

Obsah

Tramvajová výluka v Kobylisích – 3. etapa	1
Tramvajová výluka na Libeňském mostě	1
Obnovení provozu vlaků v Dejvicích	1
Trvalé změny PID od 1.9.2009.....	2
Nový BUSpruh v Hostivaři.....	2
Preference pro autobusy v Modřanech	3
Parkoviště P+R u stanic Eska mají volné kapacity.....	4
S kolem nově i do nízkopodlažní tramvaje.....	5

Tramvajová výluka v Kobylisích – 3. etapa

Termín: 18.7. – 23.8.2009

Vyloučený úsek: Kobylisy – Vozovna Kobylisy

Z důvodu opravy tramvajové trati je přerušen provoz tramvají v úseku Kobylisy – Vozovna Kobylisy. Linka 14 je ve směru z centra zkrácena na Výstaviště, linka 25 je i nadále ukončena ve směru od Letné v zastávce Dělnická, odkud pokračuje jako linka 12 na Sídliště Barrandov. Z důvodu uzavření obratiště Březiněveská je linka 24 prodloužena do zastávky Sídliště Ďáblice. Jako náhradní dopravu je možné použít pravidelné autobusové linky 162, 169 a 183.

Tramvajová výluka na Libeňském mostě

Termín: 14.8.2009 (20:00) - 23.8.2009

V souvislosti s nutnou opravou Libeňského mostu a tramvajové trati na něm je přerušen provoz tramvají v úseku Dělnická – Palmovka. Linky 12 a 25 jsou i nadále vzájemně propojeny a vedeny v dočasné trase (sídliště Barrandov – Dělnická – Špejchar), linka 1 je ve směru od Petřin ukončena v zastávce Dělnická, odkud pokračuje jako linka 14 přes Nádraží Holešovice a Výstaviště do zastávky Sídliště Barrandov. Linka 3 je v úseku Bílá Labuť – Palmovka odkloněna přes Florenc a Invalidovnu. Linka 15 je vedena v trase Špejchar – Strossmayerovo náměstí – Výstaviště – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Florenc – Palmovka – Nádraží Vysočany/Vysočanská. Jako náhrada za linku 1 v úseku Palmovka – Spojovací je zavedena linka 31 v trase Spojovací – Palmovka – Spojovací. Náhradní autobusová doprava není zavedena.

Obnovení provozu vlaků v Dejvicích

Od 1.8.2009 je plně obnoven provoz vlaků linek S5 a R5 mezi stanicí Praha Masarykovo nádraží a provizorní zastávkou Praha-Gymnasijní. Všechny vlaky se vrací do původních tras a platí původní jízdní řád. Ruší se také zvýhodnění při cestách tramvajemi a metrem po Praze. Provoz cyklovlaku se též vrací do původní podoby – všechny spoje jsou vedeny z/na Masarykovo nádraží. Zároveň je obnoven pěší přechod přes železniční trať u stanice metra Hradčanská, dochází tak ke zkrácení přístupu k železniční stanici Praha-Dejvice od Hradčanské. Také výstupní i nástupní zastávka linky 131 se vrací do původní polohy.

Trvalé změny PID od 1.9.2009

Praha 4, 10, 11 a 15 (Jižní Město, Hostivař)

V závislosti na projednání návrhů dopravních opatření s jednotlivými městskými částmi dojde k reorganizaci linkového vedení autobusů PID zejména v oblasti Jižního Města a průmyslové zóny v Hostivaři. Posíleny budou nejvytíženější páteřní linky, budou zavedena nová požadovaná přímá spojení a naopak dojde k mírné redukci některých doplňkových málo využívaných linek. Posíleno bude zejména spojení Jižního Města s Prahou 10 a 3 (Vršovice, Vinohrady) a více spojů pojedou také mezi Jižním Městem a Hostivaři. Ruku v ruce s postupným zaváděním preference autobusů (BUS pruhy na Jižním Městě, Spořilově, Vršovcích a Hostivaři) dojde ke zvýšení pravidelnosti provozu a zlepšení jízdního komfortu v nejvyužívanějších trasách. Bližší informace přineseme v příštím vydání informačního zpravodaje.

