

OBSAH:

Změny v PID od 28. února 2016

Jak připravujeme změny v tramvajové dopravě?

Vozí Vás na linkách PID / ČSAD MHD Kladno

Na letiště jezdil nejdelší dvoučlankový autobus v Evropě

Obce, které obsluhuje PID / Horoměřice

120 let elektrické dráhy Praha - Libeň - Vysočany

Cyklohráček opět vyráží...

Sezónní přívozy opět zkrátí cestu přes Vltavu

1

3

8

11

13

18

20

22

DEN PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY V MILOVICÍCH!

V sobotu 16. dubna 2016 se uskuteční Den Pražské integrované dopravy v Milovicích, kde bude ve spolupráci se zábavním parkem Mirakulum a Tankodromem připraven zajímavý rodinný program pro malé i velké. Mimo tento program budou na železniční trati Praha – Milovice k vidění historické vlakové soupravy.

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

Tabulka cen jednotlivého plnocenného jízdného v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu

do pásma z pásma		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
P	cena platnost	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B									
O	cena platnost	Území hl. m. Prahy									
B	cena platnost										
1	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
2	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
3	cena platnost	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min
4	cena platnost	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min
5	cena platnost	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/300 min
6	cena platnost	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/300 min	86 Kč # 11 p/330 min
7	cena platnost	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/300 min	86 Kč # 11 p/330 min	94 Kč # 12 p/360 min

Platnost:
od 10. června 2012

VYSVĚTLIVKY:

4 p/90 min platnost jízdenky (počet pásem/
platnost v minutách)

pro danou kombinaci pásem lze
použít též jízdenku v ceně 12 Kč,
která je přestupní a platí max.
15 minut – neplatí ve vlacích
PID

Pásmo P: metro, tramvaje, autobusy 100 –
299 a 500 – 599 na území hl.m. Prahy, lanová
dráha na Petřín, přívozy a vyjmenované
železniční stanice na území Prahy zařazené
do pásma P

Pásmo O: stanovené úseky autobusových
linek 300 – 399 a 600 – 620 na území
hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních
trati na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových
linek 300 – 399 a 600 – 620 na okrajích území
hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních
trati na okrajích území Prahy

Vnější pásma: mimo území Prahy – pásma
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

ZMĚNY V PID OD 28. ÚNORA 2016



Poslední únorový víkend letošního roku přinesl některé drobné změny v provozu autobusové dopravy PID v rámci celoevropského termínu změn a úprav jízdních řádů. Následující řádky nabízejí jejich kompletní výčet. Ke změnám došlo především na příměstských a regionálních linkách.

116, 161, 515, 555

Nástupní zastávka Nebušice se přemístila z otočky na hlavní silnici do zastávky linky č. 312.

186

Na lince došlo k mírnému omezení provozu na okraji ranní a odpolední špičky.

201

Došlo k drobné úpravě na začátku ranní špičky.

202

V úseku Černý Most – Satalice jezdí dvojnásobný počet spojů.

223

Změna časových poloh celotýdenně ve večerních hodinách.

312

Změna zastávky Tuchoměřice, Statenická a její polohy na trase linky ve směru na Bořislavku.

313

Byl zaveden spoj z Černošic do Roblína s odjezdem v 6:11.

327

Spoj odjíždějící v sobotu, v neděli a ve svátek v 5:55 z Opatova byl prodloužen z Jesenice, Osnice až do Jesenice. Zpět odjíždí z Jesenice v 6:19, v úseku Jesenice, Osnice – Opatov dochází k časovému posunu odjezdů o +4 minuty.

332

Na lince byl zaveden celotýdenně nový spoj z Jesenice na Budějovickou s odjezdem z Jesenice ve 4:15.

339

Spoj linky odjíždějící z Týnce nad Sázavou, aut. st. v 5:15, nově odjíždí v 5:13. Ze zastávky Kamenice, Kulturní dům na Budějovickou zůstávají časové polohy odjezdů nezměněny.

343

V pracovní dny byl zaveden nový spoj s odjezdem v 15:12 z Nehvizd v trase Nehvizdy – Horoušany, U rybníka.

348

Na lince byly zrušeny zastávkové spoje odjíždějící ze zastávky Neratovice, Dům kultury v pracovní dny v 6:21, 6:36 a 7:56 a byly nahrazeny rychlíkovými spoji s odjezdem ze zastávky Neratovice, Dům kultury v 6:16, 6:36 a 7:51. Rychlíkové spoje zastavují pouze v zastávkách Neratovice, Kojetická; Neratovice, III. ZŠ; Sídliště Ďáblice a Ládví.

368

Spoj linky odjíždějící ze zastávky Praha, Ládví v 7:40, nově odjíždí v 7:45.

370, 372, 413, 456, 457, 458, 470, 473

U všech uvedených linek se změnil charakter zastávky Kralupy nad Vltavou, Městský úřad z „na znamení“ na „stálou“.

414

Na lince byly zrušeny spoje odjíždějící z Černošic v 6:00 a v 7:05. Zavedeny byly spoje odjíždějící z Černošic, železniční zastávky v 6:39 a 7:06 do Vonoklas. Ze zastávky Vonoklas, samoobsluha jede nový spoj v 6:50.

416

Spoj odjíždějící ze zastávky Zlonín v 7:24, nově odjíždí v 7:19. Byl zaveden spoj s odjezdem ze Zlonína v 9:05, naopak byl zrušen spoj odjíždějící ve 20:05. V opačném směru je nově zaveden spoj s odjezdem ze zastávky Líbeznice, zdravotní středisko v 8:39. Zrušen je spoj odjíždějící ve 20:28. Spoje dosud odjíždějící v 13:59 a 15:59 nově odjíždějí ve 14:05 a 16:05. Spoj odjíždějící z Líbeznice v 17:59 nezastavuje v Nové Vsi a Čakovickách.

433

Došlo k posunu spoje, který dosud odjížděl z Peček do Sadské v 16:52, nově odjíždí v 17:07.

472

Spoj linky odjíždějící ze zastávky Mělník, aut. st. ve 13:45, nově odjíždí ve 13:50.

Cyklobus

Přidání zastávky Černolice ve směru do Dobřichovic, s tím je změněna časová poloha spojů odjíždějících z Kytína, návsi. Nově budou spoje odjíždět v 9:25, 11:25, 13:25 a 15:25.

PROVOZ O VELIKONOČNÍCH SVÁTCÍCH



V letošním roce budou velikonoční svátky poprvé čtyřdenní, neboť i Velký pátek byl uznán jako státní svátek.

Posledním pracovním dnem před prodlouženým víkendem bude čtvrtek 24. března 2016, kdy bude jezdit pražské metro podle pátečních jízdních řádů, tramvaje a autobusy budou jezdit podle jízdních řádů pro běžné pracovní dny a vlaky budou jezdit podle jízdních řádů pro pracovní dny, ale pojedou také spoje, které jezdí v pátek před víkendem.

Noční provoz ze čtvrtka na pátek, stejně jako z pátku na sobotu a ze soboty na neděli bude organizován podle posilových jízdních řádů.

V pátek a v sobotu 25. a 26. března 2016 bude provoz metra, tramvají a autobusů organizován podle sobotních jízdních řádů. Vlaky pojedou v pátek podle sobotních řádů, ale v sobotu již podle nedělního. V neděli a v pondělí 27. a 28. března 2016 budou jezdit metro, tramvaje a autobusy podle nedělních jízdních řádů. Také pro železniční dopravu budou platit nedělní jízdní řády, v pondělí se navíc bude jezdit podle jízdních řádů pro státní svátek. O nocích z neděle na pondělí a z pondělí na úterý bude platit standardní jízdní řád.

