

**Obsah**

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Letní tramvajové výluky od 1.7.2012.....                        | 1  |
| Výluka metra A od 5.7. do 8.7.2012.....                         | 2  |
| Autobusová výluka v Michelské ulici.....                        | 3  |
| Prázdninový provoz PID od 30.6.2012 do 31.8.2012.....           | 3  |
| Trvalé změny PID od 30.6.2012.....                              | 4  |
| Nová síť metropolitních linek vyjede v září 2012.....           | 5  |
| Nová síť tramvajových linek.....                                | 5  |
| Nová metropolitní síť autobusů.....                             | 7  |
| Změny autobusů od září v jednotlivých oblastech Prahy.....      | 10 |
| 10 nejčastějších připomínek k nové metropolitní síti PID.....   | 12 |
| Rozšíření přepravy jízdních kol v tramvajích.....               | 13 |
| Nové autobusy MAN pro linky PID se představily v Letňanech..... | 14 |
| Vlaková linka S6.....                                           | 14 |
| Vlaková linka S7.....                                           | 16 |

**Letní tramvajové výluky od 1.7.2012**

K rekonstrukcím tramvajových tratí nebo k dalším stavebním činnostem je využíváno letních prázdnin, protože je v Praze obecně méně lidí. Od 1.7.2012 se k již probíhajícím výlukám na Letné a v Hostivaři přidá také výluka tramvajové křižovatky Flora. Výluka v Hostivaři bude rozšířena o úsek Průběžná – Radošovická a z důvodu opravy obratiště Nádraží Braník bude zrušena také linka 21.

**1) Letná (Letenské náměstí – Hradčanská)***Změny tramvajových linek*

- 1** V úseku Hradčanská – Strossmayerovo náměstí je linka vedena přes zastávky Chotkovy sady, Malostranská, Čechův most a Nábřeží Kapitána Jaroše.
- 8** Linka je ve směru od Starého Hloubětína odkloněna ze zastávky Dlouhá třída přes Malostranskou, Hradčanskou, Vítězné náměstí a Červený Vrch do zastávky Divoká Šárka.
- 15** Linka je zrušena.
- 20** Linka je ze zastávky Vítězné náměstí odkloněna do zastávky Podbaba.
- 25** Linka je zkrácena do trasy Špejchar – Hradčanská – Vypich.
- 26** Linka je vedena v nové trase: Kubánské náměstí – Strašnická – Želivského – Olšanské náměstí – Hlavní nádraží – Náměstí Republiky – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Maniny – Palmovka.
- 36** Na lince je zaveden celodenní a celotýdenní provoz a zkráceny intervaly (náhrada za odkloněnou linku 26).
- 51, 56** Linky jsou v úseku Hradčanská – Dlouhá třída odkloněny přes zastávky Chotkovy sady, Malostranská a Čechův most.

#### Náhradní doprava

**31** Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí (denní tramvajová linka, kyvadlový provoz obousměrných vozů po jedné koleji)

**X-1** Hradčanská – Letenské náměstí (denní autobusová linka)

**X-51** Hradčanská – Letenské náměstí – Strossmayerovo náměstí (noční autobusová linka)

### 2) Hostivař (Průběžná / Strašnická – Nádraží Hostivař)

#### Změny tramvajových linek

**19** Linka je zrušena a částečně nahrazena linkou 16.

**22, 57** Linky jsou zkráceny do zastávky Kubánské náměstí.

**26** Linka je ze zastávky Strašnická odkloněna přes Průběžnou do zastávky Kubánské náměstí.

**51** Viz informace k výluce Flora.

**59** Linka je ze zastávky Průběžná odkloněna přes zastávky Strašnická a Želivského do zastávky Vápenka (náhrada za linku 51).

#### Náhradní autobusová doprava

**X-22** Kubánské náměstí – Nádraží Strašnice – Nádraží Hostivař (nepřetržitý provoz)

**X-26** Skalka – Zahradní Město – Nádraží Hostivař (v pracovní dny cca od 6:00 do 20:00)

### 3) Flora (Náměstí Míru / Radhošťská – Flora – Olšanské hřbitovy / Olšanské náměstí)

#### Změny tramvajových linek

**4** Linka je vedena v nové trase: Kotlářka – Anděl – Palackého náměstí – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Koh-i-noor – Kubánské náměstí – Strašnická – Želivského – Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Sídliště Ďáblice (náhrada za linku 10).

**5** Linka je ze zastávky Olšanské náměstí vedena přes zastávky Nákladové nádraží Žižkov, Želivského a Vozovna Strašnice do zastávky Černokostelecká (náhrada za linku 11).

**6** Linka je zrušena.

**10** Linka je zkrácena o úsek I. P. Pavlova – Sídliště Ďáblice a ze zastávky I. P. Pavlova je odkloněna do zastávky Zvonařka (ve zrušeném úseku částečně nahrazena linkou 4).

**11** Linka je ve směru od Spořilova zkrácena do zastávky Radhošťská, v úseku Radhošťská – Náměstí Bratří Synků jsou v pracovní dny cca do 20:00 zavedeny vložené spoje (ve zrušeném úseku je částečně nahrazena linkou 5).

**16** Linka je vedena v trase Olšanské hřbitovy – Želivského – Palmovka – Nádraží Vysočany – Lehovce (náhrada za linku 19).

**19** Linka je zrušena a částečně nahrazena linkami 4 a 16.

**51** Linka je ze zastávky I. P. Pavlova odkloněna do zastávky Zvonařka, v zastávce I. P. Pavlova bude přestup na návazný spoj linky 51 do zastávky Radhošťská (provoz obousměrných tramvajů).

**58** Linka je v úseku Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov odkloněna přes zastávku Olšanská.

**59** Linka je ze zastávky Průběžná odkloněna přes zastávky Strašnická a Želivského do zastávky Vápenka (náhrada za linku 51).

#### Náhradní autobusová doprava

**X-11** Radhošťská – Flora – Olšanské hřbitovy – Želivského (nepřetržitý provoz)

## Výluka metra A od 5.7. do 8.7.2012

Z důvodu opravy výhybek je od čtvrtka 5.7.2012 do neděle 8.7.2012 přerušen provoz linky metra A v úseku **Můstek – Dejvická**. Jako náhradní doprava budou sloužit tramvajové linky:

**X-A** Náhradní polookružní linka vedená v trase: Divoká Šárka – Dejvická – Hradčanská – Malostranská – Staroměstská – Národní třída – Václavské náměstí – Náměstí Republiky – Malostranská – Hradčanská – Dejvická – Divoká Šárka (v provozu pouze v uvedeném směru v intervalu 5 minut).

**25** Vedená v odklonové trase: Vypich – Hradčanská – Malostranská – Náměstí Republiky – Václavské náměstí – Národní třída – Staroměstská – Malostranská – Hradčanská – Vypich (v provozu pouze v uvedeném směru v intervalu 10 minut).

Zároveň bude odkloněna linka **8** z Vítězného náměstí do Podbaby. Pro cestu z oblasti Prahy 6 do centra je též možné využít tramvajové linky **1, 8, 18 a 20**. Linka metra A bude v úseku Můstek – Depo Hostivař v provozu v celodenním intervalu 10 minut, v úseku Náměstí Míru – Můstek bude provoz zajištěn obousměrně po jedné koleji.

Autobusové linky **107, 119 a 147** budou z Dejvické prodlouženy do zastávky Hradčanská. Pro dopravu na/z letiště Ruzyně doporučujeme využít místo linky 119 autobusovou linku **100 ke stanici metra B Zličín**, která bude mít po dobu výluky poloviční intervaly (15 minut).

## Autobusová výluka v Michelské ulici

Z důvodu rekonstrukce další části Michelské ulice v úseku Ohradní – Nuselská je od 18.6.2012 do cca 19.11.2012 přerušen provoz autobusů v úseku Na Rolích – Michelská.

### Změny autobusových linek:

- 106** Linka je v úseku Kloboučnická – Na Rolích odkloněna přes zastávky Jezerka, Sdružení, Pankrác (jen ve směru Kavkazská) a Brumlovka.
- 124** Linka je v úseku Kloboučnická – Budějovická, resp. Poliklinika Budějovická odkloněna přes zastávky Jezerka, Sdružení a Pankrác.
- 139** Linka je v úseku Kodaňská – Na Návrší, resp. Kačerov odkloněna přes zastávky Koh-i-noor, Bohdalec, Chodovská, Teplárna Michle (jen směr Želivského), Spořilov (jen směr Želivského) a Severozápadní.
- 150** Linka je v úseku Chodovská – Na Návrší, resp. Kačerov odkloněna přes zastávky Teplárna Michle (jen směr Želivského), Spořilov (jen směr Želivského) a Severozápadní.
- 205** Linka je v úseku Brumlovka – Na Návrší odkloněna jednosměrným odklonem přes zastávky Na Rolích, Hadovitá, Ohradní, Na Schodech a Na Rolích pro zajištění náhradní obsluhy této oblasti. Spoje jezdící pouze v trase Komořany – Kačerov se prodlužují do trasy Komořany – Ohradní.

