



Obsah

| | |
|--|---|
| Tramvajová výluka na Masarykově nábřeží | 1 |
| Tramvajová výluka v Podbabě | 1 |
| Zastávka Třebeňická také pro linky 177 a 183..... | 1 |
| Trvalé změny PID od 12.6.2011 | 2 |
| Nejčastější dotazy ke změně Tarifu PID od 1.7.2011 | 2 |
| Novinky v bezplatné přepravě na území Prahy od 1.7.2011..... | 3 |
| Vlakem nejrychleji po Praze – 3. díl: Klánovice, Horní Počernice, Kbely..... | 4 |
| Vlakem nejrychleji po Praze – 4. díl: Uhřetěves, Strašnice, Modřany..... | 5 |
| 15 let přestupního tarifu PID..... | 6 |

Tramvajová výluka na Masarykově nábřeží

Z důvodu rekonstrukce technologických tunelů Národního divadla je od pondělí **18.4.2011 do 16.12.2011** přerušen obousměrně tramvajový provoz v úseku **Národní divadlo – Jiráskovo náměstí**.

Linka **17** je v tomto úseku odkloněna přes zastávky Myslíkova a Národní třída, ruší se v pracovní dny do cca 20:00 vložené spoje vedené v trase Sídliště Modřany – Vystaviště (v části trasy jsou převedeny na linku 21).

Pro linku **21** se ruší zastávky Národní divadlo, Národní třída a zavádí se zastávka Myslíkova. Vzhledem k prodloužení intervalů linky 17 bude linka 21 v pracovní dny od 6:30 do 19:30 kapacitně posílena a prodloužena do trasy Levského – Nádraží Braník – Myslíkova – Nádraží Braník – Sídliště Modřany.

Náhradní doprava v přerušeném úseku není zavedena.

Tramvajová výluka v Podbabě

Z důvodu rekonstrukce a prodloužení stávající tramvajové trati v oblasti Pobaby je od 16.5.2011 cca do září 2011 vyloučen provoz tramvají v úseku **Vítězné náměstí – Pobaba**. Linka **2** je zrušena, linka **8** je ze zastávky Hradčanská odkloněna přes Brusnici a Pohořelec na Malovanku (nástupní zastávka je Královka). Jako náhradní dopravu je možné použít pravidelné autobusové linky **107, 116, 147 a 160**, pro které je obousměrně zřízena zastávka **Lotyšská**. V ranní špičce pracovního dne jsou v úseku Podbaba > Dejvická zavedeny posilové vložené spoje linky 107.

Zastávka Třebeňická také pro linky 177 a 183

Od 1.6.2011 je pro autobusové linky 177 a 183 trvale zřízena zastávka **Třebeňická**, a to ve směru Kobylisy. Nová zastávka pomůže zlepšit dopravní obslužnost přilehlého střížkovského sídliště a také obchodního centra. Dosud zde zastavovala pouze linka 136. Díky stavebním úpravám a posunu zastávkového prostoru dále od křižovatky se ve spolupráci s městskou částí Praha 8 podařilo zřídit zastávku i pro linky 177 a 183. Souhrnný interval těchto linek je ve špičce 3-4 minuty, mimo špičky a o víkendech pak 7-8 minut.

Trvalé změny PID od 12.6.2011

K celostátnímu termínu změn jízdních řádů dochází většinou pouze ke kosmetickým úpravám jízdních řádů především na příměstských autobusových linkách. Významnější změnou je rozšíření noční obsluhy regionu jižně od Prahy. Nově bude také garantován provoz nízkopodlažních autobusů na linkách 317 a 321.

