

OBSAH:

Aktuality z Pražské integrované dopravy	1
Martin Šubrt: Postupně se podařilo najít kompromisní řešení	7
Zkouška obsaditelnosti vozidel PID	10
Plánek: Linkové vedení tramvají	12
Obce, které obsluhuje PID / Týnec nad Sázavou	14
Prodloužení linky 316 do Kralup n.Vlt. od září 2016	18
20 let přestupního Tarifu PID	19
Pod Babou Vás zveze Baba	22

REGIONÁLNÍ DEN
20 LET PID V MNÍŠKU POD BRDY A OKOLÍ
18. 6. 2016

Veký počet historických vozidel a bohatý doprovodný program přilákal mnoho návštěvníků a my pevně doufáme, že se vám den Pražské integrované dopravy líbil.



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

[illegible]

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

Platnost:

od 10. června 2012

VYSVĚTLIVKY:

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

pro danou kombinaci pásem lze použít těž 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, přivozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo 0: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

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

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

AKTUALITY Z PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

LINKOVÉ VEDENÍ TRAMVAJÍ OD ZÁŘÍ 2016



Tramvajové změny plánované na 28. srpen 2016 dostaly po připomínkách veřejnosti a diskusích s městskými částmi finální podobu. Vzniknou tři nové linky, devět linek změní trasu a u dvanácti linek zůstane trasa stejná jako dnes. Úseky, které jsou dnes přetížené, budou posíleny. Mírné oslabení čeká tramvajovou trať na Petřiny, kde výrazně ubylo cestujících po otevření metra.

„K těmto změnám a k posílení tramvajového provozu v Praze mám tři základní důvody. Budeme zavádět další zóny placeného stání, a proto je nezbytné, abychom nabídli také kvalitní a silnou veřejnou dopravu. Dlouhodobě podporuji ekologickou dopravu v centru města a tou jsou spolu s metrem právě tramvaje, které by měly tvořit v každém moderním městě klíčovou páteřní síť veřejné dopravy. V neposlední řadě jsem se rozhodl vyhovět přáním veřejnosti a městských částí, které byly často při tvorbě změn opomíjeny, a to podle mě nebylo správné,“ říká náměstek primátorky a radní pro oblast dopravy Petr Dolínek. *„Návrh zavádí potřebné posílení pražské tramvajové dopravy a vytváří chybějící přímá spojení. Tyto změny začnou platit 28. srpna 2016 a já osobně se na ně velmi těším.“*

Od 28. srpna 2016 bude v pražských ulicích jezdit 24 tramvajových linek v denním provozu, tedy o tři více, než jezdí dnes.

Trasy linek beze změny: 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 22, 26

Změna trasy u linek: 4, 5, 6, 12, 14, 18, 20, 24, 25

Nové linky: 2, 15, 21

„Nemůžeme splnit všechna přání, ale finální řešení fialového návrhu je kompromisem, který zapracovává drtivou většinu připomínek městských částí i návrhů, které posílali na jaře občané,“ doplňuje ředitel ROPID Petr Tomčík. *„Pro většinu přetížených úseků znamená výsledný fialový návrh posílení. Více tramvají pojedou například Seifertovou ulicí na Žižkově, mezi Karlovým náměstím a I. P. Pavlova, větší kapacitu nabídnou tramvaje také na Albertově, z Vltavské směrem na Letnou a v nuselském údolí. Další linka pojedou také k vysočanské poliklinice nebo v Holešovicích přes Libeňský most.“*

I nadále pojedou v kratším polovičním intervalu páteřní linky 9, 17 a 22. V úseku Hradčanská – Vozovna Střešovice – Petřiny zůstanou i nadále dvě tramvajové linky jako dnes, ale jedna z nich bude jezdit v sólo vozech. Je to důsledek nižší poptávky cestujících, která souvisí s loňským otevřením nového úseku metra A do Motola.

„Velká většina spojení a intervalů, na které jsou cestující zvyklí, zůstává zachována, navíc přibývají spojení nová. Ve špičkách pracovních dnů propojí Modřany a Braník se Smíchovem přímá

linka 21 a obyvatelé Barrandova se dostanou do Štěpánské a na I. P. Pavlova čtyřkou. Celotýdenně propojí Náměstí Republiky, Václavské náměstí se zastávkou I. P. Pavlova linka 6, která dále zajistí obnovu spojení z okolí Tylova náměstí směrem k Nádraží Vršovice. Z Manin a Libeňského mostu bude čtrnáctkou zajištěno přímé spojení do centra na Václavské náměstí, z Malé Strany na Náměstí Republiky pak pojedje patnáctka," vysvětluje náměstek ROPID pro městskou dopravu a marketing Martin Šubrt.

Nově posílené úseky:

- Karlovo náměstí – I. P. Pavlova *(nově linka 6)*
- Hlavní nádraží – Husinecká – Olšanské náměstí *(linky 5, 9 a 26 zde nově doplní linka 15)*
- Letenské náměstí – Vltavská – Pražská tržnice *(linky 1 a 25 zde nově doplní linka 12)*
- Spořilov – Náměstí Bratří Syнкů – Albertov – Karlovo náměstí *(místo linky 6 v sólo vozech v pracovní dny od 6 do 20 hodin zde nově pojedje celotýdenně linka 14 v soupravách)*
- Palmovka – Nádraží Vysočany *(k dnešní lince 16 přibude nově linka 14)*
- Karlín – Náměstí Republiky – Letná *(o víkendu linka 8 nově v soupravách)*
- Anděl – Kotlářka *(linku číslo 4 zde nahradí linky 15 a 21)*

Nová přímá spojení:

- I. P. Pavlova – Bruselská – Otakarova – Nádraží Vršovice *(linka 6)*
- Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova *(linka 6)*
- Vysočanská – Maniny – Vltavská – Václavské náměstí *(linka 14)*
- Sídliště Barrandov – I. P. Pavlova *(linka 4, ve špičkách pracovních dnů)*
- Kotlářka – Anděl – Palackého náměstí – Nádraží Braník – Sídliště Modřany *(linka 21, ve špičkách pracovních dnů)*
- Nádraží Braník – Karlovo náměstí – Národní třída *(linka 2)*
- Divoká Šárka – Červený Vrch – Dejvická – Anděl *(linka 20)*
- Kotlářka – Anděl – Malostranské náměstí – Dlouhá třída – Nám. Republiky – Hlavní nádraží *(linka 15)*

Na konci dubna 2016 byly představeny dva základní a jeden doplňkový návrh, jak by proměna sítě tramvají mohla vypadat. Návrhy byly připraveny tak, aby usnadnily diskusi o podobě finálního řešení. V posledním měsíci probíhaly intenzivní jednání s radními pro dopravu jednotlivých městských částí, s výbory dopravy a komisemi jednotlivých městských částí, přicházely připomínky od odborné i laické veřejnosti a probíhala také setkání s občany, zejména v oblastech, kde byly předloženy návrhy nejkontroverznější (MČ P6 a MČ P7).

Původní požadavek vedení hl. m. Prahy připravit návrhy řešení s ohledem na zachování současných nákladů na provoz tramvají byl upraven na základě usnesení výboru dopravy ZHMP, který požádal o mírné navýšení objemu prostředků na tramvajový provoz. Na tomto základě bylo možné připravit finální návrh s nižším podílem změn.

Kompletní tramvajové linkové vedení od 28. 8. 2016

Tabulka provozních parametrů tramvajových linek:

Symbol	Ráno a odpo.	Polední sedlo	Večer	Nepracovní dny
	4 min.	5 min.	10 min.	7,5-10 min.
	8 min.	10 min.	20 min.	15-20 min.
	8 min.	10 min.	10 min.	7,5-10 min.