## Prázdninový provoz PID od 30.6.2012 do 31.8.2012

Podobně jako v předchozích letech, bude i během letošních letních prázdnin upraven provoz Pražské integrované dopravy zejména kvůli poklesu přepravní poptávky (dovolené, školní prázdniny). Úpravy jízdních řádů budou podobné jako v loňském roce, viz následující přehled.

Podobně jako loni bude použita **zelená barva papíru** pro prázdninové jízdní řády na zastávkách. I nadále je zachováno pravidlo, že výlukové jízdní řády mají barvu žlutou a pravidelné bílou.

### Metro

Na všech linkách metra bude omezen provoz zejména ve špičkách pracovních dnů cca o 10-15 %. Na lince C dojde také k prodloužení intervalů v sobotu ráno, a to ze 6 na 7,5 minuty.

### Tramvaje

Provoz na části tramvajových linek bude ovlivněn výlukovou činností, jejímž cílem je opravit již technicky nevyhovující tramvajové tratě v době snížené poptávky po dopravě. Od 30.6.2012 se to týká těchto úseků:

- Průběžná / Strašnická – Nádraží Hostivař
- Letenské náměstí – Hradčanská
- Náměstí Míru / Radhošťská – Flora – Olšanské hřbitovy / Olšanské náměstí
- obřiště Nádraží Braník

Linka 21 bude zrušena, ostatní linky mohou být v důsledku výluk vedeny po odklonových trasách. Na všech linkách budou v pracovní dny mírně prodlouženy intervaly (z 8 na 10 minut ve špičkách, z 10 na 12 minut dopoledne, páteční linky 9, 17 a 22 budou mít poloviční intervaly).

### Autobusy

Provoz na většině autobusových linek bude omezen pouze ve špičkách pracovních dnů, a to o 10–15 %. Zrušeny budou všechny školní linky a školní spoje, nepojedou také linky 143, 182, 305, 343, 451 a 465. Na vybraných příměstských linkách s krátkým intervalem bude mírně omezen provoz ve špičkách pracovních dnů.

Linka 121 pojede pouze v trase Nádraží Braník – Sídliště Spořilov, linka 148 bude provozována pouze v trase Podolská vodárna – Kavčí hory a linka 175 bude zkrácena do trasy Florenc – Skalka. Zrušeny budou také občasné školní zastávky Elišky Přemyslovny a Divoká Šárka. V pracovní dny dopoledne bude mírně prodloužen interval na linkách 107, 135, 136, 155, 167, 176, 185, 193, 213 a 271, naopak k posílení provozu dojde na linkách 217 a 261, které budou provozovány **v kloubových autobusech** (linka 217 pouze v pracovní dny, linka 261 celotýdenně).

### Více informací o prázdninových jízdních řádech:

- [http://www.ropid.cz/mimoradnosti/letni-prazdniny-2012\\_s187x480.html](http://www.ropid.cz/mimoradnosti/letni-prazdniny-2012_s187x480.html)
- zastávkové jízdní řády v PDF: <http://portalpid.idos.cz>
- vyhledávač spojení: <http://pid.idos.cz>
- infolinka DPP: **296 19 18 17** denně 8:00 – 21:00
- infocentrum PID: **Praha hlavní nádraží** denně 8:00 – 18:30

## Trvalé změny PID od 30.6.2012

K termínu zahájení prázdninového provozu bude provedeno několik trvalých změn jízdních řádů autobusových linek PID. Jedná se zejména o změnu obsluhy Davídkovy ulice v Praze 8, zřízení několika nových zastávek a úpravy vybraných příměstských linek.

### Změny autobusových linek:

- 102** Linka je zkrácena o úsek Kobylisy – Nádraží Holešovice (obsluha zastávek v Davídkově ulici je nahrazena prodloužením linky 295).
- 206** Ruší se první zastávka Dejvická ve směru OC Ruzyně (jako nástupní je nově zastávka Dejvická v Evropské ulici společně s linkou 218).
- 260** Ruší se víkendový provoz, linka je v provozu pouze v pracovní dny cca od 5:00 do 20:30.
- 295** Linka je prodloužena o úsek Bulovka – Ládví – Domov seniorů Ďáblice (v novém úseku v provozu celodenně, celotýdenně v intervalu 30 minut, do areálu nemocnice Na Bulovce zajíždí pouze v pracovních dnech cca od 6:00 do 21:00 a o víkendech cca od 9:00 do 18:00).
- 318** Linka je nově v provozu také celotýdenně večer cca do 22:30 a v neděli ráno již cca od 6:30.
- 354** Zrušení vybraných spojů a změna nasazovaného typu vozidel.
- 615** Noční linka je zrušena (Vítězné náměstí – Statenice).

### Nové zastávky:

| název zastávky        | charakter  | linky                   |
|-----------------------|------------|-------------------------|
| Domov seniorů Ďáblice | stálá      | 295                     |
| Kobyliská střelnice   | na znamení | 295                     |
| Livovská              | na znamení | 183, 240, 271, 511, 570 |

|                       |            |          |
|-----------------------|------------|----------|
| Mrákovská             | na znamení | 301, 352 |
| Pošta Újezd nad Lesy* | na znamení | 261, 303 |
| Štíbrova              | na znamení | 295      |
| Winklerova            | na znamení | 240      |

\* = ve směru Újezd nad Lesy je takto přejmenována původní zastávka Druhanická

## Nová síť metropolitních linek vyjede v září 2012

V úterý 26.6.2012 projednala a schválila Rada hl. m. Prahy návrh dopravních opatření souvisejících se zavedení Metropolitní sítě linek Pražské integrované dopravy. ROPID dostal za úkol do začátku září v součinnosti s Dopravním podnikem hl. m. Prahy všechny změny připravit a zajistit tak, aby 1.9.2012 začal nový systém fungovat.

Cílem optimalizace linek povrchové veřejné dopravy je vznik tzv. **sítě metropolitních linek**. Kromě vyšší efektivity je cílem změny jednoduchost, přehlednost a menší počet linek, které by však měly kratší intervaly. Vzorem byly úspěšně provedené optimalizace ve městech Berlín, Hamburk nebo Mnichov v posledním desetiletí. Větší přehlednost zejména u autobusové sítě je obecným současným trendem ve většině západoevropských měst, ale i v některých městech ČR (například Brno, České Budějovice).

U **tramvají** návrh posiluje roli **páteřních linek**, které mají poloviční intervaly oproti běžným tramvajovým linkám a dále je doplňuje o tzv. **páteřní svazky** dvou linek, které jedou společně v nejvytíženějším úseku a poté se na okrajích města rozdělují do větví s nižší poptávkou. Zároveň dochází k vyrovnaní nabídky a poptávky podle komplexního přepravního průzkumu provedeného v roce 2011.

V autobusové síti počítá návrh se zavedením nadřazené sítě páteřních metropolitních linek, tzv. **metrobusů**, které se vyznačují krátkými intervaly, atraktivní trasou a celodenním provozem. Tyto metrobusy budou doplněny běžnými autobusovými linkami a doplňkovými midibusovými linkami určenými pro lokální obsluhu hůře dostupných oblastí Prahy. Podobně jako u tramvají je i v autobusové síti navrženo omezení nevyužitých spojů a posílení přetížených linek. Zároveň je navrženo **omezení souběhů** autobusů s kolejovou dopravou, zejména s tramvajemi, a to například na Plzeňské, Evropské nebo Švehlově ulici.

Nová síť metropolitních linek přináší kromě potřebných úspor také nová atraktivní spojení napříč Prahou, řeší některé dlouhodobé požadavky městských částí a reaguje na měnící se přepravní nároky cestujících. Celý návrh optimalizace byl v polovině června představen všem městským částem a spuštění nové metropolitní sítě proběhne k 1.9.2012.

## Nová síť tramvajových linek

Navrhované dopravní opatření v síti tramvají je připraveno na základě provedených přepravních průzkumů a je vzájemně koordinováno s dopravním opatřením v síti autobusů i s optimalizací jízdního řádu metra C tak, aby dohromady dávaly jednotný celek. **Nedochází k plošnému zrušení dopravní obsluhy žádné lokality**, jsou dodrženy přípustné **docházkové vzdálenosti** k zastávkám veřejné dopravy a k pokrytí méně využívaných přepravních vztahů je využito **přestupního tarifu PID**, jehož možnosti byly zvýšeny v roce 2011, kdy byly zrušeny jízdenky s omezenou přestupností, které znemožňovaly hlubší optimalizaci provozu linek.

