

**Obsah**

Tramvajová výluka Nábřeží Kapitána Jaroše.....	1
Vyjádření organizace ROPID ke změnám v roce 2012.....	1
Vyhodnocení standardů kvality – autobusy – 4. čtvrtletí 2011 .....	2
Vyhodnocení standardů kvality pro autobusy za rok 2011 .....	3
Seriál o vlakových linkách PID .....	3
Vlaková linka S1.....	4
Populárně-naučný seriál o jízdách v řádech: Část 4. – Souhrnný zastávkový jízdní řád typu město (MHD).....	6

## Tramvajová výluka Nábřeží Kapitána Jaroše

Od 14. 2. 2012 do 31. 3. 2012 je z důvodu opravy tramvajové trati na nábřeží Kapitána Jaroše vyloučen provoz tramvají v úseku křižovatka Letenský tunel – Strossmayerovo náměstí. Náhradní doprava není zavedena.

### Změny vedení denních tramvajových linek:

- 5 Linka je v úseku Masarykovo nádraží – Vltavská odkloněna přes zastávky Bílá labuť a Těšnov.
- 8 Linka je v úseku Florenc – Strossmayerovo náměstí odkloněna přes zastávky Těšnov a Vltavská.
- 12 Linka je v úseku Malostranská – Strossmayerovo náměstí odkloněna přes zastávky Chotkovy sady, Sparta, Letenské náměstí a Kamenická a dále je ve špičkách pracovních dnů prodloužena o úsek Palmovka – Nádraží Vysočany (Vysočanská) jako náhrada za linku 15.
- 14 Linka je v úseku Masarykovo nádraží – Strossmayerovo náměstí odkloněna přes zastávky Bílá labuť, Těšnov a Vltavská.
- 15 Linka je zrušena a částečně nahrazena linkou 12.
- 17 Linka je zkrácena do polookružní trasy Levského – Staroměstská – Malostranská (T) – Čechův most (T) – Právnická fakulta (T) – Staroměstská – Sídliště Modřany.
- 26 Linka je v úseku Dlouhá třída – Hradčanská odkloněna přes zastávky Čechův most, Malostranská a Chotkovy sady.

## Vyjádření organizace ROPID ke změnám v roce 2012

K uveřejněným změnám MHD v některých médiích uvádíme, že nevycházejí z relevantních podkladů, neboť tyto návrhy nejsou ještě ve finální fázi a nebyly projednány orgány hl. m. Prahy. V současné době teprve probíhají jednání s vedením hlavního města Prahy o možnostech, jak zefektivnit městskou hromadnou dopravu, a kde konkrétně je možné ušetřit tak, aby se to Pražanů dotklo co nejméně. Organizace ROPID byla s ohledem na schválený rozpočet na rok 2012 pověřena prověřit a následně předložit k dalšímu projednání možná opatření, která povedou k naplnění schváleného limitu rozpočtu hl. m. Prahy v kapitole „Doprava“. V případě, že výsledné návrhy budou obsahovat trvalé změny v provozu Pražské integrované dopravy, budou tyto úpravy standardním způsobem projednány s městskými částmi a následně o nich bude v dostatečném předstihu informována také veřejnost.

## Vyhodnocení standardů kvality – autobusy – 4. čtvrtletí 2011

V rámci vyhodnocení 4. čtvrtletí 2011 jsou **zveřejněny kompletní výsledky** měření standardů kvality PID u jednotlivých autobusových dopravců. K dispozici je obecné hodnocení i konkrétní hodnoty plnění a komentáře k jednotlivým standardům (viz příloha).

V průběhu 4. čtvrtletí 2011 vstoupili na městské linky také dopravci BOSÁK BUS a OAD Kolín. Oproti předchozímu čtvrtletí se obecně mírně zhoršily standardy spojené s **pravidelností provozu** (letní provoz je mnohem klidnější). Společným cílem do budoucna bude odstranit případy, které jsou ovlivnitelné řidiči a také upravit jízdní doby tam, kde dlouhodobě neodpovídají realitě.

Celkově se také zvýšil počet **nízkopodlažních autobusů**, zejména na městských linkách. U dalších dvou dopravců se podařilo vyřadit zbylé vozy starší 20 let, nasazované na běžné linky PID (Dopravní podnik hl. m. Prahy a Martin UHER).