Významnější změny na jednotlivých linkách:

- 385** Obousměrně zřízena zastávka **Nupaky, školka** (na znamení).
- 375** Rozšíření provozu v nepracovní dny v úseku Českomoravská – Podolanka (zkrácení intervalu z 60 na 30 minut).
- 423** Linka nově zajíždí do zastávky Škvorec, Třebohostice také v nepracovní dny.
- 606** Linka je obousměrně prodloužena o úsek Psáry – Jílové u Prahy, náměstí; nově je také vedena přes zastávky Kunratická škola, Kunratice a Šeberák.
- 610** Nová noční příměstská linka v trase **Obchodní náměstí – Nádraží Modřany – Komořany – Točná – Dolní Břežany, náměstí – Zlatníky-Hodkovice, náves** (v provozu 1 pár spojů celodenně s návazností na linku 52 v zastávce Nádraží Modřany).

Změna charakterů zastávek

Jíloviště, hlavní silnice: na znamení (původně stálá)

Líšnice, hlavní silnice: na znamení (původně stálá)

Mníšek pod Brdy, závod (hl. sil.): na znamení (původně stálá)

Skorkov, Otradovice, křižovatka: na znamení (původně stálá)

Nejčastější dotazy ke změně Tarifu PID od 1.7.2011

1) Je mi 70 a více let. Budu také potřebovat opencard?

Ne. Pro osoby starší 70 let se nic nemění, pro bezplatné cestování postačí i nadále občanský průkaz nebo identifikační průkazka PID, která dokladuje váš věk. Pokud však chcete jezdit po Praze zdarma také ve vlacích PID, potřebujete opencard s nahranou aplikací Senior 70+, která stojí 20 Kč na 4 roky.

2) Mému dítěti je mezi 6 a 10 lety. Mění se pro něj při cestách po Praze něco?

Ne. Pokud prokáže věk jakoukoli průkazkou ověřenou vydavatelem, na které bude jméno, datum narození a fotografie, jezdí po Praze i nadále zdarma. Prokazovat se samozřejmě může i pomocí opencard s nahranou tarifní kategorií.

3) Co mám udělat, abych jezdil po Praze zdarma od 1. 7.2011? (10-15 nebo 65-70 let)

Lidé, kteří mají nově nárok na bezplatnou přepravu, budou potřebovat opencard s nahranou aplikací, která stojí 120 Kč s platností max. 6 let. Je tedy nejdříve nutné zažádat o opencard (pokud ji už nemáte) a poté si na ní nechat nahrát příslušnou aplikaci na kterémkoli místě, kde se prodává elektronické jízdné PID.

4) Odkdy a kde si mohu nahrát aplikaci na opencard, abych mohl jezdit zdarma?

Novou aplikaci pro bezplatnou přepravu pro děti od 10 do 15 let a pro seniory od 65 do 70 let na území Prahy si bude možné nahrát **od 20. června 2011** na kterémkoli místě s prodejem elektronického jízdného PID (zejména ve stanicích metra). Před tímto datem není možné tuto aplikaci na opencard nahrát.

5) Co když si nestihnu opencard pořídit? Dostanu i přesto v Praze slevu?

Bezplatná přeprava pro děti od 10 do 15 let a pro seniory od 65 do 70 let je podmíněna vlastnictvím opencard s nahranou příslušnou aplikací. Pokud ale dítě prokáže věk jakoukoli jinou průkazkou se jménem, fotografií a datem narození (nebo senior „průkazkou PID“), zaplatí pouze

poloviční jednotlivé jízdné. Pokud však nedoloží věk ani tímto způsobem, nárok na žádnou slevu nemá a zaplatí plnocenné jízdné.

6) Je mi mezi 60 a 65 lety. Mohu dál jezdit po Praze se slevou?

Ano. Pro seniory mezi 60 a 65 lety se ohledně prokazování slev nic nemění. Pokud se prokážou „průkazkou PID“ nebo aplikací „průkazka PID“ na opencard, jezdí po Praze za poloviční jednotlivé jízdné. S opencard si lze kupovat i předplatní kupony za sníženou cenu.

7) Budu-li jezdit po Praze zdarma, co potřebuji za jízdenky při cestě mimo Prahu?

