

Obsah

Tramvajová výluka v Zenklově ulici.....	1
Zastavte se v Infocentru PID pro zajímavé materiály.....	1
Sezónní autobusové posily PID.....	2
Brdský cyklobus vyjíždí již podesáté.....	2
Vlaková linka S32.....	3
Vlakové linky S4 + R4.....	4

Tramvajová výluka v Zenklově ulici

Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati je 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)

Zastavte se v Infocentru PID pro zajímavé materiály



Infocentrum na pražském Hlavním nádraží je otevřeno široké veřejnosti již od loňského září. Od nového roku je v provozu **také o víkendech**. Po několikaměsíčním vyhodnocení návštěvnosti se potvrzuje, že informační přepážka PID je umístěna na potřebném místě – pro informace si sem chodí nejen Pražané a cestující vlakem do okolí Prahy, ale z velké části také zahraniční i tuzemští turisté, kteří přijedou vlakem do Prahy a potřebují poradit, jak a za kolik cestovat městskou dopravou, nebo chtějí poradit jak se dostat do hotelu nebo na turisticky oblíbená místa. Od doby zprovoznění navštívilo infocentrum PID již cca **16 000 zákazníků**.

Infocentrum PID nabízí celou řadu **bezplatných informačních materiálů**, od jízdních řádů přes nejrůznější mapky a schémata až po specializované informační brožury například o cestování pražskými přívozy nebo s jízdním kolem. Rozšíření provozní doby i na víkendy se ukázalo jako prospěšné – cestu sem o víkendu najdou nejen turisté přijíždějící na víkend do hlavního města, ale

i Pražané směřující na výlet vlakem za Prahu. Provozní doba Infocentra PID na pražském Hlavním nádraží je denně od 8:00 do 18:30 s polední pauzou 13:30 až 14:00.

Informační materiály zdarma k dostání v Infocentru PID:

- Kartičkové jízdní řády vlaků PID
- Plánky PID
- Souhrnné jízdní řády linek S
- Informace o Tarifu PID
- Cestování s jízdním kolem
- Bezbariérové cestování
- Noční doprava v Praze a okolí
- Přívozy PID
- Aktuální výluky a trvalé změny
- Obecné informace o PID



Sezónní autobusové posily PID

V souvislosti se zahájením turistické sezóny je od 7.4.2012 posílen provoz vybraných příměstských autobusových linek o sobotách, nedělích a svátcích. K posilám realizovaným v předstihu již od 31.3.2012 jsou na vybrané linky navíc nasazeny další posilové autobusy. Týká se to zejména oblastí Štěchovicka, Kamenicka a Okoře.

Posilové autobusy budou nasazeny až do konce října 2012 na těchto linkách:

- oblast Mníšek pod Brdy: **317, 321** (více kloubových autobusů)
- oblast Štěchovice, Slapy: **338, 390** (více kloubových autobusů), **361** (zdvojené spoje)
- oblast Kostelec nad Černými lesy a Sázava: **382, 387** (více kloubových autobusů)
- oblast Jílové u Prahy: **332** (více kloubových autobusů)
- oblast Kamenice: **335** (zdvojené spoje)
- oblast Okoř: **350** (zdvojené spoje v případě očekávané poptávky, cca do konce června)

Brdský cyklobus vyjíždí již podesáté

V sobotu 7. dubna 2012 vyjel 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	

Vlaková linka S32



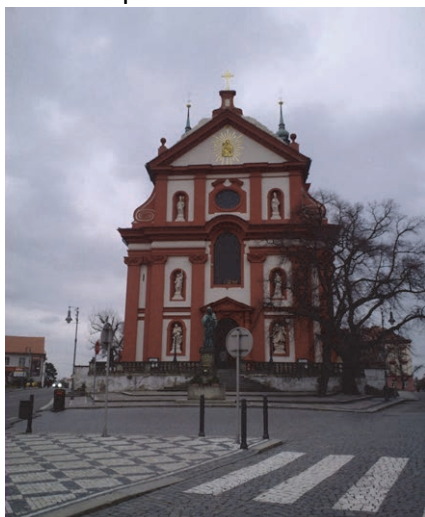
Linka S32 vytváří tangenciální spojení v severní části území obsluhovaného Pražskou integrovanou dopravou. Označení S32 nese od 11. prosince 2011.

