

**Obsah**

Tramvajová výluka Těšnov.....	1
Tramvajová výluka Hradčanská .....	1
Autobusová výluka Dubeč.....	1
Vyhodnocení změn v oblasti Uhříněvsi .....	2
Úprava autobusových linek v Radotíně od 8.3.2009.....	4
Trvalé změny PID od 8.3.2009.....	5
Využití jízdenek PID ve vlacích i nadále roste.....	6
Reorganizace dopravy na Jižním Městě .....	8

**Tramvajová výluka Těšnov**

20.2.2009 – 5.3.2009

Z důvodu opravy tramvajové trati v podjezdu u zastávky Těšnov bude vyloučen provoz tramvají v úseku Těšnov – Vltavská. Linka 3 bude odkloněna přes Florenc a Invalidovnu a linka 5 bude odkloněna přes Náměstí Republiky a Strossmayerovo náměstí. Jako náhradní dopravu lze použít metro C.

**Tramvajová výluka Hradčanská**

1.2.2009 - odvolání (cca listopad 2009)

Z důvodu pokračující výstavby Městského okruhu dochází k rozšíření výluky tramvajového provozu o úsek Hradčanská – Prašný most/Vítězné náměstí. Linky 1, 8, 18 a 20 jsou odkloněny přes Královský letohrádek a Pražský hrad. Obnovuje se obousměrně zastávka Malostranská pro linky 1 a 8. Pro linku 20 se obousměrně zřizuje zastávka Zelená pro zajištění přestupu na linku 131. Stávající ukončení linek 25 a 26 v zastávce Sparta i odklon linky 5 přes Těšnov je zachován i nadále. Náhradní autobusová linka X-1 se prodlužuje do trasy Vozovna Střešovice – Prašný most – Hradčanská – Sparta – Letenské náměstí – Sparta – Hradčanská – Prašný most – Vozovna Střešovice. Pro autobusové linky 108, 143, 149, 174, 180, 216 a 217 se zřizuje zastávka Prašný most ve směru Dejvická. Tyto linky jsou současně ve směru Dejvická převedeny na tramvajový pás v úseku Vozovna Střešovice – Prašný most. Provoz stanice metra Hradčanská je zachován.

**Autobusová výluka Dubeč**

31.1.2009 – květen 2009

Z důvodu výstavby kanalizace v Dubči jsou linky 111, 240 a 329 mezi Dubčí a Dolními Měcholupy odkloněny po ul. Městské a Dolnoměcholupské. Pro linky 111 a 329 se ruší zastávky Na Návsi a zřizuje se zastávka Dolnoměcholupská. Pro linku 240 se ruší zastávka k Dubečku a zřizují se zastávky Dolnoměcholupská a Na Návsi.

## Vyhodnocení změn v oblasti Uhříněvsi



Od prosince 2008 jezdí příměstské autobusy PID ve směru od Říčán nově ke konečné stanici metra „C“ Háje. Jaké jsou první poznatky z této změny? Došlo ke snížení zpoždění na těchto linkách a cestující si na změnu poměrně rychle zvykli. Nenaplnily se ani obavy z přetěžování metra C nebo ze zahlcení autobusového terminálu Háje.

Za období prosinec 2008 - leden 2009 provedli pracovníci organizace ROPID několik průzkumů a kontrol. Pečlivě jsme také sledovali data o aktuální poloze autobusů, která vypovídají o zpoždění jednotlivých spojů.

Z těchto měření vyplývají některé závěry. I když nedošlo k úplnému odbourání zpoždění na příměstských linkách, dokázaly autobusy díky přesunutí těchto linek na Háje snížit průměrné zpoždění ve špičkách cca o 50%. Dokládají to ostatně i údaje z linky 382, která byla jako jediná zachována na Depo Hostivař právě z důvodu porovnání situace na původní a nové trase. Zatímco se průměrné zpoždění na lince 382 v kritických dnech pohybovalo kolem 20 minut, linky odkloněné na Háje měly ve stejných dnech průměrné zpoždění jen 7-10 minut. I v lednu 2009, kdy je celkově provoz na silnicích klidnější, bylo zpoždění autobusů na Depo Hostivař výrazně větší než u linek odkloněných na Háje.

O tom, že si lidé brzy zvykli na novou trasu, svědčí obsazenost autobusů, kdy ve směru od Říčán pokračuje na Háje cca 85% cestujících, zatímco přestupu na Depo Hostivař využívá jen 15% lidí. Z toho důvodu také mohly být na posilové spoje linky 264 nasazeny již od poloviny ledna krátké autobusy místo kloubových kvůli značné nevytíženosti.

