

Obsah

Provoz MHD v pondělí 17. listopadu 2014	1
Změny PID od 18. listopadu 2014	1
Předvánoční posílení MHD	2
Přednášky v Království železnic v sobotu 22. 11. 2014	3
Nová éra bez bariér	3
Hlasujte o nejhezčí autobusovou zastávku PID	5
Novinky na železnici do prosince 2014	6
Cyklohráček přepravil rekordní počet cestujících, na Mikuláše vyjede zase.....	8

Provoz MHD v pondělí 17. listopadu 2014

Během státního svátku dne 17. listopadu 2014 bude provoz Pražské integrované dopravy organizován podle **nedělních jízdních řádů**. Z důvodu konání oslav 25. výročí Sametové revoluce na Národní třídě bude po celý den 17. listopadu 2014 přerušena provoz tramvají v úseku Lazarská – Národní divadlo. Zároveň bude linka 12 z důvodu odkloněných linek na Malé Straně posílena na interval 7–10 minut. Linky 18, 20, 22 a nostalgická linka 91 pojedou po následujících objízdnych trasách:

- Linka **18** pojedou v úseku Národní divadlo – Albertov přes Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí a Výtoň.
- Linka **20** pojedou v úseku Malostranská – Lazarská přes Staroměstskou, Národní divadlo, Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí a Karlovo náměstí.
- Linka **22** pojedou v úseku Malostranská – Karlovo náměstí přes Staroměstskou, Národní divadlo, Jiráskovo náměstí a Palackého náměstí.
- Nostalgická linka 91 pojedou v úseku Malostranská – Lazarská přes Staroměstskou, Národní divadlo, Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí a Karlovo náměstí. *Tímto dnem se zároveň končí letošní provoz linky 91.*

Pro cestu do oblasti Národní třídy doporučujeme používat především **metro B**.

Změny PID od 18. listopadu 2014

1) Posílení metrobusových linek 133 a 207

Z důvodu vysokého vytížení autobusů v oblasti Žižkova, kde dochází k překračování standardů obsaditelnosti, bude od **18. listopadu 2014** trvale posílen provoz metrobusových linek 133 a 207 zkrácením intervalů ve všední dny dopoledne a odpoledne.

Intervaly na obou linkách se zkrátí dopoledne z 12 na **10 minut** a v odpolední špičce z 7,5 na **6 minut**. Linka 133 jezdí v trase Florenc – Ohrada – Třebešín



– Sídliště Malešice, linka 207 jezdí v trase Staroměstská – Náměstí Republiky – Florenc – Ohrada. Obě metrobusové linky přepraví ve všední den cca 23 000 cestujících.

Souhrnné intervaly linek 133 a 207 v úseku Florenc – Ohrada:

pracovní den ráno	pracovní den dopoledne	pracovní den odpoledne	večer a o víkendu
3 minuty	5 minut	3 minuty	7,5–10 minut

2) Částečné obnovení provozu autobusů v Prosecké ulici

Z důvodu povolení částečného provozu v dlouhodobě uzavřené Prosecké ulici zde bude od 18. listopadu 2014 obnoven provoz části autobusových linek. Do oblasti se vrátí linka **302**, ale **pouze ve směru na Palmovku**. Důvodem omezeného provozu autobusů oproti trvalému stavu jsou snížená únosnost vozovky a pokračující stavební práce na rekonstrukci kanalizace pod Proseckou ulicí.

Linka **302** pojedí ve směru na Palmovku již ve své trvalé trase, obnovena bude obsluha zastávek **Prosecká, Kelerka a U Kříže**. V opačném směru bude linka 302 vedena ulicí Sokolovskou a Na Břehu a obsluží také zastávku **Vysočanská** (metro B). Upozorňujeme cestující, že linka 302 je v úseku Palmovka – Letňany provozována **pouze v pracovní dny cca do 20:00**.

Linky **140 a 185** jsou i nadále odkloněny ke stanici metra Českomoravská. Plné obnovení provozu v Prosecké ulici je předpokládáno v průběhu roku 2015, přičemž bude záležet na postupu stavebních prací.

