

**Obsah**

Tramvajová výluka ve Vršovicích .....	1
Víkendové sezónní posily na příměstských linkách .....	1
Pražský motoráček opět vyjíždí na Pražský Semmering .....	2
Web poradí, jak cestovat MHD s kočárkem .....	2
Pražská doprava před 10 lety – jak se jezdilo v roce 2003 .....	3

**Tramvajová výluka ve Vršovicích**

**Termín:** 15. 4. 2013 – 1. 11. 2013 (1. etapa cca do června 2013)

**Vyloučený úsek:** Náměstí Míru – Koh-i-noor

**Důvod:** Rekonstrukce tramvajové trati ve Francouzské a Moskevské ulici

**Změna vedení linek:**

- 4** Linka je stejně jako dosud ukončena ve směru od zastávky I. P. Pavlova v zastávce Zvonařka.
- 22, 57, 59** Linky jsou v úseku I. P. Pavlova – Koh-i-noor odkloněny přes zastávky Bruselská, Pod Karlovem, Nuselské schody, Otakarova a Bohemians.
- 135** Ve směru Koleje Jižní Město se zřizuje zastávka Krymská, ve směru Florenc se ruší zastávka Jana Masaryka a zřizují se zastávky Vinohradská vodárna a Šumavská.

**Náhradní doprava:**

Autobusová linka **X22** v polookružní trase **Koh-i-noor – Čechovo náměstí – Vršovické náměstí – Ruská – Vinohradská vodárna – Šumavská – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Jana Masaryka – Krymská – Ruská – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí – Koh-i-noor** (nepřetržitý provoz). Náhradní dopravu částečně zajišťuje také metrobusová linka **135**.

**Víkendové sezónní posily na příměstských linkách**

V souvislosti se zahájením turistické sezóny je od dubna 2013 posílen provoz vybraných příměstských autobusových linek PID o sobotách, nedělích a svátcích. Posily jsou většinou řešeny nasazením kapacitnějších vozidel. **Od 27. 4. 2013 jsou navíc zdvojeny vybrané víkendové spoje na lince 361.**

**Posilové autobusy** jsou nasazeny na těchto linkách:

- oblast Mníšek pod Brdy: **317, 321** (více kloubových autobusů)
- oblast Štěchovice, Slapy: **338, 390** (na vybrané spoje nasazeny kloubové autobusy), **361** (na vybrané spoje je v úseku Smíchovské nádraží – Buš nasazen druhý posilový autobus)
- oblast Kostelec nad Černými lesy a Sázava: **382** (více kloubových autobusů)
- oblast Ondřejov: **383** (na vybrané spoje nasazen kloubový autobus)
- oblast Jílové u Prahy: **332** (na vybrané spoje nasazen kloubový autobus)

- oblast Kamenice a Týnec nad Sázavou: **339** (více kloubových autobusů)
- oblast Cholupice a Točná: **173** (standardní autobus místo midibusu)

## Pražský motoráček opět vyjíždí na Pražský Semmering

Již čtvrtou sezónu budete mít možnost projet se historickým motorovým vozem **po nejkrásnější železniční trati** na území Prahy. Pražský motoráček bude jezdit každou sobotu a neděli v období od **4. 5. do 28. 10. 2013** a dále ve státní svátky 5. 7., 6. 7., 28. 9. a 28. 10. 2013 (pozor, nejede 8. 5. 2013).

Trasa a zastávky Pražského motoráčku: **Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nást. – Praha-Žvahov – Praha-Jinonice – Praha-Cibulka – Praha-Stodůlky – Praha-Zličín**. Doba jízdy po celé trase je cca 30 minut.

### Stručný jízdní řád Pražského motoráčku platný od 4. 5. 2013

	soboty	neděle
odjezdy ze stanice Praha hl. n.	11:05, 13:05, 15:05, 17:05, 19:05	11:05, 13:05, 15:05
odjezdy ze stanice Praha-Zličín	11:34, 13:34, 15:34, 17:34	9:34, 11:34, 13:34, 15:34



Ve spojích Pražského motoráčku platí jízdní doklady PID (Pražské integrované dopravy). To znamená, že cestující s platným **časovým kuponem pro pásma P a 0** (tzv. „pražská tramvajenka“) mohou cestovat bez nutnosti nákupu další jízdenky. Cestující mohou použít také jízdní doklady PID **pro jednotlivou jízdu**, konkrétně přestupní jízdenku PID pro Prahu v ceně 24 Kč na 30 minut nebo 32 Kč na 90 minut (neplatí však SMS jízdenky). Tuto jízdenku je nutno před nástupem do vlaku **označit v označovači** v železniční stanici (zpravidla na

nástupišti, ve stanici Praha hl. n. u vstupu do podchodů, popř. lze při přestupu využít také jízdenku již předem označenou v jiném dopravním prostředku PID). Jízdenku lze zakoupit i přímo ve vlaku u průvodčího, a to podle tarifu dopravce KŽC Doprava, s.r.o.