Nepotvrdily se ani obavy z přetížení linky C metra. Nárůst cestujících na „céčku“ vlivem nových cestujících od Říčán je naprosto minimální a nedosahuje ani předpokládaných 2%. Stejně tak byly liché obavy z přetížení autobusového terminálu Háje. Díky koordinaci provozu se sem všechny autobusy i cestující bez problémů vejdou. Naopak tato změna znamená zlepšení spojení Jižního Města s Říčany a dalšími obcemi jihovýchodně od Prahy, odkud míří do Prahy lidé do školy i za prací a naopak Pražané sem jezdí o víkendu na chaty či na výlet. Přímým propojením Jižního Města a jihovýchodního regionu tak cestující získali nejen pravidelnější a rychlejší dopravu, ale i další možnosti využití volného času (nákupy, multikino, výlety do přírody apod.).

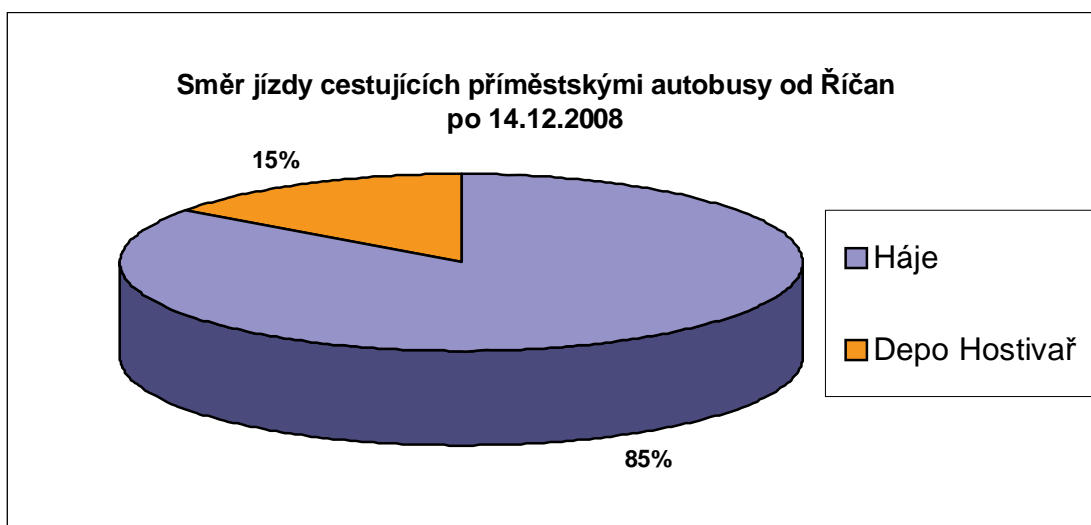
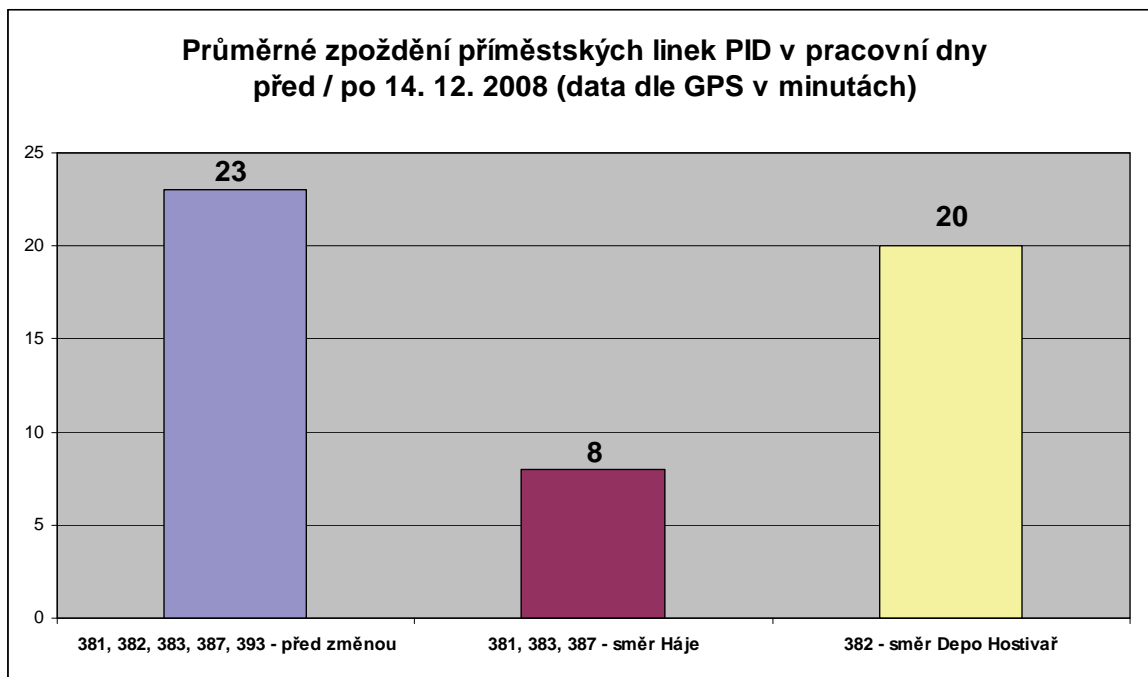
Z výše uvedených poznatků vyplývá oprávněnost přesunutí příměstských linek na Háje, proto dojde k celostátnímu termínu změn 8.3.2009 také k přesunutí linky 382 ke konečné stanici metra Háje, podobně jako ostatní příměstské linky (381, 383, 387). Tím bude sjednocen nástup ve směru Říčany a Mukařov a také dojde ke zkrácení souhrnného intervalu linek ve společném úseku Háje – Uhřetěves.

