika	ve městě Mělníku, v ul. Pražská	470

Zrušení zastávek

Čechovo náměstí	zrušena v ul. Minská (ve směru do centra)	4
Šimůnkova	zrušena výstupní v obratišti	551

Přejmenování zastávek

Barchovice (jen směr Kouřim)	Barchovice, Obecní úřad	421
Brožanská	Bukovinská	185, 302
Nádraží Bubeneč	Goetheho	131, 515
Podbaba	Nádraží Podbaba	5, 8, 107, 116, 147, 160, 340, 350, 355, 502, 604

Již 9. 8. 2014 bylo provedeno přejmenování zastávky *Karlovo náměstí* (u křižovatky s ul. Odborů ve směru Lazarská) na *Odborů*.

Změna charakteru zastávek

Zastávky: *K Žižkovu; Klamovka* (jen BUS ul. Plzeňská); *Klárův ústav; Letecké opravny; Na Palouku; Nádraží Strašnice* (jen BUS); *Plynárna Michle; Říčanova; Střelničná; Zátíšská; Zelená liška; Želivecká*.

U všech uvedených zastávek dochází ke změně na nový charakter „na znamení“.

Železnice

V souvislosti se zřízením nových zastávek na linkách S6 a S65 dochází ke změně provozu na těchto linkách. Linka **S6** pojedí v nových polohách tak, aby byla zajištěna návaznost ve stanici Rudná u Prahy na/z linky S65. Na lince **S65** bude zcela změněn dopravní koncept, dochází k výraznému posílení především v úseku Hostivice – Rudná u Prahy.

Na kralupské trati (linky S4, S41, R4) se zřizuje nová zastávka Praha-Podbaba, v které bude zajištěn komfortnější přestup na městské linky.

Seznam změn železničních zastávek:

Hostivice-Sadová	nová zastávka na východě obce u ul. Sadová	S65
Hostivice-U hřbitova	nová zastávka na západě obce u BUS zast. Ve vilkách	S65
Chýně	nová zastávka na západě obce u ul. Ke Skále	S65
Jinočany	nová zastávka na jihu obce u ul. Na Škrobech	S6
Praha-Bubeneč	zrušení stanice	S4, S41, R4
Praha-Podbaba	nová zastávka u terminálu MHD	S4, S41, R4
Rudná zastávka	nová zastávka v obci u ul. Husova	S6

Další trvalé změny v průběhu září 2014

Od 1. 9. 2014 dochází k nasazení nového kloubového autobusu na vybrané spoje linek 317, 320, resp. 321.

Od 13. 9. 2014, v souvislosti se zprovoznění rekonstruované tramvajové tratě v Hostivaři, budou zřízeny dvě nové tramvajové zastávky.

Dubečská	v ul. Průběžná u křižovatky s ul. Dubečská	22, 26, 57, 59
Obchodní centrum Hostivař	v ul. Švehlova před obchodním centrem	22, 26, 57, 59

Od 15. 9. 2014, na základě požadavků městských částí Praha 5, Praha 6 a cestujících na zlepšení přestupních vazeb a na přímé propojení obou městských částí, dochází ke změně vedení linek v oblasti Strahova.

143 vybrané spoje prodlouženy o úsek Spiritka – Podbělohorská – Klamovka – U Waltrovky – Jinonice – Nové Butovice; zároveň jsou v pracovní dny nasazeny standardní vozy a příslušně upraveny intervaly

176 zkrácena do trasy Karlovo náměstí – Stadion Strahov

Metrobusy vozí téměř dvě třetiny cestujících



„Vždyť to jede jinak!“ a podobná hesla jste mohli vídat na konci léta roku 2012 na zastávkách městské hromadné dopravy v Praze a okolí. Cílem kampaně bylo upozornit na vznik sítě metrobusů, neboli městských autobusových linek provozovaných převážně kloubovými autobusy v krátkém intervalu. Na zastávkových sloupcích jsou značeny fialovou barvou v rámečku. Dne 1. září 2014 to budou přesně dva roky, co začala síť metrobusů fungovat, a tak jsme si povídali s Martinem Jarešem, vedoucím odboru projektování dopravy ROPIDu, co tolik diskutovaná změna přinesla. Už jeho první slova překvapí. „Zjistili jsme z přepravních průzkumů, že denně jezdí metrobusy přes 600 000 cestujících, tedy dvě třetiny ze všech cestujících v autobusech v Praze,“ říká.