1 **SÍDLIŠTĚ PETŘINY** – Petřiny  – Větrník – Vojenská nemocnice – Baterie – Ořechovka – Sibeliova – Vozovna Střešovice – Prašný most – Hradčanská  – Sparta – Korunovační (←) – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská  – Pražská tržnice – Tusarova (←) – Dělnická (→) – Maniny – Libeňský most – Palmovka  – Krejčířek – Ohrada – Vozovna Žižkov – Strážní – Chmelnice – Kněžská luka – **SPOJOVACÍ**

2 **SÍDLIŠTĚ PETŘINY** – Petřiny  – Větrník – Vojenská nemocnice – Baterie – Ořechovka – Sibeliova – Vozovna Střešovice – Prašný most – Hradčanská  – Chotkovy sady – Malostranská  – Staroměstská  – Karlovy lázně (→) – Národní divadlo (←) – Národní divadlo – Národní třída  – Novoměstská radnice (←) – Karlovo nám.  – Moráň (→) – Palackého nám.  – Palackého náměstí  – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – **NÁDRAŽÍ BRANÍK**

3 **BŘEZINĚVSKÁ** (→) – **KOBYLISY**  – Ke Stírce – Okrouhlická – Vychovatelna – Bulovka – Vosmíkových – U Kříže – Stejskalova – Divadlo pod Palmovkou (→) – Palmovka  – Invalidovna  – Urxova – Křižíkova  – Karlínské náměstí – Florenc   – Bílá labuť – Masarykovo nádraží  – Jindřišská – Václavské náměstí  – Vodičkova – Lazarská – Novoměstská radnice (←) – Karlovo náměstí  – Moráň (→) – Palackého náměstí  – Palackého náměstí  – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – **NÁDRAŽÍ BRANÍK** – Černý kůň – Belárie – Modřanská škola – Nádraží Modřany – Čechova čtvrť – Poliklinika Modřany – U Libušského potoka – Modřanská rokle – **SÍDLIŠTĚ MODŘANY** – **LEVSKÉHO** (←)

v úseku **Nádraží Braník - Levského** je v provozu ve špičkách pracovního dne

4 **SÍDLIŠTĚ BARRANDOV** – Poliklinika Barrandov – Chaplinovo náměstí – K Barrandovu – Geologická – Hlubočepy – Zlíchov – Lihovar – ČSAD Smíchov – Smíchovské nádraží  – Plzeňka – Na Knížecí  – Anděl  – Zborovská – Palackého náměstí  – Moráň (←) – Karlovo náměstí  – Štěpánská – I. P. Pavlova  – Náměstí Míru  – Jana Masaryka – Krymská – Ruská – Vršovické náměstí – **ČECHOVO NÁMĚSTÍ**

v provozu ve špičkách pracovního dne

5 **SÍDLIŠTĚ BARRANDOV** – Poliklinika Barrandov – Chaplinovo náměstí – K Barrandovu – Geologická – Hlubočepy – Zlíchov – Lihovar – ČSAD Smíchov – Smíchovské nádraží  – Plzeňka – Na Knížecí  – Anděl  – Zborovská – Jiráskovo náměstí – Myslíkova – Lazarská – Vodičkova – Václavské náměstí  – Jindřišská – Hlavní nádraží  – Husinecká – Lipanská – Olšanské náměstí – Flora  – Olšanské hřbitovy – Želivského  – Želivského  – Vinohradské hřbitovy – Krematorium Strašnice – Vozovna Strašnice – Vinice (→) – Solidarita – Zborov-Strašnické divadlo – Nové Strašnice – **ČERNOKOSTELECKÁ** – Depo Hostivař  – Malešická továrna – Na Homoli – **ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP**

v úseku **Černokostelecká - Ústřední dílny DP** jede večer a v nepracovní dny každý druhý spoj

6 KUBÁNSKÉ NÁMĚSTÍ – Slavia – Koh-i-noor – Bohemians – Nádraží Vršovice – Otakarova – Nuselské schody – Pod Karlovem – Bruselská – I. P. Pavlova 🍷 – Štěpánská – Karlovo náměstí 🍷 – Novoměstská radnice (➔) – Lazarská 🍷 – Vodičkova – Václavské náměstí 🍷 – Jindřišská – Masarykovo nádraží 🍷 – Náměstí Republiky 🍷 – Dlouhá třída – Nábřeží Kapitána Jaroše (↩) – Strossmayerovo náměstí – Veletržní palác – Výstaviště Holešovice – Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí – U Průhonu (↩) – Dělnická (➔) – Maniny – Libeňský most – PALMOVKA 🍷

7 RADLICKÁ 🍷 – Škola Radlice – Laurová – Braunova – Křížová – Na Knížecí 🍷 – Anděl 🍷 – Zborovská – Palackého náměstí 🍷 – Výtoň – Albertov – Ostrčilovo náměstí – Svatoplukova – Divadlo Na Fidlovačce – Otakarova – Nádraží Vršovice – Bohemians – Koh-i-noor – Slavia – Kubánské náměstí – Průběžná – Strašnická 🍷 – Nad Primaskou (↩) – Vozovna Strašnice (➔) – Vinice (➔) – Solidarita – Zborov – Strašnické divadlo – Nové Strašnice – ČERNOKOSTELECKÁ

8 NÁDRAŽÍ PODBABA – Zelená – Lotyšská – Vítězné náměstí 🍷 – Hradčanská 🍷 – Sparta – Korunovační (↩) – Letenské nám. – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Nábřeží Kapitána Jaroše (➔) – Dlouhá třída – Náměstí Republiky 🍷 – Bílá labuť – Florenc 🍷🍷 – Karlínské náměstí – Křižíkova 🍷 – Urxova – Invalidovna 🍷 – Palmovka 🍷(↩) – Palmovka 🍷 – Balabenka – Ocelářská – Multiaréna Praha – Nádraží Libeň – Kabešova – Podkovářská – U Elektry – Nademlejnská – STARÝ HLOUBĚTÍN

9 SÍDLIŠTĚ ŘEPY – Blatiny – Slánská – Hlušičkova – Krematorium Motol – Motol – Vozovna Motol – Hotel Golf – Poštovka – Kotlářka – Kavalírka – Klamovka – U Zvonu – Bertramka – Anděl 🍷 – Arbesovo náměstí – Švandovo divadlo – Újezd – Národní divadlo – Národní třída 🍷 – Lazarská – Vodičkova – Václavské náměstí 🍷 – Jindřišská – Hlavní nádraží 🍷 – Husinecká – Lipanská – Olšanské náměstí – Olšanská – Nákladové nádraží Žižkov – Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova – Ohrada – Vozovna Žižkov – Strážní – Chmelnice – Kněžská luka – SPOJOVACÍ

10 SÍDLIŠTĚ ŘEPY – Blatiny – Slánská – Hlušičkova – Krematorium Motol – Motol – Vozovna Motol – Hotel Golf – Poštovka – Kotlářka – Kavalírka – Klamovka – U Zvonu – Bertramka – Anděl 🍷 – Zborovská – Palackého náměstí 🍷 – Moráň (↩) – Karlovo náměstí 🍷 – Štěpánská – I. P. Pavlova 🍷 – Náměstí Míru 🍷 – Šumavská – Vinohradská vodárna – Perunova – Orionka – Flora 🍷 – Olšanské hřbitovy – Želivského 🍷 – Mezi Hřbitovy – Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova – Krejčířek – Palmovka 🍷 – Divadlo pod Palmovkou (↩) – Stejskalova – U Kříže – Vosmikových – Bulovka – Vychovatelna – Okrouhlická – Ke Stírce – Kobylisy 🍷 – Střelnická – Kyselova – Ládví 🍷 – Štěpničná – Třebenická (↩) – SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE

11 SPOJOVACÍ – Kněžská luka – Chmelnice – Strážní – Vozovna Žižkov – Ohrada – Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov – Mezi Hřbitovy – Želivského 🍷 – OLŠANSKÉ HŘBITOVY – Flora 🍷 – Radhošťská – Jiřího z Poděbrad 🍷 – Vinohradská tržnice – Italská – Muzeum 🍷🍷 – I. P. Pavlova 🍷 – Bruselská – Pod Karlovem (➔) – Nuselské schody – Náměstí Bratří Syнкů – Horky – Pod Jezerkou – Michelská – Plynárna Michle – Chodovská – Teplárna Michle – SPOŘILOV

v úseku Spojovací – Olšanské hřbitovy jede večer a v nepracovní dny každý druhý spoj

12 SÍDLIŠTĚ BARRANDOV – Poliklinika Barrandov – Chaplinovo náměstí – K Barrandovu – Geologická – Hlubočepy – Zličov – Lihovar – ČSAD Smíchov – Smíchovské nádraží 🍷 – Plzeňka – Na Knížecí 🍷 – Anděl 🍷 – Arbesovo náměstí – Švandovo divadlo – Újezd – Hellichova – Malostranské náměstí – Malostranská 🍷 – Chotkovy sady – Sparta – Korunovační (↩) – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská 🍷 – Pražská tržnice – Tusarova (↩) – Dělnická – U Průhonu (➔) – Ortenovo náměstí – Nádraží Holešovice 🍷 – Výstaviště Holešovice – VÝSTAVIŠTĚ HOLEŠOVICE