Tato linka je vedena po trati bývalé Rakouské severozápadní dráhy, jejíž historický vývoj byl detailně popsán u linky S2. Trať mezi Lysou nad Labem, Ústí nad Labem-Střekovem a Děčínem patří do tzv. doplňovací sítě této společnosti, která byla koncesována jako odměna za zřízení

železniční trati přes Lichkovské sedlo budované v nejvyšším státním zájmu. V dřívějších dobách se pro tuto trať používal název „Polabská dráha“, dnes ji znají železničáři spíše pod pojmem pravobřežní trať.

S32	Lysá nad Labem – Všetaty – Štětí					
PID	Lysá nad Labem – Všetaty					
Plná integrace	není					
S32	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Lysá nad Labem – Štětí	60	120	120	120	5:00–21:30	6:20–21:30

Podle původních záměrů měla být trať z Nymburka vedena v poněkud severnější poloze, blíže k městu Benátky nad Jizerou a u Čečelic se měla napojit na stávající trasu. Ani jedna z předložených variant nevyhovovala veřejnému zájmu, neboť příliš stranou ponechávala tehdejší hospodářská sídla kraje – města Brandýs nad Labem a Stará Boleslav, která měla i značný vojenský význam. Bylo rozhodnuto nově vyřešit křížení Rakouské severozápadní dráhy s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou. Původně plánované mimoúrovňové křížení u Čečelic se spojkou do stanice Byšice nebo spojkou z Mělníka do Neratovic bylo zamítnuto a bylo rozhodnuto vybudovat novou společnou stanici ve Všetatech. To znamenalo nutnost přesunout trasu dráhy blíže ke Staré Boleslavi, čímž se podařilo splnit i další z požadavků na úpravu směrového vedení trati.



Stavba mezi Nymburkem a Štětím byla zahájena v polovině roku 1872. Nejnáročnější bylo vybudování opěrné zdi na břehu

Labe u Liběchova. Provoz na trati mezi Lysou nad Labem a stanicí Ústí nad Labem-Střekov byl zahájen 1. ledna 1874. Od 5. října téhož roku mohly vlaky Rakouské severozápadní dráhy z Vídně dojet až do Děčína, pohraniční stanice k saské železniční síti. Od počátku roku 1908 byla Rakouská severozápadní dráha zestátněna a ještě předtím bylo zahájeno postupné zdvojkolejňování její hlavní tratě, které se nevyhnulo ani úseku z Lysé nad Labem do Štětí.

U linky S2 již byla vzpomenuta elektrizace uhelné magistrály, kterou se pravobřežní trať stala po druhé světové válce. Dostala proto přednost i před pražskými příměstskými tratěmi, které měly být podle původních plánů elektrizovány hned po trati Praha – Kolín – Česká Třebová. Elektrický provoz z Nymburka do Ústí nad Labem byl slavnostně zahájen 29. prosince 1958. Současně bylo instalováno nové moderní traťové zabezpečovací zařízení, tzv. autoblok, které značně zvyšovalo propustnost trati a bezpečnost provozu. Vyjma komplexní modernizace železniční stanice Lysá nad Labem v letech 1996–1998 pak již na trati mezi Lysou nad Labem a Štětím nedošlo k významnějším stavebním úpravám.

Vlakové linky S4 + R4

Obsluhu měst a obcí rozložených podél dolního toku Vltavy severně od Prahy zajišťuje zastávková linka S4 doplněná zrychlenou linkou R4. Linka S4 byla v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou do systému Esko zařazena při jeho vzniku 9. prosince 2007. O rok později, od 14. prosince 2008 se číselného označení dočkala i linka R4 v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou. Od 13. prosince 2009 byla linka S4 prodloužena do Vraňan a konečně od 12. prosince 2010 byly obě linky prodlouženy do Hněvic.