Navržené dopravní opatření **není jen prostou redukcí spojů**, dochází především k optimalizaci vedení linek a jízdních řádů, takže kromě omezení málo vytížených linek nebo spojů **obsahuje také určitá zlepšení** nabídky veřejné dopravy. Hlavními cíli tohoto opatření jsou:

- zjednodušení a zpřehlednění sítě linek
- napřímení trasy linek za účelem zkrácení a zatraktivnění cestovních dob
- odlehčení úseků metra nebo tramvají v centru, jež jsou na hranici kapacity (především pomocí alternativních spojení)

- úspora dopravních výkonů
- omezení nebo zrušení málo využívaných linek
- omezení tramvajové dopravy v severovýchodní části města, posílení tramvajové dopravy v centrální oblasti města

Ostatní optimalizační opatření jsou určena k lepší distribuci cestujících mezi jednotlivé linky, omezení dopravy v lokalitách, které v průzkumech vykazují **podstatný přebytek nabídky** nad poptávkou. Naopak v místech malé rezervy kapacity nebo kde dochází k **překračování standardů obsaditelnosti** je snaha alespoň částečně tento deficit vyrovnat, případně nabídnout **nové alternativy** cestování. Dle provozních a ekonomických možností reaguje návrh také na některé dlouhodobé **požadavky městských částí** a podněty **cestujících**.

Na základě vyhodnocení komplexního přepravního průzkumu z roku 2011 dojde k omezení či zrušení nejméně vytížených linek, naopak nejvíce vytížené linky se nemění vůbec nebo jen minimálně. K redukci nabídky dochází především v severovýchodním sektoru města v souvislosti s poklesem poptávky vlivem prodloužení metra C, zatímco v centrální oblasti města s ohledem na vysokou poptávku dochází k posílení provozu. Většina dosud přímých spojení, jež jsou tímto opatřením omezována nebo rušena, jsou i nadále realizovatelná s využitím pouze jednoho přestupu.

V tramvajové síti dochází především k těmto změnám:

- omezení nabízené kapacity na tramvajových tratích do Ďáblic, k Vozovně Kobylisy, v ulici Trojská a v ulici Zenklova;
- reorganizace tramvajové dopravy ve východní části Prahy (sjednocení nástupní hrany v terminálu Želivského ve směru na Palmovku při zrušení málo využívaného spojení Strašnice – Vysočany a zavedení nového spojení Vysočany – Vinohrady; snížení nabízené kapacity na tramvajových tratích v ulici Černokostelecká a Koněvova);
- optimalizace oblasti Holešovic (omezení provozu tramvajových linek na Libeňském mostě a okolo Pražské tržnice, vznik nového rychlého spojení oblasti Ortenova náměstí na Náměstí Republiky i Václavské náměstí);
- posílení úseků s překračováním kapacity (oblast Žižkova, Letné, Karlína);
- dílčí omezení na tramvajových tratích do Modřan (pouze večer a o víkendu) a na Barrandov (pouze v ranní špičce pracovního dne);
- nové přímé spojení z Letné přes Malou Stranu do oblasti Smíchova, propojení Náměstí Republiky s uzlem Malostranská (požadavek městské části Praha 1);
- ztraktivnější spojení z oblasti Braníka a Podolí na Václavské náměstí jako alternativa k silně zatížené lince metra C (v kombinaci s návaznými autobusovými linkami, viz Autobusy) a také k velmi zatíženému úseku metra B;
- posílení oblasti Nuslí, Albertova (propojení areálu ČVUT) a nové přímé rychlé spojení Spořilova na Karlovo náměstí a Národní třídu jako alternativa k metru C a také k silně vytížené tramvajové trati v Bělehradské ulici.

### **Páteří tramvajové linky v Praze**

Jedinou linkou, která měla v 90. letech 20. století ve většině období poloviční intervaly, než ostatní linky, byla linka 9. Právě na této lince však přepravní průzkumy ukazovaly nadprůměrný nárůst počtu cestujících, proto musel být její provoz posílen a intervaly se zkrátily na polovinu i ve zbývajících obdobích (například až do půlnoci jezdí linka 9 každých 10 minut). Vývoj na lince 9 od roku 1998 byl impulsem pro úvahy o vytvoření systému páteřních tramvajových linek. Po vyhodnocování přepravních průzkumů a analýze přepravních směrů se ukázalo jako nejvhodnější vytvoření páteřních linek 22 (v roce 2008) a 17 (v roce 2009), protože bylo možno využít částečně úsporu souběžných tramvajových linek 23 a 21.

Páteří tramvajové linky přinášejí mj. následující výhody:

- zjednodušení a zpřehlednění sítě linek
- zajištění významných spojení, jsou v provozu celodenně a celotýdenně

- mají přímé vedení trasy
- mají krátké intervaly (4–5 minut v pracovní den, 7–10 minut večer a o víkendu)
- snazší koordinace jízdních řádů

Ke třem páteřním linkám přibývají nyní další dvě – jsou to linky 3 a 11 v upravených trasách a s pásmovým ukončením části spojů ve směru z centra v Braníku, resp. na Náměstí Bratří Synků. Kromě páteřních linek vznikají také páteřní svazky linek, kdy v určitém úseku dvě společně jedoucí linky mají vzájemně koordinované intervaly a jízdní řád tak, aby dohromady měly srovnatelnou nabídku spojů jako páteřní linka. Těmito svazky jsou linky 1+25, 5+26, 10+16 a 12+20.

### Popis úprav tramvajových linek

V severovýchodním sektoru města dochází k redukci přepravní nabídky na všech tramvajových ramenech. Nově bude linka 17 jezdit jako jediná do zastávky Vozovna Kobylisy (místo odkloněných linek 14 a 25). V ulici Trojská budou v období zvýšené přepravní poptávky ráno a odpoledne vedeny všechny spoje páteřní linky 17.

V oblasti Vysočan bude reorganizováno linkové vedení prodloužením linky 16 přes zastávky Palmovka a Nádraží Vysočany na Lehovce (místo zrušené linky 19), čímž vznikne kapacitní tangenciální spojení s oblastí Žižkova a Vinohrad. Mimo jiné tím dojde ke sjednocení nástupní hrany v relaci Želivského – Palmovka. Linka 3 bude nově vedena v přímější trase Karlínem a Libní (jako náhrada odkloněné linky 24) a současně bude mít parametry páteřní linky. Linka 25 bude z Palmovky odkloněna přes zastávky Nádraží Libeň a Kbelská na Lehovce. Vznikne tím atraktivní tangenciální spojení k stanici metra Vltavská a dále na Letnou.

Linka 14 bude nově ze zastávky Masarykovo nádraží odkloněna přes zastávky Těšnov, Dělnická a Ortenovo náměstí, čímž vznikne atraktivní a rychlé spojení oblasti Holešovic s centrem města. V uvedeném úseku nahradí zrušenou linku 15. Ve večerním a víkendovém období bude linka v provozu v polovičním intervalu (společně s linkou 24 viz níže).

V centrální oblasti města dojde k přesměrování linky 24 z Masarykova nádraží přes Náměstí Republiky a Veletržní (místo odkloněné linky 14) do zastávky Ortenovo náměstí, kde se přečísluje na linku 14. Vytvoří se tím rychlé a atraktivní spojení oblasti Holešovic s Revoluční třídou a Náměstím Republiky (dlouhodobý požadavek MČ Praha 7). Linka 8 bude z Náměstí Republiky ve směru na Podbabu přesměrována do rychlejší trasy přes uzel Malostranská, čímž vznikne rychlé spojení oblasti Dejvic se Starým Městem a dojde k vnitřnímu propojení oblastí Prahy 1 (dlouhodobý požadavek MČ Praha 1).

Linka 5 nahradí v úseku Náměstí Republiky – Špejchar – Divoká Šárka odkloněnou linku 8 a v úseku Olšanské hřbitovy – Černokostelecká zkrácenou linku 11. V pracovní dny budou nově na ni nasazovány dvouvozové soupravy mimo jiné z důvodu posílení Evropské ul., kde nahradí linku 36. Tímto opatřením současně dojde k posílení tramvajové tratě v Seifertově ulici, kde dochází k nárazovému přetěžování spojů. V souvislosti se zrušením souběžných autobusových linek na Plzeňské ulici bude adekvátně posílená tramvajová doprava. Linka 4 pojedje nově z Kubánského náměstí přes Anděl na Kotlářku (oproti stávající lince 6 je také provozována ve dvouvozových soupravách). V úseku Sídlíště Barrandov resp. Smíchovské nádraží – Anděl bude nahrazena linkou 6, která nově pojedje přes zastávky Albertov a Svatoplukova do zastávky Spořilov. Tím vznikne nové rychlé spojení Spořilova a Michle s oblastí Karlova náměstí a Národní třídy jako alternativa k metru C a silně zatíženým tramvajovým tratím v Ječné a Bělehradské ulici a zároveň posílí spojení v oblasti Albertova, kde dochází k nárazovému přetěžování spojů.

