

Obsah

Výluka metra „C“ o Velikonocích	1
Tramvajová výluka v Zenklově ulici.....	1
Vyšly souhrnné jízdní řády vlaků PID.....	2
Nová autobusová linka 354 od 1.4.2012.....	2
Brdský cyklobus vyjíždí již podesáté	2
Zahájení turistické sezóny: více přívozů a častěji do ZOO	3
Zkušební prodej jízdenek bez přírázky na lince 232	4
Nové autobusy pro linku 223.....	4
Vlaková linka S23.....	4
Vlakové linky S3 + R3	6

Výluka metra „C“ o Velikonocích

Cca od 21:00 v pátek 6.4.2012 do ukončení provozu v pondělí 9.4.2012 bude z důvodu opravy výhybky přerušen provoz metra C v úseku **Muzeum – Pražského povstání**. V úseku Hlavní nádraží – Muzeum – I. P. Pavlova – Vyšehrad – Pražského povstání pojedou náhradní autobusová doprava X-C, která bude zajištěna kloubovými vozy. Na každý spoj metra budou navazovat 4 náhradní autobusy, v případě zvýšené poptávky budou nasazeny další operativní posily.

Nástupní zastávka pro linku X-C na Pražského povstání je v zastávce linky 148 poblíž východu z metra. Nástupní zastávka na Hlavním nádraží je v ulici Wilsonova poblíž Fantovy budovy.

Tramvajová výluka v Zenklově ulici

Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati bude od 31.3.2012 do 1.6.2012 vyloučen provoz tramvajové trati v úseku Bulovka – Ke Stírce.

Změna tramvajových linek:

- 10** Linka je zkrácena do trasy Sídliště Řepy – Palmovka
- 24** Linka je zkrácena do trasy Kubánské náměstí – Bulovka
- 25** Linka je zkrácena do trasy Vypich – Bulovka (v celé trase je vedena celodenně, celotýdenně)
- 55** Linka je ze zastávky Palmovka odkloněna do zastávky Nádraží Vysočany

Náhradní doprava:

- X-24** Březiněveská – Kobylisy – Bulovka – Vosmíkových – Bulovka – Kobylisy (denní provoz)
- X-55** Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Vozovna Kobylisy (noční provoz)

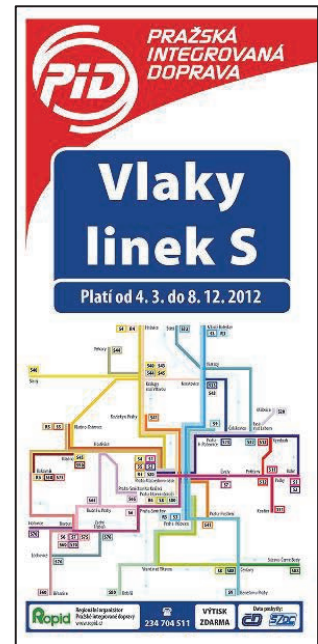
Vyšly souhrnné jízdní řády vlaků PID

Organizace ROPID vydala nový informační materiál „Vlaky linek S“, který obsahuje **jízdní řády všech 30 vlakových linek** Pražské integrované dopravy, a který je alternativou k oblíbeným kartičkovým jízdním řádům vlaků PID.

Předností tohoto informačního materiálu je, že na jednom místě jsou pohromadě všechny vlakové linky. To je výhodné zejména pro ty, kteří vyjíždějí na cesty vlakem z Prahy a potřebují mít přehled o všech železničních tratích v regionu. Vzhledem k velkému rozsahu dat je tato informační brožura ve formátu „DL“, nikoli v klasickém malém formátu jako kartičkové jízdní řády.

Nový skládaný leták lze zdarma získat v **Infocentru PID na pražském Hlavním nádraží** a postupně budou distribuovány také do stojanů ve stanicích metra, do infocenter Dopravního podniku, prostřednictvím Českých drah nebo v rámci distribučních míst ve vybraných městech a obcích Středočeského kraje.