Předvánoční posílení MHD

Vzhledem ke každoročnímu nárůstu poptávky po cestování v předvánočním období, zejména o adventních víkendech, bude adekvátně posílen provoz Pražské integrované dopravy od **soboty 6. 12. 2014 do neděle 21. 12. 2014**. Během těchto tří adventních víkendů bude posílen provoz **metra, tramvají a většiny metrobusových linek** vždy cca od 10:00 do 18:00. Některé posily budou zavedeny již o týden dříve (například na tramvajovou linku **5** budou již od 29. 11. 2014 nasazeny dvouvozové nebo kloubové tramvaje).



Metro

Na všech linkách metra bude zkrácen víkendový interval ze 7,5 na 6 minut (v neděli dopoledne z 10 na 6 minut).

Tramvaje

U tramvajových linek 3, 7, 9, 11, 14, 17, 22 a 24 bude zkrácen víkendový interval ze 7,5 na 6 minut (v neděli dopoledne z 10 na 6 minut), u ostatních linek bude zkrácen víkendový interval z 15 na 12 minut (v neděli dopoledne z 20 na 12 minut). Na linku 5 budou celotýdenně již od 29. 11. 2014 nasazeny dvouvozové nebo kloubové tramvaje.

Autobusy

U všech metrobusových linek (kromě linek 112, 119, 131, 137, 189, 215 a 235) bude zkrácen víkendový interval z 15 na 12 minut (v neděli dopoledne z 20 na 12 minut). Na linkách 133 a 207 bude zkrácen víkendový interval z 15 na 10 minut (již od 29. 11. 2014), na linky 135, 180 a 235

budou o víkendech nasazeny kloubové autobusy namísto standardních (na linku 180 jsou o víkendu nasazeny kloubové autobusy již od 1. 11. 2014).

Přednášky v Království železnic v sobotu 22. 11. 2014

V sobotu 22. listopadu 2014 budou v Království železnic na pražském Andělu probíhat přednášky dopravních odborníků na téma preference a bezbariérovosti pražské MHD. Přijďte si, kromě prohlídky největšího modelového kolejiště v ČR, poslechnout také zajímavé informace z oblasti městské hromadné dopravy.

Program přednášek:

- **10:30 Tomáš Prousek (ROPID) – Pokroky v preferenci MHD**

Novinky v preferenci tramvají a autobusů v Praze, nové BUS pruhy, zlepšení výjezdů ze zastávek, společné zastávky TRAM+BUS, praktické příklady ze zahraničí.

- **14:00 Pavel Fojtík (Dopravní podnik hl. m. Prahy) – Nová éra bez bariér**

Městská hromadná doprava se po roce 1989 výrazně změnila, snahou všech zainteresovaných je její zpřístupnění všem skupinám obyvatel. V listopadu 1994 začal jezdit v Praze první nízkopodlažní autobus a byl otevřen první bezbariérový úsek pražského metra.

Délka přednášek je plánována přibližně na 45 minut.

Nová éra bez bariér



Den 17. listopad 1989 a dny následující přinesly výrazné změny v tehdejší československé společnosti. Nevyhnuly se ani sféře městské hromadné dopravy. Do počátku devadesátých let byla veřejná doprava téměř nepřístupná pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Za čtvrt století se i v této oblasti mnohé změnilo. Dnes už bereme jako samozřejmost nízkopodlažní vozidla, stejně jako výtahy ve stanicích metra. Vězte, že samozřejmost to před čtvrtstoletím

rozhodně nebyla. O výtazích v metru se ani nemluvalo, stejně jako o nízkopodlažních vozidlech. Ta jezdila na železnici, ale tam zase nebyla přizpůsobena nástupiště do potřebné výšky. Příměstské a regionální linky byly také zatím jen v hlavách vizionářů znalých poměrů na západ od našich hranic.

Listopad před 25 roky přinesl velké celospolečenské změny, ale o pět let později došlo k velkému posunu v přístupnosti pražské hromadné dopravy. Nejprve byl představen první nízkopodlažní autobus a o pár dní později byl otevřen první úsek metra, jehož všechny stanice byly vybaveny výtahy, a tudíž byly bezbariérově přístupné. Následující řádky jsou malou ukázkou toho, co se v lepší přístupnosti v uplynulých letech podařilo, a jsou také pozvánkou na výstavy s názvem **Nová éra bez bariér**, které byly zahájeny v úterý 11. listopadu 2014 na pražském Hlavním nádraží, ve stanicích metra Karlovo náměstí, Florenc, Stodůlky, Smíchovské nádraží a Háje. Výstavy budou k vidění ve stanicích metra a železničních stanicích až do poloviny prosince.