*Příloha: schéma vedení tramvajových linek*

## Nová metropolitní síť autobusů

Navrhované dopravní opatření v síti autobusů Pražské integrované dopravy na území hlavního města je připraveno na základě provedených přepravních průzkumů a je vzájemně koordinováno s dopravní opatřením v síti tramvají i s optimalizací jízdního řádu metra C tak, aby dohromady dávaly jednotný celek. **Nedochází k plošnému zrušení dopravní obsluhy žádné lokality**, jsou dodrženy přípustné **docházkové vzdálenosti** k zastávkám veřejné dopravy a k pokrytí méně využívaných přepravních vztahů je využito **přestupního tarifu PID**, jehož možnosti byly zvýšeny

v roce 2011, kdy byly zrušeny jízdenky s omezenou přestupností, které znemožňovaly hlubší optimalizaci provozu linek.

Navržené dopravní opatření **není jen prostou redukcí** spojů, dochází především k optimalizaci vedení linek a jízdních řádů, takže kromě omezení málo vytižených linek nebo spojů **obsahuje také určitá zlepšení** nabídky veřejné dopravy. Hlavními cíli tohoto opatření jsou:

- vznik sítě metropolitních autobusových linek – metrobusů
- zjednodušení a zpřehlednění sítě linek
- úspora dopravních výkonů
- omezení nebo zrušení málo využívaných linek
- omezení souběhů autobusových linek s kolejovou dopravou (především s tramvaji v ulicích Švehlova, Plzeňská a Evropská, s vlaky v oblasti Uhříněvsi)
- napřímení trasy linek za účelem zkrácení a zatraktivnění cestovních dob
- odlehčení úseků metra nebo tramvají v centru, jež jsou na hranici kapacity (především pomocí alternativních spojení tangenciálními autobusovými linkami)

Ostatní optimalizační opatření jsou určena k lepší distribuci cestujících mezi jednotlivé linky, omezení dopravy v lokalitách, které v průzkumech vykazují **podstatný přebytek nabídky** nad poptávkou. Naopak v místech malé rezervy kapacity nebo kde dochází k **překračování standardů obsaditelnosti** je snaha alespoň částečně tento deficit vyrovnat, případně nabídnout **nové alternativy** cestování. Dle provozních a ekonomických možností reaguje návrh také na některé dlouhodobé **požadavky městských částí** a podněty **cestujících**.

Hlavními prvky **zefektivnění autobusové sítě** je **omezení souběhů** autobusových linek s kolejovou dopravou (především s tramvaji a vlaky, souběhy s metrem byly zpravidla omezeny již v minulosti) a **vznik sítě metrobusů** společně s optimalizací vedení linek a jízdních řádů.

### Omezení souběhů autobusových linek s kolejovou dopravou

Cílem omezení souběhů je uspořít dopravní výkony autobusových linek a dle schválených Zásad dopravní politiky hl. m. Prahy preferovat páteřní kolejovou dopravu z důvodů ekologických, ekonomických i z pohledu zhodnocení realizovaných investic do kolejové infrastruktury. Omezení souběhů je realizováno především tam, kde **nevznikají vícenáklady na posílení tramvajového provozu** nebo jsou jen minimální.

- oblast ulice Plzeňská (omezení souběhu s tramvaji) – týká se autobusových linek do oblasti Vidoule, Šmukýřky a částečně Strahova
- oblast ulice Evropská (omezení souběhu s tramvaji) – týká se autobusové linky do oblasti Sídliště Na Dědině
- oblast ulice Švehlovy (omezení souběhu s tramvaji) – týká se především autobusové linky směr ulice Hornoměřcholupská a do oblasti starých Petrovic v rámci optimalizace autobusových linek v jihovýchodní části Prahy
- oblast Uhříněvsi (omezení souběhu s vlakem) – týká se autobusových linek v úseku Depo Hostivař – Uhříněves, zlepšení možností přestupů v zastávce Nádraží Uhříněves

Dále dochází k dalším omezením dílčích souběhů autobusových linek s kolejovou dopravou např. v úsecích Kačerov – Budějovická, Kobylisy – Nádraží Holešovice nebo v oblastech Barrandova a Modřan.

### Vznik sítě metrobusů a optimalizace autobusové sítě

Cílem optimalizace je na základě provedených přepravních průzkumů uspořít dopravní výkony zrušením nebo zkrácením méně využívaných linek, resp. jejich úseků **ve prospěch více využívaných linek**, které jsou v případě překračování kapacity v rámci ekonomických a provozních možností posíleny (zpravidla se jedná o metropolitní autobusové linky, zkrácené metrobusy). Nová síť autobusových linek je **jednodušší, přehlednější a také efektivnější** z hlediska dopravních výkonů i produktivity oběhů vozidel, a to zejména díky **zvýšenému podílu vypravovaných kloubových vozů**. Komplexní změna autobusové sítě se soustřeďuje nejvíce na jihovýchodní část Prahy a řeší především následující:

- rozvoj páteřních autobusových linek s krátkým intervalem => vznik sítě metrobusů
- úspora finančních prostředků na provoz autobusové dopravy díky sjednocení dopravních stop (koncentrace dopravní nabídky)
- snížení celkového počtu vypravovaných vozidel při vyšším využití kloubových autobusů (zvýšení produktivity oběhů vozidel)
- snížení zatížení autobusových terminálů a zastávek Budějovická, Kačerov, Háje, Horčičkova, Dejvická, Skalka, Kavkazská, Smíchovské nádraží a Na Knížecí
- odlehčení úseku trasy metra C Kačerov – I. P. Pavlova
- omezení, resp. zrušení málo využitých doplňkových autobusových linek ve prospěch silně zatížených linek

Mezi další priority při řešení dopravní obsluhy patří:

- podpora tangenciálních spojení jako alternativa k nejzatíženějšímu úseku metra C při propojení oblastí Prahy 4 na Prahu 5 (Barrandov – Budějovická, Budějovická – Smíchov, Novodvorská – Smíchov) a také na Prahu 10 (Spořilov – Zahradní Město, Krč – Michle – Strašnice), dále přepravní vztah Horní Měcholupy – Petrovice – Háje – Smíchov
- navýšení kapacity u přepravního vztahu Modřany – Kačerov – Michle – Želivského (řešení dlouhodobých kapacitních problémů)
- zlepšení vazeb na tramvaje, především na tramvajové tratě v Nuselské ulici a na Podolském nábřeží (zároveň též alternativa k lince metra C)
- sjednocení nástupní zastávky v oblasti Spořilova pro více využívanou trasu přes zastávku Severozápadní k metru C Budějovická
- optimalizace a prohloubení koordinace městských a příměstských linek v oblasti Libuše, Zbraslavi, Kbel a Vínohrad
- realizace přímého spojení ze Sídliště Zbraslav do oblasti Modřan s možností přestupu na tramvaje a vlaky
- zjednodušení vedení linek a omezení souběhu autobusů s tramvajemi v oblasti Barrandova a Slivence
- prohloubení koordinace autobusových linek v oblasti Bohnic a Čimic
- napřímění trasy linek a optimalizace dopravní obsluhy Satalic

### **Metrobusy v Praze – nová metropolitní síť páteřních linek**

Po úspěšné realizaci sítě metropolitních autobusových linek v Hamburku, Mnichově a Berlíně vzniká síť metrobusů i v Praze. V německých městech metropolitní autobusové linky fungují již přibližně 10 let a ve všech případech si získaly velké počty cestujících a k tomu ještě umožnily zefektivnění autobusové sítě. Největší nárůsty zaznamenaly tzv. tangenciální linky – ty spojují především okrajové části města a nabízejí určitou „zkratku“ těm cestujícím, pro které je cesta přes centrum nevýhodná.

Podobná situace je i v Praze, i zde roste dlouhodobě **poptávka po tangenciálních směrech**, a pokud má veřejná doprava zůstat konkurenceschopná vůči individuální, musí na tyto změny v poptávce reagovat. V Praze se navíc v centru vyskytují úseky metra nebo tramvají, které jsou velmi vytížené, jsou ovšem na hranici kapacity trati, jejíž propustnost neumožňuje další zásadní posílení provozu (týká se např. metra C v úseku Kačerov – I. P. Pavlova). Tangenciální linky mohou pomoci tento problém odlehčit, protože část cestujících nebude muset zajíždět do centra a uvolní se tak kapacita pro ty, kteří mají cíl cesty v centru a jinou vhodnou alternativu nemají. Pro vznik nové autobusové sítě hovoří jak zkušenosti ze zahraničí, tak pravidelně prováděné ankety mezi cestujícími v rámci Pražské integrované dopravy.