Věříme, že si nový informační materiál, který je vhodným doplňkem nedávno vydaných „Plánek PID“, získá oblibu zejména mezi Pražany, kteří vyrážejí třeba na výlet do okolí hlavního města nebo využívají vlaky při každodenních cestách po Praze.



Nová autobusová linka 354 od 1.4.2012



Ve spolupráci se společností DHL bude od 1.4.2012 zavedena nová linka Pražské integrované dopravy č. **354**. Linka je určena nejen pro dopravu zaměstnanců do logistických areálů v Jirnech, ale i pro místní obsluhu Horních Počernic a Sychrova.

Odjezdové stání z Černého Mostu je společné s linkami 221, 273, 303, 304, 344 a 353 ve směru Náchodská ulice. Linku 354 bude provozovat dopravce STENBUS a platí zde běžný Tarif PID. Provoz linky je spolufinancován společností DHL.

Trasa a zastávky linky 354:

Černý Most – Chvaly – Vojická – Nádraží Horní Počernice – Lukavecká – Votuzská – Na Kovárně – Sychrov – Jirny, Logistický park – Jirny, DHL

Rozsah provozu:

Pracovní dny cca 5:00 – 23:00 v intervalu 30 minut ve špičkách, 60 minut dopoledne a 120 minut večer; a dále vybrané spoje v neděli večer.

Brdský cyklobus vyjíždí již podesáté

V sobotu 7. dubna 2012 vyjede na svoji trasu Cyklobus – tradiční pomocník cyklistů, kteří rádi vyrážejí do brdských lesů a okolí. Zvláštní linka se speciálně upraveným autobusem vyráží již desátým rokem v trase **Dobřichovice, nádraží – Mníšek pod Brdy, nám. – Kytín, náves** a pomáhá vyvézt cyklisty od vlaku v údolí Berounky do brdských vrchů.

Rozsah provozu je stejný jako v předchozích letech, tedy pět spojů každý nepracovní den z Dobřichovic a čtyři spoje v opačném směru. V Dobřichovicích je zastávka cyklobusu umístěna na parkovišti vedle nádražní budovy. Linka bude v provozu až do 7. října 2012.

V loňské sezóně přepravil cyklobus celkem **2 250** cestujících a **1 300** jízdních kol, což je nejvíce od roku 2007. Oproti sezóně 2010 se jedná o nárůst cca o 20%. Cyklobus opět navazuje na vlaky linky S7 z obou směrů, čímž nabízí své služby cyklistům od Prahy i od Berouna.



Z Mníšku pod Brdy nebo Kytína mohou vyznavači bicyklů vyrazit po značených cyklistických trasách, sledovat lze i pěší turistické trasy či krajem projíždět po mnoha lesních cestách. Několik tipů na výlety nabízí leták *Cyklisté v PID*, který ROPID vydává k začátku cyklistické sezóny.

Linka je výhodná pro rodiny s dětmi i pro cyklisty, kterým se nechce zdolávat náročné stoupání z údolí Vltavy a Berounky. A díky zastávce Černolice je cyklobus atraktivní i pro necyklisty: pěší odtud mohou vyrazit přímo do brdských lesů a horolezci na známé Černolické skály.

Na lince cyklobusu platí Tarif PID a cena přepravy jízdního kola je **16 Kč** bez ohledu na vzdálenost a také bez ohledu na předchozí použití nebo nepoužití vlaku. Ve vlacích linky S7 je cena za přepravu jízdního kola dle Tarifu ČD 25 Kč za jednu jízdu.

Stručný jízdní řád cyklobusu PID:

Odjezdy z Dobřichovic	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25
Příjezdy do Kytína	9:00	11:00	13:00	15:00	jede jen do Mníšku
Odjezdy z Kytína	9:35	11:35	13:35	15:35	
Příjezdy do Dobřichovic	10:05	12:05	14:05	16:05	

Zahájení turistické sezóny: více přívozů a častěji do ZOO

Od soboty 31.3.2012 dojde k příležitosti zahájení turistické sezóny k některým vylepšením v provozu Pražské integrované dopravy. Na Vltavu vyjede více přívozů, po revizi bude obnoven provoz lanové dráhy na Petřín a častěji pojede také autobusová linka 112 do Zoologické zahrady.