Metro

1990: První vlašťovka – dvě stanice, Florenc (C) a Chodov byly od 1. července 1990 provizorně bezbariérově přístupné hendikepovaným osobám na invalidním vozíku prostřednictvím stávajících

nákladních výtahů za asistence vyškolených pracovníků metra. Stanice Vyšehrad byla částečně přístupná pomocí venkovní rampy alespoň na západní straně (směr z centra).

1999: Zvláštní přístup si vyžádala přeprava nevidomých cestujících. Orientaci ve vybraných stanicích usnadňují speciální akustické majáčky, které pomocí zvukového signálu informují v podchodech a vestibulech o umístění vstupu do odbavovací části vlastního staničního prostoru. Toto zařízení bylo v roce 1999 instalováno již ve 40 z 50 stanic. Akustické majáčky si cestující aktivuje podle potřeby sám speciální vysílačkou.

2014: V současné době má pražské metro 57 stanic, z toho je 34 bezbariérově přístupných buď přímo (3), prostřednictvím osobních výtahů (26) a šikmých či svislých plošin (5). Zhruba 60 % stanic je tedy bezbariérově přístupných bez doprovodu. Další 2 stanice jsou v případě potřeby přístupné nákladními výtahy s proškolenými pracovníky metra.

2015: Ke konci roku 2015 bude mít pražské metro, po zahájení provozu na novém provozním úseku linky A mezi Dejvickou a Nemocnicí Motol, již 61 stanic a bezbariérový přístup prostřednictvím osobních výtahů získají čtyři starší stanice (Anděl, Můstek (A), Můstek (B) a I. P. Pavlova). Celkem bude bezbariérově přístupných bez doprovodu 42 stanic, tj. 69 % stanic, další 2 stanice (Opatov a Roztyly) budou i nadále přístupné pro hendikepované cestující na vozíku nákladními výtahy s proškoleným doprovodem pracovníků metra.

Tramvaje



1996: V Praze byl 29. června 1996 dán do užívání první bezbariérově přístupný nástupní ostrůvek v tramvajové zastávce Michelská ve směru do centra. Byl vybudován v rámci rekonstrukce tratě v ulicích Nuselská a U Plynárny.

1996: Všechny tramvajové vozy byly v letech 1996 až 1998 vybaveny speciálními přijímači pro nevidomé, které umožňují pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení poskytující informaci o čísle linky a směru příjezdícího tramvajového vlaku. Umožňuje také akusticky potvrdit řidiči zájem nevidomého o nástup do vozu, čímž přispívá ke zvýšení jeho bezpečnosti. Nově zavedené automatické hlášení zastávek v interiéru vozidla pomáhá nevidomým i ostatním cestujícím orientovat se v trase linky.

2014: V roce 2014 je v dopravní špičce vypravováno 401 tramvajových vlaků, z toho 136, tedy jedna třetina (33,92 %), je nízkopodlažních. Mimo špičku vyjíždí v pravidelném provozu 302 vlaků, z toho 111 (36,75 %) nízkopodlažních. Vozy jsou vybaveny nájezdovými rampami pro invalidní vozíky.

Autobusy

1994: V pátek 4. listopadu 1994 byl v Praze představen první nízkopodlažní autobus zakoupený Dopravním podnikem hlavního města Prahy – Neoplan N 4014/3. V pondělí 7. listopadu 1994 byl poprvé nasazen do provozu s cestujícími na linku č. 207. Ke konci roku Dopravní podnik hlavního města Prahy vypravoval na své linky 944 autobusů, z toho jen jeden nízkopodlažní (0,11 %).

2004: Dopravní podnik hlavního města Prahy vypravoval v ranní špičce na své linky 950 autobusů, z toho bylo 224 (tedy 23,58 %) nízkopodlažních.