### SOUHRN:

Z výsledků sledování provozu linek PID 381, 382, 383, 387 vyplývají následující poznatky:

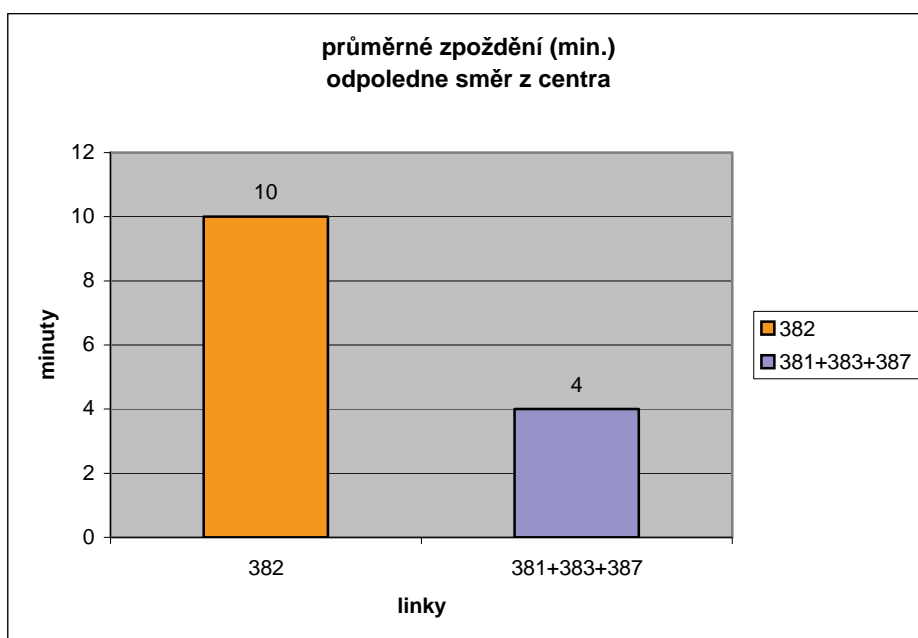
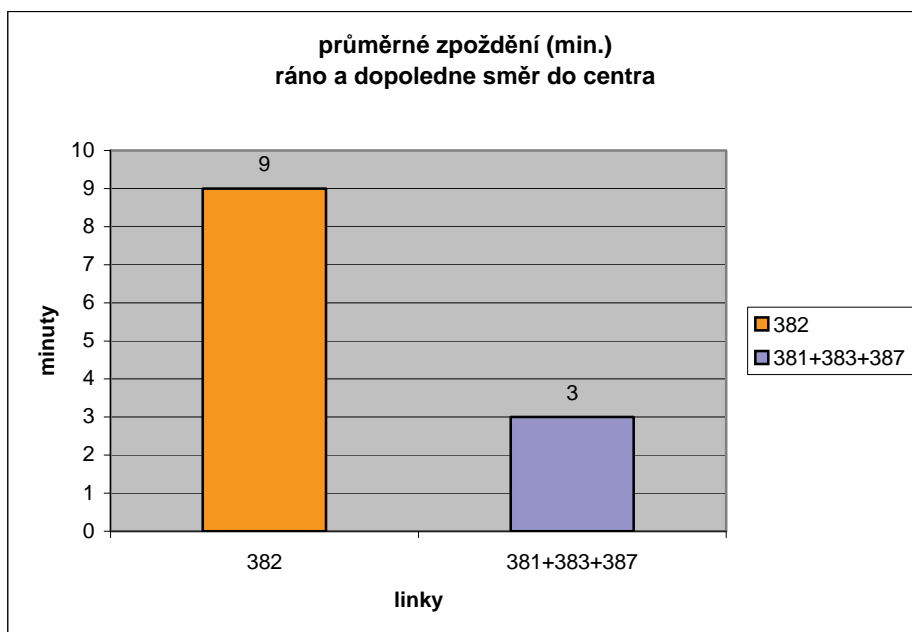
- 85% cestujících od Říčán pokračuje příměstskými linkami na Háje, pouze 15% přestupuje ve směru na Depo Hostivař
- zpoždění linky 382 od Depa Hostivař je více než 2x vyšší než u ostatních linek na Háje (výsledky dle GPS ze sledování v týdnu 15. - 19. 12. 2008)
- příměstské linky vedené na Háje jsou spolehlivější, lépe dodržují návaznosti a odjezdy z konečných zastávek
- mimořádné posilové spoje linky 264 v úseku Uhřetěves - Depo Hostivař jezdí nevyužitě (max. 15%) a bude možné je zásadně zredukovat