13 ČERNOKOSTELECKÁ – Nové Strašnice – Zborov-Strašnické divadlo – Solidarita – Vinice (←) – Vozovna Strašnice – Krematorium Strašnice – Vinohradské hřbitovy – Želivského (♥) – Želivského (♥) – Olšanské hřbitovy – Flora (♥) – Radhošťská – Jiřího z Poděbrad (♥) – Vinohradská tržnice – Italská – Muzeum (♥♥) – I. P. Pavlova (♥) – Bruselská – Pod Karlovem (→) – Nuselské schody – Otakarova (→) – **NÁMĚSTÍ BRATŘÍ SYNKŮ**

v provozu v pracovní dny od 6 do 20 h

14 SPOŘILOV – Teplárna Michle – Chodovská – Plynárna Michle – Chodovská – Pod Jezerkou – Horky – Náměstí Bratří Synků – Divadlo Na Fidlovačce – Svatoplukova – Ostrčilovo náměstí – Albertov – Botanická zahrada – Moráň (←) – Karlovo náměstí (♥) – Novoměstská radnice (→) – Lazarská – Vodičkova – Václavské náměstí (♥) – Jindřišská – Masarykovo nádraží (♥) – Bílá labuť – Těšnov – Vltavská (♥) – Pražská tržnice – Tusarova (←) – Dělnická (→) – Maniny – Libeňský most – Palmovka (♥) – Palmovka (♥) (←) – Balabenka – Divadlo Gong – Poliklinika Vysočany – **NÁDRAŽÍ VYSOČANY** (→) (♥) – **VYSOČANSKÁ** (Z)

15 KOTLÁŘKA – Kotlářka (→) – Kavalírka – Klamovka – U Zvonu – Bertramka – Anděl (♥) – Arbesovo náměstí – Švandovo divadlo – Újezd – Hellichova – Malostranské náměstí – Malostranská (♥) – Čechův most – Dlouhá třída – Náměstí Republiky (♥) – Masarykovo nádraží (♥) – Hlavní nádraží (♥) – Husinecká – Lipanská – Olšanské náměstí – Flora (♥) – **OLŠANSKÉ HŘBITOVY**

16 SÍDLIŠTĚ ŘEPY – Blatiny – Slánská – Hlušičkova – Krematorium Motol – Motol – Vozovna Motol – Hotel Golf – Poštovka – **KOTLÁŘKA** (→) – Kotlářka – Kavalírka – Klamovka – U Zvonu – Bertramka – Anděl (♥) – Zborovská – Palackého náměstí (♥) – Moráň (←) – Karlovo náměstí (♥) – Štěpánská – I. P. Pavlova (♥) – Náměstí Míru (♥) – Šumavská – Vinohradská vodárna – Perunova – Orionka – Flora (♥) – Olšanské hřbitovy – Želivského (♥) – Mezi Hřbitovy – Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova – Krejčířek – Palmovka (♥) (←) – Palmovka (♥) – Balabenka – Divadlo Gong – Poliklinika Vysočany – Nádraží Vysočany (♥) – Špitálská – Poštovská – Kolbenova (♥) – Nový Hloubětín – Vozovna Hloubětín – Starý Hloubětín – Kbelská – Hloubětín (♥) – Sídliště Hloubětín – **LEHOVEC**

v úseku **Sídliště Řepy - Kotlářka** je v provozu ve špičkách pracovního dne

17 VOZOVNA KOBYLISY – Vozovna Kobylisy (→) – Líbeznická – Březiněveská – Kobylisy (♥) – Ke Stírce – Hercovka – Nad Trojou – Trajská – Nádraží Holešovice (♥) – **VÝSTAVIŠTĚ HOLEŠOVICE** – Veletržní palác – Strossmayerovo náměstí – Nábřeží Kapitána Jaroše (→) – Čechův most – Právnická fakulta – Staroměstská (♥) – Karlovy lázně (→) – Národní divadlo – Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí (♥) – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – Nádraží Braník – Černý kůň – Belárie – Modřanská škola – Nádraží Modřany – Čechova čtvrť – Poliklinika Modřany – U Libušského potoka – Modřanská rokle – **SÍDLIŠTĚ MODŘANY** – **LEVSKÉHO** (←)

v úseku **Vozovna Kobylisy - Výstaviště Holešovice** jede celotýdenně každý druhý spoj

18 NÁDRAŽÍ POODBABA – Zelená – Lotyšská – Vítězné náměstí (♥) – Hradčanská (♥) – Chotkovy sady – Malostranská (♥) – Staroměstská (♥) – Karlovy lázně (→) – Národní divadlo (←) – Národní divadlo – Národní třída (♥) – Novoměstská radnice (←) – Karlovo náměstí (♥) – Moráň (→) – Botanická zahrada – Albertov – Ostrčilovo náměstí – Svatoplukova – Divadlo Na Fidlovačce – Náměstí Bratří Synků – Nuselská radnice – Palouček – Pražského povstání (♥) – Na Veselí – **VOZOVNA PANKRÁČ**

20 **DIVOKÁ ŠÁRKA** – Vozovna Vokovice – Nad Džbánem – Nádraží Veleslavín  – Červený Vrch – Sídliště Červený Vrch – Bořislavka  – Na Pískách – Hadovka – Thákurova – Dejvická  – Vítězné náměstí  – Hradčanská  – Chotkovy sady – Malostranská  – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Švandovo divadlo – Arbesovo náměstí – Anděl  – Na Knížecí  – Plzeňka – Smíchovské nádraží  – ČSAD Smíchov – Lihovar – Zlíchov – Hlubočepy – Geologická – K Barrandovu – Chaplinovo náměstí – Poliklinika Barrandov – **SÍDLIŠTĚ BARRANDOV**

21 **KOTLÁŘKA** – Kotlářka (→) – Kavalírka – Klamovka – U Zvonu – Bertramka – Anděl  – Zborovská – Palackého nám.  – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – Nádraží Braník – Černý kůň – Belárie – Modřanská škola – Nádraží Modřany – Čechova čtvrť – Poliklinika Modřany – U Libuškého potoka – Modřanská rokle – **SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LEVSKÉHO (←)**

v provozu ve špičkách pracovního dne

22 **BÍLÁ HORA** – Malý Břevnov – Obora Hvězda – VYPICH – Říčanova – Břevnovský klášter – U Kaštanu – Drinopol – Marjánka – Malovanka – Pohořelec – Brusnice – Pražský hrad – Královský letohrádek – Malostranská  – Malostranské náměstí – Hellichova – Újezd – Národní divadlo – Národní třída  – Novoměstská radnice (←) – Karlovo náměstí  – Štěpánská – I. P. Pavlova  – Náměstí Míru  – Jana Masaryka – Krymská – Ruská – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí – Koh-i-noor – Slavia – Kubánské náměstí – Průběžná – Na Hroudě – **NÁDRAŽÍ STRAŠNICE – RADOŠOVICKÁ – DUBEČSKÁ – Na Padesátém – Zahradní Město – Sídliště Zahradní Město – Obchodní centrum Hostivař – Na Groši – Hostivařská – NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ**

v úsecích Bílá Hora – Vypich a Nádraží Strašnice/Radošovická – Nádraží Hostivař jede celotýdenně každý druhý spoj

24 **KUBÁNSKÉ NÁMĚSTÍ** – Slavia – Koh-i-noor – Bohemians – Nádraží Vršovice – Otakarova – Divadlo Na Fidlovačce – Svatoplukova – Ostrčilovo náměstí – Albertov – Botanická zahrada – Moráň (←) – Karlovo náměstí  – Novoměstská radnice (→) – Lazarská  – Vodičkova – Václavské náměstí  – Jindřišská – Masarykovo nádraží  – Bílá labuť – Florenc   – Karlínské náměstí – Křižíkova  – Urxova – Invalidovna  – Palmovka  – Divadlo pod Palmovkou (←) – Stejskalova – U Kříže – Vosmíkových – Bulovka – Vychovatelna – Okrouhlická – Ke Stírce – **KOBYLISY  – BŘEZINĚVSKÁ (←)**

v provozu v pracovní dny od 6 do 20 h

25 **BÍLÁ HORA** – Malý Břevnov – Obora Hvězda – Vypich – Říčanova – Břevnovský klášter – U Kaštanu – Drinopol – Marjánka – Malovanka – Hládkov – Vozovna Střešovice – Prašný most – Hradčanská  – Sparta – Korunovační (←) – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Vltavská  – Pražská tržnice – Tusarova (←) – Dělnická (→) – Maniny – Libeňský most – Palmovka  (←) – Palmovka  – Balaběnka – Ocelářská – Multiaréna Praha – Nádraží Libeň – Kabešova – Podkovářská – U Elektry – Nademlejnská – Kbelská – Hloubětín  – Sídliště Hloubětín – **LEHOVEC**