Přívozy PID v novém

Od 31.3.2012 bude obnoven provoz přívozu **P5**, a to v nové kratší trase. I nadále bude obsluhovat Císařskou louku, ale již nepojede mezi Výtoní a Jiráskovým náměstím. Díky zkrácení trasy bude možné také zkrátit intervaly, a to z původních 60 na 30 minut. Jelikož bude z Císařské louky odjíždět loď na oba vltavské břehy, bude souhrnný interval z Císařské louky prakticky pouhých 15 minut. Sezónní linka P5 bude v provozu denně od 8:00 do 20:00, a to do konce října.

Na **pravém břehu** je přístaviště nedaleko tramvajové zastávky *Výtoň*, na **levém břehu** nabízí spojení do mnoha směrů dopravní terminál *Smíchovské nádraží* (vzdálenost od přístaviště cca 500 m). Přívoz nabízí spojení zejména pro výlety, jako cíl lze doporučit nezvyklý malebný výhled na Vyšehradskou skálu z Císařské louky. V sobotu dopoledne je možné do programu zapojit i návštěvu farmářského trhu na výtoňské náplavce.

Nejvytíženější pražský přívoz P2 mezi Podbabou a Podhořím je možné s výhodou použít také při cestách do ZOO nebo do Botanické zahrady v Troji. Stejně jako v loňském roce bude od soboty 31.3.2012 posílen druhou lodí. Interval během dne se tak zkrátí z 15 na 7-8 minut.

Posílení autobusové linky 112

Autobusová linka 112 spojující stanici metra C Nádraží Holešovice se Zoologickou zahradou, Botanickou zahradou v Troji a přívozem P2 v Podhoří bude od 31.3.2012 posílena zkrácením intervalů ve všední dny ze 7-8 na 6 minut a o víkendu ze 6-8 na 5 minut. V případě potřeby bude provoz operativně posilován dalšími spoji. Nově budou **všechny spoje garantovaně nízkopodlažní**, a to i včetně operativních záloh.

Upozornění pro sobotu 31.3.2012: Cca mezi 9:00 a 13:00 budou z důvodu konání akce v obřitišti Zoologická zahrada spoje linky 112 směřující do ZOO zkráceny do provizorní zastávky umístěné mezi zastávkou Čechova škola a Kovárna. Odtud bude nutné k Zoologické zahradě dojít pěšky cca 600 m. Stejně tak bude po dobu konání této akce dočasně zrušeno zajištění linky 236

do zastávky Zoologická zahrada. Doporučujeme proto všem návštěvníkům využít při cestě do ZOO buď přívozu P2, vydat se pěšky přes Stromovku nebo od zastávky autobusových linek 102 a 144 „Na Pazderce“ (tyto linky jedou od stanice metra Kobylisy). Obsluha zastávky Podhoří zůstává zachována.

Dopravě do Troji je věnována speciální webová stránka:

(www.ropid.cz >> Praktické informace >> Cestujeme >> Doprava do Troji)

Zkušební prodej jízdenek bez přírážky na lince 232

Od 1.4.2012 zavádíme v rámci zkušebního provozu v autobusové lince 232 prodej jízdenek PID u řidiče **bez přírážky**. U řidiče je tak možné zakoupit jízdenku za **24 Kč** na 30 minut, za **32 Kč** na 90 minut nebo i jednodenní jízdenku za 110 Kč.

Všechny autobusy na lince 232 jsou vybaveny odbavovacím zařízením s pokladnou. V zájmu urychlení odbavení platte prosím mincemi, případně bankovkami v odpovídající hodnotě.



Nové autobusy pro linku 223



Dopravce Veolia Transport Praha zařadil na konci března do provozu 4 nové plně nízkopodlažní autobusy SOR NB12, které budou provozovány zejména na autobusové lince 223, která spojuje Horní Počernice, stanici metra B Černý Most, Kyje a konečnou stanici metra A Depo Hostivař.