Vraťme se na začátek vzniku nového systému. Kde jste čerpali inspiraci ke vzniku metrobusů?

Asi nejzásadnějším podnětem byla návštěva Mnichova v listopadu 2004, kde měli několik dní před spuštěním sítě metrobusů. My jsme o něčem podobném také uvažovali již od poloviny devadesátých let a tato návštěva nám velmi pomohla. Viděli jsme, že chystají to, co by pro Prahu

mohl být také přínos, dali však této myšlence jméno – metrobus. Metrobus byl pro Prahu nový pojem, ale se sítí páteřních nebo kmenových linek jsme se v Praze setkávali již v minulosti. Stačí připomenout například linky 136 nebo 139, které existovaly již dlouho před spuštěním tohoto projektu.

Kromě Mnichova pro nás byly inspirací i další autobusové systémy – zejména v Hamburku, Drážďanech a v Berlíně, kde jsme sledovali provoz a hovořili jsme pravidelně s organizátory dopravy v těchto městech. Zjišťovali jsme, jak se síť metrobusů připravovala, a především údaje o vývoji počtu cestujících. Samozřejmě jsme diskutovali i s dopravci, abychom získali detailní poznatky.

Jak jste plánovali vznik novinky v pražských podmínkách? Pražané jsou velmi konzervativní.

Připravili jsme systém několika postupných kroků. Aniž bychom znali pojem metrobus, rozvoj páteřních linek autobusové dopravy probíhal přirozeně již v polovině devadesátých let minulého století. O deset let později začala budoucí síť metropolitních linek nabírat konkrétnějších obrysů. Ke zprovoznění linky C metra do Letňan jsme připravili pilotní projekt v severovýchodní části Prahy, který sloužil k ověření některých zkušeností, tedy především toho, zda jsou zkušenosti německých kolegů přenositelné i k nám. Zjišťovali jsme také vliv na využívání linek cestujícími. Měli jsme představu, že celý systém spustíme zhruba do čtyř až pěti let.

To se podařilo, třesk v autobusové dopravě nastal od 1. září 2012. Co všechno předcházelo spuštění celého systému?

I když jsme čekali určité obtíže, příprava byla nesmírně náročná a složitá. Na takovou změnu je potřeba dost času, museli jsme zároveň respektovat finanční rámec, který nám byl dán hlavním městem. Dopravci museli přizpůsobit vozový park – především Dopravní podnik musel zvýšit počet kloubových autobusů. Takovou změnu nejde udělat během měsíců, ale spíše v řádu let. Musela se zajistit celá řada stavebních úprav tras a zastávek hlavně kvůli průjezdnosti pro kloubové vozy, řešili jsme preferenci autobusů, aby nenabíraly zpoždění.

Právě pilotní projekt nám sloužil také k ověření některých zkušeností z Německa. Tam se setkávali s tím, že si cestující raději dojdou na zastávku dále od bydliště, pokud na ní jezdí linka v krátkém intervalu. Což se nám také potvrdilo. Pro někoho to může znít překvapivě, ale ukázalo se, že lidé v Čechách se z pohledu dopravního chovají stejně jako v Německu, což můžu doložit i jedním čerstvým příkladem. Na nedávném jednání v Horních Počernicích si paní stěžovala právě na často jezdící autobusy, které využívá mnohem více cestujících, protože si na ně jsou ochotni dojet lidé i z větší dálky. Přestože to byla stížnost, v tu chvíli jsem to vnímal spíše jako pochvalu, že se i takto naše předpoklady dopravního chování cestujících potvrdily.

Vzpomenete si ještě na jeden z rozhodujících momentů okolo spuštění nového systému, kdy jste začal věřit, že se změna podaří?

Jak jsem již řekl, příprava byla velmi náročná, takže místy se optimismus hledal těžko. Pro mě byl zlomový okamžik na kulatém stole s odborníky z Česka i Německa, který proběhl na pražském magistrátě ve čtvrtek 30. srpna 2012 okolo třetí hodiny odpoledne – přes všechny předchozí obtíže jsem tam začal věřit, že to dobře dopadne. Právě zástupci z Hamburku a Drážďan a jejich zkušenosti potvrdili, že naše představy jsou reálné a že nový systém je lepší pro cestující, kteří autobusy více využívají. Že dojde ke zlepšení v produktivitě využití vozidel, a to zejména na metrobusech s delší trasou.

