

Obsah

Posílení vlaků na nových zastávkách v Hostivici a Chýni	1
Změna trasy linek 143 a 176 v oblasti Strahova	2
Změny v dopravě k otevření Trojského mostu	2
4. regionální den PID se konal v Hostivici	2
Vlakotramvaje: Budoucnost cestování mezi Prahou a Středočeským krajem	3
Nový midibus na Mníšecku	4

Posílení vlaků na nových zastávkách v Hostivici a Chýni



Zkušenosti prvních dní provozu na vlakové lince S65, která jede z pražského Na Knížecí přes Hostivici do Rudné u Prahy přes nově otevřené vlakové zastávky Hostivice-Sadová, Hostivice-U hřbitova a Chýně ukázaly, že zájem cestujících o nové vlakové spojení z této oblasti předčil všechna očekávání. Několikrát měly ranní vlaky do Prahy problém zvládnout v prvním týdnu provozu nápor cestujících. ROPID proto bleskově objednal u ČD **posílení nejvytíženějších ranních spojů** a dál bude s ČD a Středočeským krajem hledat systémové řešení, jak zvýšit kapacitu u dalších spojů. V současné době probíhá každodenní sčítání

frekvence cestujících na lince S65 a také provádíme anketní průzkum s cílem zjistit, jak se změnilo dopravní chování cestujících po 1. září 2014.

Nejvíce cestujících je na zastávkách Chýně a Hostivice-U hřbitova

Od 1. září 2014 začaly zastavovat vlaky na pěti nových vlakových zastávkách v oblasti Rudné a Hostivice (Rudná zastávka, Chýně, Jinočany, Hostivice-Sadová a Hostivice-U hřbitova) a v souvislosti s tím se zcela změnil také jízdní řády na tratích *Praha – Rudná u Prahy – Beroun* a *Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice – Rudná u Prahy*. SŽDC a Středočeský kraj tu společně investovaly několik desítek milionů korun.

Cesta vlakem z Chýně do Dejvic trvá nově s jedním přestupem v Hostivici pouze 28 minut (dosavadní cesta autobusy nebo autobusem a metrem trvala zpravidla 50 minut), na Smíchovské nádraží dojde vlak (s přestupem v Rudné) za 30 minut, na Na Knížecí bez přestupu za 42 minut, na Masarykovo nádraží (s přestupem v Hostivici) za 38 minut.

Z nové zastávky u hostivického hřbitova trvá cesta do Dejvic jen 23 minut, na Masarykovo nádraží 33 minut a přímým vlakem na Na Knížecí 37 minut. Například do Dejvic se dosud z této oblasti cestovalo spoji Pražské integrované dopravy přibližně 50 minut.

Změna trasy linek 143 a 176 v oblasti Strahova

Od 15. 9. 2014 je na základě dohody s městskými částmi Praha 5 a 6 upravena trasa autobusových linek 143 a 176, čímž je **obnoveno přímé propojení Prahy 6 s oblastí Klamovky, Jinonic a Nových Butovic**. Přímé spojení Prahy 6 s oblastí Andělu je nadále zajištěno tramvajovou linkou 20.

- 143** Vybrané spoje celotýdenně jsou prodlouženy o úsek Stadion Strahov – Spiritka – Klamovka – Jinonice – Nové Butovice, na linku jsou nově nasazeny standardní autobusy a v pracovní dny jsou v úseku Dejvická – Stadion Strahov zkráceny intervaly.
- 176** Linka je celotýdenně zkrácena do trasy Karlovo náměstí – Stadion Strahov (zrušený úsek je nahrazen prodloužením linky 143).

Změny v dopravě k otevření Trojského mostu

V souvislosti s postupným zprovozněním tunelového komplexu Blanka a nového Trojského mostu dochází v průběhu září a října 2014 k některým změnám tramvajových a autobusových linek PID v oblasti Holešovic a Troje.

Od 8. září 2014 je kvůli převedení provozu z ulice Povltavské na novou komunikaci zrušena zastávka **Pelc-Tyrolka** ve směru Nádraží Holešovice. Jako částečná náhrada jsou od 22. září 2014 zavedeny na lince **201 vložené spoje** na konci ranní špičky v úseku Rokoska – Nádraží Holešovice.