Po dohodě s obsluhou vlaku (kvůli omezené kapacitě) je také možné v Pražském motoráčku přepravit **jízdní kolo**, pro cestující s jízdenkou PID **bez poplatku**.

Podrobnější informace o Pražském motoráčku včetně jízdního řádu najdete na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz) v rubrice Cestujeme nebo na [www.kzc.cz](http://www.kzc.cz).

## Web poradí, jak cestovat MHD s kočárkem



Organizace ROPID spustila na svých **webových stránkách** podstránku s komplexními informacemi, jak cestovat Pražskou integrovanou dopravou **s dětským kočárkem**. Uživatelé zde najdou praktické informace o přístupnosti jednotlivých druhů dopravy i rady, jak správně a bez starostí cestovat s kočárkem. Interaktivní mapa pražského metra také napoví, které stanice jsou přístupné pro rodiče s kočárky i bez nutnosti pomoci dalších lidí, včetně odkazu na aktuální stav bezbariérových zařízení (výtahů a šikmých plošin).

Kompletní informace o cestování s kočárkem najdete na webových stránkách ROPIDu v rubrice Cestujeme – přímý odkaz: [http://www.ropid.cz/cestujeme/pid-s-kocarkem\\_s191x1771.html](http://www.ropid.cz/cestujeme/pid-s-kocarkem_s191x1771.html)

V rámci Pražské integrované dopravy se dlouhodobě snažíme zlepšovat podmínky pro osoby s omezením pohybu a orientace, mezi něž patří i cestující s kočárky nebo s objemnějšími zavazadly. Díky průběžným dodávkám nových tramvají a autobusů se postupně zvyšuje počet garantovaných nízkopodlažních spojů, a to i na příměstských linkách. Stavební bariéry stanic a zastávek jsou pak odstraňovány v rámci nových staveb nebo rekonstrukcí.

V poslední době byl po rekonstrukci otočen směr eskalátoru ve vestibulu stanice metra B Můstek, takže je tato stanice pohodlně přístupná i z uliční úrovně. Po rekonstrukci bude od léta 2013 nově jezdit eskalátor z uliční úrovně do vestibulu i ve stanici Želivského. Dále budou v letošním roce upraveny tramvajové zastávky, např. v oblasti Vršovic a Prahy 6.

## Pražská doprava před 10 lety – jak se jezdilo v roce 2003

V letošním roce si připomeneme 20 let od založení organizace ROPID. Třetí díl miniseriálu o historii Pražské integrované dopravy nás tentokrát zavede o deset let zpět, tedy do roku 2003.

### Tarifní systém

Už před 10 lety vypadal tarifní systém podobně jako dnes. Příměstské oblasti byly rozděleny do pěti vnějších pásem, na území Prahy bylo dvojpásmo P a dojezdové pásmo 0, tehdy ještě nerozdělené na pásma 0 a B. Cena základní přestupní jízdenky byl stejná již delší dobu – za hodinu cestování se platilo 12 Kč. Až v roce 2005 tato cena poskočila na 20 Kč. Roční jízdenka stála před 10 lety 3 800 Kč. Do příměstských autobusů se již delší dobu nastupovalo pouze předními dveřmi, rozšiřovalo se také uznávání jednotlivých jízdenek PID ve vlacích. Tato tzv. plná integrace však ještě před deseti lety neplatila například na tratích do Neratovic, do Vraného nad Vltavou nebo do Rudné. V tomto roce byla v létě spuštěna plná integrace na trati do Kladna a na podzim do Kralup nad Vltavou.

### Jízdní řády a informace pro cestující

Praha se ještě v roce 2003 vzpamatovávala z ničivých povodní v létě předchozího roku. Tehdy zažili cestující nevidanou informační smršť, když bylo nutné operativně informovat o dopravní situaci, která se měnila ze dne na den. Pražský Dopravní podnik tehdy vydával jednu mapu linkového vedení za druhou, tyto mapy byly v době omezeného provozu metra distribuovány cestujícím zdarma. ROPID zase nadstandardně informoval na pražských nádražích o provozu speciálních kyvadlových vlaků, které nahrazovaly paralyzovanou síť metra. Na začátku roku 2002 došlo spolu se změnou softwaru na tvorbu jízdních řádů ke změně vzhledu zastávkových jízdních řádů. Nový systém přinesl zlepšení informovanosti cestujících i rychlejší tvorbu jednotlivých jízdních řádů. Již v roce 2003 fungoval ve zkušebním provozu elektronický informační panel se zobrazením skutečných odjezdů autobusů v Jesenici u Prahy.

NÁHRADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA ZA METRO B VE SMĚRU SMÍCHOV															
ODJEZDY ZE STANICE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ															
čas	Pracovní den				Sobota				Neděle a svátek						
0	41	41	55		41	55			55						
1	15	35	41	55	15	35	41	55	15	35	41	55			
2	15	35	55		15	35	55		15	35	55				
3	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
4	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
5	11	15	35	49	55	11	15	35	49	55	11	15	35	49	55
6	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
7	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55
8	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
9	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
10	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55
11	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
12	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55
13	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
14	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55
15	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
16	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55	11	15	35	41	55
17	15	35	55		15	35	55		15	35	55				
18	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
19	15	41	55		15	41	55		15	41	55				
20	15	35	55		15	35	55		15	35	55				
21	11	15	35	55	11	15	35	55	11	15	35	55			
22	15	35	41	55	15	35	41	55	15	35	41	55			
23	15	35			15	35			15	35					
24	11				11				11						

**Uživatelem:**  
 - Imprimované vlaky kyvadlové dopravy směr Praha-Smíchov  
 - Pravidelné vlaky - pokračují ve směru Revnice, Beroun, Písek, hl. n. Domažlice  
 - Ve vlacích platí kromě tarifu ČD také jízdní doklady PID mimo nepřestupní jízdenky za 8 Kč, resp. 4 Kč!

Zpracoval ROPID 1. 9. 2002

### Dopravní prostředky

V metru byly původní ruské soupravy postupně nahrazovány novými vozy M1, které již na lince C převažovaly. Na lince A se objevovaly první rekonstruované ruské soupravy, na „béčku“ byly ještě k vidění pouze původní ruské vozy. V tramvajové dopravě nedošlo již delší dobu k obnově vozového parku, poslední dodávka tramvají T6 proběhla v roce 1997. Nízkopodlažní tramvaje tehdy ještě nejezdily. Městské autobusové linky již opustily (v roce 1999) kloubové Ikarusy, výrazně byl rozšířen podíl nízkopodlažních vozidel Karosa-Renault Citybus (později Iveco). Od roku 2002 byly dodávány také jejich kloubové verze. Garantované nízkopodlažní spoje

již byly v jízdních řádech městských linek samozřejmostí, ale zdaleka ne v takovém počtu jako dnes.

### MHD v Praze

Před dokončením bylo prodloužení linky C z Nádraží Holešovice do stanice Ládví. Povodně v roce 2002 však znamenaly nutnou rekonstrukci mnoha stanic zejména na trase B. Posledními obnovenými stanicemi byly Národní třída, Náměstí Republiky, Křížíkova a Invalidovna. Z důvodu omezeného provozu metra B byly ještě v roce 2003 v provozu kyvadlové vlaky mezi hlavním a smíchovským nádražím a také linka z Masarykova nádraží do Běchovic. Na vlaky v Kyjích navazovaly zvláštní autobusové linky 701 a 702 směr Černý Most. Lidé si na toto spojení zvykli, a proto zůstala linka 701 v provozu ještě dlouho po plném obnovení metra B. Popovodňový stav tehdy ukázal nejen potřebnost metra pro městskou dopravu, ale také doposud skrytý potenciál železnice v Praze i nevídané možnosti preference MHD před individuální dopravou.



V závěru roku 2003 byla otevřena moderní rychlodrážní tramvajová trať na barrandovské sídliště. V tomto roce také přibyla tramvajová linka 15. Autobusová doprava sice již nehrála první housle na barrandovském sídlišti, ale z holešovického nádraží se stále jezdilo autobusem do Bohnic nebo Čimic, a třeba i do Odoleny Vody. Rok již jezdila expresní autobusová linka 100 z letiště na Zličín a naopak novinkou tehdy byla první midibusová linka 291, která nově obsloužila Karlov.

Noční doprava již byla od roku 2001 posílena zkrácením intervalu ze 40 na 30 minut, lidé se ale ještě museli obejít bez tramvajové linky 59 i bez většího počtu autobusových linek, které stále obsluhovaly jen ty nejdůležitější lokality. Po otevření nové tramvajové trati na Barrandov byla také zavedena první příměstská noční linka 601 do Černošic.