- více cestujících využívá posílených vlaků na trati 221 (linky S9, S29)
- ponechání linky 382 na Depo Hostivař vyvolalo velké množství negativních reakcí ze strany měst a obcí (Sázava), městských částí (Uhřetěves) i cestujících



### Výsledky sledování polohy vozidel v lednu 2009

- vybrány 3 reprezentativní pracovní dny:
  - středa 21.1.2009
  - čtvrtek 22.1.2009
  - úterý 27.1.2009
- vždy období ráno a dopoledne ve směru do Prahy a odpoledne ve směru z Prahy
- celková míra zpoždění je nižší než v prosinci (leden je měsíc s nejnižší hustotou dopravy v roce)
- i nadále však zpoždění linek trasovaných **na Háje je cca o 60% nižší** než u linek vedených na Depo Hostivař



## Úprava autobusových linek v Radotíně od 8.3.2009

Na základě dohody s městskou částí Praha 16 a Praha-Velká Chuchle a prvních poznatků ze změn v prosinci 2008 dojde od celostátního termínu změn 8.3.2009 k úpravě autobusových linek PID v oblasti Radotína a Velké Chuchle.

Z důvodu umožnění alternativního přímého spojení v obdobích s delšími intervaly vlaků na lince S7 bude obnoven provoz linky 244 ve večerním období a o víkendech v úseku Smíchovské nádraží – Nádraží Radotín. Na návrh městské části Praha 16 bude současně zrušena souběžná linka 204 s tím, že obsluhu zastávek Zahradnictví, Závodiště Chuchle a Radotínská bude nově zajišťovat linka 172, a to celotýdenně.

Znovuzavedení provozu linky 244 mezi Radotínem a Smíchovským nádražím bude provedeno výměnou za omezení autobusů v přepravních špičkách, kdy většina lidí využívá rychlé a časté vlakové spojení přímo s centrem Prahy (využití souběžných autobusů výrazně pokleslo). Vlaková linka S7 totiž nabízí v ranní špičce interval 10 minut, v odpolední špičce pak interval 15 minut. Linka 244 proto bude jezdit v ranní špičce po 20 minutách, v pracovní dny dopoledne a odpoledne

po 30 minutách. Celotýdenně večer pojede linka 244 každou hodinu. V sobotu pak bude mít mezi 9. a 19. hodinou interval 30 minut, stejně jako v neděli mezi 13. a 19. hodinou, v ostatních obdobích bude jezdit v hodinových intervalech. Tyto provozní parametry vycházejí z vytížení zastávek, které nejsou v blízkosti radotínského nádraží a jejichž cestující tak nemohou využít rychlého a častého vlakového spojení s centrem.

Pro Velkou Chuchli bude přínosem zkrácení intervalu linky 172 ze 30 na 20 minut a znovuožsloužení zastávek Zahradnictví, Závodiště Chuchle a Radotínská o víkendech a celotýdenně večer. Jednosměrná obsluha těchto zastávek linkou 172 zde byla již v minulosti, jen v opačném směru. Důvodem otočení jednosměrného provozu je zrychlení dojezdu cestujících z Velké Chuchle na Smíchov v ranní špičce a snížení rizika kolon na Strakonické ulici pro velkochuchelské občany.