JAK PŘIPRAVUJEME ZMĚNY V TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ?



Základním podkladem pro přípravu změn v tramvajové dopravě je celosíťový průzkum tramvajové dopravy, který byl naposledy proveden v dubnu roku 2014. V rámci takového průzkumu jsou sledovány všechny tramvajové spoje, které se v síti pohybují, jsou zaznamenávány nástupy a výstupy na všech zastávkách, počty lidí ve vozech a z toho jsou odvozeny informace o nejzatíženějších linkách a úsecích dle denní doby. Průzkum tohoto typu ovšem nedokáže poskytnout informace o směrovosti cest jednotlivých uživatelů tramvajové dopravy.

Z tohoto důvodu byl na jaře 2015 proveden anketní směrový průzkum, který formou dotazníkové akce přímo v tramvajích zkoumal priority cestujících ve vztahu ke směrům jejich další cesty. V devíti oblastech Prahy (*Hostivař, Holešovice, Strašnice, Smíchov, Břevnov, Evropská ulice, Petřiny, Vršovická ulice, Bělehradská ulice*) bylo dotazováno celkem téměř 14 000 respondentů. Vyhodnocení dotazníkové akce poskytlo základní představu o směrech, kterými cestující z uvedených oblastí jezdí nejvíce.

Analýza ukázala, že pokud jde o koncové větve tramvajových tratí s provozem dvou linek, většinou převažuje srovnatelné využití obou linek. Například na větvi na Petřinách považuje linku 1 za výhodnější 31,1 % cestujících, linku 18 preferuje 31,4 % lidí a obě linky jsou stejně užitečné pro 37,5 % respondentů. V Evropské ulici více převažuje orientace k metru, takže obě linky jsou užitečné pro 71,0 % cestujících, linku 26 preferuje 15,6 % místních a linku 20 (v době průzkumu na Evropské provozovanou) 13,6 % lidí.

Vytížení tramvajové dopravy v roce 2015 zejména v oblasti Prahy 6 ovlivnilo otevření nového úseku metra mezi Dejvickou a Nemocnicí Motol. Počet cestujících v jednotlivých charakteristických zastávkách je s ohledem na podobné situace sledován



v celé síti průběžně profilovými průzkumy, které zaznamenávají počet cestujících, kteří do zastávky přijeli, nástupy, výstupy a počet lidí, kteří odjeli. Například v roce 2014 přijelo v ranní špičce linkou 1 do zastávky Hradčanská 1 745 lidí, o rok později po otevření metra již jen 1 124, tedy o téměř 36 % cestujících méně.

Podkladem pro úvahy o změnách v provozu tramvají jsou i výpočty směrových vztahů v tramvajové dopravě získané z modelu hromadné dopravy, který udržuje pracoviště Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy. Do modelu jsou vkládána data o obyvatelstvu získávaná ze sčítání lidu, jsou v něm vytvořeny a udržovány matice dopravních vztahů v rámci města. Systém obsahuje všechny pražské zastávky, jejich vazby do okolního území, informace o dobách na přestup a o dobách docházky k zastávkám. Všechny linky mají v modelu reálné jízdní řády a model je průběžně naplňován i daty z dopravních průzkumů metra, tramvají i autobusů. Na základě vložených dat je možné ke každé vybrané zastávce získat rozbor směrů, kterými z ní cestující pokračují, nebo odkud přijeli. Podobný rozbor je neocenitelným střípkem do mozaiky podkladů projektantů změn, byť jeho relevance je významně ovlivněna směřováním linek, které v dané zastávce aktuálně projíždějí.

Zásadním podkladem pro proces přípravy každé změny jsou podněty od městských částí a veřejnosti. V listopadu 2015 bylo osloveno všech 57 městských částí s prosbou o zaslání podnětů k tramvajové i autobusové dopravě. Konkrétních podnětů se sešlo více než 200, k tramvajové dopravě mělo vztah přibližně 20 podnětů.

Těmi nejzásadnějšími jsou:

- *Zajištění přímého tramvajového (nebo jiného) spojení mezi Náměstím Republiky – Malostranskou a Malostranským náměstím (Praha 1)*
- *Zachování celodenního a celotýdenního provozu linky 14 v Myslíkově ulici (Praha 1)*
- *Zajištění přímého spojení v úseku Nádraží Vršovice – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí (Praha 2 a 10)*
- *Ve směru ze Spořilova do Nuslí a na Karlovo náměstí nasazení souprav na linku 6 a celotýdenní provoz této linky (Praha 2 a 4)*
- *Zajištění celotýdenního provozu linky 11 z Flory na Spojevací (Praha 3)*
- *Zajištění celotýdenního spojení ze Sídliště Barrandov na Karlovo náměstí a I. P. Pavlova (Praha 5)*
- *Zajištění obsluhy úseku Bílá Hora – Vypich dvěma linkami 22 a 25, možnost vložené spoje linky 22 označit jako 23 a ukončit na Vypichu (Praha 6)*
- *Z každé radiály v oblasti Prahy 6 zajistit spojení na Letnou i na Malostranskou (Praha 6)*
- *Ponechání provozu linky 20 v úseku Vítězné náměstí – An-*

děl (Praha 6)

- *Zachování spojení Karlín – Náměstí Republiky – Letná linkou 8 (Praha 7)*
- *Zachování trasy linky 12 v úseku Malostranská – Strossmayerovo náměstí přes Letnou (Praha 7)*
- *Zajištění přímého spojení Poliklinika Vysočany – Holešovice – centrum (Praha 7)*
- *Zajištění přímého spojení Maniny – Vltavská – centrum (Praha 7)*
- *Zajištění přímého spojení Bulovka – Vltavská – Hradčanská (Praha 7)*
- *Vyřešení přetěžování linky 22 ve Francouzské ulici (Praha 10)*
- *Zajištění celotýdenního spojení ze Sídliště Modřany na Václavské náměstí linkou 3 (Praha 12)*

Veřejnost se do procesu přípravy změn zapojila koncem ledna, kdy byla na 80 zastávkách tramvají vyvěšena anketa, která pokládala konkrétní otázky i vyzývala k zasílání dalších podnětů k tramvajové dopravě. Těsně před uzávěrkou ankety došlo celkem 1 200 mailů či dopisů od cestujících, v nichž bylo obsaženo přibližně 1 800 podnětů. Pro účely ČasoPIDu vzhledem k uzávěrce březnového čísla předkládáme průběžné výsledky ankety.

Nejvíce respondentů se vyjadřovalo k otázkám v oblasti Spořilova, v okolí Polikliniky a Nádraží Vysočany a v Bělehradské ulici a v okolí Nádraží Vršovice.

Na Spořilově a v okolí zastávek Michelská, Pod Jezerkou či Horky preferuje 42 % cestujících linku směřující do Nuslí a na Karlovo náměstí, 20 % na I. P. Pavlova a k Muzeu, pro 38 % jsou užitečné linky obě. Dále 49 % lidí v této oblasti vyjádřilo prosbu o provoz souprav na lince 6 a o její celotýdenní provoz. Část cestujících ocenila v minulém roce stav, kdy na Spořilov při výluce Bělehradské ulice jezdila linka 24, která směřovala přímo do středu Václavského náměstí.



zdroj: Jiří Beneš



V okolí Polikliniky Vysočany (v úseku Nádraží Vysočany – Babalbenka) cestující žádají o zavedení druhé tramvajové linky [98 %]. Současnému stavu vytýkají nepravidelné příjezdy linky 16 a její dlouhé intervaly ve všech obdobích dne. Dále 56 % odpovědí doporučovalo k Nádraží Vysočany prodloužit linku a 19 % lidí, kteří zde reagovali, by si představovalo, že zdejší nová linka pojede směrem do Karlína.