### Příměstská doprava

Rozsah integrace železnice dosahoval prakticky dnešní podoby, daleko méně stanic však bylo zahrnuto do tzv. plné integrace. Například na trati do Kralup nad Vltavou bylo možné používat jednotlivé jízdenky až od prosince 2003. Od roku 2001 byly postupně dodávány nové dvoupodlažní elektrické jednotky, později pojmenované „CityElefant“. Nové vozy prokázaly dobrou službu například na speciální kyvadlové lince mezi hlavním a smíchovským nádražím, která nahrazovala povodněmi paralyzované metro. Popovodňový stav ukázal možnosti pražské železnice a znamenal impuls pro její další rozvoj i za hranicemi Prahy.

Do roku 2003 bylo nově zintegrováno mnoho příměstských autobusových linek, v roce 2003 došlo k jednomu z posledních velkých rozšíření PID – do oblasti Českého Brodu, Sadské a Lysé nad Labem. Integrovaná však ještě nebyla celá oblast Štěchovicka. Novinkou roku 2003 byl také cyklobus PID vedený od dobřichovického nádraží do Kytína. V důsledku zániku okresů a nové působnosti krajů byl pozastaven do té doby slibný rozvoj PID dále do středních Čech a pomalu se začal rodit systém Středočeské integrované dopravy, který však nebyl s tou pražskou kompatibilní. Tento záměr pak na dlouhá léta (až na výjimky) zabrzdil další rozvoj Pražské integrované dopravy dále do Středočeského kraje. V roce 2003 zajišťovalo provoz PID celkem 15 dopravců, například dnes již neexistující nebo nezintegrování dopravci Hotliner, Spojbus, Milan Bado nebo ČSAD Benešov.

**!!! POZOR !!! NOVINKA !!! POZOR !!!**

## PLNÁ INTEGRACE PRAHA – Kladno

**Vážení cestující,**  
s platností od 15. 6. 2003 rozšiřujeme plnou integraci na železniční tratě 120 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno a 093 v úseku Kladno – Kladno-Ostrovce. Plná integrace znamená, že ve vlacích platí nejen předplatní jízdní doklady, ale i přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu.

**OD 15. 6. 2003 MŮŽETE V ÚSEKU PRAHA – HOSTIVICE – Kladno – Kladno-Ostrovce POUŽÍVAT TAKÉ PŘESTUPNÍ JÍZDENKY PID PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU.**

Železniční stanice v daném úseku budou postupně v průběhu června a července vybaveny označovacími stroky PID. Cestující je povinen před nástupem do vlaku označit jízdenku v tomto stroku. Ve vlacích lze používat také jízdenky označené v prostředcích pražské městské dopravy (metra, tramvaje, autobusy) nebo v integrovaných autobusových linkách PID v rámci jejich časové a pásmové platnosti. Tyto jízdenky se znovu neoznačují.

Přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu lze v daném úseku používat ve vlacích včetně rychlíků. Kromě toho jsou tyto jízdní doklady platné v rychlících a spěšných vlacích na trati 122. Jedná se o vlaky, které jedou přes Prahu-Zličín. V osobních vlacích na trati 122 není použití přestupních jízdek PID povoleno.

*Poznámka: Upozorňujeme, že označovací nábudou vybaveny železniční stanice Praha-Smíchov severní nádražní (jízdenky lze označit v odbočovací hale č.č. Praha-Smíchov) a Praha-Zličín.*

Vlak číslo	Praha hl.n.	Kladno	Vlak číslo	Kladno	Praha hl.n.
R 830	06:29	07:28	R 831	07:29	08:44
Sp 1890	09:35	10:24	R 833	17:33	18:20
Sp 1898	19:35	20:20	R 835	20:49	21:33

Kromě přestupních jízdek PID pro jednotlivou jízdu platí na této trati veškeré předplatní jízdní doklady PID (tramvajenky, dopřikové kupony), krátkodobé časové jízdenky PID (24 hod., 3, 7 a 15 dní) a jízdenky P a R, v rozsahu své časové a pásmové platnosti. Nepřestupní jízdenky v ceně 8 Kč, resp. 4 Kč ve vlacích ČD neplatí!

Podrobné informace o jízdních dokladech PID a příklady jejich použití jsou uvedeny na zvláštních letádcích.

© MHD PID  
 Technická 24, Praha 1  
 tel: 234 234 233  
 www.mhd.cz

Správcovská organizace ŘOPID  
 ve spolupráci s ČD ČR, Praha  
 v červnu 2003

ČD PRAHA  
 tel: 234 234 233  
 www.cd.cz