Bezplatná přeprava je v mimopražských tarifních pásmech umožněna pouze dětem do 6 let a seniorům nad 70 let (těm jen v autobusech). Kdo jezdí zdarma jen po Praze a chce jet vlakem PID nebo příměstským autobusem za její hranice, musí si dokoupit jízdenku pro příslušný počet vnějších tarifních pásem.

8) Může si opencard pořídit i mimopražský zájemce nebo cizinec?

Ano, vydání opencard není podmíněno ani trvalým bydlištěm, ani státním občanstvím.

9) Kolik stojí vydání opencard a jak dlouho to trvá?

Vydání osobní opencard je i nadále bezplatné. Standardní doba pro zpracování žádosti a výrobu je cca 14 dní. Pokud na její vydání spěcháte, můžete si kartu pořídit na počkání (poplatek za expresní vydání karty je 250 Kč).

10) Kde a jak půjde vrátit nevyužité jízdenky?

Nevyužité již neplatné jednotlivé jízdenky PID se budou zpětně vykupovat v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2 (hala v přízemí, přepážka číslo 9), a to až do konce roku 2011.

Více informací o novinkách v Tarifu PID najdete na www.ropid.cz, www.opencard.cz nebo www.dpp.cz.

Novinky v bezplatné přepravě na území Prahy od 1.7.2011

Od 1.7.2011 dochází k rozšíření bezplatné přepravy o děti od 10 do 15 let a o seniory od 65 do 70 let. Pro lepší orientaci jsme pro Vás připravili následující souhrn podmínek a požadavků pro jednotlivé věkové kategorie, které mohou jezdit **po Praze** od 1.7.2011 bezplatně.



Děti od narození do 6 let

- jezdí zdarma v Praze i mimo Prahu
- nemusí nijak prokazovat věk

Děti od 6 do 10 let

- jezdí zdarma pouze v Praze
- musí prokázat věk jakoukoli průkazkou ověřenou vydavatelem (jméno, příjmení, datum narození, fotografie)
- pokud nemají žádnou průkazku → platí **poloviční** jednotlivé jízdné

Děti od 10 do 15 let

- jezdí zdarma pouze v Praze
- musí se prokázat opencard s nahranou aplikací „jízdné zdarma“ za 120 Kč
- pokud nemají opencard s aplikací „jízdné zdarma“, ale mohou prokázat věk → platí **poloviční** jednotlivé jízdné
- pokud nemohou ani prokázat věk → platí **plné** jízdné

Senioři od 65 do 70 let

- jezdí zdarma pouze v Praze
- musí se prokázat opencard s nahranou aplikací „jízdne zdarma“ za 120 Kč na max. 6 let
- pokud nemají opencard s aplikací „jízdne zdarma“ za 120 Kč, ale mají „průkazku PID“ → platí po Praze **poloviční** jednotlivé jízdné
- pokud nemají ani „průkazku PID“ → platí **plné** jízdné

Senioři nad 70 let

- jezdí zdarma v Praze i okolí (ve vnějších pásmech pouze v autobusech PID)
- stačí se prokázat občanským průkazem ČR, povolením k pobytu v ČR nebo identifikační průkazkou PID případně opencard za 20 Kč
- pro bezplatné cestování po Praze **ve vlacích** je nutné mít opencard s aplikací „Senior 70+“ za 20 Kč na 4 roky
- pokud nemohou prokázat věk → platí **plné** jízdné

Vlakem nejrychleji po Praze – 3. díl: Klánovice, Horní Počernice, Kbely

Díky postupně rostoucímu počtu vlaků a také vytvářením nových spojení napříč Prahou se železnice stává samozřejmou součástí pražské městské dopravy. Základem úspěchu je však její plné zapojení do systému Pražské integrované dopravy, která umožňuje použít jeden jízdní doklad na všechny druhy veřejné dopravy.