26 **DIVOKÁ ŠÁRKA** – Vozovna Vokovice – Nad Džbánem – Nádraží Veleslavín  – Červený Vrch – Sídliště Červený Vrch – Bořislavka  – Na Pískách – Hadovka – Thákurova – Dejvická  – Vítězné náměstí  – Hradčanská  – Sparta – Korunovační (←) – Letenské náměstí – Kamenická – Strossmayerovo náměstí – Nábřeží Kapitána Jaroše (→) – Dlouhá třída – Náměstí Republiky  – Masarykovo nádraží  – Hlavní nádraží  – Husinecká – Lipanská – Olšanské náměstí – Olšanská – Nákladové nádraží Žižkov – Mezi Hřbitovy – Želivského  – Vinohradské hřbitovy – Krematorium Strašnice – Vozovna Strašnice – Vozovna Strašnice (←) – Nad Primaskou (→) – Strašnická  – Na Hroudě – Nádraží Strašnice – Radošovická – Dubečská – Na Padesátém – Zahradní Město – Sídliště Zahradní Město – Obchodní centrum Hostivař – Na Groši – Hostivařská – **NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ**

MARTIN ŠUBRT: „POSTUPNĚ SE PODAŘILO NAJÍT KOMPROMISNÍ ŘEŠENÍ“

Příprava nového linkového vedení pražských tramvají byl dlouhodobý proces, trvající několik měsíců. O tom, jak vznikl finální návrh, jsme si povídali s Ing. Martinem Šubrtem, náměstkem ředitele ROPIDu, který měl přípravu novinky na starosti.



Pane náměstkú, polovina června znamenala konec dlouhodobé přípravy linkového vedení tramvají v Praze. Jaký máte pocit, když se podíváte na výsledný návrh, který bude platit od neděle 28. srpna 2016? Můžete zároveň prozradit, jak dlouho se návrh připravoval?

Návrhy změn v tramvajové dopravě začaly být připravovány v říjnu minulého roku. Z řady podnětů městských částí a veřejnosti nejprve letos v dubnu vznikly tři odlišné návrhy možného vývoje. Předložení řešení ve variantách umožnilo snadnější projednávání finálního návrhu, protože bylo možné zástupcům samospráv v širších souvislostech ukázat, jaké důsledky může určitý požadavek na změnu mít. Z 15 městských částí, v nichž jsou tramvaje provozovány, se mírná většina přiklonila k modrému návrhu základních úprav, ale i oranžový návrh příležitostí našel řadu zastánců. Naopak vídeňský návrh, který spočíval v růstu podílu páteřních linek, městské části odmítly zásadní většinou hlasů.

Na základě sesbíraných stanovisek proběhla v květnu a červnu řada jednání se starosty a radními pro dopravu, autoři finálního návrhu se zúčastnili řady zasedání výborů a komisí dopravy jednotlivých městských částí a v Praze 6 a Praze 7 proběhla i veřejná setkání s občany. Postupně se tak podařilo najít kompromisní řešení, které zahrnuje prvky současného stavu a modrého i oranžového návrhu. Úkolem organizace ROPID bylo v dostupných provozních, technických, dopravních a ekonomických mantinelech předložit finální návrh, který bude městskými částmi akceptován. To se podařilo, tj. v tomto ohledu je třeba poděkovat a ocenit práci všech kolegů, kteří se na přípravě návrhu podíleli. Důležitější než pocit projektantů ovšem bude míra spokojenosti či nespokojenosti Pražanů, až začnou nové linky a spojení v září využívat.

Kolik připomínek a podnětů od občanů a městských částí celkově přišlo a kolik se jich promítlo do výsledného návrhu?

V rámci ankety k tramvajové dopravě v následných měsících přišlo od cestujících přibližně 2 000 podnětů k tramvajové dopravě. Městské části zaslaly 25 zásadních připomínek, celkově bylo při přípravě návrhu zohledněno 45 problematických bodů k řešení. Z vyhodnocení všech připomínek vyplývá, že se při řešení proměny sítě tramvají podařilo vyhovět přibližně sedmdesáti procentům zaslanych připomínek.

Museli jste často řešit protichůdné návrhy, kterým i při dobré vůli nešlo vyhovět?

Soubor vzájemně si odporujících požadavků je vždy základním podkladem pro přípravu změn, tomu se nelze vyhnout. Je velmi složité stanovit, který požadavek má větší váhu. Je nutné zpracovat podrobné rozborů celosíťových, profilových i anketních průzkumů. Vždy je snahou vyhovět většině cestujících. Jako příklad lze zmínit trasování linky 20 v oblasti Dejvic. V uplynulém roce bylo v souvislosti se zajištěním vhodných intervalových prokladů linek u Nádraží Podbaba nutné změnit trasy linek 5 a 20, přičemž linka 20 přestala jezdit do Divoké Šárky. Řada cestujících od té doby poptávala návrat linky 20 na Evropskou ulici, další část Pražanů si linku 20 v Podbabě naopak oblíbila. V tomto případě se nakonec ukázalo jako vhodnější linku 20 na Evropskou ulici vrátit, protože druhá možnost řešení, linka 18, by na trase od Národní třídy a Staroměstské příliš dlouho jela v souběhu s linkou A metra.

Jaká změna ve vedení linek pražských tramvají je podle Vás ta nejzásadnější a po které Pražané nejvíce volali?

Domnívám se, že nejdůležitější změnou je celotýdenní posílení přetížených úseků od Hlavního nádraží směrem na Olšanské náměstí, v Ječné ulici a v úseku Vltavská – Letenské náměstí. Z objemu zaslaných podnětů cestující nejvíce volali po obnovení tramvajového spojení Nádraží Vršovice, Bělehradské ulice, I. P. Pavlova a Karlova náměstí, dále požadovali zavedení druhé tramvajové linky v úseku Poliklinika Vysočany – Palmovka a posílení provozu linky z Nuselské ulice směrem na Karlovo náměstí. Všechny tyto žádosti jsou v novém návrhu tramvajové sítě zohledněny.

Finální návrh byl prezentován již před několika dny, přišlo od té doby mnoho připomínek a dalších podnětů?

Překvapilo nás, že jsme zatím obdrželi jen jednotky doplňujících podnětů a připomínek. Domníváme se, že více připomínek obdržíme spíše v září, po zavedení změn, protože ne ke všem cestujícím se informace o změně nyní dostanou. Asi největší objem připomínek očekáváme z oblasti Holešovic, kde je navrženo nové vedení trasy linky 12. Abychom dokázali zachovat na lince 12 spojení z Letné na Malou Stranu i na Ortenovo náměstí, a současně aby byla posílena trvale přetěžovaná vazba z Letné k metru Vltavská, je linka 12 vedena z Letné přímo na Vltavskou a následně objezdem Holešovic na Výstaviště. Mrzí nás, že tím zhoršujeme kvalitu dopravy cestujícím z okolí Veletržního paláce, ale ve spolupráci s městskou částí Praha 7 jsme vhodnější řešení obsluhy oblasti v kontextu zaslaných požadavků bohužel nenalezli.

Jak stabilní bude toto linkové vedení? Často slyším nářky, že se stále něco mění a nevím, která linka, kde a kam jezdí?

Aktuální návrh změn naštěstí není nijak revoluční. Z 21 dnešních linek se 12 linek nemění, jedna linka se prodlužuje, 3 linky se zavádějí, žádná se neruší a pouze na osmi linkách dojde ke změně. Byli bychom rádi, aby každé linkové vedení bylo stabilní. V posledním období však dynamika rozvoje města stále akce-

leruje. Počet obyvatel roste především na prstenci okolo hranic Prahy, počet pracovních příležitostí se naopak zvyšuje v centru města v okolí Anděla, v Karlíně, Holešovicích a podobně, což zvyšuje nároky na dopravní systém nejen hromadné dopravy. Požadavků na změny a úpravy dostáváme každý měsíc řadu, nicméně v tramvajové dopravě bychom uvítali v dalších letech určité období stability. Změny v podobě tras linek by měly vyvolávat pouze realizace nových tramvajových tratí, např. okolo Hlavního nádraží, do Slivence, na Suchdol či přes nový Dvorecký most.

Všechny změny prověří čas, chystáte i průzkumy tramvajových linek, aby se ověřila jejich vytíženost?

Už od října letošního roku budeme realizovat ověřovací profilové průzkumy v některých lokalitách. Na jaře roku 2017 (přibližně v dubnu) by měl proběhnout celosíťový průzkum tramvají a je možné, že na jeho základě dojde k mírným korekcím zejména parametrů provozu jednotlivých linek.