Spojení Nádraží Vršovice s I. P. Pavlova je zajímavé pro 96 % místních obyvatel, jen 4 % nezaujalo. Řada lidí zde doporučovala možnost prodloužení linky 13 z Otakarovy na Čechovo náměstí alespoň v pracovních dnech.

V Hostivaři a Strašnicích by obnovu linky 19 směrem na Palmovku uvítalo 78 % respondentů, drtivá většina z nich by ovšem toto spojení nechtěla, pokud by se současně měli vzdát provozu jiné linky v oblasti, např. linky 26.

Z oblasti Barrandova drtivá většina reakcí směřovala k podpoře zavedení linky směrem na Karlovo náměstí a I. P. Pavlova. Téměř 50 % z těch, kteří by o spojení na I. P. Pavlova měli zájem, by se vzdalo linky 20, případně přes 40 % by oželelo na Barrandově linku 12.

V lokalitě Modřany preferují cestující směr Staroměstská [38 %], na Václavské náměstí jede raději 32 % místních, 21 % lidí zájímají oba směry. Nejmenší zájem při cestách z Modřan tramvajemi je o přímou cestu k Andělu [9 %]. Ta je podle řady odpovědí kvalitně zajištěna provozem autobusu 253 směrem na Smíchovské nádraží.

Na Černokostelecké ulici, v okolí Nových Strašnic cestující sice poptávají návrat linky 11 a celkem 41 % z nich preferuje přímé cesty k Muzeu, v roce 2012 zavedené spojení k Hlavnímu nádraží a na Náměstí Republiky ovšem již zajímá více lidí, celých 59 %. Velmi často se vyskytovaly stížnosti na problematiku zajištění prokladu provozu linek 5 a 13.

Ze zastávky Spojovací je pro 68 % cestujících prioritou původní trasa linky 16 směrem na Floru, Náměstí Míru a Karlovo náměstí, spojení přes Floru na Muzeum současnou linkou 11 by rádo

zachovalo 14 % z těch, kteří zde odpověděli. Dále 18 % odpovědí se soustředilo na prosbu o zajištění celodenního a celotýdenního spojení ze Spojovací na Želivského a Floru k metru A.

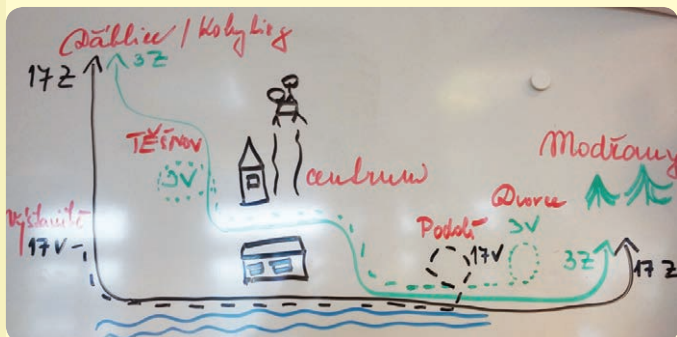
Na obecněji položenou otázku v oblasti Letné „Jaké máte připomínky k provozu tramvajových linek v oblasti Vltavské, Strossmayerova náměstí a Letné?“ přišla řada podnětů souvisejících s trasou linky 12. Celkem 81 % z nich vyjadřovalo přání navrátit linku 12 na cestě mezi Holešovicemi a Malou Stranou do trasy po nábřeží, 19 % se přimlouvalo za ponechání současné trasy.

V okolí Podbaby a Vítězného náměstí cestující zásadně preferují přímé tramvajové spojení na Náměstí Republiky a Florenc (77 %) před obnovením přímého spojení se stanicí metra Vltavská (23 %). Na Bílé Hoře by 60 % respondentů raději vidělo ukončené dvě standardní tramvajové linky jedoucí z Malovanky různými směry. Celkem 40 % lidí je zde spokojeno se současným stavem, kdy na Bílou Horu zajíždí pouze spoje páteřní linky 22.

Řadě cestujících vadí provoz sólo vozů na některých linkách večer a o víkendech, všímají si přetěžování spojů linek 9 a 22 v centru města, nerovnoměrností provozu nízkopodlažních spojů, nebo nerozlišování pásmovaných spojů některých linek jinými čísly. Většina příspěvků v anketě byla pozitivních, řada lidí poděkovala za možnost se vyjádřit, mnoho lidí popřálo hodně štěstí při volbě vhodného řešení. Negativních příspěvků se objevilo naprosté minimum.

Tisícím příspěvkem, který dorazil, byl mail od Barbory Neuwirthové s odpovědí k otázce v oblasti Spořilova: „Osobně jsem přesvědčena, že jak linka č. 6, tak linka č. 11, jsou výrazně vytíženy a pro dobrou dostupnost centra ze Spořilova je nezbytné zachovat obě linky. Jako cestující bych navíc uvítala, pokud by linka č. 6 jezdila i o víkendech a státních svátcích.“

Nejoriginálnější příspěvek do ankety zaslala Magda Protěžová. Jeho podobu zde přikládáme. Tisíci i nejoriginálnější zprávu oceníme drobnými dárkovými předměty s motivem PID. Za všechny další podněty moc děkujeme. Na počátku března bude dokončeno vyhodnocení všech v článku popsaných zdrojů informací a jejich zapracování do návrhů řešení, s nimiž vás brzy seznámíme.



Ukázka nejoriginálnějšího příspěvku cestujících.

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ČSAD MHD Kladno A. S.

V červnu letošního roku to bude přesně dvacet let, kdy se do systému Pražské integrované dopravy zapojil tradiční tuzemský dopravce ČSAD Kladno. Tehdy začal provozovat linku č. 307 od stanice metra Zličín přes Rudnou do Úhonic. I po dvou desetiletích dopravce linku č. 307 provozuje, ale její trasa se během let změnila, už sedmnáct let jezdí až do Unhoště na náměstí. Změnil se také název dopravce. Mezi ČSAD a Kladno byla vložena písmena MHD, která charakterizují, že provozuje městskou hromadnou dopravu na Kladně, v největším městě Středočeského kraje.

„Nejvíce výkonů máme v rámci systému Středočeské integrované dopravy, na druhém místě je právě městská hromadná doprava v Kladně, na třetím místě je Pražská integrovaná doprava, která pro nás činí do dvaceti procent výkonů. Následují komerční linky mezi Prahou a Kladnem a městská hromadná doprava ve Slaném,“ říká ředitel společnosti Ludomír Landa. S autobusy ČSAD MHD Kladno se setkáte především v severozápadní části Prahy a přilehlých oblastech Středočeského kraje. *„Dopravu provozujeme v oblasti, kde stále roste počet obyvatel, a tak i naše výkony v posledních dvou letech stouply odhadem o pět až deset procent,“* doplňuje ředitel.

ČSAD MHD Kladno patří k dopravcům s nejvyšším počtem provozovaných plynových autobusů. V současné době jich vypravuje 47, ve Středočeské integrované dopravě 21, v MHD Kladno 14, v rámci Pražské integrované dopravy 11 a jeden ve Slaném.