Vlakem z Klánovic do centra každých 15 minut



Na hlavní koridorové trati Praha – Kolín jezdí osobní vlaky po Praze ve špičkách každou čtvrt hodinu. Tuto nejvytíženější pražskou trať obsluhují vlakové linky **S1** (na Masarykovo nádraží) a **S7** (přes Hlavní nádraží, Smíchov a Radotín až do Berouna). Linkou S1 se z Klánovic na Masarykovo nádraží dostanete za 21 minut, linka S7 dorazí z Klánovic na Hlavní nádraží za 22 minut. Srovnatelná cesta autobusem a metrem z oblasti Klánovic a Újezdu nad Lesy trvá zhruba dvakrát déle. Protože je klánovické nádraží umístěno asi jeden kilometr od Újezdu nad Lesy, funguje zde **návazná autobusová linka 251**, která rozváží cestující od každého vlaku po všech újezdských zastávkách a samozřejmě funguje návaznost i v opačném směru. Předpokládáme, že po významném posílení vlaků na této trati loni v prosinci se přesune velká část újezdských cestujících z autobusů trápených kolonami na Českobrodské ulici do rychlejších vlaků.

Linkou S2 z Horních Počernic do centra za 15 minut

Významná železniční trať mezi Prahou, Lysou nad Labem a Nymburkem, prochází v Praze městskou částí Horní Počernice. Zdejší nádraží je umístěno **uprostřed této čtvrti** a poblíž nádraží vede rušná a často přetížená Náchodská ulice, po které projíždí většina autobusových linek. I kdyby nebyly autobusy dotčeny zdržením, lze se do centra dostat rychleji vlakem, a to již za **15 minut**. Autobusem s přestupem na metro na Černém Mostě to vychází o 10 minut déle. Pro ty, kteří nemají nádraží v těsné blízkosti, je tu od prosince loňského roku **midibusová linka 296**, která obsluhuje některé hůře dostupné lokality Horních Počernic, zejména v oblasti Chval. Jízdní řád linky 296 je vytvořen tak, aby vlaky linky S2 navazovaly pokud možno jak ve směru do Prahy, tak i ve směru z Prahy. Také na této železniční

trati jezdí pouze nové klimatizované dvoupodlažní elektrické jednotky CityElefant. Interval v ranní špičce dosahuje 15 minut, v ostatních obdobích zde jezdí vlaky v **pravidelných půlhodinových intervalech**.

Z Čakovic, Kbel a Satalic do centra bez přestupu a nejrychleji

Regionální železniční trať 070 z Mladé Boleslavi, Všetat a Neratovic prochází Prahou přes městské části **Čakovice, Kbely a Satalice**. Ve všední dny každou hodinu a o víkendech každé dvě hodiny tudy jezdí **zastávková linka S3**. K ní se každé dvě hodiny přidává ještě **rychlíková linka R3**, která však zastavuje pouze v Čakovicích. Ve všech vlacích na této trati platí po Praze jednotlivé i předplatní jízdenky PID. Jelikož doprava do centra autobusem s následným přestupem na metro trvá z těchto čtvrtí zhruba půl hodiny a vlak překoná stejnou vzdálenost za 20 minut, je i zde namísto doporučit vlak. Navíc se dá takto dojet bez přestupu nejen do centra Prahy, ale až na vršovické nádraží. Všechny motorové vlaky na této trati přepravují také **jízdní kola**, od letošního dubna nově po Praze (a s jízdenkou PID) bez doplatku – toto platí i pro ostatní vlaky PID na území Prahy. Na všech vlacích linek S3 a S4 jsou pravidelně nasazovány pouze modernizované motorové a přívěsné vozy s pohodlnějším interiérem a jednodušším ovládním dveří.

Vlakem nejrychleji po Praze – 4. díl: Uhříněves, Strašnice, Modřany

Linkou S9 z Uhříněvsi do centra za 20 minut

Uhříněves je nejen významnou městskou částí na jihovýchodním okraji Prahy, ale též důležitým **přestupním uzlem**. S vlakem na trati Praha – Benešov se tu setkává celá řada autobusových linek, které míří nejen do okolních městských částí, ale také spojují okrajové části Prahy bez nutnosti cestovat přes centrum.