Metropolitní autobusové linky (doposud páteřní linky, nově metrobusy) se vyznačují především následujícími:

- zajišťují významná spojení, jsou v provozu celodenně a celotýdenně
- mají přímé vedení trasy s minimem různých zajížděk apod.

- mají krátké intervaly (zpravidla 6–8 minut ve špičce, 15–20 minut v mimošpičkových obdobích, nebo i kratší intervaly)
- jsou často provozovány v kloubových vozech
- na jejich trasách jsou přednostně realizována preferenční opatření

*Příloha: síť metrobusů*

## Změny autobusů od září v jednotlivých oblastech Prahy

### Oblast Severovýchod Prahy

V severovýchodní části Prahy proběhla hlavní část optimalizace linek v roce 2008 spolu s prodloužením linky metra C do Letňan, proto nyní dochází jen k dílčím úpravám, případně k vyhodnocení realizovaných úprav. V severovýchodní části Prahy tvoří síť metrobusů linky **102, 112, 136, 140, 144, 158, 177, 183, 195 a 200**.

Vzhledem k nízkému využití linky **152** večer a o víkendu je její provoz omezen na pracovní den do cca 20 hodin, v oblasti Bohnic nabízejí dostatečnou kapacitu a intervaly ostatní linky, do Čimic je o víkendu rozšířen provoz linky **183**. Na základě přepravních průzkumů dochází k prohloubení koordinace intervalů linek **102, 144 a 200** s ostatními linkami v oblasti Bohnic. Zároveň je na základě požadavků městských částí Praha 8 a Praha – Dáblice v pracovní den i o víkendu rozšířen provoz linky **202**, která je ze Kbely prodloužena na Černý Most.

Linka **185** je vedena i ve směru do centra přes terminál Letňany, v úseku Letňany – Palmovka je v provozu jen polovina spojů ve špičkách pracovního dne (v tomto úseku nabízí dostatečnou kapacitu linka 140). I přes určité omezení spojů na lince 185 dochází díky lepší koordinaci s linkou 302 ke zkrácení intervalů v úseku Kbely – Letňany.

S ohledem na nízké využití linky **186** v úseku Satalice – Kbely je tato linka zkrácena do trasy Hloubětínská – Satalice, což zároveň nabízí rychlejší spojení do centra s přestupem na metro B v Hloubětíně. Úsek Nádraží Holešovice – Letňany – Bakovská je zajištěn novou linkou **201**, spojení Černý Most – Satalice – Kbely – Avia Letňany zajišťuje prodloužená linka **202** v odpovídajících provozních parametrech. Pro spojení ze Satalic k metru C je možno využít stávající rychlé spojení linkou 269 do Letňan nebo vlaky S3 na Hlavní nádraží.

V rámci připravovaného rozšíření Pražské integrované dopravy do oblasti Mělníka a Neratovic se předpokládají úpravy tras a provozních parametrů linky 103 a některých příměstských linek (viz samostatné dopravní opatření).

### Oblast Jihovýchod Prahy

V jihovýchodní části Prahy dochází ke komplexní úpravě autobusových linek, která kromě úspory dopravních výkonů a vypravovaných vozidel snižuje rovněž zátěž dopravních terminálů u metra C a odlehčuje úseku metra Kačerov – I.P.Pavlova, který je na hranici kapacity. V jihovýchodní části Prahy tvoří síť metrobusů linky **106, 118, 124, 125, 133, 135, 136, 139, 150, 154, 170, 177, 183, 188, 189, 193, 195, 196, 197, 207, 213, 215 a 253**.

Ke zefektivnění provozu dochází především díky nasazení vyššího podílu kloubových vozů na více využívané linky, takže je zajištěna dostatečná kapacita namísto zrušených linek **117, 182 a 203** nebo zkrácených linek **121 a 122**. Jako alternativa k silně vytíženým úsekům metra a tramvají v centru města je zlepšeno spojení oblasti Prahy 4 a Prahy 5, a to v úsecích Novodvorská – Smíchov (linky **196 a 197**), Barrandov – Budějovická – Jižní Město (linka **170**) a také Budějovická – Smíchov (linka **118**, požadavek městské části Praha 4).

S ohledem na nízké využití v úseku Kačerov – Budějovická je linka **205** zkrácena do trasy Zelený Pruh – Poliklinika Budějovická / Budějovická, spojení do Komořan je zajištěno linkou **139**, která pro tuto lokalitu zároveň přináší lepší směrovou nabídku do oblasti Koh-i-nooru a Želivského. Nasazení kloubových vozů a celotýdenní provoz na lince **150** nabízí rychlé alternativní spojení Modřany – Kačerov – Želivského a odlehčuje lince 139 s dlouhodobými kapacitními problémy. Zvýšený podíl nasazovaných kloubových vozů v oblasti Michle (linky 139 a 150) řeší rovněž zvýšenou poptávku studentů (požadavek městské části Praha 4). S ohledem na zvýšenou

poptávku v oblasti Jesenické jsou na linku **188** nasazeny kloubové vozy a linka **196** je prodloužena do zastávky Strašnická, linka **224** je zrušena. Náhradou za zrušenou linku **155** je linka **163** prodloužena o úsek Depo Hostivař – Želivského. Na základě požadavku městské části Praha 4 a náhradou za zrušenou linku **224** je zavedena linka **138** v trase Skalka – Záběhlická škola – Spořilov a zpět, která nabídne zcela nové přímé spojení Zahradního Města a Záběhlic s oblastí sídliště Spořilov.

V oblasti Spořilova dochází ke sjednocení nástupní zastávky pro více využívanou trasu přes zastávku Severozápadní k metru C Budějovická (linky **118 a 170**), méně využívaný úsek přes Starý Spořilov obsluhuje každý druhý spoj linky **106**, která zároveň zajišťuje plošnou obsluhu Spořilova ve vazbě k Nemocnici Krč. Oblast Kunratic obsluhuje nově linka **193** ve vazbě od metra C Budějovická v kratších intervalech a s lepší směrovou nabídkou do oblasti Pankráce, provoz linky **114** je omezen do trasy Kačerov – Ústavy Akademie Věd pouze v pracovní den do cca 20 hodin. Posílená linka **193** nahradí také zkrácenou linku **148** v úseku Sídliště Pankrác – Poliklinika Budějovická. Obsluha zastávek Rosečská a Nad Rybníky je náhradou za zrušenou linku **192** řešena linkou **121**, která nabízí jak spojení směrem na Budějovickou, tak i na Novodvorskou a dále k tramvajové trati v oblasti Braníka. Vzhledem k velmi nízkému využití a stížnostem obyvatel na rušení provozem autobusů je úsek Násirovo náměstí – Obchodní náměstí na lince **173** omezen a ponechány pouze vybrané spoje v pracovní den pro zajištění místní obsluhy. Lokalita Tyršovy čtvrti je v docházce na tramvajovou dopravu (linky **3 a 17**), resp. na autobusovou dopravu (linky **139, 150, 157 a 253**).

Linka **135** je na základě požadavku Vysoké školy ekonomické na vzájemné propojení jejích budov vedena do zastávky Koleje Jižní Město, s ohledem na dlouhodobé kapacitní problémy v oblasti Vršovic a Vinohrad jsou zde v pracovní den zkráceny intervaly (požadavek městské části Praha 10). Dostatečná nabídka spojů linky **135** umožňuje zkrátit i v pracovní den linku **154** ve směru od Jižního Města do zastávky Chodov. Namísto linky **135** je do oblasti Jižního Města vedena linka **136** v kloubových vozech, která zároveň nahrazuje kapacitu linky **122** zkrácené ve směru od Depa Hostivař na Opatov. Prodloužená linka **125** v trase Skalka – Háje – Smíchovské nádraží zajišťuje namísto zrušené linky **271** nově spojení do oblasti Smíchova také z Petrovic a Horních Měcholup (požadavek městské části Praha 15).

V rámci omezení souběhů autobusových linek s tramvajovou dopravou v ulici Švehlova je linka **154** zkrácena do trasy Jižní Město – Chodov (viz výše), v oblasti Horních Měcholup je nahrazena celotýdenním prodloužením linky **183** a odkloněním linky **240** přes zastávku Newtonova.

V oblasti Uhřetěvesi dochází k omezení souběhu s vlakem a ke zlepšení přestupů z autobusových linek na vlaky (zkrácení linky **265** na Nádraží Uhřetěves, linka **267** je nově vedena přes Nádraží Uhřetěves) a ruší se na ní vložené spoje Háje – Uhřetěves. Namísto omezené linky **267** cestující mohou v úseku Háje – Nové náměstí využít linky **232, 381, 382, 383 a 387**. Linka **325** je nově vedena přes Benice (požadavek městské části Praha – Benice).