V informování ve **vozidlech** jsou největší potíže i nadále zaznamenány u funkčnosti vnitřních digitálních displejů, na **zastávkách** pak nejčastěji chybí informace o Tarifu PID. U zastávek však došlo u většiny dopravců k výraznému kvalitativnímu posunu vpřed.

U dopravců s **malým podílem dopravních výkonů** (Jaroslav Štěpánek, STENBUS, PROBO BUS, ABOUT ME a Vlastimil Slezák) mohou být výsledky zkresleny menším počtem provedených měření a mohou při porovnání mezi čtvrtletími kolísat oběma směry.

### Obecné hodnocení kvality jednotlivých dopravců

Dopraci s <b>vysokou</b> kvalitou (splněno 80 a více % standardů)	ABOUT ME, BOSÁK BUS, ČSAD MHD Kladno, ČSAD POLKOST, Dopravní podnik hl. m. Prahy, PROBO BUS, STENBUS
Dopraci s <b>vyšší</b> kvalitou (splněno mezi 60 % a 80 % standardů)	ČSAD Střední Čechy, Jaroslav Štěpánek, Martin UHER, OAD Kolín
Dopraci s <b>průměrnou</b> kvalitou (splněno mezi 40 % a 60 % standardů)	Veolia Transport Praha, Vlastimil Slezák
Dopraci s <b>nižší</b> kvalitou (splněno méně než 40 % standardů)	–

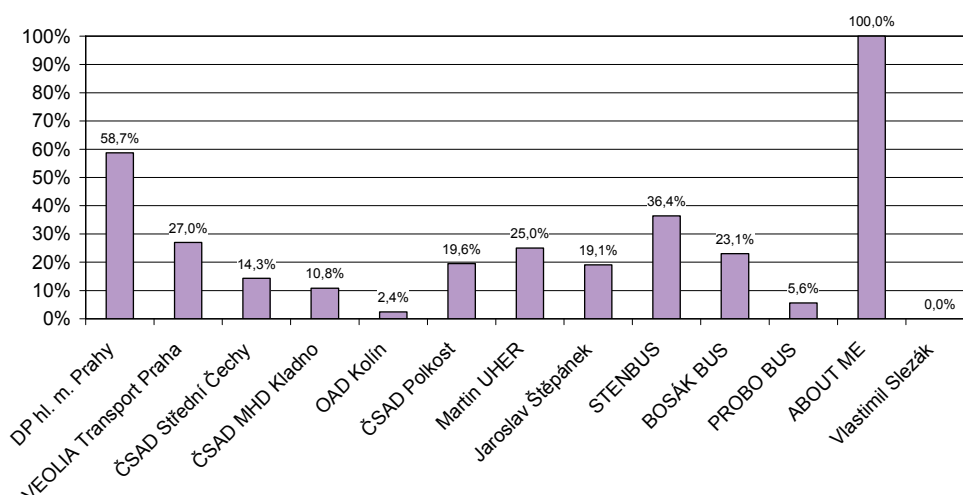
### 3 dopravci s nejnižším průměrným stářím vozidel:

ABOUT ME, OAD Kolín, PROBO BUS

### 3 dopravci s nejvyšším podílem nízkopodlažních vozidel:

ABOUT ME, Dopravní podnik hl. m. Prahy, STENBUS

#### 2.1.A Bezbariérovost vozidla podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku



**Zároveň byly vyhodnoceny standardy kvality za celý uplynulý rok 2011. Podrobné vyhodnocení za rok 2011 najdete v následujícím článku.**

Podrobné komentáře k jednotlivým standardům a konkrétní hodnoty pro všechny dopravce včetně vybraných porovnávacích grafů jsou uvedeny na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz).

## Vyhodnocení standardů kvality pro autobusy za rok 2011

Rok 2011 byl po předešlém roce zkušebního provozu prvním rokem ostrého měření a vyhodnocování standardů kvality PID pro autobusovou dopravu. Roční hodnocení dává objektivnější obrázek o **dlouhodobé kvalitě** jednotlivých dopravců a na základě výsledků za celý rok lze jednotlivé dopravce objektivněji **porovnávat**. Zvláště dopravce s malým podílem výkonů, u kterých mohly výsledky kvůli malému počtu měření značně kolísat. I když došlo u většiny dopravců v průběhu roku k postupnému zlepšení ve většině ukazatelů, celoroční průměr může být snížen zejména výsledky z prvního čtvrtletí 2011. U standardů „stáří vozidel“ a „podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku“ se hodnoty vztahují k **31. 12. 2011**.