2014: Dopravní podnik hlavního města Prahy vypravuje v pracovní dny 919 autobusů, z toho je 567 vozů nízkopodlažních, tedy 61,7 % – bezmála dvě třetiny! V pracovní dny Dopravní podnik hlavního města Prahy provozuje 22 denních autobusových linek, na které jsou vypravovány pouze nízkopodlažní vozy. Připočteme-li 1 noční a 7 školních, jedná se o 30 plně nízkopodlažních linek. O sobotách, nedělích a svátcích jezdí celkem 42 denních plně nízkopodlažních linek.

Železnice

1996: První úsek, na kterém byla zřizována nástupiště ve výšce 550 mm, byla část tratě č. 011 na lince S1 mezi stanicemi Úvaly a Poříčany. V rámci této stavby byly nástupištní hrany ve stanicích a zastávkách zvýšeny na 550 mm, ve stanicích se však s bezbariérovým přístupem nepočítalo, ten byl zřízen za minimálních nákladů na výstavbu pomocí šikmé rampy pouze na některých zastávkách (například Klučov). Modernizace započala v roce 1993 a byla dokončena o tři roky později.

2001: Zkušební provoz s moderními soupravami CityElefant byl zahájen na trati 010 Praha – Kolín – Pardubice od 11. 7. 2000. Od 1. ledna 2001 byly tyto soupravy nasazeny do řádného provozu s cestujícími. Soupravy CityElefant jsou univerzální, neboť umožňují nejen nástup na vysokých nástupištích o výšce 550 mm, ale také na běžných, neboť jsou vybaveny plošinou pro nástup osob se sníženou schopností pohybu a orientace. V současné době je na významné tratě (linky) systému Pražské integrované dopravy vypravováno 71 vozidel řady 471 CityElefant.



84,65 %: Více než osmdesát procent výkonů železniční dopravy v rámci Prahy je dle současného jízdního řádu platného do poloviny prosince 2014 zajišťováno nízkopodlažními vozidly, ať již CityElefanty, Regionovými nebo dosluhujícími „pantáky“.

20 %: Do systému Pražské integrované dopravy patří v současné době 227 železničních stanic a zastávek v Praze ve Středočeském kraji, z toho bezbariérový přístup je možný v současné době na 46, což je pětina celkového počtu. U těchto stanic je splněna podmínka výšky nástupiště a také bezbariérový přístup na nástupiště.

Příměstské a regionální autobusy

12: Autobusovou dopravu v rámci systému Pražské integrované dopravy zajišťuje 13 dopravních společností, dvanáct z nich již má ve svém vozovém parku nízkopodlažní vozidla (jediným dopravcem, který nemá ve svém parku nízkopodlažní vozidla, je Vlastimil Slezák, zajišťující dopravu na lince 456). Nákup nízkopodlažních vozidel je v současné době prioritou všech autobusových dopravců v systému PID.

19,2 %: Příměstské a regionální autobusové linky Pražské integrované dopravy (číselná řada 300 a 400) zajišťují každý pracovní den 5378 spojů, na 1036 spojů jsou garantovaně vypravována nízkopodlažní vozidla, což představuje procentní podíl 19,2, tedy necelou pětinu. Na některé spoje jsou nízkopodlažní vozidla vypravována negarantovaně.

15. prosince 2008: Před téměř šesti lety se v jízdních řádech příměstských a regionálních autobusových linek objevil první garantovaný nízkopodlažní spoj. Byl vyznačen v jízdním řádu linky č. 375 jezdící z Českomoravské přes Prosek a Letňany do Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi.

2020: ROPID předpokládá, že po roce 2020 budou na většinu příměstských a regionálních autobusových linek (číselná řada 300 a 400) vypravována nízkopodlažní vozidla. Na silných, páteřních linkách se předpokládá, že budou nízkopodlažní vozidla všechna.

Hlasujte o nejhezčí autobusovou zastávku PID

Organizace ROPID vyhlásila soutěž o nejhezčí autobusovou zastávku Pražské integrované dopravy. Na základě došlých nominací jsme vybrali 6 zastávek, které postupují do veřejného hlasování. Hlasovat můžete na našem webu www.ropid.cz/anketa do konce listopadu 2014. Nejhezčí zastávka PID bude oficiálně vyhlášena během termínu prosincových změn jízdních řádů.