## Oblast Západ Prahy

Dopravní opatření v západní části Prahy navazují na optimalizaci linek na jihozápadě města uskutečněnou v roce 2011, nyní doplněnou o omezení souběhů autobusových linek s tramvajovou dopravou a další dílčí opatření. V západní části Prahy tvoří síť metrobusů linky **119, 131, 137, 167, 174, 176, 180, 191 a 235**.

V rámci omezení souběhů autobusových linek s tramvajemi v ulici Plzeňská je linka **123** zkrácena do trasy Kavalírka – Šmukýřka a linky **130, 149 a 217** jsou zrušeny. Linka **130** je nahrazena v úseku Klamovka – Nové Butovice prodlouženou linkou **176**, v úseku Nové Butovice – Sídliště Stodůlky ve špičkách pracovního dne prodlouženou linkou **137**. Linka **191** je vedena přes zastávku Stadion Strahov, kde je každý druhý spoj ve směru od Na Knížecí ukončen. Na spoje linky **191** jedoucí v celé trase jsou v pracovní den nasazeny kloubové vozy. Linka **143** je nově v provozu celodenně a celotýdenně a nahrazuje tak i linky **149 a 217**. Obsluha zastávky Spiritka je zajištěna rovněž linkou **176** v celotýdenním provozu. Na linku **167** jsou nasazeny kloubové vozy.

V oblasti Barrandova jsou z důvodu omezení souběhů s tramvajovou dopravou zrušeny linky **104, 246, 247 a 248**. Obsluhu Hlubočep, Slivence, Lochkova a Radotína zajišťuje namísto zrušených linek prodloužená a posílená linka **120**. Linka **230** je vedena v trase Filmové ateliéry – Poliklinika Barrandov – Klukovice – Slivenec – Holyně – Řeporyjské nám. – Sídliště Stodůlky,

přičemž v úseku Sídliště Stodůlky – Holyně jezdí pouze ve špičkách pracovního dne, v mimošpičkových obdobích jede každý druhý spoj pouze v trase Filmové ateliéry – Klukovice. V oblasti Řeporyj jsou vloženy spoje linky 230 převedeny na linku **256**. Spojení z oblasti Filmových atelierů k metru B s ohledem na uspořádání uliční sítě zajišťuje nová polookružní linka **105**. Linka **170** nahrazující spojení z oblasti Barrandova na Budějovickou namísto linky **192** je vedena přímo bez zajiždění do zastávky Filmové ateliery, což kromě úspory dopravních výkonů, vypravovaných vozidel a realizace požadavku místních obyvatel na snížení dopravní zátěže také nabídne rychlé alternativní spojení této části Prahy 5 a Prahy 4.

V oblasti ulice Evropská dochází k omezení souběhu s tramvajovou dopravou zkrácením linky **218**, která má zajištěnu kvalitní přestupní vazbu na tramvaje v zastávce Vozovna Vokovice. V oblasti Nových Vokovic nahrazuje ve špičkách linku **216**, která je celotýdenně zkrácena do trasy Bořislavka – Poliklinika Petřiny. Díky zkrácení linky 218 a zrušení linek 149 a 217 dochází ke snížení zátěže v oblasti Vítězného náměstí (požadavek městské části Praha 6).

Z důvodu snížení zátěže v terminálu Smíchovské nádraží a pro zefektivnění provozu je zrušena linka **243**, spojení z oblasti sídliště Zbraslav k metru B je zajištěno posílenými linkami **129**, **241** a **318** (na linku 241 a část spojů linky 318 jsou nově nasazovány kloubové vozy). Jako alternativní spojení do centra s vazbou k tramvajové trati do Modřan a pro zlepšení možnosti přestupu na vlak je do zastávky Sídliště Zbraslav nově vedena linka **165** (požadavek městské části Praha-Zbraslav). Náhradou za linku 165 v minimálně využívaném úseku Zbraslavské náměstí – Nádraží Radotín je zavedena nová linka **255** v odpovídajících intervalech.

## 10 nejčastějších připomínek k nové metropolitní síti PID

Organizace ROPID obdržela prostřednictvím městských částí i cestujících řadu připomínek a dotazů ke zveřejněnému návrhu nové metropolitní sítě linek v Praze, připravované na září 2012. Vysvětlení nejčastějších připomínek a uvedení některých nejasností na pravou míru přináší následující přehled.

### 1) Proč se mění něco, co zde fungovalo X let?

Stejně jako se mění využití území města, mění se postupem let i cestovní návyky lidí. Na tyto změny je potřeba jednou za čas reagovat. V posledních cca 15 letech docházelo pouze k dílčím úpravám ve vybraných oblastech. Nyní je šance provést komplexnější změnu, která přinese vyšší efektivitu s dlouhodobě udržitelnější možností financování ze strany města, ale i větší přehlednost a použitelnost nejen pro stálé uživatele, ale i pro ty nepravidelné, kterých je čím dál víc.

### 2) Ruší se linky, které jsou plně obsazené a využívány

Plně obsazený spoj znamená například 60 lidí ve standardním dvanáctimetrovém autobusu, čili sedící ku stojícím v poměru 1:1. Autobus, ve kterém jsou obsazena pouze místa k sezení, není plně obsazený. Takový komfort lze nabízet pouze v dopravě na delší vzdálenosti, nikoli v městské dopravě (s ohledem na svojí kapacitu zejména v centru a současně s ohledem na omezený objem financí). Každá navrhovaná změna byla ověřena výsledky přepravních průzkumů, takže nikde by od září 2012 nemělo k pravidelným kapacitním problémům docházet.

### 3) Proč musíme více přestupovat?

Princip městské integrované dopravy je založen na kombinaci různých druhů dopravy a tomu je přizpůsoben také plně přestupní tarif. Méně linek sice znamená více přestupů, na druhou stranu dokážeme díky úsporám na souběžích posílit jiné kapacitně nedostačující spoje. Navrhovaná změna bude pro někoho znamenat o jeden přestup navíc, pro jiné díky nabídce nových přímých spojení naopak přestup odpadne.

### 4) Zrušením souběhu autobusu s tramvají se nedostaneme přímo až na metro

Mezi kapacitní kolejovou dopravu patří kromě metra také vlak nebo tramvaj. Oba tyto dopravní prostředky ve většině případů míří do centra Prahy, takže někde lze místo dalšího přestupu na metro s výhodou použít rovnou vlaku nebo tramvaje. Navíc tramvajové i železniční tratě postupně procházejí modernizacemi a nabízejí daleko rychlejší a pohodlnější přepravu bez rizika uvíznutí v kolonách.

### 5) Proč se neomezuji koncové úseky linek, kde vozíte vzduch?

Zjednodušeně řečeno každá linka je ve svém koncovém úseku málo obsazená a je to logické, neboť cestující postupně na trase přistupují, a kdyby byly všechny linky vytiženy již ve svých koncových úsecích, nemohly by pobrat další cestující v širším centru. Omezení koncových úseků je realizováno jen tam, kde je významný pokles poptávky nebo kde to nezpůsobí významně nerovnoměrné vytížení linek v centrálních úsecích.

### 6) Proč zavádíte na některých linkách více konečných? Pro lidi je to matoucí

Tramvajové a většina autobusových linek má v každém směru maximálně dvě konečné, někdy je pásmový provoz pouze na jednom konci trasy. Rozdělit takovou linku na dvě by znamenalo pro opačný směr zcela zbytečné matení cestujících a nutnost sledování více jízdních řádů. Navíc naprostá většina vozidel je vybavena digitálními ukazateli čísla linky a konečné zastávky, kde název konečné je často daleko výraznější než samotné číslo linky.

### 7) Proč posilujete úseky, kde to není potřeba?

Je pravda, že návrh počítá s určitým posílením některých tras, které dnes nevykazují kapacitní problémy. Vždy se ale jedná buď o nabídku rychlého alternativního spojení mezi okrajovými částmi města bez nutnosti přetěžování jeho centra a nebo nové atraktivní směry s potenciálem růstu počtu cestujících. Právě taková spojení totiž dokážou nabídnout alternativu k automobilové dopravě.

### 8) Proč víc neomezíte také souběhy tramvají s metrem v centru?

Ač se to nezdá, některé tramvajové trati vedoucí nad trasami metra mají mezilehlé zastávky a plní lokální obsluhu některých pražských čtvrtí (např. Karlín, Vinohrady nebo Staré Město) a hluboko usazené metro je pro kratší cesty v některých lokalitách a pro hůře pohyblivé cestující těžko dostupné.