Nové autobusy jsou vybaveny dle standardů PID, mají čtyři dveře, místo pro dva kočárky nebo invalidní vozík, mechanickou výklopnou plošinu u druhých dveří a jsou opatřeny červenomodrobílým jednotným

nátěrem PID. Po osmi nových autobusech SOR NB12 začátkem letošního března je to již druhé významné omlazení vozového parku dopravce Veolia Transport Praha.

Vlaková linka S23

Linka S23 zajišťuje v Pražské integrované dopravě tangenciální spojení tří významných polabských měst. Označení S23 jí bylo přiděleno 11. prosince 2011.

Ačkoli se dnes zdá, že železniční trať spojující města Čelákovice, Brandýs nad Labem a Neratovice tvoří jednolitý celek, historie vzniku této místní dráhy zdaleka tak přímočará není. Trať je historicky tvořena třemi různými dráhami, které se postupně vzájemně propojily. Jako první vznikl úsek z Čelákovic do Brandýsa. Jeho stavitelem byla podobně jako u sítě podlipanských lokálek specializovaná Rakouská



společnost místních drah. To naznačuje, že trať vznikla během prvního období budování místních drah na počátku osmdesátých let 19. století. Město Brandýs nad Labem – poněkud opomenuté při

výstavbě Rakouské severozápadní dráhy – se konečně dočkalo železničního připojení. Významným motivem vzniku trati byl cukrovar v Toušni. Současně s dráhou z Čelákovic do Brandýsa byla budována i druhá větev do Mochova a i zde bylo hlavním motivem kolejové připojení cukrovaru. Práce byly zahájeny na konci roku 1881 a již v říjnu 1882 byla povolena nákladní doprava pro toušeňský cukrovar. Veřejný provoz na obou větvích tratě byl zahájen 11. ledna 1883, do Mochova jezdily pouze nákladní vlaky a osobní doprava byla zahájena až v roce 1939. Od 1. července 1885 se staly novými majiteli trati České obchodní dráhy, které byly v té době již majetkově ovládané Rakouskou společností státní dráhy.

S23	Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice					
PID	Čelákovice – Neratovice					
Plná integrace	není					
S23	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
Úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Čelákovice – Brandýs nad Labem	60	60	60	60	4:10–23:10	5:00–22:00
Brandýs nad Labem – Neratovice	60	120	60	120	5:00–23:00	5:00–22:15

Mezitím začalo vznikat železniční spojení i na druhé straně dnes celistvé trati. Od roku 1872 fungoval v Kostelci nad Labem cukrovar, který začal po změně majitele v roce 1877 dobře prosperovat. Rostoucí výroba vedla ke zřízení vlečky do stanice Neratovice na trati Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Stavba byla povolena v červenci 1880 a ještě téhož roku byl na vlečce zahájen provoz. Do stanice Neratovice trať zaústila úvratově, což dnes komplikuje provoz vlaků příjíždějících od Brandýsa. V červenci 1885 se majitelem vlečky staly České obchodní dráhy ovládané Rakouskou společností státní dráhy, která zamýšlela využít nově získané úseky ke zřízení spojky mezi lovosickou a pardubickou větví její hlavní trati, která by míjela Prahu. K realizaci záměru nedošlo a zřízení železničního spojení mezi Neratovicemi a Brandýsem nad Labem bylo realizováno až o několik let později zásluhou jiné společnosti.