S4		Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou – Hněvice				
PID	Praha Masarykovo nádraží – Vraňany					
Plná integrace	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou					
S4	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Mas. n. – Kralupy nad Vltavou	15–30	60	30	60	4:00–1:00	4:40–1:00
Kralupy nad Vltavou – Hněvice	30–60	120	60	60–120	4:00–23:00	5:00–23:00

Železniční trať využívaná těmito linkami patří mezi nejstarší dráhy na území České republiky. Jedná se o součást prodloužení Severní státní dráhy. Tato železnice budovaná ve státní režii dosáhla v roce 1845 Prahy a ihned se začalo pracovat na jejím pokračování k hranicím Saska. V této souvislosti je vhodné připomenout, že od roku 1841 zajišťoval spojení Prahy a Drážďan první parník „Bohemia“. Protože horní úsek Vltavy se ukázal jako nesplavný, plavby končily na Labi v Obříství, odkud cestující do českého hlavního města pokračovali dostavníky. Éra železnice se nezadržitelně blížila, vždyť o železničním spojení Prahy se Saskem se uvažovalo poprvé již v roce 1833. Trať z Vídně přes Prahu do Drážďan byla na předním místě priorit výstavby státních železnic v rakouské monarchii. V roce 1842 nově zřízené generální ředitelství státních drah zadalo týmu vedenému inženýrem Janem Pernerelem úkol vyhledat trasu dráhy z Prahy do Drážďan. Jako nejvhodnější byl zvolen přirozený směr podél toku dvou největších českých řek – Vltavy a Labe.



R4	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou – Hněvice					
PID	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou					
Plná integrace	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou					
R4	Intervaly (min, cca)				Rozsah provozu (cca)	
úsek	PD ráno	PD dopoledne	PD odpoledne	Sobota a neděle	Pracovní den	Sobota a neděle
Praha Mas. n. – Hněvice	60	120	60–120	120	5:30–0:00	5:30–0:00

Stavba byla zahájena po dokončení olomoucko-pražské dráhy ve druhé polovině roku 1845. Trať vycházela z tehdejšího pražského státního nádraží (nyní Masarykovo), při jízdě z Vídně do Drážďan bylo pro vlaky nezbytné vykonat v Praze úvrať (toto řešení přestalo postačovat a bylo odstraněno v roce 1871 výstavbou tzv. Karlínského spojovacího viaduktu, který umožnil vedení především nákladních vlaků mimo stísněné pražské nádraží). Po výjezdu ze stanice navazuje klenutý, kamenný, 1111 m dlouhý viadukt přes Vltavu v Karlíně, který později dostal jméno vrchního inspektora Severní státní dráhy Negrelliho. V úseku od Bubenče do Kralup nad Vltavou a Nelahozevsi stavba probíhala v náročném skalnatém terénu, mnohde v úbočí nad řekou. Na severu Čech pokračovala trať v úzkém údolí Labe mezi Lovosicemi a Pirnou. Zatímco v okolí Děčína dělníci stále bojovali se skálami, dokončené úseky severně od Prahy zely prázdnou. Obyvatelstvo se stále více zajímalo, kdy bude zahájen provoz. Neklidné začínalo být i vedení společnosti, a tak bylo rozhodnuto započít provoz alespoň na hotové trati. V úseku Praha – Lovosice mohla být 1. června 1850 slavnostně zahájena osobní doprava. Do Ústí nad Labem vlaky dojely 1. října 1850 a ve dnech 6.–8. dubna 1851 proběhlo slavnostní zahájení provozu na celé mezinárodní trati Praha – Drážďany.



Stejně jako trať Olomouc – Praha přešel i úsek z Prahy k saské hranici k 1. lednu 1855 do vlastnictví soukromé Rakouské společnosti státních drah. Ta v rámci modernizace v roce 1867 zřídila druhou kolej mezi Bubenčí a Kralupy nad Vltavou. Ze soukromých rukou do vlastnictví státu se trať vrátila při zestátnění v roce 1908. Na podzim 1923 byly zahájeny práce na zdvoukolejnění úseku z Kralup nad Vltavou do Lovosic dokončené během několika let.