Čelákovice, náměstí



Dolní Břežany, náměstí



Líbeznice II



Veltrusy



Vestec, U Klimešů



Zálezlice

Novinky na železnici do prosince 2014

V neděli 14. prosince 2014 začne platit nový železniční jízdní řád, podle kterého budou vlaky jezdit do 12. prosince 2015. V souvislosti s tím dojde k úpravám časových poloh některých vlaků.

Největší novinkou je významné **posílení provozu na trati Praha – Lysá nad Labem – Milovice**. Tady budou nově vedeny přímé osobní vlaky Praha – Milovice také o víkendu. V úseku Praha – Lysá nad Labem tak nově i v sobotu a v neděli pojedou vlaky linek S2 a S20 v souhrnném intervalu 30 minut. K posílení dochází také v pracovní dny, kdy budou v odpoledních hodinách

prodlouženy čtyři osobní vlaky linky S9 z Prahy-Horních Počernic do Čelákovic. K tomuto posílení dopravy dochází z důvodu neustále se zvyšujícího počtu cestujících na trati, což souvisí s rostoucím počtem obyvatel především ve městech Čelákovice, Lysá nad Labem a Milovice. Nové víkendové vlaky dobře poslouží i cestujícím směřujícím do Milovic do dětského zábavního centra Mirakulum.

Kromě toho dochází i k dalším menším rozšířením dopravní obslužnosti na dalších tratích. Na trati z Kralup nad Vltavou **do Velvar pojede nový večerní vlak linky S44**, který v pracovní dny prodlouží provozní období této linky o další hodinu. Na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno pojede ranní spěšný vlak Sp1881 linky R5 začínající dosud ve stanici Kladno-Ostrovec již z Kladna-Dubí. K menšímu posílení dopravy dochází ve Středočeském kraji také na tratích Beroun – Březnice, Všetaty – Mělník a Zbraslavice – Zruč nad Sázavou.

Ke změně organizace dopravy bylo přistoupeno také na lince **S7** v úseku **Praha – Řevnice**. Ve směru z Prahy budou všechny vlaky nově zastavovat i v zastávkách Praha-Velká Chuchle, Černošice-Mokropsy a Všenory, čímž dojde k rozšíření obsluhy těchto zastávek a současně bude nutné v odpoledních hodinách upravit interval vlaků z dosavadních 15 minut na nepravidelný takt 10/20 minut. Z důvodu posunu vlaků dálkové dopravy a probíhající výlukové činnosti v úseku Praha – Úvaly a z důvodu nutnosti zajištění průjezdu některých vlaků linky S7 přes centrum Prahy bylo nezbytné v opačném směru přistoupit ke změně provozního konceptu. V ranních hodinách budou z Hlavního nádraží do Úval nově pokračovat vlaky výchozí z Prahy-Radotín, v odpoledních hodinách budou do Úval vedeny vlaky výchozí z Řevnic, které nově nezastaví v zastávkách Všenory, Černošice-Mokropsy a Praha-Velká Chuchle, kde bude zajištěn v odpoledních hodinách interval 30 minut.

Dne 14. prosince 2014 se dále předpokládá zahájení provozu nových železničních zastávek **Praha-Kačerov** na trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš a **Chýně jih** v úseku Hostivice – Rudná u Prahy. Bude otevřeno také druhé nástupiště na železniční zastávce **Praha-Podbaba**, čímž bude její stavba – stejně jako modernizace celého traťového úseku Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč dokončena. V této zastávce nově začne zastavovat většina vlaků linky R4.