Dnes už můžeme hodnotit, zda se uvedené předpoklady potvrdily či nikoliv. Jaké jsou hlavní přínosy vytvoření sítě metrobusů?

Podařilo se nám vytvořit síť páteřních autobusových linek, které jsou dnes vnímány jako prioritní v rámci autobusové sítě. Získali jsme nové cestující, podařilo se nám zajistit rozvoj preference na křižovatkách i vyznačení řady vyhrazených jízdních pruhů, což výrazně zlepšilo plynulost autobusové dopravy. Nejsou tak velká zpoždění ani u linek jedoucích přes velkou část města. Dá se říci, že zavedení metrobusové sítě bylo zlomovým bodem v rozvoji preference, kterou se podařilo vylepšit skokově.

Byl jsem optimista při zavádění metrobusů, ale vývoj na některých linkách předčil i má očekávání. Linky 118 a 125 se staly velmi populární a navyšování kapacity u nich probíhalo někdy

i téměř ze dne na den (viz tabulky). I když využíváme údaje z intenzivně prováděných přepravních průzkumů, na různých místech jsem kontroloval zavedení nového systému osobně, děláme to tak s kolegy běžně. Již po dvou týdnech od spuštění metropolitní sítě jsem na Budějovické zjistil, že kapacita linky 118 je přes nedávné zkrácení intervalů nedostatečná. Dopravní podnik dokázal zareagovat velmi rychle a po týdnu se zde interval zkrátil, a tak se to stalo několikrát ještě v průběhu podzimu 2012. V roce 2013 byly nasazeny na linku kloubové autobusy. Takový zájem je přímo neuvěřitelný.

Po zavedení určité chodilo hodně stížností, ale jaká je situace v současnosti?

Samozřejmě ze začátku bylo stížností hodně, ale dnes už je to v podstatě stejné, jako to bylo před rokem 2012. Lidé si logicky nejvíce stěžují v období změn, kdy je nutné změnit své zažité návyky.

A co pochvaly?

Ty chodí obecně velmi málo, což je přirozené, ale občas přijdou. Přišla například na novou trasu linky 196 prodlouženou do Strašnic. Pozitivní ohlasy zaznamenáváme skoro pravidelně na rychlé spojení linkou 118 nebo 125.

Dva roky už jezdíme metrobusy, co bude dál? Jaké změny plánujete?

V červnu 2013 došlo k doladění změn a v současnosti už se zaměřujeme na dílčí zkvalitňování metrobusů. V současné době usilovně pracujeme na převedení linky 135 do kloubových autobusů, mělo by k tomu dojít po zhruba tříleté přípravě na podzim letošního roku. Další příležitostí pro rozvoj sítě metrobusů bude zprovoznění linky A metra do Motola, ke kterému dojde na jaře příštího roku. Tyto změny však ještě musíme teprve připravit a pochopitelně projednat s městskými částmi.

Několik statistických zajímavostí

Nejdelší linka:	177	27,85 km, 73 minut
Nejkratší linka:	235	2,65 km, 7 minut
Maximální počet spojů za den:	200	423 spojů (oběma směry)
Nejkratší interval v pracovní den:	200	3 minuty
Nejkratší interval o víkendu:	112	5 minut
Maximální cestovní rychlost:	125	27 km/h
Nejdelší mezizastávkový úsek:	125	Chodovec – Lihovar: 8,6 km
Nejvíce přepravených osob	177	43 457 osob (6:00–20:00)
Nejvíce možností přestupů na metro:	177	8 přestupů
Nejvíce zastávek trvale na znamení:	183	15 zastávek
Nejvíce vypravených vozidel v ranní špičce:	177	29 kloubových autobusů
	183	27 standardních autobusů
Uzel s největším počtem metrobusů:	Nemocnice Krč	7 metrobusů
Počet metrobusů křížící všechny trasy metra:	8 linek	

4. regionální den PID – Hostivice

V sobotu 13. září 2014 se bude spolu s Městskými pivními slavnostmi konat i 4. regionální den Pražské integrované dopravy, který se ponese ve znamení 20 let od rozšíření PID do Hostivice.