Stanice Kralupy nad Vltavou se postupným vývojem změnila na významný železniční uzel, kde se stýkaly tři hlavní a dvě místní dráhy. Významnou změnu přineslo vládní rozhodnutí v roce 1956, které situovalo do Kralup nad Vltavou nový závod na výrobu umělého kaučuku. Počet obyvatel města se postupně zdvojnásobil, požadavky nákladní dopravy měly výrazně narůstat a nevyřešená dopravní situace v uzlu hrozila stát se kritickým místem na celé trati Praha – Děčín. Poloha Kralup nad Vltavou je předurčovala jako budoucí důležitou přestupní stanici příměstské elektrizované železnice. Z toho důvodu mělo být přistoupeno ke komplexní rekonstrukci stanice. Zásadní byl i požadavek na elektrizaci trati Praha – Děčín. První úpravy proběhly již v letech 1959–1963, když byla v souvislosti s výstavbou podniku Kaučuk do stanice nově zaústěna trať od Neratovic.

Požadavky nákladní dopravy dále vzrostly na konci šedesátých let 20. století, když v sousedství Kaučuku vznikla rafinerie ropy. Proto bylo v roce 1977 rozhodnuto o komplexní rekonstrukci stanice Kralupy nad Vltavou spojené s výstavbou nové výpravní budovy, peronizací, rekonstrukcí zhlaví a nákladního obvodu apod. Nová odbavovací budova stanice byla dokončena v dubnu 1982.

Ještě předtím se rozběhly práce na elektrizaci trati, o níž bylo pro úsek Praha – Ústí nad Labem rozhodnuto v roce 1971. Nesmělým prologem může být elektrizace pražské části trati – v roce 1962 z Masarykova nádraží do Buben a o rok později do Bubenče. Práce na elektrizaci celé trati se rozběhly až v sedmdesátých letech. Postupovaly od Ústí nad Labem, neboť bylo nutné zajistit přepravu uhlí pro elektrárnu Chvaletice, které se u Lovosic překládalo z vlaků do lodí, které jej pak

po Labi dopravovaly do východních Čech. Z Ústí nad Labem do Roudnice nad Labem se jezdilo elektrickými lokomotivami od 16. dubna 1979, z Roudnice do Vraňan 1. ledna 1980 a konečně 1. června 1985 došlo i na zbývající úsek Vraňany – Praha-Bubeneč, což umožnilo zavedení elektrické příměstské dopravy na kralupské trati. Dokončení elektrizace zvýšilo využití tzv. Holešovické přeložky, nové pražské traťové spojky ze stanice Praha-Libeň na kralupskou trať dokončené v prosinci 1980. V roce 1985 zde byla otevřena nová železniční stanice Praha-Holešovice, kam bylo do roku 1988 soustředěno dálkové ovládání všech stanic v úseku Praha-Libeň (mimo)/Praha hl. n. (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo). Jedná se o jednu z prvních dálkově ovládaných tratí v České republice.



Traťový úsek Praha – Děčín byl po roce 1989 začleněn do tzv. 1. tranzitního železničního koridoru, kde byla postupně prováděna modernizace. Nejdříve se pracovalo v úseku Hněvice – Vraňany v letech 1999–2001. Zde navázala modernizace v sousedním úseku Kralupy nad Vltavou (mimo Nelahozeveské tunely) – Vraňany provedená v letech 2000–2002, kde byla nejvýznamnější stavbou přeložka trati nedaleko obce Vepřek spojená s výstavbou nového tunelu.

Práce pokračovaly náročným úsekem Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou v letech 2001–2003. Zde stavba probíhala v náročném terénu, kde bylo zapotřebí i mnoha odstřelů skalních masivů. Staveniště bylo v některých lokalitách narušeno srpnovými povodněmi v roce 2002.

V současné době zbývá provést modernizaci úseku Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč spojenou s výstavbou nové železniční zastávky Praha-Podbaba, která by snad mohla být realizována od roku 2013. Otázkou zůstává, kdy budou modernizovány zbývající části trati z Prahy do Hněvic – Negrelliho viadukt a přilehlý úsek přes stanici Praha-Bubny k odbočce Stromovka a stanice Kralupy nad Vltavou spolu s Nelahozeveskými tunely.