Obecně bylo konstatováno, že kvalita se u většiny dopravců v průběhu minulého roku vyvíjela pozitivně, zejména poté, co se výsledky měření začaly zveřejňovat. I přes nelehkou situaci ve Středočeském kraji ohledně financování dopravní obslužnosti pokračovaly investice do **obnovy vozového parku**, pořizování nízkopodlažních vozidel nebo do obnovy zastávkových zařízení. Navzdory výrazným investicím však dochází ke zbytečnému snižování vnímání kvality **chováním některých řidičů**.

Lidský faktor hraje významnou roli zejména na příměstských linkách, kde přichází cestující do přímého kontaktu s řidičem. V roce 2012 se na tuto problematiku zaměříme, ať už při měření jednotlivých standardů, tak při pravidelných kontrolách. Na **Facebooku PID** se také mohou cestující vyjádřit k jednotlivým dopravcům. Z prvních reakcí nás mile překvapila převažující většina pozitivních ohlasů. Někteří diskutující chválí snahu dopravců o zlepšení zejména investicemi do vozového parku, na druhou stranu ale poukazují na zbytečnou ztrátu důvěry vinou chování některých řidičů.

U jednotlivých dopravců se také postupně rozšiřuje podíl **nízkopodlažních vozidel**, hlavně na městských linkách. Naším cílem je zvýšit podíl garantovaných nízkopodlažních spojů také v jízdních řádech. Většina dopravců již také obléká svá vozidla do jednotného červenomodrobílého nátěru PID. U **přesnosti provozu** bude hlavním úkolem odstranit případy ovlivnitelné řidičem (jízda napřed oproti jízdnímu řádu). Díky sledování vozidel pomocí GPS budeme také moci lépe vyhodnotit stávající jízdní doby a případně je upravit, aby lépe odpovídaly reálnému provozu.

### Obecné hodnocení kvality jednotlivých dopravců

Doprovci s <b>vysokou</b> kvalitou (splněno 80 a více % standardů)	ABOUT ME, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Martin UHER, STENBUS
Doprovci s <b>vyšší</b> kvalitou (splněno mezi 60 % a 80 % standardů)	BOSÁK BUS, ČSAD MHD Kladno, ČSAD POLKOST, Jaroslav Štěpánek, OAD Kolín, PROBO BUS
Doprovci s <b>průměrnou</b> kvalitou (splněno mezi 40 % a 60 % standardů)	ČSAD Střední Čechy, Veolia Transport Praha, Vlastimil Slezák
Doprovci s <b>nižší</b> kvalitou (splněno méně než 40 % standardů)	-

Konkrétní hodnoty pro všechny dopravce jsou uvedeny na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz).

## Seriál o vlakových linkách PID

V rámci propagace cestování vlakem jako páteřního druhu dopravy v Praze a okolí představujeme nový seriál o jednotlivých vlakových linkách Pražské integrované dopravy. V pravidelném intervalu budeme představovat vždy jednu vlakovou linku S.

Od prosince 2011 je do Pražské integrované dopravy zařazeno celkem **30 vlakových linek**, které jsou označeny písmenem S a číslem linky.

**13** linek zasahuje na území **Prahy** (S1 – S9, S20, S41, S65, S80)

**14** linek je **regionálního** charakteru a navazují na hlavní trasy (S11, S12, S23, S32, S40, S43, S44, S45, S50, S60, S70, S75, S76, S88)

**3** linky jsou **rychlíkové** (R3, R4, R5)

Každý týden vyjde na webových stránkách [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz) a na Facebooku PID podrobná informace o jedné vlakové lince, přičemž začínáme linkou S1. Poslední díl vyjde v září 2012, kdy oslavíme 20 let železnice v Pražské integrované dopravě. Cílem seriálu je ukázat rychlost a atraktivitu jednotlivých linek, možnosti přestupů na ostatní druhy dopravy nebo možnost zaparkování u nádraží. Rádi bychom prezentovali nejen dobře zavedené páteřní vlakové linky, ale také poukázali na regionální linky s taktovým provozem, které navazují na páteřní trasy.