K plánovanému termínu zprovoznění Trojského mostu **6. 10. 2014** bude obnoven provoz denní linky **17** v úseku Výstaviště Holešovice – Vozovna Kobylisy (v tomto úseku i nadále pojedou pouze polovina spojů). Na svoji pravidelnou trasu se vrátí také noční tramvajová linka **53**.

Metrobusová linka **112** bude ve směru Nádraží Holešovice nově vedena přes Trojský most (ruší se zastávka Jankovcova), v opačném směru bude zachována trasa přes zastávku Pelc-Tyrolka.

4. regionální den PID se konal v Hostivici



V sobotu 13. září 2014 se v Hostivici u Prahy konal již 4. den Pražské integrované dopravy, který byl tentokrát spojen s hostivickými městskými pivními slavnostmi. Četní návštěvníci se mohli za přejícího počasí svěřit rekordním počtem historických autobusů po třech různých trasách, na své si přišli i železniční fanoušci – na vlakové lince S65, která byla na začátku září obohacena o nové zastávky, jezdily historické motorové vozy různých typů.

Zajímavou prezentaci připravily také Správa železniční dopravní cesty a České dráhy na hostivickém nádraží. Kromě výstavy pracovních strojů SŽDC se mohly děti pobavit ve Vláčku hráčku. Nejmodernější vyprošťovací vozidlo přivezli ukázat také hasiči z ruzyňského letiště. Celodenní program zakončil koncert Václava Neckáče a skupiny Bacily. Celou akci dokreslila také prezentace nejnovějších autobusů a výstava o 20 letech Pražské integrované dopravy na Hostivicku.

Vlakotramvaje: Budoucnost cestování mezi Prahou a Středočeským krajem

Vlakotramvaje jsou běžným dopravním prostředkem na západ od našich hranic, kde tvoří často nejrychlejší způsob spojení regionu a města. Kombinují výhody vlaku (v tomto případě rychlého spojení do města) a tramvají (možnost průjezdu centrem města nebo obce). V praxi se jedná o tramvaj, která na okraji města vjede na vlakové koleje a rychle jede do nejbližších obcí a měst za Prahou.



Jak budou fungovat vlakotramvaje v Praze

V centru Prahy budete čekat na tradiční tramvajové zastávce, ke které vám přijede po tramvajových kolejích na první pohled běžná tramvaj. Pojede městem po klasické tramvajové síti, bude zastavovat na všech tramvajových zastávkách, ale jakmile dojede na okraj města a přiblíží se k železnici, opustí tramvajové koleje a po speciální spojce vjede na železniční trať. Tady nabere rychlost a odveze cestující za hranice hlavního města.

Co je pro rozjezd vlakotramvají potřeba



Vlakotramvaj nepotřebuje mnoho. Dnešní tramvaje v Praze už mají **upravená kola** tak, aby jezdily i po železničních kolejích. Kromě drobnějších technických úprav zejména v místech výhybek stačí postavit v několika místech **krátké kolejové spojky** mezi tramvajovými a vlakovými kolejemi a regionální trať elektrifikovat napájením 600 V, které tramvaje potřebují. Nezbytnou podmínkou pro provoz vlakotramvají je také úprava drážní **legislativy** z hlediska provozu tramvají na železnici.

Obrovskou výhodou vlakotramvaje je, že dokáže projíždět přímo centry mimopražských měst a obcí **bez velkých nároků na další prostor**, což klasická železnice nikdy nenabídne. Zejména v těsné blízkosti hranic Prahy je dopravní situace na příjezdových silnicích mnohdy neúnosná. „*Dynamický nárůst počtu obyvatel okolo Prahy způsobuje jak přetížení komunikací individuální dopravou, tak přeplněnost autobusové dopravy. Mnohdy přitom stačí postavit několik desítek metrů tramvajové tratě a propojit ji se stávající železniční tratí. Tento systém může zlepšit mobilitu v celém regionu,*“ říká pražský radní pro dopravu Jiří Pařízek.