„Když jsme s programem plynových autobusů začínali, tak jsme si říkali, že budeme mít tak třetinu parku plynovou, do šedesáti autobusů. V současné době to vypadá, že ani číslo 60 nebude konečné,“ dozvídáme se od Ludomíra Landy. *„Připravují se dvě výzvy na nákup ekologických autobusů a obou se rozhodně chceme zúčastnit a koupit další ekologická vozidla.“*

Vozidla s pohonem na CNG jsou v současné době plně srovnatelná s tradičními dieselovými a dokáží je plnohodnotně a bezpro-





blémově nahradit. „Je to zatím jediná technologie, která klasické autobusy dokáže nahradit a jejich dojezd je srovnatelný. Elektrobusesy jsou teprve ve zkušebním nebo testovacím provozu.“ Celkem ČSAD MHD Kladno provozuje 163 autobusů a podíl plynových je v současnosti o něco málo nižší než třicet procent. Délka plynových autobusů je 10,5 nebo 12 metrů, stejně jako u drtivé většiny kladenských autobusů. Doplnění pohonných hmot, nafty nebo plynu, probíhá pouze na domovské základně na Kladně. „Na naftu máme k dispozici čtyři stojany a na plyn máme dva stojany, každý se dvěma místy, takže také čtyři výdejní místa. Jediný rozdíl je, že plnění autobusu plynem je zhruba o třetinu delší než čerpání nafty. Turnusy máme udělané tak, že každý vůz přijíždí na základnu za jeden až tři dny, aby docházelo k pravidelnému doplňování pohonných hmot,“ seznamuje nás ředitel s doplňováním pohonných hmot.

Výjimku z délky vozidel tvoří dvojice kloubových autobusů. „Jezdí v rámci MHD Kladno a nyní intenzivně zjišťujeme, zda bychom je mohli nahradit standardními typy.“ Pokud ČSAD MHD Kladno nakupuje nová vozidla, tak dbá nejen na ekologii, ale také na to, aby všechna vozidla splňovala standardy Středoevropské integrované dopravy, MHD Kladno a Pražské integrované dopravy. „Zařazení vozidel do jiného systému by mělo znamenat jen nahrání nového softwaru,“ říká Landa. O tom, že se standardy v rámci Pražské integrované dopravy daří plnit, svědčí i výsledky za rok 2015, kdy ČSAD MHD Kladno patří mezi dopravce s vysokou poskytovanou kvalitou, což znamená, že se více než osmdesát procent sledovaných standardů podařilo splnit. „Osobně dělím standardy na dva typy – technické, které dopravce může ovlivnit, a ty co jsou závislé na řidičích,“ doplňuje ředitel společnosti.

Nedostatek řidičů autobusů tíží v současné době všechny dopravce, ČSAD MHD Kladno není problému ušetřeno. „Všechny výkony zajišťujeme se stávajícím stavem řidičů, ale řešíme fluktuaci a propady z minulých let,“ říká Ludomír Landa. V současnosti ČSAD MHD Kladno využívá 250 řidičů, z tohoto počtu je osm žen. „Přijímáme nejen řidiče, ale i řidičky, máme pro ně



vytvořený motivační program.“ Jednou z pobídek je i náborový příspěvek ve výši 10 tisíc korun.

Kladenského dopravce se dotkly také změny v pražské dopravě v minulém roce. Ať už otevření prodlouženého úseku tratě A metra k nemocnici Motol nebo otevření tunelu Blanka. „Opustili jsme obřiště na Dejvické, což je pro nás pozitivní zpráva, nyní končíme na Bořislavce nebo u Nádraží Veveslavín. Pomohl nám také vyhrazený jízdní pruh pro autobusy a doprava se stala více pravidelnou, což nás těší,“ říká Landa. Nezměnilo se výtěžní komerčních linek mezi Kladnem a Prahou. Bohužel negativní dopad řidiči ČSAD MHD Kladno sledují v oblasti Vypichu. „Tam se z pravidelné dopravy stala nepravidelná. Především v ranní a odpolední špičce je příjezd od Bílé Hory velmi komplikovaný.“ Druhým problémem je absence lepší návaznosti na metro v této oblasti, kde nebyla vybudována ani vhodná konečná pro autobusy.



ČSAD MHD Kladno A. S.

Adresa sídla: Železničářů 885,
272 80 Kladno

Zapojen do systému PID: od roku 1996

V současné době provozované linky:

příměstské linky PID

306, 307, 316, 319, 336, 350, 356, 604, 607

Web: www.csadkladno.cz

NA LETIŠTĚ JEZDIL NEJDELŠÍ DOUČLÁNKOVÝ AUTOBUS V EVROPĚ



Dva únorové týdny jezdil v Praze na lince č. 119 z Nádraží Veleslavín na Letiště Václava Havla Praha v Ruzyni velkokapacitní dvoučlankový autobus Mercedes-Benz CapaCity L.

ROPID ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy a Českým Aeroholdingem zajistil prezentační a zkušební provoz, neboť dlouhodobým cílem města je posílit přepravní kapacitu na letiště, které rok od roku využívá více cestujících. Základním problémem dopravní obsluhy letiště je absence kolejového napojení s centrem města, které je Praze slibováno již bez mála 25 let. Od roku 1991 do roku 2016 vzrostl počet leteckých cestujících v Ruzyni z 1,6 milionů na 13 milionů. Podle předpokladů Českého Aeroholdingu a dle predikcí leteckých společností i nadále letecká doprava poroste v řádu několika procent ročně. Existuje reálné riziko, že do roku 2022 Letiště Václava Havla odbaví přes 15 milionů cestujících, přičemž o železnici se bude dále pouze spekulovat.



Organizátor Pražské integrované dopravy již nemůže dále čekat, jelikož kapacita linky 119 je především od jara do podzimu zcela vyčerpána. Problémy způsobuje především nárazové přetěžování autobusů, kdy se v určitých časech letecké špičky nedají náporu cestujících vůbec zvládat. Od 1. května začne do Prahy z Dubaje pravidelně létat každý den největší dopravní letadlo světa – Airbus A380, který situaci v odpoledních hodinách ještě zhorší a navíc také řada aerolinií z Číny a severní Ameriky.

Možnosti, jak situaci vyřešit, jsou prakticky tři:

- A) zkrátit intervaly,
- B) nasadit zdvojené spoje
- C) pořídit kapacitnější vozidla

A) Zkrácení intervalu má však 3 roviny:

1. *ekonomika – více řidičů, více vozidel, více spotřebovaných pohonných hmot*
2. *konstrukce grafikonu jízdního řádu – v pracovní dny dopoledne, dále pak od 20. hodiny do půl jedné ráno a celý víkend mají spoje linky 119 stejný interval jako metro a jsou na metro ve stanici Nádraží Veleslavín navázané. Jezdit tedy v kratším intervalu než metro by bylo kontraproduktivní.*

3. *infrastruktura – Pokud by přesto ke zkrácení intervalu došlo, bude mít toto opatření zásadní následky v prostoru letiště. Zde je provoz autobusů MHD na zastávkách u terminálů řešen jako částečně okružní – stejnými komunikacemi podél nástupišť u obou terminálů projíždí linky v obou směrech [Z centra a DO centra]. Následný interval autobusů projíždějících těmito komunikacemi by klesl hluboko pod dvě minuty, přičemž je doloženo, že takový provoz by nebyly schopné odbavit nástupní hrany zastávek a vjezdové hrdlo komunikací před Terminálem 1.*

B) Řešení nasazením zdvojených spojů:

- *Tato situace byla již na lince 119 vyzkoušena v období od 7. dubna do 1. června 2015, kdy byl na novém úseku metra mezi stanicemi Dejvická a Nemocnice Motol aplikován pásmový provoz. Interval metra dosahoval v dopoledním sedle pracovních dnů intervalu 10 minut. Odjezdy linky 119 byly pak realizovány formou intervalů 2-8-2-8, přičemž následný spoj po krátkém intervalu jezdil prázdný, zatímco spoje předsazené mnohdy nepobíraly cestující.*

C) Provoz kapacitních vozidel:

Pro takový provoz bylo nutné vozidlo na lince 119 vyzkoušet v reálném provozu, ověřit si jeho kapacitu a spotřebu pohonných hmot. Ve vybraných dnech a časech mohli cestující využít bezplatné prezentační jízdy autobusem Mercedes-Benz Capacity L o mimořádné délce téměř 21 metrů.