### 9) Kvůli vašim změnám lidé přeseďnou do aut

Jedním z hlavních cílů navrhovaných úprav je právě vytvořit alternativu k automobilové dopravě zejména tam, kde dnes veřejná doprava prohrává (okrajové části města a širší centrum). Právě nabídka nových rychlých spojení bez nutnosti zdlouhavého cestování přes centrum a jednodušší síť linek použitelná i pro nepravidelné cestující dokáže ze zahraničních zkušeností přilákat nové cestující.

### 10) Páteřní linky ani metrobusy se do Prahy nehodí

Zjednodušování systémů městské, zejména autobusové dopravy je obecným trendem v mnoha dopravně vyspělých evropských metropolích. Zažívají-li tyto přínosy mnohá evropská města, mnohdy geograficky a sociologicky velmi různorodá, není důvod myslet si, že Praha by v tomto měla být diametrálně odlišná a výjimečná.

## Rozšíření přepravy jízdních kol v tramvajích

Na základě pozitivních zkušeností s dosavadní přepravou jízdních kol v tramvajích dojde v souladu se změnou smluvních přepravních podmínek od 30.6.2012 k rozšíření přepravy jízdních kol v tramvajích o tyto úseky (vždy pouze ve směru z centra):

- Náměstí Bratří Synků – Vozovna Pankrác
- Hradčanská / Brusnice – Malovanka – Bílá Hora



Zároveň je již od 15.6.2012 rozšířen čas povolené přepravy, a to celotýdenně z původních 20:00 – 6:00 na **19:00 – 7:00**, tedy o dvě hodiny více, než dosud. V souvislosti s rozšířením povolené přepravy kol v tramvajích budou také zastávky, kde je tato přeprava povolena, označeny pikrogramem jízdního kola.

Kompletní přehled o možnostech přepravy jízdních kol v Pražské integrované dopravě najdete pod tímto odkazem: [http://www.ropid.cz/cestujeme/cykliste-v-pid-od-30.6.2012\\_s191x1102.html](http://www.ropid.cz/cestujeme/cykliste-v-pid-od-30.6.2012_s191x1102.html)

## Nové autobusy MAN pro linky PID se představily v Letňanech



V úterý 26.6.2012 byly v autobusovém terminálu Letňany veřejnosti představeny nové nízkopodlažní autobusy MAN Lion's City, které plně odpovídají požadavkům organizace ROPID na provoz na linkách Pražské integrované dopravy. Jeden standardní dvanáctimetrový a jeden kloubový osmnáctimetrový autobus bude provozovat dopravce **STENBUS, s. r. o.** na linkách PID č. **269 a 354**. Dvanáctimetrový autobus bude zároveň během léta zapůjčen také ostatním dopravcům k testování.

Nové autobusy splňují všechny požadavky pro provoz na linkách PID, jako jsou široké dveře, nízká podlaha, maximum sedaček, zařízení pro sledování polohy nebo jednotný nátěr PID. Autobusy zároveň splňují nej přísnější emisní normy.

### Nově jsou tyto autobusy vybaveny:

- pohodlnějšími sedačkami s měkkými sedáky
- větracími otvory ve všech oknech pro maximální odvětrávání v letních měsících
- automatickým nastavením vnitřní teploty nezávislé na řidiči
- zvýšeným počtem tlačítek „znamení k řidiči“ v souladu s rozšiřujícím se počtem zastávek na znamení
- novým odbavovacím systémem včetně zařízení pro prodej jízdenek u řidiče

Požadavky ROPIDu na vysokou kvalitu a úroveň pohodlí během jízdy jsou také základem pro připravovanou výběrová řízení na jednotlivé autobusové linky PID.

## Vlaková linka S6

Linka S6 zajišťuje spojení Prahy s regionem ležícím těsně za západní hranicí hlavního města. Označení S6 nese od 9. prosince 2007.

Vlaky linky S6 využívají na své trase tří různých stavebních úseků. Z Prahy do Rudné u Prahy jedou po trati bývalé Pražsko-duchcovské dráhy, zmíněné již u cyklovlaku a okrajově u linky S40. Mezi Rudnou a stanicí Beroun-Závodí se jedná o dříve samostatnou místní dráhu. A v úseku Beroun-Závodí – Beroun využívají spolu s linkou S75 trať bývalé Rakovnicko-protivínské dráhy, která bude popsána u této linky.

| <b>S6</b>              | <b>Praha-Smíchov – Nučice – Beroun</b> |              |              |                 |                             |                 |
|------------------------|----------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| PID                    | Praha-Smíchov – Beroun                 |              |              |                 |                             |                 |
| Plná integrace         | Praha-Smíchov – Nučice                 |              |              |                 |                             |                 |
| <b>S6</b>              | <b>Intervaly (min, cca)</b>            |              |              |                 | <b>Rozsah provozu (cca)</b> |                 |
| úsek                   | PD ráno                                | PD dopoledne | PD odpoledne | Sobota a neděle | Pracovní den                | Sobota a neděle |
| Praha-Smíchov – Nučice | 30                                     | 60           | 30           | 60              | 4:40–22:50                  | 5:45–22:50      |
| Nučice – Beroun        | 60                                     | –            | 60–180       | 60–240          | 4:10–23:10                  | 5:15–23:10      |

Pražsko-duchcovská dráha byla jednou z posledních velkých železničních společností založených v sedmdesátých letech 19. století. Její vznik souvisel se snahou omezit postavení Rakouské společnosti státní dráhy jako dopravce severočeského uhlí do Prahy a středních Čech. Záležitostí se postupně začaly zabývat velké železniční podniky a jejich zájem se rozhodla podchytnout vláda, která zvolila atypické řešení vypsáním výběrového řízení.

Stanovená trasa budoucí dráhy nebyla příliš atraktivní. Většina zajímavých směrů mezi Prahou a severem Čech byla již obsazena tratěmi jiných železničních společností, a tak nová dráha musela využít Prokopské údolí a poté se stočit severním směrem, což znamenalo prodloužení trasy. Velké železniční společnosti se od záměru odvrátily a výběrového řízení se zúčastnili pouze tři zájemci. Vládě se zamlouvala nabídka společnosti vedené hrabětem Thun-Hohensteinem podporovaná Anglobankou.



Nedostatek finančních prostředků donutil koncesionáře požádat o odklad zahájení stavby na duben 1871. Většinu úseků budovala firma podnikatelů Jana a Václava Muzikových a Karla Schnabela. Rychleji práce pokračovaly na severu Čech, kde terén nekladl takové obtíže jako ve středních Čechách. Celou trať do Prahy se podařilo dokončit v roce 1873. Provoz mezi Prahou a Slaným byl zahájen 12. května 1873. Pražsko-duchcovská dráha vycházela z nádraží na Smíchově a byla zde již čtvrtou železniční společností. Nádraží se stalo významnou

předměstskou stanicí s rostoucí osobní dopravou a rozsáhlými uhelnými sklady. Z Prahy dráha stoupala úzkým Prokopským údolím, kde v Hlubočepích dvakrát mimoúrovňově křížila trať Buštěhradské dráhy. Stanice byly zřízeny v Hlubočepích (nyní Praha-Hlubočepy) a Řeporyjích-Zbuzanech (nyní Praha-Řeporyje). Odtud ve stoupání mířila do Dušníků (nyní Rudná u Prahy) a přes Litovice k dalšímu mimoúrovňovému křížení s Buštěhradskou dráhou u Jenečku. Poté pokračovala přes Slaný, Zlonice, Louny a Obrnice do Mostu a Duchcova.

Náklady na výstavbu trati dosáhly značné výše a pro Pražsko-duchcovskou dráhu představovaly těžko řešitelný problém. Kromě toho i na ni dolehly následky hospodářské krize roku 1873. Společnost jednala o fúzi s Duchcovsko-podmokelskou dráhou, která v roce 1884 dočasně převzala provoz. Od 1. července 1884 zajištění provozu přebírají státní dráhy a k 1. lednu 1892 byla Pražsko-duchcovská dráha zestátněna.

Druhá část tratě Praha – Rudná u Prahy – Beroun byla postavena ve druhém období budování místních drah. Stavba spojovací dráhy mezi Českou západní dráhou a Pražsko-duchcovskou dráhou byla schválena v červnu 1895. Využito mělo být existující vlečky z Nučic do Dušníků. Trať byla budována s technickými parametry hlavní dráhy druhého řádu. Výstavbu hradil v rozhodující výši stát z investičního fondu pro Českou západní dráhu zřízeného v roce 1894 v souvislosti s jejím zestátněním. Provoz na trati od počátku zajišťovaly státní dráhy. Doprava mezi Berounem-Závodí a stanicí Rudná u Prahy byla zahájena 18. prosince 1897.