Podrobné informace o vlakových linkách PID:

<http://www.ropid.cz/linky-s>

Diskutujte o vlacích v Praze a okolí také na Facebooku PID:

<http://www.facebook.com/pages/Pražská-integrovaná-doprava/217805858292380>

## Vlaková linka S1



Linka S1 je jednou z nejvytíženějších železničních linek v rámci Pražské integrované dopravy. Označení S1 nese od 9. prosince 2007.

Linka využívá železniční trať Praha – Kolín, která je součástí nejstarší železnice s lokomotivním provozem na území Čech. Byla vybudována jako součást Severní státní dráhy označované také jako Olomoucko-pražská dráha. Tato státní železnice navázala v Olomouci na trať soukromé Severní dráhy císaře Ferdinanda, která sem již byla vybudována z Vídně. České královské město Praha tak získalo přímé železniční spojení s hlavním městem monarchie. Slavnostní zahájení

provozu na trati Olomouc – Praha proběhlo 20. srpna 1845. Pravidelný provoz osobní dopravy byl zahájen od 1. září 1845. V Praze trať směřovala na dnešní Masarykovo nádraží, které je nejstarší železniční stanicí v našem hlavním městě (pomineme-li původní stanici koněspřežné dráhy z Lán do Prahy, která se nacházela v místě dnešní stanice Praha-Dejvice).

<b>S1</b>	<b>Praha Masarykovo nádraží – Kolín</b>
PID:	Praha Masarykovo nádraží – Pečky
Plná integrace:	Praha Masarykovo nádraží – Pečky

Provozní parametry	Intervaly (min)				Rozsah provozu (cca)	
	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Mas. n. – Český Brod	30	30	30	30	4:00-1:30	4:00-1:30
Praha Mas. n. – Kolín	30	60	30	60		

Od 1. ledna 1855 byly tratě Severní státní dráhy odprodány do soukromých rukou. Novým provozovatelem se stala firma nazvaná Rakouská společnost státní dráhy. Privátní vlastník rychle zahájil první modernizaci silně zatížené trati. V letech 1858 – 1871 byla položena v úseku Běchovice – Kolín druhá kolej, přičemž úsek z Prahy do Běchovic byl dvoukolejný již při vzniku trati v roce 1845. Ze soukromých rukou zpět do vlastnictví státu se trať vrátila až při zestátnění v roce 1908.



Významné změny v podobě trati nastaly až po druhé světové válce v souvislosti s její elektrizací. Ta byla původně plánována ještě v období „první republiky“, avšak rozsáhlé plány skončily výstavbou trolejového vedení stejnosměrné napájecí soustavy 1,5 kV pouze v centrální části pražského uzlu, trať z hlavního nádraží do Libně nevyjímaje. Teprve po skončení druhého válečného konfliktu bylo rozhodnuto o systematické elektrizaci hlavních tratí v Československu stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Práce v úseku Praha-Libeň – Kolín (– Česká Třebová) byly zahájeny v květnu 1951 v Poříčanech. Elektrický provoz byl slavnostně zahájen 7. listopadu 1957, pravidelná doprava vlaků vedených elektrickými lokomotivami započala až po dokončovacích pracích v polovině března 1958. Dne 15. května 1962 byla i centrální část pražského uzlu přepnuta na nový napájecí systém. V souvislosti s elektrizací byla provedena i další modernizace trati. Ve stanicích Běchovice, Český Brod a Poříčany byla provedena peronizace, v Úvalech, Pečkách a Velimi poloperonizace. Nádraží v Poříčanech bylo vybráno jako vzorová socialistická stanice a dočkalo se komplexního řešení včetně nové výpravní budovy. Pro zvýšení propustnosti trati měla být v úseku Praha-Libeň – Kolín položena třetí kolej. Její stavba nakonec skončila v Poříčanech, přičemž v úseku Praha-Libeň – Běchovice zůstala třetí kolej nedokončena. Důvodem ke změně rozhodnutí byla instalace nového moderního zabezpečovacího zařízení, tzv. autobloku, který umožnil vyšší propustnost i při dvou traťových kolejích. Za zmínku stojí ještě v sedmdesátých letech 20. století provedená komplexní rekonstrukce železniční stanice Praha-Libeň v souvislosti s výstavbou tzv. Holešovické přeložky.