V městské hromadné dopravě také platí, že nikdy není možné se zavděčit úplně všem, neboť požadavky jsou mnohdy protichůdné. Může být někdy spokojen se svou prací tým projektantů linkového vedení, nebo je to o stálém hledání slabých nebo slabších míst?

Vzhledem k objemu podnětů, které od městských částí a veřejnosti dostáváme, platí, že projektant linkového vedení a tvůrce jízdních řádů nemůže nikdy říct, že má hotovo. Každá úprava by však měla být odůvodněna právě nějakým konkrétním požadavkem, neměla by vznikat pouze na základě osobní nespokojenosti projektanta. Je třeba vždy respektovat, že změna podoby linek hromadné dopravy zasahuje do každodenního života řady cestujících, a proto by změn nemělo být mnoho. Snadno se to říká, ale mnohdy v souvislosti s řadou potřeb systému a cestujících hůře dodržíme. Za to se samozřejmě omlouvám.

Můžete prozradit, kde budete sledovat v prvních dnech po zavedení, zda změny fungují a splnily očekávání?

Určitě budeme sledovat centrální oblast města, kde je navrhovaný počet tramvajových spojů na samé hranici kapacity tratí. Vedení hlavního města Prahy nás požádalo, abychom tuto posilu zavedli zejména s ohledem na přípravu rozšíření zón placeného stání, po němž se předpokládá nárůst vytížení spojů hromadné dopravy ve vazbě k centru města. Bude nás zajímat vytíženost nových směrových vztahů (Podolí – Anděl, Nádraží Vršovice – I. P. Pavlova, Maniny – centrum), budeme sledovat funkčnost navržených intervalových prokladů, průjezdy linek více zatíženými křižovatkami a další věci. Po každé větší změně linkového vedení je nutné se ještě věnovat doladění věcí, které se projeví až v reálném provozu.

ZKOUŠKA OBSADITELNOSTI VOZIDEL PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Je úterý 28. června 2016 krátce před devátou hodinou ránní a areál Ústředních dílen Dopravního podniku v Hostivaři zaplavilo 300 studentů Střední průmyslové školy dopravní z Motola a z Moravské ulice. Tentokrát se nebudou seznamovat se zajímavostmi provozu Dopravního podniku, ale budou testovat, jak se v Praze cestuje dopravními prostředky.

„Od roku 1996 platí standardy pro vozidla městské hromadné dopravy. Od té doby se toho mnoho změnilo, proto si chceme udělat přehled o vozidlech, která jsou v současné



době používána, a také zjistit, zda jsou standardy stále aktuální, navíc budeme testovat standardy o deset procent nižší,“ říká náměstek ředitele ROPIDu Martin Šubrt. Pečlivě přitom sleduje, jak vypadá vytiženost vozu při jednotlivých typech obsazenosti.



Právě je obsazována tramvaj 14T s původním rozvržením sedáček. Před tramvají stojí šest zástupů po pěti studentech. Po pokynu nastupují do tramvaje, pokud jsou mezi prvními, mohou se posadit. Další třicítka má ještě volná místa, ale ta třetí už hledá výhodná místa k stání. V tramvaji je devadesát cestujících a ještě jsou evidentně volná místa, a tak nastupuje dalších 27 studentů.

Za několik málo okamžiků je ve voze 117 cestujících, devadesát procent dnešního standardu. Někde v okolí zaslechneme. „Nevím, jestli bych chtěl do takto plné tramvaje nastoupit.“ Následuje dalších 13 cestujících a jsme na dnešním standardu. Tramvaj vypadá plně, přesto mohou další cestující nastupovat – 160, 190 a když je voze 220 cestujících, další už nenastupují. 220 je maximální obsaditelnost staršího typu 14T. Za několik minut se vše opakuje u novější verze 14T, která má jinak uspořádaná sedadla. Výsledek je velmi podobný, do několika článkového vozidla může nastoupit o něco



málo více než 220 cestujících.

Jako poslední z tramvajových vozidel přichází ke slovu 15T, nejmodernější v Praze provozované vozidlo. Když je obsazeno 117 cestujícími, vypadá daleko méně obsazené než jeho předchůdce, při 130 cestujících

je také daleko více místa. Také při 220 cestujících jsou ještě volná místa, a tak se tramvaj stále plní. Maximum je 280. Možná tolik tramvaje vozí při sportovních nebo kulturních akcích, kdy je potřeba odvézt několik tisíc cestujících. „Jezdil jsem při koncertu Kabátů na Vypichu, a to byly tramvaje skutečně narvané, jinde jsem to nezažil,“ přiznává jeden z řidičů.



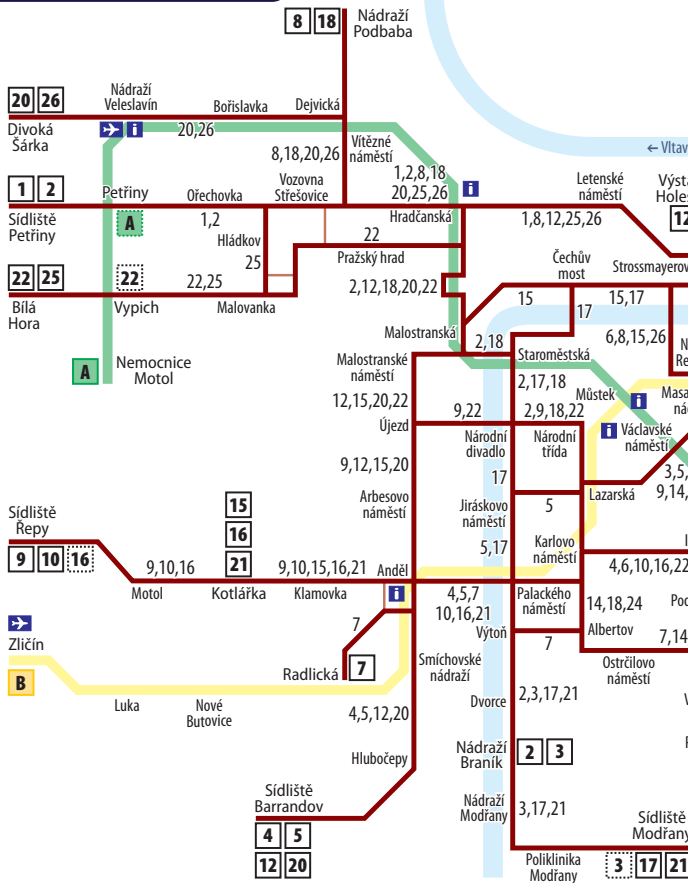
statně změnil. Jedním z testovaných vozidel je nový kloubový Solaris. Jako první přichází na řadu kloubový SOR o délce 18 metrů s pěticí dveří. Do autobusu se nastupuje po 25 cestujících. Současný standard je devadesát cestujících, a tak se testuje a fotí i při 81 cestujících ve vozidle. Maximální obsaditelnost je 140 cestujících, potom se ještě vyzkouší zavřít dveře a „cviční“ cestující vystupují. Za chvíli přijíždí další autobus a zkouška pokračuje. „Celkem testujeme dvanáct autobusů. Cílem celé akce je zpříjemnit cestování v Praze i v celém systému Pražské integrované dopravy,“ doplňuje Martin Šubrt.



Po zjištění obsaditelnosti tramvají přicházejí ke slovu autobusy. Dvalet je dlouhá doba a během ní se vozový park nejen Dopravního podniku, ale všech dopravců zajišťujících služby v rámci systému PID, podstatně změnil. Jedním z testovaných vozidel je nový kloubový Solaris. Jako první přichází na řadu kloubový SOR o délce 18 metrů s pěticí dveří. Do autobusu se nastupuje po 25 cestujících. Současný standard je devadesát cestujících, a tak se testuje a fotí i při 81 cestujících ve vozidle. Maximální obsaditelnost je 140 cestujících, potom se ještě vyzkouší zavřít dveře a „cviční“ cestující vystupují. Za chvíli přijíždí další autobus a zkouška pokračuje. „Celkem testujeme dvanáct autobusů. Cílem celé akce je zpříjemnit cestování v Praze i v celém systému Pražské integrované dopravy,“ doplňuje Martin Šubrt.