Z Uhříněvsi se dá autobusem cestovat například do oblasti nákupní zóny v Čestlicích (linkou **325** v hodinovém intervalu) nebo do oblasti Újezdu nad Lesy, Horních Počernic a Letňan (linkou **269** v půlhodinovém intervalu ve špičkách a v hodinovém mimo špičky včetně víkendů).

Vlaky linky S9 jezdí ve špičkách v intervalu 15 minut, jindy každou půl hodinu. Jízdní době z Uhříněvsi do centra Prahy (20 minut) nemůže konkurovat ani cesta autem v době klidného provozu. O víkendech jezdí na lince S9 pouze moderní dvoupodlažní klimatizované jednotky CityElefant, od května letošního roku se zde začínají postupně objevovat i ve všední dny.

Napříč centrem Prahy ze Strašnic do Vysočan za 20 minut

Vlaková linka S9 projíždí také centrální částí Prahy 10, kde zastavuje v zastávce **Strašnice** a ve stanici **Vršovice**. Strašnická zastávka leží v těsné blízkosti tramvajové a autobusové zastávky Nádraží Strašnice. Tudy projíždí například páteřní tramvajová linka **22** nebo páteřní autobusová linka **188**, takže je možné i zde výhodně kombinovat rychlost vlaku s místní dopravou až do cíle (například na Zahradní Město, do Malešic nebo Záběhlic). Linka S9 jezdí navíc ve všední dny přes



Hlavní nádraží až do Vysočan, takže kdo se potřebuje dostat rychle například ze Strašnic do Vysočan, může zvolit přímou cestu vlakem za pouhých 20 minut.

Z Modřan do Vršovic motorákem za 16 minut

I když nepatří železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou k nejvytíženějším a koleje tu ožívají spíš o víkend díky turisticky oblíbenému „**Posázavskému pacifiku**“, postupně se podařilo zkrátit intervaly i na této trati. Ve všední dny tudy vlaky projíždějí zpravidla každou hodinu, ve špičkách častěji. Díky rekonstrukci hlavního nádraží se také podařilo prodloužit naprostou většinu vlaků z této trati až na Hlavní nádraží (původně totiž část vlaků končila již ve Vršovicích).

V Praze zastavují vlaky linek S8 a S80 kromě Hlavního nádraží a Vršovic také v **Krči, Braníku, Modřanech, Komořanech a na Zbraslavi**. I když jsou zde provozovány převážně klasické motorové vlaky, také zde vítězí v rychlosti železnice nad klasickou MHD – například z Modřan se dostanete vlakem do Vršovic již za 16 minut. Tuto alternativu lze doporučit zejména při letošní plánované letní výluce tramvajové trati do Modřan.

V příštích letech se na této trati počítá s provozem modernizovaných motorových vozů, zavedením taktového jízdního řádu a také s vybudováním nové železniční zastávky Praha-Kačerov. Z toho vyplývá, že i na této trati se v budoucnosti počítá se zrychlením cestování také uvnitř hlavního města.

15 let přestupního tarifu PID

Den 1. června 1996 byl významným mezníkem v historii Pražské integrované dopravy. Došlo totiž k zavedení přestupního tarifu, kde se cena jízdného již neodvíjela od počtu jednotlivých jízd, ale nově se cena za přepravu řídí dobou jízdy a také vzdáleností v případě cestování v regionu. Nový tarifní systém umožnil nejen postupné rozšiřování Pražské integrované dopravy dál od hlavního města, ale také dovolil nastartovat dopravní optimalizaci, aby nedocházelo k nežádoucím souběhům kolejové a nekolejové dopravy. Ušetřené finanční prostředky se díky tomu mohly přesunout tam, kde bylo potřeba dopravu posílit. V průběhu následujících let se ukázalo, že tento tarifní systém, jehož obdobu je možné najít ve většině evropských metropolí s integrací městské i příměstské dopravy, nejen přinesl více tržeb, ale hlavně umožnil stabilní růst počtu přepravených cestujících.