Stručný program:

- Jízdy historických vlaků na lince **S65** v trase Praha – Hostivice – Rudná u Prahy s vozidly řady 820, 830 a 854 v retro nátěru
- Průvod historických autobusů v trase Zličín – Hostivice (odjezd cca v 10 hodin)
- Jízdy historickými a předváděcími autobusy na linkách:
 - **706** v trase Zličín – Hostivice, Ve Vilkách (Ikarus 280, Karosa B732 a Škoda 706RTO)

- **747** v trase Bílá Hora – Hostivice – Chýně – Zličín (Karosa ŠL11 a Mercedes Conecto E6)
- **757** v trase Hostivice – Hostivice, Ve Vilkách – Hostivice (midibusy Avia-Ikarus a ISUZU Novo Ultra 7.2)
- **Na nádraží v Hostivici se bude konat:**
 - výstava pracovních vlaků SŽDC s průvodcem a s ukázkou jejich činnosti
 - výstava autobusů
 - promítání pohádek v konferenčním voze Českých drah a speciální Vláček hráček pro nejmenší návštěvníky
- **Na náměstí v Hostivici bude:**
 - v průběhu dne zde bude infostánek PID (ROPID)
 - fotovýstava 20 let PID v Hostivici (Citytrans)
 - prodej upomínkových předmětů s dopravní tematikou (dopravní vydavatelství Malkus)
 - **Hlavní program pívání slavností:**
 - 10:00 Zahájení slavností
 - 10:45–11:30 TJ Hostivice TeamGym a sportovní gymnastika
 - 12:00–15:00 Závodů Sborů dobrovolných hasičů z celé ČR
 - 15:00–15:30 Boxerská exhibice mistra republiky Petra Stejspala
 - 15:45–16:00 Hostivický pěvecký sbor
 - 16:30–17:20 Koncert skupiny Ampér
 - 18:00–18:50 Koncert skupiny Lety mimo
 - 19:00–19:20 ZUŠ Hostivice
 - 20:00–21:10 Václav Neckář a Bacily
 - 22:00 Konec slavností

Příloha – leták

4. regionální den PID

HOSTIVICE

20 LET PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY V HOSTIVICI

A
MĚSTSKÉ PIVNÍ SLAVNOSTI
sobota 13. září 2014

STRUČNÝ PROGRAM 4. REGIONÁLNÍHO DNE PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

- Jízdy historických vlaků na lince S65 v trase Praha – Hostivice – Rudná u Prahy s vozidly řady 820, 830 a 854 v retro nátěru
- Průvod historických autobusů v trase Zličín – Hostivice (odjezd cca v 10 hodin)
- Jízdy historickými a předváděcími autobusy na linkách:
 - 706 v trase Zličín – Hostivice, Ve Vilkách (Ikarus 280, Karosa B732 a Škoda 706RTO)
 - 747 v trase Bílá Hora – Hostivice – Chýně – Zličín (Karosa ŠL11 a Mercedes Conecto E6)
 - 757 v trase Hostivice – Hostivice, Ve Vilkách – Hostivice (midibusy Avia-Ikarus a ISUZU Novo Ultra 7.2)
- Na nádraží v Hostivici se bude konat:
 - výstava pracovních vlaků SŽDC s průvodcem a s ukázkou jejich činnosti
 - výstava autobusů
 - promítání pohádek v konferenčním voze Českých drah a speciální Vláček hraček pro nejmenší návštěvníky
- Na náměstí v Hostivici bude:
 - v průběhu dne zde bude infostánek PID (ROPID)
 - fotovýstava 20 let PID v Hostivici (Citytrans)
 - prodej upomínkových předmětů s dopravní tematikou (dopravní vydavatelství Malkus)
 - Hlavní program pивních slavností:
 - 10:00 – Zahájení slavností
 - 10:45 – 11:30 – TJ Hostivice TeamGym a sportovní gymnastika
 - 12:00 – 15:00 – Závodý Sborů dobrovolných hasičů z celé ČR
 - 15:00 – 15:30 – Boxerská exhibice mistra republiky Petra Stejspala
 - 15:45 – 16:00 – Hostivický pěvecký sbor
 - 16:30 – 17:20 – Koncert skupiny Ampér
 - 18:00 – 18:50 – Koncert skupiny Lety mimo
 - 19:00 – 19:20 – ZUŠ Hostivice
 - 20:00 – 21:10 – Václav Neckář a Bacily
 - 22:00 – Konec slavností

ROPID, srpen 2014

PID PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

234 704 511

PID PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Středočeský kraj
ČD České dráhy

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

ČSAD
KLADNO

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

MKS
ADVOKÁTNÍ
KANCELÁŘ

ZDICE

Mercedes-Benz
TURANCAR
ISUZU

Hostivický pivovar

PrahaTip
Green Pear Tip

CITY TRANS CZ
MALKUS