Oficiální představení autobusového obra proběhlo v pondělí 8. února 2016 v autobusovém obratišti Letiště Václava Havla Praha. Mimořádně dlouhý autobus od firmy Mercedes-Benz překročil českými předpisy danou maximální délku – 18,75 metru. Prezentační provoz na určené trase byl umožněn díky dočasně udělené výjimce.

V současné době je Mercedes-Benz CapaCity L nejdelším dvoučláňkovým autobusem v Evropě, na jehož zapůjčení se pražský Dopravní podnik dohodl s výrobcem. Vozidlo má celkovou hmotnost 32 tun a je určen především pro linky s mimořádně vysokou přepravní poptávkou. Celkově s ním může cestovat 190 cestujících, 38 sedících a 152 stojících. Vozidlo splňuje v současnosti nepřísnejší emisní normu Euro 6.

Pokud by byly nakonec velkokapacitní autobusy do Prahy zakoupeny, lze si představit 3 přibližné scénáře jejich nasazení do reálného provozu s cestujícími:

1. *celoroční provoz na lince 119*
2. *květen – září, prosinec – leden (linka 119), únor – duben, říjen – listopad (linka 107)*
3. **květen – září (linka 112), říjen – duben (linka 107)*

**v případě nenadálého propadu počtu leteckých cestujících na Letišti Václava Havla Praha způsobeného vnějšími vlivy s dopady na leteckou dopravu*



HOROMĚŘICE

Jednou z prvních obcí, která byla zapojena do systému Pražské integrované dopravy, byly Horoměřice. Jako pátá z řady linek začínající trojkou začala jezdit linka č. 355 spojující Dejvickou, Lysolaje, Horoměřice a Únětice. Linka začala jezdit v říjnu 1994, jedinou drobnou změnu zaznamenala o rok později a od té doby jezdí ve stále nezměněné trase. V prosinci 1995 začala v Horoměřicích jezdit linka č. 356 a od ledna 1997 je páteří linkou č. 316. Od dubna loňského roku, kdy bylo zprovozněno metro z Dejvické na Nemocnici Motol, končí linky č. 316 a 356 na Bořislavce, odkud je to do Horoměřic ani ne deset minut autobusem.

„Po zprovoznění metra mají občané drobnou komplikaci, protože dvě linky do Horoměřic jezdí z Bořislavky a jedna z Dejvické. Ve špičkách většina lidí jezdí na Bořislavku, protože autobusy mají krátký interval, ale v ostatních obdobích už se vyplatí podívat, odkud jede autobus a podle toho vystoupit, buď na Dejvické, nebo na Bořislavce,“ říká místostarostka obce Jana Kohoutová. Z Dejvické je to do Horoměřic o něco delší cesta, linka č. 355 by si s ní měla poradit podle jízdního řádu za šestnáct minut. *„Po zprovoznění tunelu Blanka se z Podbabý na Dejvickou tvoří velké fronty, a tak autobusy nabírají nepříjemné zpoždění, lidé si více vybírají, jak pojedou do Prahy,“* dozvídáme se.

Horoměřice jsou obec doslova na dohled Praze, ale i tak překvapí, že v pracovní den jede jedním směrem 134 spojů všech tří zde jezdících linek, o víkendech jezdí každá linka jednou za hodinu. *„V minulosti jely všechny tři linky během několika málo minut, a potom dlouho nic nejelo, v současné době už jsou spoje přece jen lépe rozložené,“* doplňuje místostarostka. Tak hustou dopravu nemají ani některé městské části, a přesto nevládne v Horoměřicích plná spokojenost. *„Jsme na okraji území, které se velmi rychle rozvíjí, počet obyvatel se zvýšil nejen u nás, ale i v dalších obcích, a tak kolikrát je ráno problém dostat se do autobusu do Prahy,“* říká Jana Kohoutová. Není





divu, v roce 1990 žilo v Horoměřicích 1550 obyvatel, na začátku roku 2015 jich bylo už 3810, víc než dvojnásobek. Podobný vývoj mají i další obce ve směru od Prahy: Statenice, Velké Přílepy, Tursko a Holubice.

Linka č. 316 má v raní špičce interval 7 až 8 minut. Zbylé dvě linky přece jen tak vytížené nejsou, neboť jedou ze sousedních obcí, Statenic a Únětic. Kvalitní dopravní obslužnost není zrovna levnou záležitostí. „Za tři autobusové linky, které k nám jezdí, platíme 1 286 000

korun ročně. Drtivou většinu spojů si hradí obec sama. Jen malá část spojů je zařazena do základní dopravní obslužnosti, u které ztrátu z provozu hradí kraj,” říká místostarostka, která má dopravu pod palcem.

Horoměřice nabízejí několik stovek pracovních míst pro zaměstnance či podnikatele, přesto tři čtvrtiny ekonomicky aktivního obyvatelstva směřuje do Prahy. Nejen dospělí pravidelně dojíždějí, ale do Prahy jezdí i děti, neboť horoměřická škola zatím funguje pouze do páté třídy. „Jezdí se od nás do různých škol na Praze 6,” přibližuje situaci Jana Kohoutová. Základní škola je v sousedství obecního úřadu a nyní tam probíhá čilý stavební ruch. „Přistavujeme školu, protože u nás je hodně dětí a rovněž přeplněné pražské školy už nemohou naše děti přijímat. Od září už bychom u nás měli mít šestou třídu.” V Horoměřicích bylo pravidlem, že v jednom ročníku byla jen jedna třída, ale velké množství mladých rodin mění realitu. „V lednu jsme měli zápis do školy a do první třídy se nám přihlásilo 84 dětí, což znamená otevřít tři první třídy,” dodává místostarostka. „Naopak pouze patnáct kilometrů vzdálené Kralupy nad Vltavou mají dětí málo. Proto nyní usilují o prodloužení linky č. 316 až k nim. Díky tomu by část školáků z regionu mohla zamířit do škol v Kralupech, kde mají volnou kapacitu.” Obec investuje nejen do základní školy, ale i do mateřské školy, v roce 2014 byl otevřen zatím poslední pavilon mateřské školy.

V Horoměřicích je silný dopravní ruch, přes obec si krátí cestu nákladní automobily ve směru od letiště do Kralup nad Vltavou. Nejen to, nad hlavami místních je také přistávací koridor ruzyňského letiště Václava Havla, a tak každou chvíli nad hlavami burácejí letadla. „Obec je zajímavá nejen tím, že je blízko od Prahy, ale také letadly. Stěhují se sem kromě mnoha jiných i přízniv-

ci aviatiky, kteří letadla pravidelně pozorují," dozvídáme se od místostarostky. Téměř trvalý letecký hluk představuje výrazné zhoršení životního prostředí pro obyvatele Horoměřic. Jako kompenzaci obec každoročně dostává příspěvek od letiště. „Do obce putuje přes dva milióny korun ročně, které používáme pro rozvoj obce.“ Navíc v minulosti všichni obyvatelé obce v rámci protihlukových opatření dostali nová protihluková okna.