Linkové vedení tramvají

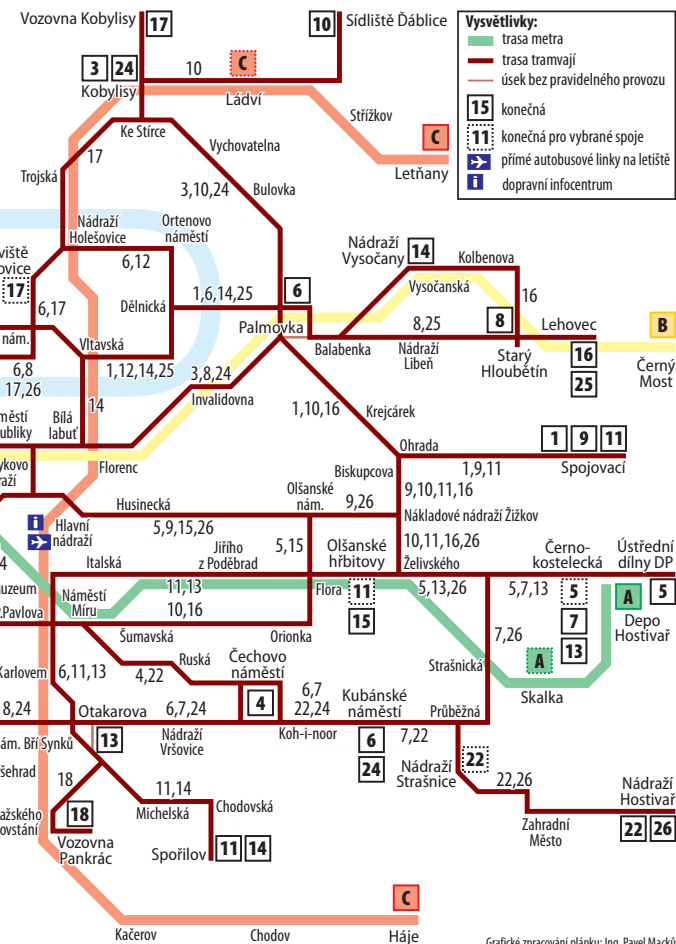
trvalý stav k září 2016



INFORMACE O PID

Máte nejasnosti a potřebujete poradit? Zeptejte se nás písemně, telefonicky či osobně:

- **Infolinka ROPID: 234 704 511** *(denně cca 8:00–18:00)*
- **Facebook PID**
(www.facebook.com/PrazskaIntegrovanaDoprava)
- **Twitter PID** *(www.twitter.com/PIDoficialni)*
- **Aplikace ROPID radí** *(www.ropidradi.cz)*
- **Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy**
(www.ropid.cz/form)
- **Infocentrum PID Praha hlavní nádraží denně 8:00–18:30** *(polední přestávka 12:00–12:30)*
- **Vyhledání spojení PID** *(<http://pid.idos.cz>)*
- **Jízdní řády PID ke stažení** *(<http://portalpid.idos.cz>), včetně možnosti objednání jejich zasílání na e-mail.*



PID ve spojení s Vámi

Facebook, Twitter, Instagram a RSS kanál



Pražská integrovaná doprava
důležité informace a zajímavosti



@PIDoficialni
mimořádnosti z první ruky



PIDoficialni
fotky a zajímavosti z provozu



www.ropid.cz/rss.php
kompletní informace o provozu



TÝNEC NAD SÁZAVOU

Léto je tradičně časem, kdy se vydáváme za poznáním i odpočinkem. Někdo volí exotické destinace, jiný dává přednost blízkému okolí. I systém Pražské integrované dopravy vás může dopravit do míst, kde můžete příjemně strávit několik dní i celý týden. Jedním z nich je historické město Týnec nad Sázavou. Pokud chcete zažít cestou romantiku, tak nasedněte do „Posázavského pacifiku“ a vychutnávejte si cestu podél řek Vltava a Sázava. Cesta z hlavního nádraží trvá necelou hodinu a půl. Zhruba hodinu pojedete autobusem č. 339 z Budějovické.



Týnec nad Sázavou se může pochlubit bohatou historií, což dokládají památky z přelomu prvního a druhého tisíciletí našeho století na jeho území. Rozhlédnete-li se na nádraží okolo sebe, zcela jistě nepřehlédnete kamennou hranolovou věž připojenou k románské rotundě, která se týčí za řekou. Sídelní objekt, na jehož základě vznikla rotunda, pocházel z 11. století. Pravděpodobně šlo o přemyslovské sídlo, které mělo především pevnostní funkci. První dochované zprávy o týneckém hradě a jeho majitelích pocházejí z doby Jana Lucemburského. V roce 1318 byl majitelem hradu Ondřej z Týnce, který byl potomkem Medků z Valdeka, kterým hrad patřil ve 13. století. V době pobělohorské byl hrad dvakrát vypálen a zcela zpustl. Až na konci 18. století, kdy se stal majitelem František Josef z Vrtby, se podařilo Týnec znovu povznést. Zasloužila se o to i výroba kameninového zboží. Na začátku devatenáctého století byla pro výrobu postavena nová budova



v empírovém slohu, která stojí v Týnci do dnešních dnů. Dnes už není továrnou, ale hotelem s restaurací a najdeme tam také kulturní sál, kde se konají mnohé městské společenské akce. Přeměna na hotel proběhla už za doby Ferdinanda d'Este.



„Kulturní sál sice patří soukromníkovi, ale máme s ním dobrou spolupráci, a tak nám sál pronajímá,” říká starosta Týnce nad Sázavou Martin Kadrnožka. Průmyslový rozvoj města a okolí přinesla třicátá léta dvacátého století a především pražský podnikatel ing. František Janeček. V Týnci postavil slévárnu hliníku, oceli a barevných kovů Metaz. V zakoupené přádelně na Brodcích zahájil výrobu motocyklů Jawa a osobních vozů Minor. S firmami Jawa i Metaz se setkáte v Týnci nad Sázavou i v dnešních dnech. Počet zaměstnanců již zdaleka není takový, jako býval v sedmdesátých letech 20. století. „Jawa v současné době zaměstnává 80 zaměstnanců a Metaz okolo 150,” doplňuje starosta. Celý Týnec nabízí na čtyři stovky pracovních míst, a tak většina obyvatel za prací dojíždí.

„U nás je to zhruba půl na půl. Polovina občanů dojíždí do Prahy a druhá do Benešova,” dozvídáme se. „Linka č. 339 je v pracovních dnech hodně vytížena, dá se říci, že je plná až po střechu. Jsme rádi, že se podařilo domluvit nasazení kloubových vozů na linku,” doplňuje starosta. Linka č. 339 má v ranní špičce pracovních dní pět spojů, dvakrát jede dopoledne a odpoledne jezdí jednou za hodinu. O víkendech odjíždí pět spojů. „Část občanů využívá také vlakové spojení. Přes Čerčany je to rychlejší a Posázavským pacifikem romantičtější. Doprava od nás do Prahy trvá hodinu a je jedno, jakým druhem dopravy jedete, ani autem to netrvá o mnoho méně.” Kvalitní dopravní spojení také něco stojí a pociťují to i v Týnci. „V rámci regionu Benabus platíme 1,2 miliónu korun ročně a potom ještě 350 tisíc v rámci samostatné smlouvy s hlavním městem Prahou,” prozrazuje starosta.

V rámci rekonstrukce Posázavského pacifiku bylo zmodernizováno vlakové nádraží v Týnci nad Sázavou. V době naší návště-





vy zářilo novotou. Další modernizace okolí bude pokračovat, jak se dozvídáme od starosty. „Již máme připraven projekt na výstavbu nového dopravního termi-

nálu. V těchto dnech podáváme žádost o dotaci z fondů Evropské unie, rozpočet je 20 až 25 miliónů korun. Nová odbavovací hala pro vlaky i autobusy by měla být blíže kolejím. Pokud vše půjde dobře, měli bychom přes zimu vysoutěžit zhotovitele a v příštím roce by se mělo začít stavět.“ Týneckou výhodou je umístění autobusového nádraží v bezprostřední blízkosti toho vlakového.

Týnce se nedotkl typický polistopadový vývoj obcí v bezprostřední blízkosti Prahy, vznik satelitní výstavby. „Počet obyvatel stoupá pomalu a nenápadně, neboť nemáme žádná rozvojová území,“ říká Martin Kadrnožka. V současné době žije v Týnci nad Vltavou, který se skládá celkem z osmi městských částí, 5 600 obyvatel. Nejvíce obyvatel má samotný Týnec, druhou největší částí je Chrást nad Sázavou s necelou tisícovkou obyvatel, následují Pecerady, Brodce, Zbořený Kostelec, Čakovice, Podělusy a nejmenší součástí jsou Krusíčany se 170 obyvateli. „Do každé městské části zajíždí minimálně jeden pár autobusových spojů denně, ale spíše mají 2 až 3 páry spojů.“ V nedávné minulosti se zlepšila i obsluha Zbořeného Kostelce, neboť byla vybudována cyklistická lávka přes Sázavu, a tak obyvatelé mohou přímo využívat zastávku linky č. 339 pod hradem Zbořený Kostelec.