Jak to bylo před rokem 1996

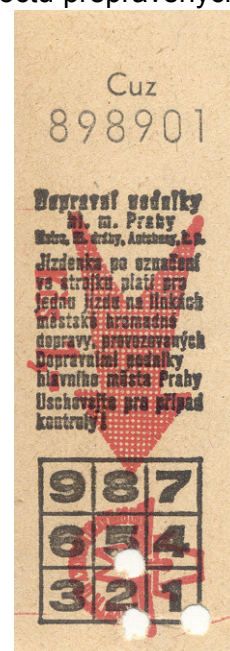
Většina z vás si jistě alespoň matně pamatuje staré úzké jízdenky, které se musely po nástupu do dopravního prostředku proděravět v mechanickém „znehodnocovači“. Kolik jízd, tolik bylo potřeba jízdenek, za korunu se po Praze jezdilo dlouhá léta až do roku 1991. S postupným zvyšováním cen ostatních komodit se také logicky zvyšovaly ceny jízdného.

V metru se dalo na jedinou jízdenku jezdit jednu hodinu. V povrchové dopravě z konečné na konečnou. Při každém přestupu však bylo nutné použít další jízdenku. Jedna složitější cesta s několika přestupy se tak mohla pěkně prodražit. Předplatní kupony se prodávaly v podobě cenných papírových známek na pevné kalendářní období, „tramvajenky“ neplatily ve vlacích, ani v příměstských autobusech. V případě ztráty časového kuponu bylo nutné zakoupit nový.

Postupně vznikající systém Pražské integrované dopravy si čím dál víc žádal systémovou tarifní změnu, neboť nepřestupní tarif přestával pro dopravní systém přesahující hranice Prahy stačit. Pro opravdový rozmach integrace městské a příměstské dopravy bylo potřeba provést malou tarifní revoluci.

Přelomový rok 1996

Dnem „D“ se stal 1. červen 1996, kdy přestal platit letitý nepřestupní tarif a zrodil se pásmový a časový tarif Pražské integrované dopravy, který přinesl celou řadu novinek do života cestujících. V každé tramvaji či autobusu se objevil zobrazovač času a tarifního pásma, plošně začalo v povrchové dopravě fungovat akustické hlášení zastávek, staré mechanické označovače byly nahrazeny žlutými strojky, které už jízdenky neděravěly, ale tiskly na ně základní identifikační údaje. Platnost jízdenek se totiž začala řídit časem a počtem projetých tarifních pásem. Informace o jízdní době i tarifních pásmech se proto také staly nedílnou součástí jízdních řádů. Původní jízdenkové automaty „Merona“ už nemohly nabídnout potřebný široký





sortiment jízdních dokladů, a proto byly nahrazeny novými automaty Mikroelektronika a jejich počet se rozšířil na další zastávky povrchové dopravy i na vlaková nádraží. Vnější tarifní pásma už neměla význam jen pro železnici, ale postupně se do nich začaly rozšiřovat také autobusové linky, čtyři vnější tarifní pásma vznikla teprve počátkem roku 1996.

Vývoj Tarifu PID po roce 1996

Jak přibývalo příměstských autobusových linek PID, začalo se do nich nastupovat pouze předními dveřmi a jejich řidiči začali prodávat jízdenky pro jednotlivou jízdu. Postupně se zaváděla tzv. plná integrace železničních tratí, tedy možnost jezdit vlakem také na jízdenky pro jednotlivou jízdu. Jak šel čas, měnily se i jednotlivé druhy a ceny jízdenek, vznikaly nové druhy jízdních dokladů, přibývalo tarifních pásem, u předplatních jízdenek se začalo přecházet na elektronické jízdné.

Ale to již přiblíží brožura „15 let přestupního tarifu PID“, která bude k dispozici v elektronické podobě na www.ropid.cz.