Zvýšenému počtu obyvatel také odpovídá rozsah služeb, na které narazíte. Nedaleko za obcí je postaven supermarket jednoho z obchodních řetězců. Jako ve všech obcích i v Horoměřicích se snaží rozvíjet spolkový život. „Pravidelně pořádáme dětské dny a čarodějnice. Dvakrát ročně probíhá vítání občánků. V budově knihovny byla otevřena galerie, kde v současné době vystavuje svá díla místní autorka Marcela Vichrová společně s Jakubem Bartoníčkem,“ říká Jana Kohoutová. O dění v obci pravidelně informuje Horoměřický zpravodaj, který si můžete stáhnout na webových stránkách obce. V lednovém čísle je zajímavé porovnání horoměřického počasí za posledních téměř pět desetiletí.

Také Horoměřice se mohou pochlubit bohatou historií. Podle historických nálezů bylo zdejší území osídleno již v době kultury knovízské a únětické. První zmínky o obci Horoměřice pocházejí z roku 1273, kdy byla v držení Strahovského kláštera. Dnes jádro obce tvoří hospodářský dvůr s prostým zámečkem z 18. století, který do roku 1945 patřil Strahovskému klášteru, a několik zemědělských statků přilehlých k dnešní Velvarské ulici. Na ně navazuje venkovská zástavba z 19. a 20. století. V posledním čtvrt století se obec rozrostla o velké množství novostaveb. Zmiňovaný hospodářský dvůr v současné době patří obci, která pro něj hledá co nejlepší využití. Součástí areálu je také kaple sv. Anny s freskou Siarda Noseckého. Přístupná je jednou měsíčně v době konání bohoslužeb. Obdivovat můžete štít hospodářského dvora směrem do ulice se znakem Premonstrátů, kterým v minulosti patřil. Před dvorem je rekonstruovaná hasičská nádrž. Právě hasiči jsou jedním z aktivních horoměřických spolků.

Ptáte se, jestli navštívit Horoměřice? Jestli jste příznivcem aviatiky, tak letadla můžete sledovat dlouhé hodiny. Navíc si na své přijdou i příznivci turistiky. Pokud chcete do Horoměřic vyrazit pěšky, tak modrá turistická značka vede od kostela sv. Matěje, kde je zastávka autobusové linky č. 131. Zelená





značka má výchozí bod na Hanspaulce, také u zastávky linky 131. Společně se obě značky sejdou na rozcestí Nad Truhlářkou a odtud to máte na kraj Horoměřic po zelené zhruba kilometr, modrá se po několika stovkách metrů vrací do Prahy. Po dalších 500 metrech už jste v centru obce, u autobusové zastávky, ze které můžete vyrazit zpátky do Prahy. Pokud budete hledat občerstvení, tak hned naproti zastávce je teplý bufet na stojáka s rozmanitou nabídkou teplých jídel. Zřejmě se vaří dobře, neboť při naší návštěvě se nestalo, aby stolky zely prázdnotou. V centru jsou i další možnosti stravování, zajímavou možností je nově otevřená Chotolská restaurace.

V Horoměřicích ovšem turistické aktivity končit nemusí, pokud budete pokračovat po zelené ve směru na Kozí hřbety, narazíte na okraji města na malý menhir pod lípou. Zelená vás dovede až na rozcestí Pod Alšovou vyhlídkou, odkud je příjemné vyrazit po modré Tichým údolím do Roztok. Z obce na břehu Vltavy jezdí do Prahy vlaky a autobusy. V Horoměřicích také začíná červená turistická značka, která vede na rozcestí ke svaté Juliáně a dále až na Okoř nebo na Budeč. Z Horoměřic na Okoř je to 10,5 kilometru, na Budeč 16. Dá se udělat i okruh okolo Horoměřic. Po červené půjdete ke svaté Juliáně, odtud po žluté do Státnic, kde se vaším společníkem stane modrá až na zmiňované rozcestí Pod Alšovou vyhlídkou a odtud do Horoměřic dojdete po zelené. Celý tento okruh měří 12 kilometrů.

Dopravní obslužnost PID obce Horoměřice

Příměstská autobusová linka 316, 355, 356

OSLAVY 120 LET ELEKTRICKÉ DRÁHY PRAHA-LIBEŇ-VYSOČANY

**sobota 19. března 2016
(13:00-18:00)**



**Jízdy historických tramvají na trase:
Vysočanská–Palmovka–Kobylisy
+ mimořádná zastávka Libeňský zámek**
trasu + jízdní řád historické tramvaje najdete na www.dpp.cz

KULTURNÍ AKCE POD LIBEŇSKÝM ZÁMKEM (ELSNICOVO NÁMĚSTÍ):

- c. a k. vojáci a četníci – vojenské ležení, ukázka výcviku
- staropražská kapela Třehusk, dechová kapela Pralinka
- Pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy
- flašinetář a harmonikář
- tělocvičné vystoupení libeňských Sokolů
- dobová módní přehlídka
- výstava k historii trati
Praha–Libeň–Vysočany
- výtvarné dílny pro děti
- jarmark



Akce se koná pod záštitou zástupkyně
starosty MČ Praha 8 Aleny Borhyové

www.praha8.cz



[/DopravniPodnikPraha](https://www.facebook.com/DopravniPodnikPraha)



**Městská část
Praha 8**



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



**OSMIČKA
pro rodinu**

120 LET ELEKTRICKÉ DRÁHY PRAHA – LIBEŇ – VYSOČANY

František Křižík se nesmazatelně zapsal do historie městské hromadné dopravy v Praze tím, že 18. července 1891 zahájil provoz na své elektrické dráze na Letné. Tato první pražská trať elektrických tramvají ale měla především propagační charakter, aby veřejnost mohla posoudit výhody elektrické trakce v městské hromadné dopravě. Iniciátorem dalšího rozvoje se staly především předměstské obce. V roce 1892 se na Františka Křižíka obrátili zástupci Libně, aby zprostředkoval elektrickými tramvajemi spojení jejich obce s Prahou. Libeň, která ještě v té době nesla jméno Stará Libeň, měla na svém území mnoho průmyslových podniků.

Křižík se rozhodl této nabídce využít. Už 11. června 1892 mu vídeňské ministerstvo obchodu povolilo předběžné technické práce pro trať elektrické dráhy. Podrobný projekt byl hotový v říjnu a 28. února 1893 se konala tzv. politická pochůzka. Definitivní koncesi ke stavbě a provozu dráhy František Křižík obdržel až vyhláškou ministerstva obchodu z 16. března 1895. Teprve pak mohl zahájit stavební práce. Křižík uváděl jednotlivé traťové úseky do provozu postupně, jako první dokončil část tratě od dnešní Šaldovy ulice v Karlíně na Balabenku. Zahájení provozu ovšem předcházely dva důležité úřední akty.