Dokončit propojení dvou nepřilíživě vzdálených měst se rozhodlo družstvo místních zájemců. Stalo se tak v tzv. druhém období budování místních drah. Rozmach výstavby lokálek na počátku osmdesátých let 19. století totiž trval pouze krátce. Snaha soukromých společností velmi brzo vyprchala a bylo zřejmé, že dříve či později bude muset do dění vstoupit stát nebo země. Mnohem aktivněji si v tomto směru počínala Česká země. V roce 1892 byl schválen zemský zákon „O zvelebení železnic nižšího řádu“, který umožnil bouřlivý rozvoj lokálek v Čechách. Zatímco v prvním období budování místních drah rozhodovaly o vedení tratí především velké železniční společnosti, nyní impulsy k výstavbě vycházely od místních zájemců – okresů, měst, obcí, velkostatků, místních podniků, podnikatelů i význačných jednotlivců. Místní zájemci se přímo finančně podíleli na výstavbě těchto drah. Jejich úkolem bylo zajistit určitou přesně stanovenou část základního kapitálu. Pak již postačilo přesvědčit příslušné orgány o výnosnosti zamýšlené



dráhy a přidělení zemské podpory na její realizaci. Podle počtu postavených místních drah se zdá, že splnit tyto dvě podmínky nebylo nijak obtížné. Pokud se podporu státu či země nepodařilo vyjednat, pak zpravidla projekt končil krachem. Rozhodování o přidělení zemské podpory jednotlivým projektům a dohled nad vzniklými místními dráhami zajišťovalo železniční oddělení Zemského výboru Království českého. I u těchto místních drah byly samozřejmostí četné technické úlevy při stavbě i provozu, který obvykle na lokálce zajišťovala jiná významná železniční společnost (soukromá společnost nebo státní dráhy).

Jednou z takto vzniklých tratí byla i místní dráha Neratovice – Brandýs nad Labem. Jejím základem se stala vlečka kosteleckého cukrovaru, která byla od původního vlastníka v úseku Neratovice – Jiřice odkoupena a přeměněna na místní dráhu. Z Jiřic byla postavena nová trať do Brandýsa nad Labem, kde vzniklo druhé nádraží nazývané Brandýs nad Labem město (jedná se o dnešní stanici Brandýs nad Labem). Trať od Čelákovic dosud používala vlastní tzv. staré nádraží. V roce 1898 byla trať Čelákovice – Brandýs nad Labem začleněna do místní dráhy Čelákovice – Neratovice, přesto v Brandýse až do roku 1925 zůstávala dvě nádraží. Provoz v úseku Neratovice – Brandýs nad Labem mohl být zahájen 15. července 1899. Vlastníkem trati byla akciová společnost místní dráhy, která byla zestátněna spolu s dalšími obdobnými místními dráhami až v roce 1925.

Provoz na lokálce v sousedství Prahy po desetiletí nerušeně plynul a během prošliých let nedocházelo k větším změnám vyjma opuštění starého nádraží v Brandýse nad Labem. Za zmínku stojí otevření dvou nových železničních zastávek v posledních letech. V roce 2001 vznikla zastávka Neratovice město, čímž se odstranil paradoxní stav, kdy vlak projížděl přímo centrem Neratovic, avšak cestující museli docházet na vzdálené nádraží. V květnu 2009 byla otevřena zastávka Brandýs nad Labem-Zápská, která se nachází v blízkosti školských areálů v tomto městě. Zastávka byla vybudována v prostoru původního „starého nádraží“ – stanice, v níž končila od roku 1883 místní dráha Čelákovice – Brandýs nad Labem.

Vlakové linky S3 + R3

Na první pohled trochu opomíjená se může zdát železniční trať, po níž jsou provozovány linky S3 a R3. Linka S3 v úseku Praha – Všetaty nese svoje označení od 9. prosince 2007. Rychlíky a spěšné vlaky začleněné do PID v tomto úseku byly jako linka R3 označeny od 14. prosince 2008. Konečně při změně jízdního řádu 12. prosince 2010 byly obě linky prodlouženy ze Všetat do Mladé Boleslavi.