„*Jeden z nejrozvinutějších systému vlakotramvají funguje v Karlsruhe, Kasselu nebo Saarbrückenu v Německu. Tímto způsobem bylo zachráněno mnoho regionálních tratí, kterým hrozilo úplné zrušení,*“ doplňuje Pavel Procházka, pověřený řízením ROPID. „*Lidé se dostanou do centra města rychleji než vlakem, autobusem nebo autem, popularita vlakotramvají v těchto městech je obrovská.*“

Kdy a kam vyjedou v Praze první vlakotramvaje

Od první myšlenky, přes ověřovací studie, vypracování projektu, schválení, nalezení vhodného financování až po skutečný rozjezd prvních vlakotramvají v Praze může uplynout i deset let. Je tedy načase ve spolupráci se Středočeským krajem a jednotlivými městy i obcemi **začít prověřovat vhodné lokality**, kde by bylo výhodné systém vlakotramvaje využít. Mnohde stačí

vybudovat několik stovek metrů či pár kilometrů propojky mezi nejbližší tramvajovou a železniční tratí (či železniční vlečkou), což je oproti klasickým kolejovým novostavbám velmi **úsporné řešení**. V Praze připadají v úvahu tyto čtyři základní trasy budoucích vlakotramvajů:

Praha, Sídliště Řepy – Hostivice – Chýně: Vybudování krátké propojky v tramvajové zastávce Sídliště Řepy na zdejší železniční trať s přímým spojením do Hostivice a okolní rychle rostoucí zástavby i s využitím právě otevřených nových zastávek v oblasti Hostivice – Chýně – Rudná.

Praha, Hlubočepy – Rudná – Nučice: Vybudování krátké propojky mezi tramvajovou a vlakovou sítí v tramvajové zastávce Hlubočepy s možností přiblížení vlakotramvaje k rozsáhlé bytové zástavbě v Rudné a Nučicích.

Praha, Kbely – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Jedná se o vybudování nové vlakotramvajové tratě odbočující ze stávající železniční trati Praha – Neratovice za zastávkou Praha-Kbely. Tato vlakotramvaj může současně zajistit i vnitroměstskou obsluhu v rámci souměstí Brandýs n. L. – Stará Boleslav.

Praha, Kobylisy – Odolena Voda – Neratovice – Mělník: Nová vlakotramvajová trať s napojením na tramvajovou síť u vozovny Kobylisy a také s možným napojením na budoucí letiště Vodochody; trať se propojí s dnešní polozapomenutou železniční tratí Kralupy nad Vltavou – Neratovice s možným pokračováním po vlakových kolejích do Mělníka.

Proč lidé v západní Evropě využívají vlakotramvaje víc, než jiné dopravní prostředky

Spojení bez přestupů: Z různých míst v centru města se cestující dostane do regionu bez nutnosti přestupu – pohodlně a bez starostí se tak dostane i daleko za město.

Rychlost: Díky modernímu systému zrychlení a brzdění nepotřebuje vlakotramvaj delší jízdní čas ani při větší hustotě zastávek. Vlakotramvaj mimo obydlenou oblast může jet mnohem rychleji než po městě.

Dostupnost: Vlakotramvaj zajíždí do center regionálních měst a obcí, nemá jen jednu nástupní zastávku jako vlak, může jich být více a přímo na ulici, co nejbližší přirozeným místům koncentrace lidí.

Krátké intervaly: Stávající vozový park je více využit a i díky nasazení méně kapacitních vozidel oproti klasickým vlakům je možné jezdit mnohem častěji.

Nový midibus na Mníšecku



Pro místní regionální autobusové linky v okolí Mníšku pod Brdy pořídil dopravce MARTIN UHER nový nízkokapacitní autobus **SKD Stratos LE 37** na podvozku Iveco Daily. Nové vozidlo v barvách PID je bezbariérově přístupné a plně odpovídá současným standardům Pražské integrované dopravy. Jedná se již o 4. malokapacitní vozidlo u tohoto dopravce. Setkat se s ním mohou cestující zejména na linkách **446, 447, 448 a 449**.