Zároveň v současné době jednáme o povolení přepravy seniorů vlakem ve vlacích PID v úseku Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží v souvislosti s rozšiřováním aplikace opencard.

## Trvalé změny PID od 8.3.2009

K celostátnímu termínu změn jízdních řádů dojde k dílčím úpravám autobusových linek Pražské integrované dopravy, které vycházejí z požadavků jednotlivých městských částí a obcí i z provedených přepravních průzkumů a vyhodnocení změn v předchozím roce.

### Linky:

Linka	Popis změny
154	Vložené posilové spoje ze zastávky Brodského jsou prodlouženy a jedou již ze zastávky Donovalská.
172	Linka jede ve směru z centra nově přes zastávky Lahovičky, Přístav Radotín, Přeštínská, Zahradnictví, Závodiště Chuchle a Radotínská. V ranní špičce pracovního dne je zkrácen interval ze 30 na 20 minut.
204	Linka je zrušena a částečně nahrazena upravenými linkami 172 a 244.
244	Linka jede celotýdenně večer a o víkendu nově v celé trase Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín, upraveny jsou intervaly zejména ve špičkách pracovních dnů.
269	Linka je ve směru od Sídliště Rohožník odkloněna ze zastávky Kbely přes Důstojnické domy a ukončena v zastávce Letňany.
333	Zavádí se druhé zastavování v zastávkách Ohrobec, Károv a Ohrobec.
348	Linka je zkrácena o úsek Neratovice, nám. Republiky – Zálezlice, Kozárovice, všechny spoje ve zrušeném úseku jsou převedeny na souběžnou linku 473.
382	Linka je definitivně přesměrována ke konečné stanici metra Háje.
413	Ruší se všechny spoje v trase Postřižín – Úžice, ProLogis Park.
471	Pro vybrané spoje je zřízena zastávka Neratovice, žel. st.
473	Na linku jsou převedeny spoje z linky 348 v úseku Neratovice, nám. Republiky – Zálezlice, Kozárovice; obousměrně je zřízena zastávka Neratovice, žel. st.
489	Výrazné posílení provozu linky (interval v pracovní dny ve špičkách 60 minut, v ostatních obdobích 120 minut, zavedení celodenního víkendového provozu v celé trase Strančice, žel. st. – Mukařov).
553	Školní linka je zkrácena do trasy U Slunce – Škola Dubeč.

### Zastávky:

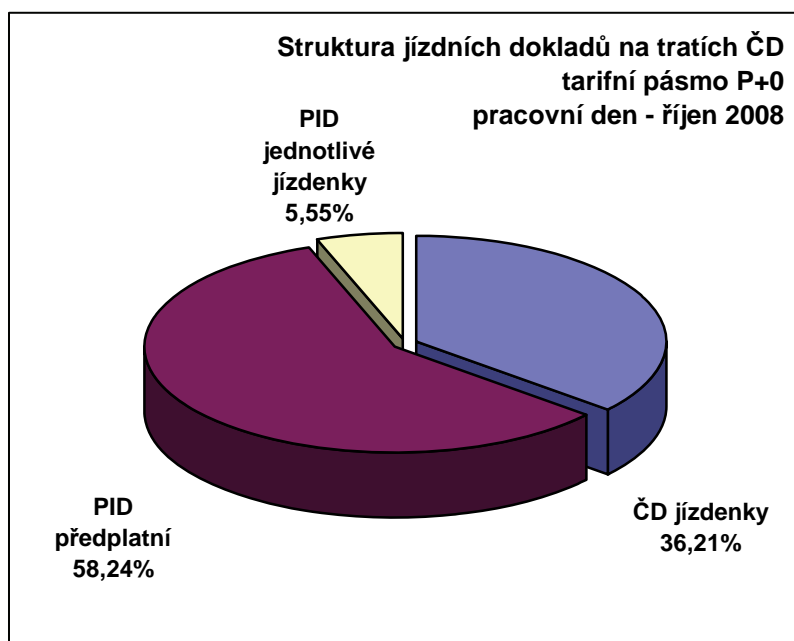
Zastávka	Změna	Linky
Bašteckého	Nová stálá zastávka ve směru Nad Malou Ohradou	142, 225, 235
Červeňanského	Nová stálá zastávka ve směru Velká Ohrada	174, 211, 235, 508