Mníšek pod Brdy

Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a zrychlení páteřní linky mezi Prahou a Dobříší dojde ke změně jízdního řádu linky 317. Zavedeny budou **nové víkendové spoje**, takže dojde ke zkrácení souhrnného intervalu mezi Prahou a Mníškem pod Brdy. Linka 317 již nebude zajižďet do Kytína. Náhradou bude zřízena **nová linka 446** v trase Mníšek pod Brdy, náměstí – Kytín. Na této lince budou nasazeny nízkokapacitní autobusy. Linka 448 bude prodloužena o zastávku **Karlík**. Zastávka Čisovice, rozc. k žel. st. se bude nově nazývat **Čisovice, Pod Horou**.

Další změny



- posílení dopravy v trase **Dejvická – Horoměřice** v odpolední špičce pracovních dnů (zkrácení intervalu linky 356 z 20 na 15 minut), v úseku Dejvická – Horoměřice v odpolední špičce zaveden pravidelný souhrnný interval 7-8 minut
- zkrácení linek 341 a 342 o úsek Nádraží Modřany – Belárie; linky budou ukončeny v zastávce **Obchodní náměstí**
- prodloužení noční linky **606** o úsek Jesenice – Psáry
- nová zastávka **Babice, u hřiště** pro linku 428
- nová zastávka **Strančice, škola** pro linky 461, 462, 463 a 469
- nová zastávka **Holubice, Kozinec, Habrová** pro linku 316

Nový BUSpruh v Hostivaři

Od července 2009 využívají linky 122, 177, 212 a 277 v ulici K Horkám nově zřízený vyhrazený jízdní pruh v délce téměř 400 metrů. Pravidelnost provozu těchto linek bývá velmi často negativně ovlivňována silnou individuální dopravou mezi Jižním Městem a Hostivaři, jejíž nejvyužívanější spojnici je právě ulice V Horkách. Nejproblematičtějšími místy jsou vždy křižovatky – konkrétně křižovatka ulic Pražská x Švehlova je často příčinou kolon vozidel dosahujících ulicemi Pražská a K Horkám až k sídlišti Košík.

Výhodou pro řešení preference ulice K Horkám je třípruhové uspořádání mezi ulicemi Selská a K Jezeru, což umožnilo relativně levné řešení preference pro autobusy změnou svislého a vodorovného dopravního značení. Původní uspořádání s dvěma stoupacími jízdními pruhy od Hostivaře a jedním jízdním pruhem do Hostivaře bylo nahrazeno v každém směru jedním jízdním pruhem pro všechna vozidla a ve směru do Hostivaře vyhrazeným jízdním pruhem pro autobusy. Výhodou řešení je i začátek vyhrazeného jízdního pruhu, který přímo navazuje na výjezdovou rampu z podjezdu ulice K Jezeru pod ulicí K Horkám, a autobusy se tak již nemusejí přefazovat do průběžného jízdního pruhu.



vyhrazených jízdních pruhů však bude doplněno užití pro cyklisty a vybraná vozidla taxislužby s cestujícími. Toto řešení, běžné v dopravně rozvinutých zemích, zajišťuje přívětivějším druhům dopravy podmínky pro plynulý průjezd městem, u cyklistů navíc zlepšuje bezpečnost (pokud by cyklistům nebyla jízda pruhem povolena, měli by se pohybovat v nebezpečné zóně na rozhraní obou jízdních pruhů).

Preference pro autobusy v Modřanech

Ulicí Československého exilu v Modřanech projíždí autobusy linek 139, 150, 157, 173, 205 a 253 – v ranní přepravní špičce pracovního dne se jedná ve směru do centra o padesátku spojů za hodinu. Na základě zkušeností z provozu byly vytipovány lokality, kde by bylo vhodné zlepšit podmínky pro provoz autobusů.

Jednalo se zejména o místa v okolí zastávek, kdy autobusy vyjíždí ze zastávkového zálivu, a to často ve stoupání, a v místě, kde dochází ke slučování dvou průběžných jízdních pruhů do jednoho (tedy vlastně ke slučování tří souběžných proudů vozidel do jednoho).

Úsek mezi zastávkami Tylova čtvrť a Družná



Doprava v ulici Československého exilu je v tomto úseku vedena v každém směru dvěma jízdními pruhy. Na obou koncích však navazují úseky pouze s jedním jízdním pruhem pro každý směr – ve směru do centra je takovým místem vjezd na kruhový objezd křižovatky Československého exilu x Lhotecká, ve směru z centra je to zúžení u přechodu pro chodce za ulicí Povodňovou. Tato zúžení většinou nemají na propustnost komunikace zásadní vliv.