Tyto stavby spolu s dodávkou první série elektrických jednotek řady EM 475.1 (nyní řada 451) v letech 1964 – 1968 znamenaly možnost postupného zavádění moderní příměstské železniční dopravy v dnešním slova smyslu. Nově dodané jednotky byly nasazeny na trati Praha – Kolín – Pardubice a přinesly sem díky svým vlastnostem zkrácení jízdních dob i pobytů ve stanicích oproti vlakům vedeným klasickými soupravami. V roce 1983 byla na trati Praha – Kolín u nás poprvé zavedena pravidelná intervalová příměstská doprava (taktový provoz).

Další významná rekonstrukce trati se odehrála na přelomu 20. a 21. století v souvislosti s modernizací 1. tranzitního železničního koridoru Děčín – Praha – Břeclav a jeho průtahu Prahou. Při těchto pracích došlo ke komplexní obnově železničního spodku, svršku, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení, nástupišť i dalších zařízení pro cestující (podchody apod.). V letech 1993 – 1996 byl jako první úsek celého koridoru modernizován úsek Úvaly – Poříčany a železniční stanice Poříčany, v letech 1997 – 1999 navázala modernizace úseku Poříčany – Kolín. V letech 2006 – 2010 byla provedena náročná modernizace železniční stanice Kolín a návazných traťových úseků včetně obtížné části v úzkém prostoru pod centrem města. Od roku 2006 byla prováděna modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Běchovice, kde byla v roce 2009 konečně dokončena a zprovozněna v padesátých letech rozpracovaná třetí kolej. Rozhodující část úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Libeň se stala součástí nejvýznamnější železniční stavby na území Prahy, tzv. Nového spojení, které bylo realizováno v letech 2004 – 2008. Součástí stavby byla i rekonstrukce zhlaví na Masarykově nádraží. V současné době zbývá provést modernizaci úseku Praha-Běchovice – Úvaly připravovanou k realizaci v letech 2013 – 2015. Tato několikrát odkládaná stavba vyžaduje pečlivou přípravu. Vzhledem k rozsahu provozu na trati (nejzatíženější trať v České republice osobní dopravou) a složitě dostupnému staveništi v lese Vidrholec bude zapotřebí učinit všechna opatření směřující k maximálnímu snížení nepříznivých dopadů výlukové činnosti na cestující.

## Populárně-naučný seriál o jízdních řádech: Část 4. – Souhrnný zastávkový jízdní řád typu město (MHD)

S tímto typem jízdního řádu se na zastávkovém sloupku setkáte poměrně výjimečně. Pro vybrané úseky je k dispozici především na internetu na webu [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz) nebo [portalpid.idos.cz](http://portalpid.idos.cz).

Souhrnný jízdní řád typu město (MHD) se od běžné liší v několika základních rysech:

- do jedné tabulky integruje několik linek
- je určen pouze pro určitý úsek (nikoli celou trasu obsažených linek)
- je ochuzen o některé důležité údaje (proto ho nelze používat jako plnohodnotnou náhradu běžného zastávkového jízdního řádu)

Jinak je velmi podobný klasickému zastávkovému jízdnímu řádu, a proto si v následujícím článku popíšeme pouze hlavní rozdíly.

Z důvodu některých odlišností věnujeme obdobným jízdním řádům pro vlaky samostatnou část.

<b>SOUHRNNÝ JŘ</b> <b>103, 345, 348, 368</b>		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha		záhlaví
		<small>Informace o provozu PID: tel. 296 191 817, www.ropid.cz, www.dpp.cz</small>		
<small>JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER</small>		<b>J</b> PONDĚLÍ (☾) - ČTVRTEK (♁)	<b>P</b> PÁTEK (♁)	<b>K</b>
seznam zastávek	Ládví → Březiněves	4		4
	• Ládví	5		5
seznam vysvětlivek	Stěpničná	6		6
	Sídliště Dáblice	7		7
	Dáblický hřbitov	8		8
	Dáblice	9		9
	Skládka Dáblice	10		10
	Březiněves	11		11
	<small>Zvýrazněné spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo</small>	12		12
		13		13
		14		14
		15		15
		16		16
		17		17
		18		18
		19		19
		20		20
		21		21
		22		22
		23		23
		0		0
		1		1
		2		2
		3		3

seznam časů odjezdů pro jednotlivé provozní dny

### Hlavní oddíly na jízdním řádu

Uváděné informace jsou platné pro běžné linky. U některých typů linek se mohou některé prvky jízdního řádu, popř. jejich význam mírně odlišovat.