Ohradské náměstí	Nový název pro původní zastávku Červeňanského (ve směru Velká Ohrada)	174, 211, 235, 508
Velké Popovice, pivovar	Nový název pro původní zastávku Velké Popovice, rozc. Brtnice	363, 461
Skalka	Ruší se nástupní zastávka v obratišti, nově je nástupní zastávka v ul. Na Padesátém	111, 329

### Změna charakterů zastávek:

Zastávka	Původní charakter	Nový charakter	Linky
Píškova (v ul. Červeňanského)	Stálá	Na znamení	174, 211, 225, 235, 508
Starý Zličín	Na znamení	Stálá	257, 306, 607
Továrny Hostivař	Stálá	Na znamení	111, 329
U Háje	Stálá	Na znamení od 20:00 do 4:00 hod. a v SONE celodenně	124
U Továren	Stálá	Na znamení	111, 329
V Chotejně	Stálá	Na znamení	111, 122, 329

## Využití jízdenek PID ve vlacích i nadále roste



Na podzim 2008 provedla organizace ROPID ve spolupráci s Českými drahami a Fakultou dopravní ČVUT v Praze každoroční průzkum skladby jízdních dokladů, kde jsme zjišťovali, na jaké jízdenky jezdí cestující ve vlacích Pražské integrované dopravy. V souvislosti s výrazným rozšířením vlakové dopravy na území Prahy v prosinci 2008 jsme realizovali opakovaný průzkum na vybraných tratích v Praze, kde došlo k největšímu navýšení počtu spojů.

Z provedených průzkumů vyplývá, že podíl jízdenek PID ve vlacích i nadále vzrůstá. Tento nárůst je ještě výraznější po

zmíněném posílení vlaků v Praze, což ukazuje, že Pražané stále více využívají vlaky jako běžný prostředek městské hromadné dopravy.

Při podzimním průzkumu jsme ve vlacích v Praze a okolí oslovili celkem 70 000 cestujících na území Prahy a 36 000 ve vnějších tarifních pásmech. Průzkum probíhal jak ve všední dny, tak o víkendy. Při lednovém průzkumu jsme se dotazovali cestujících na lince S7 z Prahy hlavního nádraží do Radotína a na linkách S9 a S29 do Uhřetěvsi. Celkem bylo na těchto linkách osloveno 11 000 cestujících. Výsledky jsou následující.

Celkový podíl jízdních dokladů PID ze všech jízdenek ve vlacích činí 63,81%. V předchozím roce činil tento podíl 63,31%, například v roce 2001 to bylo pouhých 43%. Zjišťovali jsme i jednotlivé druhy jízdenek. Ze sta cestujících jede na předplatní kupon PID celkem 58 lidí, 6 používá jednotlivé jízdenky PID a zbylých 36 jede na jízdní doklady ČD. Tento podíl platí pro území Prahy ve všední den. O víkendech jezdí na jízdenky PID méně cestujících (podíl jízdních



dokladů PID činí cca 48%) – souvisí to především s tím, že mezi jízdenkami PID převažují časové kupony pro pravidelné cesty, takže víkendoví cestující nebo turisté si spíše kupují jednorázové jízdenky ČD, případně je zkombinují s „pražskou tramvajenkou“.