Polistopadový vývoj přinesl zlepšení infrastruktury v celém městě. „Vodovod už má pět městských částí, kanalizace byla vybudována ve dvou a ve všech se podařilo dokončit veřejné osvětlení,“ vyjmenovává starosta. Vybudovány byly chodníky, nechybí ani nová pěší zóna a modernizací prochází také týnecká škola, kde budou otevřeny tři nové třídy a tělocvična. „Daří se nám obnovovat zeleň a spolupracujeme s městským architektem, aby rozvoj města měl svou vizi a koncepci.“ Také v Týnci nad Sázavou se snaží zastupitelé o otevřený, transparentní, vstřícný a férový přístup. „Obyvatelé by měli rádi ve městě bazén, ale to je v současné době ze strany města neufinancovatelné,“ doplňuje starosta.

Město se snaží aktivně podporovat spolkový život, aby Týnec nebyl jen noclehárnou pro pracující z Prahy či Benešova. „Když lidé pracují v Praze nebo v Benešově, tak tam mohou vyrazit i za kulturou, to samé platí i o víkendech, proto se snažíme místní spolky podporovat. Město se stalo majitelem sportoviště, aby to nebylo pro spolky příliš nákladné, navíc se snažíme podporovat činnost dětí tím, že přispíváme na odměny trenérům. V současné době se tu hraje fotbal, volejbal, tenis, je tu atletický oddíl a nechybí ani divadelní spolek. Konají se gymnastické soutěže

republikové úrovni, stejně tak i taneční.” Velmi zajímavým týneckým počinem jsou červené knihobudky, při krátké návštěvě jsme našli tři. Všechny fungovaly a nabízely čtivo.

Týnec nad Sázavou a jeho okolí je i vítaným turistickým cílem, jak jsme předeslali v úvodu. Pokud budete přecházet most, určitě si všimnete velké půjčovny lodí a raftů. „*Sázava mezi Týncem a Pikovicemi nabízí svůj nejhezčí úsek, a tak pokud je pěkné počasí, tak každou sobotu vystupuje z vlaku na tři stovky vodáků a míří k řece,*” dozvídáme se od starosty. I když je při naší návštěvě pracovní den, Sázava rozhodně není osiřelá. Pro vodáky je připraven i kemp, kde mohou strávit noc při svém delším putování. V Týnci najdete také dostatek možností pro občerstvení, restaurace nejsou nedostatkovým zbožím.

Pokud jste příznivci pěší turistiky, tak není pro vás Týnec nad Sázavou neznámým pojmem, ba naopak. Pokud jste někdy vyrazili z Prahy do Prčice, tak víte, že právě v Týnci je první kontrolní bod a začíná tam také jedna z kratších tras nejznámějšího tuzemského turistického pochodu. Pokud přijedete do Týnce, tak od nádraží můžete vyrazit po modré turistické značce na rozcestí Holý vrch a odtud je to zhruba půl kilometru na zříceninu hradu Zbořený Kostelec. Ze Zbořeného Kostelce můžete pokračovat proti proudu Sázavy do Nespek a odtud do Pyšel na železniční zastávku, odkud jezdí vlaky do Prahy. Po zelené nebo modré můžete pokračovat na Panskou skálu a před Horní Požáry na zastávku Pacifiku v Prosečnici. Skuteční milovníci turistiky mohou jít po červené značce do Kamenného Přívozu, Pikovic, Davle nebo až do Zbraslavi. Takový výlet ovšem vyžaduje dobrou fyzickou kondici a dost času. Zajímavé cíle jsou i jižním směrem. Po žluté z Týnce dorazíte ke konopištskému zámku anebo až do Benešova na nádraží. Naopak po zelené se přiblížíte k Neštětické hoře a cílem může být Neveklov.



Pokud si chcete prohlédnout nejzajímavější místa Týnce nad Sázavou, tak je pro vás připravena pět a půl kilometru dlouhá naučná stezka po městě a jeho okolí. Její první zastavení z devíti je v blízkosti nádraží, odkud můžete vyrazit spolu s čertem, maskotem stezky.

Dopravní obslužnost PID obce Týnec nad Sázavou

Příměstské autobusové linky 339

Železniční linka 58

PRODLOUŽENÍ LINKY 316 DO KRALUP NAD VLTAVOU OD ZÁŘÍ 2016



Od zahájení nového školního roku, tj. od 1. 9. 2016, bude ve špičkách pracovních dnů prodloužena trasa stávající příměstské linky 316 do Kralup nad Vltavou. Linka nyní zajišťuje spojení obcí Holubice, Tursko, Velké Přílepy, Statenice a Horoměřice pouze s hlavním městem Prahou, konkrétně se stanicí metra Bořislavka na lince A. Změna současné trasy pomůže zajistit dlouhodobě chybějící spojení i severním směrem od těchto obcí a umožní cestujícím rychlejší cestování nejen do Kralup nad Vltavou, ale při přestupu na ostatní autobusové nebo vlakové linky Pražské integrované dopravy i lepší spojení například do Kladna, Slaného, Mělníka či Neratovic.

Prodloužení linky 316 do Kralup nad Vltavou vzniká především na základě požadavku vybraných obcí sdružených do Dobrovolného svazku obcí Od Okoře k Vltavě. Vzhledem k dlouhodobému nárůstu počtu žáků a omezené kapacitě základních škol stávajících obcí je možným řešením přijímání těchto žáků do školských zařízení v Kralupech nad Vltavou, která disponují dostatečnou kapacitou. Nová trasa by však neměla mít význam pouze pro dopravu žáků základních a středních škol, ale také pro propojení obcí a pro využití dalších služeb a zdravotnických zařízení.

Mezi Prahou a Holubicemi bude zachován stávající rozsah provozu linky 316, v úseku Holubice – Kralupy nad Vltavou, Žel. st. pojede v přepravních špičkách pracovních dnů včetně prázdnin 8 párů spojů. Na lince vznikne na území města Kralupy nad Vltavou celkem 11 nových autobusových zastávek, které budou zřízeny ve stávajících zastávkách linky 457 a budou zařazeny do třetího tarifního pásma.

V souvislosti s prodloužením vybraných spojů linky 316 do Kralup nad Vltavou bude provedena i změna jízdního řádu linky 456. Na té dojde k posunům stávajících spojů z důvodu zajištění návazností v Holubicích nebo prokladů s linkou 316. Linka 456 bude zároveň obousměrně odkloněna přes zastávku „Kralupy nad Vltavou, ÚNZ“ a ve směru do Holubic navíc zastaví i v zastávce „Kralupy nad Vltavou, hřbitov“.

trvalá změna platnost od: 1. 9. 2016



316 a 456



20 LET PŘESTUPNÍHO TARIFU PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Naprosto v tichosti a bez povšimnutí prošlo na přelomu května a června jedno z nejvýznamnějších výročí v systému Pražské integrované dopravy. Skutečně, první červnový den tomu bylo přesně dvacet let, kdy pražskou městskou hromadnou dopravou zatřásla tarifní revoluce. Doslova a do písmene, pokud nevěříte, pokusíme se připomenout několik přelomových věcí, které s sebou nový tarifní systém přinesl, ale také jaké kroky a události následovaly až do dnešních dní.

CO BYLO PŘED 1. ČERVNEM 1996?

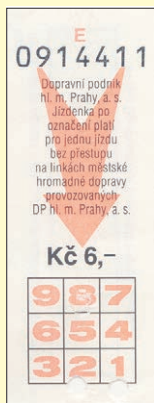
K dispozici byly jízdenky pro jednotlivou jízdu za 6 korun, které se označovaly v mechanickém označovači umístěném na tyči ve vozidle. Tento typ jízdenek se v Praze používal od roku 1974, kdy bylo zprovozněno metro. V roce 1974 a několik let potom stála jízdenku jednu korunu a mohlo se s ní jezdit pouze v tramvaji nebo v autobusu. V metru byly turnikety, do kterých se házela jedna koruna. Tato situace trvala do roku 1985, dne 29. září 1985 byly turnikety zrušeny a u vstupu do metra byly instalovány elektronické strojky, ve kterých se jízdenky označovaly.