S3	Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.					
PID	Praha-Vršovice – Všetaty					
Plná integrace	Praha-Vršovice – Praha-Čakovice					
S3	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
Úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha-Vršovice – Všetaty	60	60	60	60–120	4:30–1:00	4:30–1:00

Vlaky linek S3 a R3 téměř v celé své trase využívají tratě bývalé Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Tato společnost byla typickým představitelem tzv. období uhelných drah. Jejich budování probíhalo především na přelomu padesátých a šedesátých let 19. století. Na první pohled se zdá zařazení této trati mezi uhelné dráhy poněkud nepatřičné, vždyť v bezprostřední blízkosti trati se tento nerost nikde netěží a uhelné dráhy obvykle připojovaly doly k železniční síti. Hlavním úkolem



Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ale v prvních letech jejího provozu byla doprava uhlí pro rozvíjející se průmyslové podniky v severních Čechách. Zdrojem cenné suroviny byl kladenský uhelný revír, který byl již od roku 1856 propojen železnicí s Kralupy nad Vltavou. Druhý koncový bod dráhy Turnov měl od roku 1859 kolejové propojení s Libercem, významným centrem severočeského regionu. Prvním záměrem společnosti ustavené v Lázních Sedmihorkách v září 1856 pod vedením hraběte Christiana von Waldstein nebylo propojení Turnova s Prahou, přednost dostala větev do Kralup nad Vltavou. Prioritní

bylo zajistit levnou přepravu uhlí. Ostatně z Kralup nad Vltavou bylo možné vlakem do Prahy pokračovat po trati Rakouské společnosti státní dráhy provozované zde již od roku 1850.

Stavba trati z Turnova přes Mladou Boleslav do Kralup nad Vltavou byla povolena v srpnu 1863. Nejobtížnější byl úsek údolím Jizery mezi Bakovem a Chotětovem s náročným mostem přes údolí Strenického potoka u Krnska. Nová dráha musela překonat také Labe u Neratovic a Vltavu u Kralup. Provoz na celé dráze byl slavnostně zahájen 15. října 1865. Zbývalo dokončit odbočku do Prahy. Pro místo odbočení byly zvoleny Neratovice. Stavba byla zahájena v červenci 1870. Zatímco práce na úseku od Neratovic ku Praze mohly probíhat bez problémů, krátký pražský úsek přinesl velké potíže. Dráha směřovala do prostoru dnešního hlavního nádraží, kde měla Turnovsko-kralupsko-pražská dráha vlastní kolejiště s přijímací budovou v sousedství stanice Dráhy Františka Josefa. V cestě stál vrch Vítkov, který bylo třeba zdolat tunelem, a dalším náročným místem byl viadukt přes údolí Rokytky mezi Libní a Vysočany. Vzhledem k těmto potížím byla zahájena nejdříve nákladní doprava mezi Neratovicemi a Čakovicemi 23. října 1871 a teprve 28. října 1872 byl zahájen provoz na celé odbočce do Prahy.

R3	Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.					
PID	Praha-Vršovice – Všetaty					
Plná integrace	Praha-Vršovice – Praha-Čakovice					
R3	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
Úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha-Vršovice – Všetaty	60	120–240	120	120	5:50–20:45	7:15–20:45

Na trati mezi Neratovicemi a Prahou nedošlo v průběhu její téměř stopadesátileté historie k mnoha změnám. Mezi největší můžeme označit výměnu viaduktu u Krnska, kde byly původně použity nevhodné Schiffkornovy nosníky, za nýtovanou příhradovou konstrukci v roce 1884. Ani tento most už nad údolím Strenického potoka dnes nenajdeme. V roce 1924 zde byl vybudován arkádový železobetonový most podle návrhu inženýra Stanislava Bechyně. V roce 1911 byl vyměněn most přes Labe u Neratovic. Znovu dosloužil v osmdesátých letech 20. století. Na jeho místo bylo v roce 1983 umístěno provizorium a nový definitivní most byl dokončen v roce 1991. K poslední významné změně došlo na trati bývalé Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy v Praze v roce 2008 v souvislosti s dokončením Nového spojení. Původní jednokolejná trasa vedená jižním úbočím Vítkova a Vítkovským tunelem byla opuštěna a přeměněna na cyklostezku, zatímco železniční provoz byl přesunut na nově vzniklou dvoukolejnou trať vedenou novým tunelem pod vrchem Vítkovem.