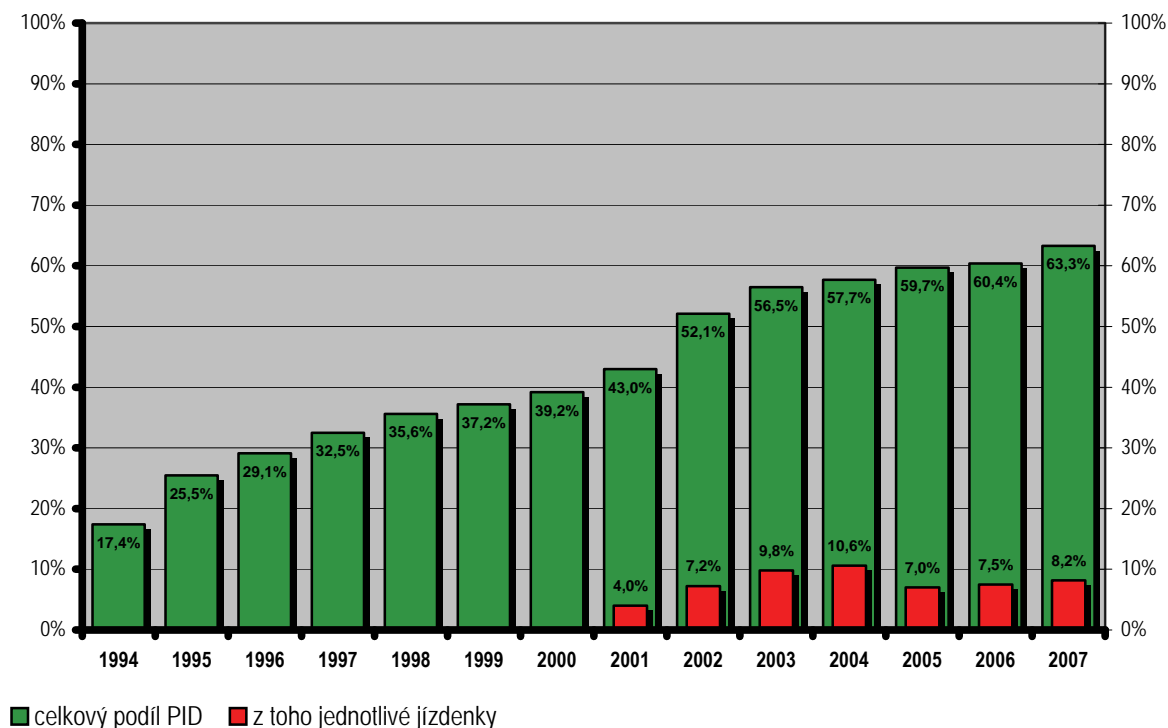
Z jízdních dokladů PID ve vlacích jsou na území Prahy nejpoužívanější předplatní kupony pro Prahu, ve vnějších pásmech lidé jezdí nejvíce na doplňkové časové kupony PID. Největší podíl jízdenek PID je zaznamenán na frekventovaných tratích z Prahy do Kolína, Berouna a Benešova. Téměř výhradní používání jízdenek PID je typické pro městskou železniční linku z Prahy-Libně do Roztok u Prahy, kde jezdí na jízdenky PID celkem 82% cestujících.

Při lednovém průzkumu jsme zjistili téměř okamžitý nárůst podílu jízdenek PID díky prosincovému posílení vlaků (na lince S7 do Radotína ze 73% na 76% a na linkách S9 a S29 do Uhřetěvesi z 66% na 71%). Poprvé jsme také zjišťovali podíl jízdních dokladů nahraných na opencard – zhruba 35% cestujících má předplatní kupony PID nahrané na opencard, zbytek využívá klasické papírové kupony.

Podíl jízdních dokladů PID ve vlacích v Praze a 1. vnějším pásmu (říjen 2008)

Trať	011 (S1)	070 (S3)	091 (S4)	120 (S5)	122	171 (S7)	173 (S6)	210 (S8)	221 (S9)	231 (S2)	ML (S41)
úsek	Masarykovo nádr. - Úvaly	Vršovice - Měšice u Prahy	Masarykovo nádr. - Roztoky u Prahy	Masarykovo nádr. - Hostivice	Hl.n. - Zličín - Hostivice	Hl.n. - Černošice	Smíchov - Rudná u Prahy	Vršovice - Vrané n. Vlt.	Hl.n. - Říčany	Masarykovo nádr. -	Libeň - Roztoky u Prahy
podíl jízdenek PID	69,5%	44,7%	51,4%	53,4%	33,3%	73,5%	73,8%	44,2%	66,0%	58,3%	82,2%

Vývoj podílu jízdních dokladů PID ve vlacích (pracovní den)



## Reorganizace dopravy na Jižním Městě

Již od podzimu loňského roku projednává organizace ROPID se všemi dotčenými městskými částmi připravovaný záměr na reorganizaci linkového vedení autobusů v oblasti Prahy 4, 11 a 12. V médiích proběhly o těchto změnách různé informace s různou vypovídací hodnotou. Jak je to se změnami doopravdy?

V současné době probíhá úprava původního návrhu, který řeší komplexně autobusovou dopravu v oblasti Prahy 4, Modřan a Jižního Města. K úpravám přistoupila organizace ROPID jednak po vzájemném projednávání s úřady městských částí, ale také proto, že je nutné zohlednit vývoj vozového parku Dopravního podniku hl. m. Prahy a také přizpůsobit návrh finančním možnostem hlavního města Prahy, to znamená udržet objem ujetých kilometrů na stejné úrovni.