Problematickými místy však byl především výjezd ze zastávky Družná ve směru do centra, kde ostatní vozidla využívala zejména pravý jízdní pruh přímo zaústěný do kruhového objezdu (levý je před kruhovým objezdem ukončen). Autobusy při výjezdu ze zastávky v příkrém stoupání zrychlují velmi pomalu, což samozřejmě snižovalo ochotu ostatních řidičů jim výjezd umožnit. Vyhrazením pravého jízdního pruhu od Botevovy ulice až za zastávku Družná je tak zajištěn plynulý výjezd autobusů ze zastávky ihned po zavření dveří a jejich preferovaný příjezd ke kruhovému objezdu (vozidla z levého jízdního pruhu se přeřazují do pravého jízdního pruhu, který je pokračováním vyhrazeného jízdního pruhu). Související výhodou je

i zvýšení bezpečnosti na přechodu pro chodce u Krouzovy ulice, který je ve směru do centra umístěn v rozhledově nepříznivém oblouku – nově je tedy většina vozidel směřována pouze do levého jízdního pruhu a tím se snižuje nebezpečí sražení chodce vozidlem v souběžném jízdním pruhu (obdobný režim od roku 2006 úspěšně funguje nedaleko v ulici Lhotecké u zastávky Hasova).

Vyhrazený jízdní pruh je z bezpečnostních důvodů vyhrazen pro autobusy a jízdní kola – bez takové úpravy by byli cyklisté povinni jet na rozhraní jízdních pruhů mezi dvěma proudy vozidel.

Ve směru z centra došlo k úpravě řazení jízdních pruhů v oblasti křižovatky s ulicí Povodňovou – v původním stavu byl počet jízdních pruhů snižován již před křižovatkou a tak byl výjezd



autobusů komplikován řazením vozidel do pravého jízdního pruhu. Nově je pravý jízdní pruh určený pouze pro odbočení vpravo, ale s výjimkou autobusů a jízdních kol. Tímto opatřením je zajištěn plynulejší výjezd autobusů ze zastávky Tylova čtvrť a současně jejich preferovaný příjezd k zúžení před přechodem pro chodce (vozidla z levého jízdního pruhu se přeřazují do pravého jízdního pruhu, který je pokračováním vyhrazeného jízdního pruhu). Toto opatření zlepšuje podmínky i pro sklonově náročný výjezd z Povodňové ulice.

Zastávka Platónova (do centra)

Zastávka Platónova je ve směru do centra umístěna v pravém oblouku, což výrazně znesnadňovalo rozhledové poměry pro výjezd ze zastávky (téměř nulový výhled přes záď vozidla). Nové uspořádání posouvá místo spojování jízdních pruhů dále za zastávku a zdůrazňuje přednost autobusů vyhrazeným jízdním pruhem.

Zastávka Petržílva (z centra)

Úplně původní řazení jízdních pruhů ve směru z centra bylo již dříve upraveno pro zvýšení bezpečnosti chodců – v místě přechodu byl počet jízdních pruhů snížen ze dvou na jeden, a tak byl zřízen středový ostrůvek. Nebylo však úplně vyřešeno vedení jízdních pruhů za přechodem, kde se na krátký úsek opět objevily dva jízdní pruhy, do kterých ještě ústil výjezd ze zastávkového zálivu. Nové uspořádání již zachovává pouze jeden průběžný jízdní pruh v celé oblasti a prodlužuje úsek pro výjezd autobusů ze zastávky.

Parkoviště P+R u stanic Eska mají volné kapacity

Záchytná parkoviště P+R umožňují bezpečně a levně odstavit osobní auto a dál do centra pokračovat veřejnou dopravou. Bohužel je jejich kapacita ve většině případů každý den vyčerpána. Výjimku však tvoří záchytná parkoviště u stanic Eska. Vlaky Eska nabízejí díky pravidelným a krátkým intervalům rychlé a pohodlné spojení do centra Prahy, přitom lze cestovat vlakem i klasickou MHD na jednu jízdenku. Spolu s parkovným vyjde speciální zpáteční jízdenka na pouhých 50 Kč.