Začátkem devadesátých let začal vznikat systém Pražské integrované dopravy. V lednu 1992 vyjely první autobusové linky za hranice města a v polovině devadesátých let minulého století již byla poptávka po systému poměrně velká, neboť několik let trvající systém autobusové dopravy přestal vyhovovat. Krátce po zahájení činnosti se v ROPIDu začalo diskutovat o potřebě vytvořit nový tarifní systém, který by lépe umožnil rozvoj celého systému zejména za hranice Prahy.

1. ČERVEN 1996

Toho dne jsme se rozloučili s mechanickými označovači ve vozidlech, byly nahrazeny elektronickými strojky, se kterými se ve vozidlech setkáváme do dnešních dní *(v současné době už v některých vozidlech můžete spatřit i modernější označovače)*. Na jízdenku vizitkového formátu se začal vyznačovat druh dopravy, číslo označovače, číslo vozu, linka, pásmo, datum a především čas, neboť nový tarif byl časový a nově také pásmový. Všechna vozidla *(kromě metra)* byla vybavena digitálními hodinami a ukazatelem pásma.

Praha zůstala jako jedno pásmo, ale pro případ dojíždění bylo doplněno ještě dojezdové pásmo 0 pro cestující, kteří dojíždějí jen na okraj Pra-



Od 1. ledna 1998 byla cena jednotlivých přestupních jízdenek zvýšena na 12 korun, za nepřestupní se platilo 8 Kč. Významnou novinkou byl od 1. května 2000 doplňkový prodej jízdenek řidiči autobusů. Nákup jízdenky u řidiče stál 15 korun (*dnes si můžete koupit jízdenku na 90 minut za 40 korun*). Na konci května 2000 přibýlo do tarifního koláče páté vnější pásmo. Postupně byly zařazovány do systému Pražské integrované dopravy železniční zastávky a na dalších tratích především směřujících do Prahy byla zaváděna plná integrace. V době povodně v roce 2002, od 13. do 26. srpna, byla zavedena bezplatná doprava na městských linkách.

K dalším tarifním změnám došlo od 1. ledna 2005. Jízdenky za 12 korun byly zdraženy na 20 Kč a jejich platnost byla prodloužena na 75 minut. Nepřestupní jízdenky byly zdraženy z 8 na 14 korun a platnost prodloužena na dvacet minut. Další zdražení bylo provedeno od 1. ledna 2008, kdy byla přestupní jízdenka zdražena na 26 korun a dvacetiminutová jízdenka byla zdražena na 20 korun. Pro případ dojíždění bylo zřízeno ještě dojezdové pásmo B, jízdenka za 26 korun se tak stala čtyřpásmovou (*pásmo P má dvojitou tarifní hodnotu a pásma O a B*).

Od 22. listopadu 2007 lze cestovat v Praze (*kromě vlaků a příměstských linek řady 300*) také na SMS jízdenky, které se staly záhy velmi populární. V současné době už je více než 30 procent jednotlivých jízdenek na území Prahy kupováno pomocí SMS zpráv. Od května 2008 je možno cestovat v tramvajích s jízdním kolem, jsou vyjmenovány úseky a směry, ve kterých lze kolo bezplatně přepravovat. Další změna přišla od 1. října 2008, od kdy je možno nahrávat jízdné na elektronickou čipovou kartu Opencard. V následujících letech byly téměř všechny tarifní skupiny (*s výjimkou studentů od 19 do 26 let a příměstského jízdného*) migrovány na Opencard. Od prvních týdnů byla ovšem reputace Opencard velmi špatná, proto byla v prvním čtvrtletí roku 2016 nahrazena za Lítačku, novou elektronickou čipovou kartu.

Od roku 2010 mohou jezdit za 0 Kč v Praze i děti od 6 do 10 let věku a o rok později byla skupina rozšířena na děti od 6 do 15 let věku. Od července 2011 mohou cestovat v Praze za 0 Kč při splnění určitých podmínek i cestující ve věku 65 až 70 let. První červencový den roku 2011 došlo k zatím poslednímu zdražení jednotlivých jízdenek. Platnost krátkodobé jízdenky byla prodloužena na 30 minut, stala se plně přestupní a cena byla zvýšena na 24 korun. Původně jízdenka s platností 75 minut byla prodloužena na 90 minut a její cena byla stanovena na 32 Kč. Denní jízdenka stojí 110 korun a nově byla zavedena jízdenka na pět měsíců za 2450 korun.

Novinkou posledních měsíců je doplňkový prodej s platbou pomocí bezkontaktní karty v některých autobusech a od jara 2016 i v některých tramvajích. Od podzimu 2015 je možno bezkontaktně platit na příměstské autobusové lince č. 381 z Prahy do Kutné Hory. Test v tramvajích probíhá na lince č. 22 (*tři pořadí*) a od srpna 2016 by měla být bezkontaktní platba možná ve všech spojích linky č. 18.

POD BABOU VÁS SVEZE BABA



Prvního července letošního roku oslavil přívoz P2 spojující vltavské břehy mezi zastávkami V Podbabě a Podhoří deset let fungování. Za tu dobu se stal velmi populárním a stále více cestujících se chtělo svézt z jedné strany řeky na druhou. „Nedávno jsem cestoval přívozem směrem do Troji a málem jsem se ani nevešel,” řekl na úvod Tomáš Prousek z ROPIDu, který má pražské přívozy na starosti. Vy se už bát nemusíte, že by na vás místo na přívozu nezbylo. V úterý



12. července 2016 poprvé vyrazila na cestu mezi vltavskými břehy nová loď Baba, kterou naprojektoval Zdeněk Bergman, převozník pražský a majitel společnosti Pražské Benátky, která provozuje čtyři přívozy zapojené do systému Pražské integrované dopravy.

Na svou první plavbu se Baba vydala v 11 hodin a 14 minut v úterý 12. července 2016. Společně s ní vyrazila i dosluhující loď Dofrchvoj, která společně se Skokanem zajišťovala provoz na přívozu dosud. „Je to její poslední jízda, tak si ji můžete pořádně užít,” zval jeden z převozníků na palubu bárky, která zatím neodmyslitelně patří k pražským přívozům. I nadále se s ní budete moci svézt v Suchdole, v okolí Výtoně a také z Modřan do Lahoviček. Nebude to trvat dlouho a také na těchto místech budou jezdit nové lodě. Při slavnostní jízdě byli na palubě především fotografové a kameramani, kteří se snažili co nejlépe zachytit první jízdu Baby. Vedle Dofrchvoje je Baba o pořádný kus větší, tím působí daleko více jako skutečná loď než jako „pouhá” převoznická bárka.

První slavnostní jízdě s cestujícími byli přítomni i náměstek pražské primátorky Petr Dolínek, ředitel ROPIDu Petr Tomčík a samozřejmě také Zdeněk Bergman. Měsíce příprav a zkoušek jsou skončeny a nové bezbariérové plavidlo může jezdit.



„Do původních plavidel se s kolem nebo s kočárkem nastupovalo velmi obtížně, to nyní odpadá,“ sdělil příjemnou informaci Tomáš Prousek. Oba vltavské břehy byly vybaveny novými přístavišti, která umožňují snadný nástup i výstup. S jízdním kolem nebo kočárkem nastoupíte úplně bez problémů. Navíc na palubu Baby může nastoupit až 40 pasažérů, tím je její kapacita více než trojnásobná proti původním lodím.

Novou loď si přišli okouknout i vltavští obyvatelé, aby věděli, s čím se nyní budou na řece setkávat. Před druhou jízdou se přibátolilo na můstek několik zvědavých kachňátek, které obecnostvo pečlivě sledovalo a hlavně fotilo, po několika desítkách vteřin si novinku z řeky obhlédla i labutí rodinka.

„Změnily se zákony, a tak dostat novou loď do provozu je daleko náročnější, než tomu bylo v minulosti. Baba je novějším typem přívozu než Kazi, která jezdí mezi Kazínem a Mokropsy,“ doplnil Zdeněk Bergman, převozník pražský. *„Přívoz P2 je nejvytíženějším přívozem v rámci Pražské integrované dopravy, jezdí s ním 40 % cestujících ze všech, kteří přívozy využívají,“* upřesnil Tomáš Prousek. Pokud cestujete z Prahy 6 do zoologické zahrady v Troji, není romantičtější cesta než právě přívozem, ze kterého máte krásný výhled na nedalekou zříceninu Baba.



ČasoPID

ČERVENEC-SRPEN 2016



ČasoPID

ČERVENEC-SRPEN 2016

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

a Tomáš Nedvídek

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 20. července 2016

Vydal ROPID v červenci 2016

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560

www.ropid.cz