### Proč vlastně něco měnit?



Jistě si při cestách po městě všimáte, že někdy se vezete autobusem, ve kterém je ještě mnoho míst k sezení a někdy máte potíž se do již tak přeplněného vozu vecpat. Právě tento paradox, kdy jeden autobus jede poloprázdný, zatímco jiný praská ve švech, chceme řešit. Znamená to jednak podívat se komplexně na všechny linky, spočítat, kolik lidí kterým spojem jede a následně uvažovat o tom, které linky je potřeba posílit a kde by třeba stačil delší interval.

Dalším důvodem je propojit nově některé oblasti, které byly dosud složitě přístupné a uměle se tak lidé vydávali jinou cestou, kde jsou vozy přeplněné a není již možné nabídnout více spojů z důvodu kapacity trasy. Takovým příkladem je spojení Jižního Města a Prahy 4 s levým břehem Vltavy. Dnes je při této cestě nutné jet metrem přes I.P.Pavlova a dále odtud pokračovat tramvají směrem na Anděl. Ale víc tramvají už se do Ječné ulice nevejde, a proto jsou tramvaje přeplněné a cestující si právem stěžují na nepohodlí. Jedním z řešení, jak ulevit přeplněným tramvajím v centru, je nabídnout přímé a rychlé spojení autobusem přes Budějovickou a Dvorce na Smíchovské nádraží. Tím se značná část lidí, kteří putují mezi pravým a levým vltavským břehem, přesune na tuto alternativní trasu a nebude muset zbytečně zajíždět do centra.

Připravované změny jsou pojaty komplexně – není totiž možné upravit jízdní řád pouze části linek a ostatní nechat „ladem“ – síť městské hromadné dopravy je vzájemně provázaná a musí se řešit v celku. Proto je nutné přistoupit ke změně většiny linek.

### Méně linek, více spojů

Možná jste si v tisku přečetli, kolik linek bude zrušeno, a jak se tím zhorší doprava. Počet linek by se měl opravdu snížit, ale ne za cenu omezení dopravy. Chceme vytvořit atraktivní a přehlednou síť linek s krátkým intervalem, mezi kterými bude možné lépe přestupovat a které budou mít smysluplnou trasu. Porovnáním může být třeba metro, tramvaj nebo vlak – také si na ně raději dojdete o kousek dál, ale víte, že jezdí často a pár kroků navíc za to stojí. Podobně by tomu mělo být i u páteřních autobusů – často jezdící linky jsou atraktivní, protože člověk nemusí mít v hlavě jízdní řád, linka jede každou chvíli. Je to rozhodně jistější než se rozmýšlet, jestli jít na jednu zastávku, kde jezdí autobus každých 30 minut nebo na jinou zastávku s další linkou s podobným intervalem. Výsledkem pak bývá, že člověku ujedou oba.

Tento přístup k autobusům jsme si nevymysleli, ale přebíráme vyzkoušené a osvědčené řešení z jiných dopravně vyspělých měst (Hamburk, Mnichov, Berlín). V nich stejně jako u nás byla nová řešení přijímána cestujícími s rozpaky, ale po několika měsících se ukázalo, že nový model dopravy přivedl nové cestující a zvýšil se také tlak na rozšíření preference v důležitých tazích.



## Kdy se změn dočkáme?



V příštích vydáních našeho zpravodaje budete postupně seznamováni s průběhem příprav a s tím, jak vlastně bude doprava v oblasti Prahy 4 a Jižního Města vypadat. Rozhodně není cílem její zhoršení, ale stejně jako v zahraničí její zkvalitnění a větší efektivita. Naprosté většině cestujících by měl nový přehlednější systém vyhovovat a těm, kteří na tom třeba nevydělají, by se neměl zásadně zhoršit. Maximální „újmou“ menšinových přepravních vztahů bude jeden přestup navíc – avšak mezi často jezdícími linkami, tedy s menší časovou ztrátou než při čekání na přímý spoj s dlouhým intervalem.

Proces přípravy tak rozsáhlé proměny nemůže být schválen ze dne na den. Je potřeba o něm diskutovat a důkladně promýšlet jednotlivé kroky. Změna by měla být trvalá, tedy taková, abychom nemuseli za půl roku po ní opět vše měnit. Jsme si vědomi, že klíčem k úspěchu je stabilita – měnit zvyky lidí je obtížné. Proto chceme potřebnou změnu připravit tak, aby stála na pevných základech. Realizaci změny proto nepředpokládáme dříve než v polovině letošního roku.