Nejdříve bylo 17. března 1896 podrobena zkoušce pět motorových a pět vlečných vozů vyrobených v Ringhofferově továrně a opatřených elektrickou výzbrojí z Křižíkova karlínského elektrotechnického závodu, jakož i ostatní elektrotechnická zařízení tratě. Zkoušky se účastnili zástupci Generální inspekce rakouských drah, cC. k. místodržitelství pro Království české, silničního eráru, policejního ředitelství, okresního hejtmána a další instituce. Následující den se konala tzv. technicko-po-



zdroj: Archiv DPP

Slavnostní zahájení provozu 19. března 1896.

licejní zkouška, při které účastníci komise projeli celou trať, a protože nikde neshledali žádné závady, získal František Křížík povolení k zahájení pravidelného provozu s cestujícími. Ve čtvrtek 19. března 1896 byl na prvním traťovém úseku soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany slavnostně zahájen provoz. Vozovnu s elektrárnou František Křížík postavil na Švábkách.

Během roku František Křížík dokončil zbývající části tratě. Od 4. října 1896 byly po předchozích úředních zkouškách předány do užívání hned dva úseky – od karlínského Varietě do dnešní Šaldovy a také větev z Palmovky k tzv. Libušáku, což bylo pojmenování oblasti na počátku prosecké silnice (přibližně dnešní zastávka U Kříže). Od 21. prosince 1896 byl konečně zahájen provoz i na pražském úseku od nádraží Státní dráhy ulicí Na Florenci k Varietě. Tím ale ještě tratě Křížíkova dopravního podniku nebyly dokončeny. Na přání vysočanských radních bylo postaveno pokračování kmenové tratě z Balabenky do Vysočan k lékárně, na dnešní křižovatku s ulicí Jandovou. Kmenová trať tak dosáhla celkové délky 5,770 km. Byla v celém průběhu jednokolejná s 13 výhybnami pro míjení vozů. Odbočná trať z Palmovky k Libušáku byla také jednokolejná, měřila 1,259 km a byly na ní zprvu dvě, později tři výhybny. Provoz byl udržován každodenně od 6:00 do 22:00 hodin v intervalu 10 minut. Jízdné činilo 10 haléřů do vzdálenosti šesti, a 20 haléřů nad šest stanic. Křížík měl v roce 1896 k dispozici 12 motorových a 5 vlečných vozů vyrobených Ringhofferovou továrnou na Smíchově.

Většina úseků bývalé Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany je v provozu dodnes, pouze část v dnešní Křížíkově ulici byla v roce 1927 jako nadbytečná zrušena. Úsek mezi zastávkami Urxova a Balabenska je dnes nejstarší nepřetržitě provozovanou tratí pražských elektrických tramvají.

Křížíkova tramvaj před hotelem Krása ve Vysočanech kolem roku 1898.



zdroj: Archiv DPP

CYKLOHRÁČEK OPĚT VYRÁŽÍ A V PRŮBĚHU SEZÓNY NABÍDNE NĚKOLIK NOVINEK



Třetí sezóna velmi populárního Cyklohráčku klepe na dveře. Poprvé vyrazí vlak plný zábavy a dobrodružství na svou trať mezi Prahou a Slaným v pátek 25. března 2016 o velikonočních svátcích. Vlak bude jezdit o sobotách, nedělích a svátcích až do 30. října letošního roku. Stejně jako v předchozích dvou letech má i v tom letošním Cyklohráček dva spoje v obou směrech, z Prahy Masarykova nádraží vyrazí v 9:18 a v 13:18 a zpět ze Slaného vyjíždí v 11:16 a v 17:16.

Za dva roky provozu si Cyklohráček získal velké množství příznivců. V první sezóně, v roce 2014, přepravil bezmála 11 tisíc cestujících, v minulém roce se jejich počet přehoupl již přes 14 tisíc [14 568], více než pět tisíc bylo dětských pasažérů. Nejvíce se Cyklohráčkem jezdí z Prahy do Noutonic, odkud se vyrazí na nedalekou zříceninu hradu Okoř, která je proslavená tramskou písni.

Cyklohráček je jedno velké pojízdné hřiště především pro děti. V minulém roce byl tak velký zájem o cestu v dětském koutku, že se České dráhy společně s ROPIDem rozhodly, že souprava bude doplněna o další vůz, jehož polovina bude hřištěm. Cestující se s novým vozem potkají zhruba v polovině roku, kdy bude dokončena jeho modernizace. Vůz s upravenými stolkami a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se; Dámu; Piškvorky a další hry se těší velké oblibě, proto stejně upravené stolků budou i v novém voze. Děti si tu budou moci půjčit od hrajvedoucích (personálu, který se o děti v Cyklohráčku stará) puzzle, karetní hry, něco na luštění nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího. Všechny děti dostanou ve vlaku zároveň malý dárek na rozloučenou.

Tím, že bude mít Cyklohráček v průběhu letošní sezóny už čtyři vozy, je třeba upravit i nástupiště na trati z Hostovic do Podlešína. Čtyřvozový Cyklohráček bude bezesporu nejdelším zastávkovým vlakem, jaký v posledních desetiletích na trati 121 Hostivce – Podlešín vozil cestující. Začátkem letošního roku tak vzniklo nově nástupiště v Zákolanech a v Noutonicích, loni Správa železniční dopravní cesty prodloužila nástupiště v Tu-



choměřicích a předloni v Kolči a Kovárech.

Cyklohráček je zcela unikátní vlaková souprava na českých kolejích, neboť byla vyrobena jako původní prototyp dnešních žlutých a hojně rozšířených Regionov. Souprava byla vyrobena v roce 2001 a později do provozu už moc nezasahovala, proto byla vybrána jako ideální na Cyklohráček. Každý ze tří vozů je specifický. Vůz pro starší děti plný her jsme si již představili, dále je zařazen vůz pro nejmenší děti s dětským koutkem plným stavebnic, leporel a skládaček, který je nízkopodlažní, aby se lépe nastupovalo s kočárky. Ve voze je také část pro běžné cestující. Posledním vozem je cyklovůz určený pro cyklisty, který umožňuje přepravu více než dvacítky bicyklů a navíc je možné si v tomto voze kola dofouknout, půjčit si sadu na lepení duší, náradí na opravu kola nebo mazání.

Další novinkou nové sezóny, kromě nového vozu, je také prodloužení odpoledních spojů do Zlonic, na návštěvu místního železničního muzea. Do Zlonic můžete vyrazit Cyklohráčkem o sobotách 23. dubna, 28. května, 25. června, 30. července, 27. srpna, 24. září a 29. října 2016. Cyklohráček dorazí do Zlonic v 15:04 a vy budete mít téměř dvě hodiny na prohlídku muzea či obce. Zpátky se vyjíždí v 17:02.