#### Záhlaví

Zde se nachází odlehčené základní identifikační údaje o jízdním řádu, kterými jsou: výpis linek obsažených v jízdním řádu, spojení na infolinku a velmi důležitý údaj o začátku platnosti jízdního řádu.

#### Seznam zastávek

Jedná se o blok dat s výpisem zastávek, ke kterým je souhrnný jízdní řád vztažen. Na rozdíl od běžného zastávkového jízdního řádu má tento blok důležitou vypovídací roli ve vztahu k seznamu časů odjezdů. Důležitost spočívá v tom, že uváděny jsou pouze časy odjezdů, které zajistí projetí všech uvedených zastávek.

#### Seznam časů odjezdů pro jednotlivé provozní dny

Nejrozsáhlejší oblast v jízdním řádu, ve které jsou definovány odjezdy z aktuální zastávky pro jednotlivé provozní dny a pro uvedený blok seznamu zastávek. Nad každým časem odjezdů je uvedeno číslo linky, které odjezdový čas odpovídá.

Vzhledem k tomu, že se u časů neuvádějí žádné omezující a upřesňující vysvětlivky, je nutno brát tuto formu jízdního řádu pouze jako orientační! A to je také jeden z důvodů, proč tento jízdní řád slouží pouze jako doplněk k běžným zastávkovým jízdním řádům.

### **Seznam vysvětlivek**

Místo pod seznamem zastávek se používá pro umístění několika málo vysvětlivek použitých v jízdním řádu (nizkopodlažnost spojů).

#### **Zápatí**

Dolní část jízdního řádu obsahuje již jen základní poučení o tarifu.

### **Detailní popis jednotlivých částí**

Uváděné informace jsou platné pro běžné linky. U některých typů linek se mohou některé prvky jízdního řádu, popř. jejich význam mírně odlišovat.

#### **Výpis linek (A)**

V levém horním rohu jízdního řádu je výpis linek, které jsou v souhrnném jízdním řádu obsaženy, byť třeba jen jediným spojem.

#### **Platnost (D)**

Jedná se o velice důležitý údaj! Uvedené datum totiž říká, odkdy začne nebo začal příslušný jízdní řád platit. Tomuto údaji proto věnujte zvýšenou pozornost, protože se může stát, že je k dispozici jízdní řád, který začne platit teprve za pár dní.

#### **Aktuální zastávka (E)**

Zastávka, pro niž aktuální jízdní řád platí, je v seznamu zastávek zvýrazněna. Všechny časové hodnoty, které jsou uváděny v jízdním řádu, jsou vztaženy vždy k této zastávce. Zároveň však upozorňujeme na systém výběru časů a jejich vztahu k seznamu zastávek, jak bylo uvedeno výše u bodu „Seznam zastávek“.

#### **Provozní dny (J)**

Systém provozních dnů je totožný s běžným zastávkovým jízdním řádem. V rámci Portálu JŘ je pro každý provozní den uváděn samostatný jízdní řád.

#### **Hodiny (K)**

Sloupce hodin se nachází po obou stranách „Seznamu časů odjezdů pro jednotlivé provozní dny“ a právě k němu jsou vztaženy seznamy časů odjezdů.

#### **Minuty (L)**

Na každém řádku je seznam minut v dané hodině (a provozním dni), ve které odjíždí příslušný spoj (např. odjezd ve 16:15). Za pravidelný odjezd ze zastávky se považuje odjezd kdykoli v dané minutě, bez ohledu na sekundy (tj. např. 16:15:00 až 16:15:59).

Nad minutovým údajem je vždy číslo linky, ke které spoj přísluší. Vzhledem k již spotřebovanému prostoru nejsou uváděny ke spojům už žádné další vysvětlivky.

### **Na co si dát pozor**

Pro připomenutí uvádíme nejdůležitější části, kterých je vhodné si na jízdním řádu všimnout, a i v jakém pořadí:

- 1) výpis linek
- 2) data platnosti
- 3) nástupní zastávky a směru jízdy
- 4) provozního dne (období)
- 5) seznamu zastávek (kvůli jeho vztahu k seznamu časů odjezdů)
- 6) hodiny a minuty
- 7) linky uvedené u spoje