Také v roce 2015 bude na tratích v Praze a jejím okolí probíhat **rozsáhlá výluková činnost**. Pokračovat budou stavby v úseku **Praha-Běchovice – Úvaly** a modernizace stanice **Praha-Hostivař**. Největší stavební práce se budou koncentrovat do období letních prázdnin, kdy bude nutné na obou tratích přikročit k omezení provozu části osobních vlaků. Kromě toho by měla začít oprava zastřešení nádražní haly ve stanici **Praha hlavní nádraží**, což si vyžádá uzavření některého nástupiště a omezení kapacity stanice ve špičkách. Pravděpodobně v červenci 2015 by měla být zahájena rekonstrukce **Negrelliho viaduktu**, která potrvá více než dva roky za úplného vyloučení provozu. Vlaky linky S4 od Kralup nad Vltavou by měly být vedeny částečně odklonem přes Balabenku do stanice Praha Masarykovo nádraží, část vlaků bude zřejmě ukončena v Praze-Holešovicích. Vlaky linek R5 a S5 od Kladna by měly končit na provizorním nástupišti v blízkosti stanice metra linky C Vltavská. V letních měsících roku 2015 by měla být dokončena modernizace trati Praha – Rudná u Prahy – Beroun, což mimo jiné přinese přemístění místa zastavení ze stávající zastávky Praha-Hlubočepy do nové zastávky **Praha-Hlubočepy střed**, která je umístěna v centru Hlubočep. V roce 2015 by měl být zahájen také provoz nové zastávky **Praha-Běchovice střed** na trati Praha – Český Brod – Kolín.



Cyklohráček přepravil rekordní počet cestujících, na Mikuláše vyjede zase



Dětský výletní vlak Cyklohráček, který jezdil od jara do podzimu z Prahy do Slaného kolem hradu Okoř a románské rotundy na Budči, svezl letos rekordních 10809 cestujících a přepravil 1169 jízdních kol. Byl v provozu do 28. října 2014 a byla to úplně první sezona, kdy ČD a ROPID vypravily speciálně přestavěný vlak na velké pojízdné hřiště pro děti na trať kolem Okoře. Zájem o svezení Cyklohráčkem nakonec předčil očekávání všech, kteří projekt připravovali.

Cyklohráček je výletní hrací vlak upravený pro děti, o hry na palubě se starají speciální hrajevodoucí. Letos Cyklohráček nahradil

běžné motoráčky, které na této trati jezdily o víkendech v předchozích letech.

„Máme obrovskou radost, že si lidé našli do Cyklohráčku cestu a že si ho děti tak oblíbily,“ říká Pavel Procházka pověřený řízením ROPID. „Řada nejmenších cestujících se do vlaku během sezony opakovaně vracela. Když uvážíme, že byl Cyklohráček v provozu až od 17. května 2014, ne hned od začátku sezony, a že byla na trati čtyřtýdenní výluka, kdy musely ČD ukončit vlaky už v půlce trasy, můžeme bez obav říci, že Cyklohráček přilákal na trať pod Okoří jednou tolik cestujících než běžné vlaky v minulých letech. Zájem rodičů s dětmi byl opravdu veliký, Cyklohráček se proto už teď připravuje v libeňském depu na příští sezonu, aby na jaře vyrazil do Slaného znovu.“

Největší zájem byl mezi dětmi o vůz s dětským koutkem, kde bylo permanentně plno. Nejvíce cestujících jezdilo z Prahy do stanice Noutonice, která je jen kousek od hradu Okoř. V Noutonicích se počet vystupujících a nastupujících přiblížil za celou sezonu ke třem tisícům.

Výrazně vzrostl také počet cyklistů, kteří vlak využili. *„Cyklisté i děti jsou našimi významnými zákazníky. Služby pro ně rozvíjíme v různých vlacích po celé České republice a v Cyklohráčku se neobvyklým způsobem provázaly v unikátním projektu,“* říká Ludvík Urban, místopředseda představenstva ČD. *„Počty cestujících za letošní rok dokazují, že šlo o velmi úspěšnou myšlenku. Více vlaků upravených pro cyklisty a také nové služby pro naše dětské zákazníky proto chystáme i pro příští jízdní řád, tentokrát například v podobě dálkových vlaků railjet.“*

Čertovský Cyklohráček vyjede na Mikuláše

Sezona Cyklohráčku sice už skončila, za necelý měsíc ale vyjede znovu. V rámci pražských mikulášských jízd bude jezdit v sobotu 6. prosince 2014 a v neděli 7. prosince 2014 mezi pražským hlavním nádražím a Braníkem. Hrajevodoucí Cyklohráčku ale tentokrát odloží barevná trička a kšiltovky a vyrazí mezi děti v kostýmech Mikuláše, čerta a andělů.