Pokud jste turisté, obdržíte v Cyklohráčku mapku okolí železniční tratě s místy na výlety. Cestu na Okoř jsme již zmiňovali, ale můžete se také vydat na bývalé hradiště v Budči, daleko není ani Zoopark v Zájezdu, a pokud jste zdatnější, můžete dojít do Buštěhradu s jeho křivolakými uličkami. Více informací o Cyklohráčku najdete na www.cyklohracek.cz. Nyní ještě tarifní informace. Ve vlaku platí tarif Pražské integrované dopravy a jezdit je možné i na jednotlivé jízdenky PID. Konečná stanice Slaný je zařazena v pátém tarifním pásmu, Zlonice v pásmu šestém. Samozřejmě platí také tarif Českých drah.

směr TAM		km	stanice / zastávka	TP	směr ZPĚT	
09:18	13:18	0	Praha Masarykovo nádraží MB	P	12:52	18:49
09:22	13:22	2	Praha-Bubny	P	12:47	18:44
09:29	13:29	6	Praha-Dejvice MA	0	12:35	18:35
09:38	13:38	10	Praha-Veleslavín MA	B	12:29	18:29
09:43	13:43	13	Praha-Ruzyně	B	12:20	18:20
09:53	13:53	17	Hostivice	1	12:15	18:15
09:58	13:58	20	Jeneč zastávka	1	12:08	18:08
10:02	14:02	22	Hostouň u Prahy	1	12:05	18:05
10:04	14:04	23	Dobrovíz	1	12:03	18:03
10:08	14:08	26	Středokluky	1	11:59	17:59
10:11	14:11	28	Tuchoměřice	1	11:55	17:55
10:16	14:16	31	Noutonice	2	11:50	17:50
10:22	14:22	36	Kováry	3	11:42	17:42
10:25	14:25	38	Zákolany zastávka	3	11:38	17:38
10:29	14:29	40	Koleč	4	11:34	17:34
10:39	14:39	47	Podlešín	5	11:25	17:25
10:45	14:45	51	Slaný předměstí	5	11:19	17:19
10:50	14:50	54	Slaný	5	11:16	17:16
	15:04 *	64	Zlonice	6		17:02 *

* ... v úseku Slaný - Zlonice jede pouze ve dnech 23.4., 28.5., 25.6., 30.7., 27.8., 24.9., 29.10.2016

SEZÓNÍ PŘÍVOZY OPĚT ZKRÁTÍ CESTU PŘES VLTAVU



První červencový den roku 2005 se začala psát novodobá historie pražských přívozů. Tehdy začal své působení první přívoz mezi Sedlcem a Zámky. Zájem byl velký, a tak přesně o rok později začal fungovat druhý mezi Podbabou a Podhořím. Oba přívozy jsou v provozu dodnes, a pokud to hladina Vltavy dovolí, můžete se s nimi svézt celoročně. V pracovní den vyplouvají na první jízdu před půl šestou ranní, o víkendech přibližně o hodinu později. Přívoz P1 spojující Sedlec a Zámky končí provoz ve 20:00 a P2 mezi Podbabou a Podhořím končí o dvě hodiny později.

Oba přívozy jsou využívány nejen k cestám výletním, ale i pravidelným za povinnosti. Na severu metropole chybí dlouho plánovaný most, a tak přívozy se jej snaží nahradit. Zejména v létě jsou oba přívozy hojně využívány i ve dnech volna. Zejména spoj mezi Podbabou a Podhořím používají ti, kdo směřují do pražské ZOO, trojského zámku nebo botanické zahrady. V Podhoří mohou přestoupit na autobusovou linku č. 112 či 236 nebo vyrazit pěšky, případně na kole. Možností na výlety na obou přívozech je daleko více, stačí připomenout, že okolo přístavišť v Podhoří a Zámčích prochází červená turistická značka vedoucí několik desítek kilometrů za Prahu.

Kromě dvojice celoročních přívozů brázdí Vltavu také čtveřice, která je v provozu pouze v sezóně, v letošním roce od pátku 25. března 2016 do neděle 30. října 2016. Pokud budeme pokračovat po Vltavě směrem k jihu, nejprve narazíme na nejnovější pražský přívoz P7 jezdící na trase Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov. Z tramvajové zastávky je to na přístavní molo 160 metrů a záhy se ocitáte v klidu ostrova Štvanice nebo v Karlíně, odkud to není daleko ke stanici metra Křižíkova, zhruba 400 metrů. Na Rohanském ostrově navazuje také cyklostezka, která pokračuje buď do centra města, nebo do Libně.

Další přívoz P5 spojuje Císařskou louku s náplavkami na Výtoni a na smíchovské straně. Ideálním nástupním místem je molo na Výtoni, které je umístěno na náplavce přímo pod stejnojmennými tramvajovými zastávkami. Pokud vyrazíte na Císařskou louku, můžete



po málo frekventované komunikaci projít celým ostrovem až na Lihovar, kde navazuje cyklostezka nebo se nabízí několik možností přestupu na další druhy městské hromadné dopravy. Smíchovská náplavka dlouhou dobu byla stranou zájmu, ale to se postupně mění a začíná tam být živo. Navíc po 600 metrech jste u stanice Na Knížecí, nabízející pestrou paletu návazné dopravy. Přímo na Výtoni můžete obdivovat kubistickou kolonii nebo se můžete vypravit na nedaleký Vyšehrad.

Nedaleko autobusových a tramvajových zastávek u Lihovaru začíná přívoz s označením P3, neboť právě on byl zprovozněn v Praze jako třetí v pořadí. Plavidlo vás doveze na cíp Veslařského ostrova, odkud můžete vyrazit po cyklostezce ve směru Braník, Modřany, Zbraslav a od minulého roku téměř až do Vraného nad Vltavou. Po „smíchovském“ břehu vede stezka do Lahoviček, cyklisté se bez problémů dostanou až do Černošic a rekreační oblasti na Berounce. Přívoz P5 na Výtoni stejně jako plavidlo P3 mezi Lihovarem a Veslařským ostrovem vykonávají plavby pouze podle jízdního řádu. Na Výtoni je interval 30 minut, pouze v sobotu dopoledne při farmářských trzích se interval zkracuje na polovinu. Mezi Veslařským ostrovem a Lihovarem se jezdí v intervalu 20 minut.

Nejjihnější pražský přívoz P6 spojuje Lahovičky a Modřany. V Modřanech bezprostředně navazuje na zastávky tramvají, autobusů a vlaků Nádraží Modřany (Praha-Modřany zastávka), v Lahovičkách je to ke stejnojmenné zastávce autobusu 700 metrů. O dost blíže je cyklostezka, která vás severním směrem dovede do Chuchle a na Smíchov a jižním směrem do Radotína, Modřan nebo Černošic. Samozřejmě si můžete udělat i okruh, z Lihovaru do Lahoviček po cyklostezce, z Lahoviček přejet přívozem do Modřan, zpátky po cyklostezce na Veslařský ostrov a plavidlem se vrátíte do výchozího bodu cesty.

Přívozy P7 Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský Ostrov a P6 Nádraží Modřany – Lahovičky jezdí i podle potřeby mimo jízdní řád. Jako první začíná přívoz P3 z Lihovaru, a to již v 6 hodin v pracovní dny, o víkendech o hodinu později. V Modřanech a na Štvanici se v pracovní dny začíná jezdit v 7 hodin o víkendech v 8 hodin. Přívoz P5 na Výtoni začíná každý den v 8 hodin. Mezi Lihovarem a Veslařským ostrovem se jezdí každodenně do 22 hodin, na zbylých třech sezónních přívozech bylo stanoveno proměnné ukončení provozu. Od 25. března do 13. května 2016 a od 1. do 30. září 2016 se jezdí do 20 hodin, od 14. května do konce srpna 2016 do 21 hodin a v říjnu 2016 pouze do 19 hodin.

Na všech přívozech platí tarif Pražské integrované dopravy včetně SMS jízdenek. Navíc jízdní kola se přepravují zdarma. Vše o přívozech Pražské integrované dopravy najdete na webu:

www.ropid.cz/privozy



ČasoPID

BŘEZEN 2016



ČasoPID

BŘEZEN 2016

Autoři textů: *Petr Malík, Filip Drápal, Martin Šubrt*

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *3. března 2016*

Vydal ROPID v březnu 2016

Tisk zajistil: *OTTOVA TISKÁRNA, spol.s r.o.*

Náklad: *15 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 511

www.ropid.cz