U železničních stanic se v Praze nacházejí parkoviště P+R v Běchovicích a v Radotíně. Zejména u běchovického parkoviště má cestující jistotu, že nebude plně obsazeno. Přitom cesta vlakem do centra z Radotína i z Běchovic netrvá vlakem déle než 20 minut, což je oproti cestě osobním autem při každodenních ranních kolonách naprosto bezkonkurenční nabídka. Navíc z Radotína jezdí ráno vlaky každých 10 minut.

Běchovické parkoviště je zejména výhodnou alternativou k přetíženým záchytným parkovištím na Černém Mostě a Rajske Zahradě pro lidi dojíždějící se severovýchodního regionu. Cesta vlakem z Běchovic totiž trvá do centra stejně dlouho, jako cesta metrem z Černého Mostu. Vlaky linky S1 jezdí celodenně v pravidelném intervalu 30 minut a na všechny spoje jsou vypravovány moderní dvoupodlažní elektrické jednotky CityElefant. Náročnější klientela zde najde i oddíl 1. třídy.

Na příjezdu k běchovickému P+R po Českobrodské ulici instalovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy proměnnou informační tabuli, která řidiče informuje nejen o dostupné kapacitě nejbližších parkovišť, ale také o reálných časech odjezdů dvou nejbližších vlaků linky S1 do centra na Masarykovo nádraží. Přijíždějící řidič tak získává aktuální přehled a má jistotu, že mu vlak neujede.

Snahou Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy je rozvíjet podobná záchytná parkoviště nejen v Praze, ale zejména v regionu. Jsme si totiž vědomi, že problémy s propustností silnic nastávají čím dál více na hranicích hlavního města. Proto podporujeme rozvoj záchytných parkovišť u železničních stanic v regionu, aby mohli řidiči ze Středočeského kraje zaparkovat svoje auto dříve, než budou muset popojíždět v kolonách na příjezdových silnicích do Prahy.

Díky loňskému výraznému posílení příměstských vlaků Eska totiž nabízíme nejen pohodlí a rychlost, ale i dostatečně krátký interval. Například z Řevnic, Strančic, Lysé nad Labem či Kladna jezdí vlaky do Prahy ráno každých 15-20 minut.

S kolem nově i do nízkopodlažní tramvaje

Z důvodu postupně se zvyšujícího počtu nízkopodlažních tramvají Pražské integrované dopravy bude zkušebně od 1.9.2009 rozšířena možnost přepravy jízdních kol i na garantované nízkopodlažní spoje.

Přeprava cyklistů nebyla dosud povolena ve spojích, označených v jízdním řádu symbolem vozíku pro tělesně postižené. Jelikož se počet takto vyznačených spojů zvyšuje a na některých linkách dosahuje podíl nízkopodlažních spojů o víkendech i 100%, bude přeprava jízdních kol zkušebně povolena i v těchto spojích. Současně však platí, že osoby na vozíku či maminky s kočárky mají před cyklisty přednost.

Přeprava cyklistů v tramvajích je povolena i nadále pouze v pracovní dny od 20:00 do 6:00 a o víkendech a svátcích celodenně, a to v těchto úsecích (vždy pouze ve směru z centra, tedy do kopce):

povolený úsek a směr	linky (dlouhodobý stav)
Anděl – Kotlářka – Sídliště Řepy	4, 9, 10, 58, 59
Dejvická – Červený Vrch – Divoká Šárka	8, 36, 51 (výluka Letná)
Malostranská – Voz. Střešovice – Petřiny (výluka Letná)	1, 18, 56
Nádr. Holešovice – Trojská – Kobylisy – Voz. Kobylisy / Sídli. Ďáblice	14, 17, 53
Nádraží Modřany – Poliklinika Modřany – Sídliště Modřany	3, 17, 21, 52
Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Vozovna Kobylisy / Sídliště Ďáblice	10, 24, 25, 55
Palmovka – Ohrada – Spojovací (pouze přímé spoje přes zast. Krejčířek)	1
Smíchovské nádraží – Hlubočepy – Sídliště Barrandov	12, 14, 20, 54

V současné době disponuje Dopravní podnik hl. m. Prahy těmito nízkopodlažními tramvajemi:

- 14T: 60 ks
- KT8D5.RN2P: 23 ks
- T3R.PLF: 19 ks
- **celkem: 102 ks**