V blízkosti Nučic dráha mimoúrovňově křížila trať Kladensko-nučické dráhy vybudované v roce



1858 mezi Kladnem a Tachlovicemi za účelem přepravy železné rudy z okolí Nučic do kladenských hutí. V roce 1890 byla na této trati zahájena osobní doprava, nejdříve pouze vlastních dělníků do železáren, později i cizích osob. V letech 1891–1900 byla trať postupně prodloužena přes Trněný Újezd do Mořiny. Dne 2. ledna 1908 byla uvedena do provozu přípojka z nádraží Hořelice na Kladensko-nučické dráze do stanice Nučice na trati státní dráhy. V roce 1968 byl pro snižující se přepravu rudy zrušen úsek Kladno – Hořelice a zbývající úsek Hořelice – Mořina (včetně spojky do Nučic) je až dosud využíván pro přepravu vápence. Společnost Lomy Mořina je významným přepravcem, jehož ucelené vlaky s vápencem pro odsíření elektráren směřují do severních Čech právě přes přípojnou stanici Nučice.

V průběhu let nedošlo na trati k významným změnám. Lze zmínit traťovou spojku v Rudné u Prahy z nučické tratě na bývalou Pražsko-duchcovskou dráhu zřízenou v roce 1941.

Provoz na ní byl ukončen již po několika letech. Krátká přeložka vznikla v roce 1986 v blízkosti Barrandovského mostu v Praze-Hlubočepích v souvislosti s výstavbou tohoto silničního mostu a navazujících komunikací. Na trati Praha – Rudná u Prahy – Beroun došlo k poklesu rozsahu osobní dopravy v devadesátých letech 20. století v souvislosti se zavedením autobusových linek PID v oblasti. Nárůst počtu obyvatel v oblasti Rudenska si od roku 2008 vyžádal posílení železniční dopravy v úseku Praha-Smíchov – Nučice, neboť autobusová doprava již kapacitně nepostačovala požadavkům a její další posílení vzhledem ke kapacitě terminálu Zličín není možné. Přesto trať v letech 2005 a 2009 čelila úvahám objednatele dopravy (Středočeský kraj) o omezení osobní dopravy. Z toho důvodu je rozsah dopravy v úseku Nučice – Beroun jen slabý, objednatel dlouhodobě preferuje obsluhu území autobusovou dopravou.

V současné době je připravována modernizace trati, která by po dobu prací na koridorové trati Praha – Beroun (vedené údolím Berounky) měla sloužit pro odklony. V této souvislosti by v letech 2012–2013 mělo dojít k modernizaci zabezpečovacího zařízení (včetně zvýšení úrovně zabezpečení některých přejezdů), odstranění omezení traťové rychlosti a pro křižování vlaků by měla být obnovena výhybna Praha-Hlubočepy. Pro zvýšení dostupnosti železnice by nástupiště zastávky Praha-Hlubočepy mělo být přemístěno k přejezdu Hlubočepské ulice. Dvě nové železniční zastávky by měly vzniknout v Jinočanech a v blízkosti centra Rudné.

## Vlaková linka S7

Linka S7 je jednou z nejvytíženějších železničních linek v rámci Pražské integrované dopravy. Zajišťuje spojení Prahy a regionu Dolního Poberouní, kde leží několik významných měst, jejichž obyvatelé preferují železniční dopravu. Označení S7 linka nese od 9. prosince 2007. Od 12. prosince 2010 byly vybrané spoje ve špičkách pracovního dne prodlouženy z pražského Hlavního nádraží do Úval a linka S7 se stala první plnohodnotnou průjezdnou linkou regionální železniční dopravy vedenou přes území Prahy.

Prodloužení do Úval bylo možné díky dokončení staveb Nového spojení mezi stanicemi Praha hl. n. a Praha-Libeň a modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Běchovice v roce 2010. Historický vývoj úseku Praha – Úvaly byl popsán u linky S1, na tomto místě se budeme věnovat pouze úseku Praha – Beroun.

| <b>S7</b>                    | <b>Úvaly – Praha hl. n. – Řevnice – Beroun</b> |              |              |                 |                             |                 |
|------------------------------|------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| PID                          | Úvaly – Praha hl. n. – Řevnice – Beroun        |              |              |                 |                             |                 |
| Plná integrace               | Úvaly – Praha hl. n. – Řevnice – Beroun        |              |              |                 |                             |                 |
| <b>S7</b>                    | <b>Intervaly (min)</b>                         |              |              |                 | <b>Rozsah provozu (cca)</b> |                 |
| úsek                         | PD ráno                                        | PD dopoledne | PD odpoledne | Sobota a neděle | Pracovní den                | Sobota a neděle |
| Úvaly – Praha hl. n.         | 30                                             | –            | 30           | –               | 5:10–19:30                  | –               |
| Praha hl. n. – Praha-Radotín | 10–15                                          | 30           | 15           | 30              | 4:10–0:30                   | 4:10–0:30       |
| Praha-Radotín – Řevnice      | 10–20                                          | 30           | 10–20        | 30–60           | 4:10–0:45                   | 4:30–0:45       |
| Řevnice – Beroun             | 30                                             | 30–60        | 30           | 30–60           | 4:00–1:00                   | 4:30–1:00       |

Vedení železniční trati Praha – Plzeň údolím Berounky bylo poprvé zvažováno na konci dvacátých let 19. století při přípravě koněspřežné železnice. Složitý skalnatý terén v úzkém údolí před Berounem odklonil směr koňky přes Kladno a Lány, přestože zde bylo zapotřebí složité sklesat k Berounce údolím Klíčavy (tento úsek se již nepodařilo realizovat a trať skončila v Lánském polesí). Plány na výstavbu železnice mezi Prahou a západočeskou metropolí se objevovaly i v dalších letech (v některých případech se jednalo o velmi odvážně navržené trasy, z nichž např. jedna na Malé Straně úrovněově křížila Karlův most), ale realizace se přiblížila teprve v roce 1855, kdy bylo uděleno povolení k předběžným pracím pro stavbu dráhy z Prahy do Plzně a dále do Bavorska. V září 1858 bylo mezivládní dohodou Rakouska a Bavorska určeno, že styčným bodem sítě obou drah se stane Fürth.

V září 1859 byla udělena koncese sdružení železničních stavebních podnikatelů bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny, Pražské železářské společnosti a finančníků Lindheima a Richtra. Stavbu dráhy

obstarala firma bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny. Konečná zvolená trasa vedla z Prahy po levém břehu Vltavy a Berounky. U Mokropes přecházela na pravý břeh a směřovala do Berouna. Zde se od řeky odpoutala a ve stoupání přes Zdice a Hořovice mířila ke Zbirohu. Odtud klesala přes Rokycany do Plzně. Pražské nádraží bylo situováno na předměstí Smíchov, kde trať hlavově končila a nebyla propojena se stávajícími pražskými tratěmi Rakouské společnosti státní dráhy (Brno/Olomouc – Praha – hranice se Saskem).



Stavba trati z Prahy do Plzně nazvané České severní dráha započala v říjnu 1860. Přestože bylo třeba vybudovat několik významných staveb (např. most u Mokropes) a i když trať v únoru 1862 postihla povodeň, stavba byla dokončena za necelé dva roky. Dlouho se protahovala výstavba nádraží na Smíchově. Slavnostní zahájení provozu České západní dráhy mezi Prahou a Plzní proběhlo 14. července 1862. Protože vlaky z Plzně ke státní hranici jezdily již od října 1861, získala tak Praha přímé železniční spojení s Bavorskem.

O necelých deset let později do Prahy mířilo několik dalších železničních tratí a nezbytností se jevílo vzájemné propojení jejich koncových stanic. Bylo zřejmé, že varianta přes Malou Stranu

(protínající Karlův most) není přijatelná. V listopadu 1866 se podmínka vybudování Pražské spojovací dráhy objevila v koncesních podmínkách Dráhy císaře Františka Josefa, která budovala spojení Vídně a Prahy přes Gmünd, Tábor a Benešov. Pro svoje nádraží zvolila prostor dnešního Hlavního nádraží a od Vršovic do něj zaústila pomocí tunelu pod Vinohrady. Ten byl využit i pro Pražskou spojovací dráhu, která byla vedena Nuselským údolím a Vltavu překonávala pomocí mostu pod Vyšehradem. Tím byla propojena obě smíchovská nádraží všech zdejších železničních společností s dnešním hlavním nádražím, kde kromě trati směřující sem z jižních Čech měla končit i pražská odbočka Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Dále byla zřízena (nyní již zrušená) spojovací trať na Hrabovku, čímž byla připojena trať Rakouské společnosti státní dráhy. Stavba Pražské spojovací dráhy byla zahájena v roce 1870 a vzhledem k její náročnosti se podařilo provoz zahájit až 15. srpna 1872. Otevřena byla i stanice Praha-Vyšehrad, jejíž význam vzrostl v roce 1882, po otevření spojovací tratě z Vyšehradu do tehdejší stanice Nusle-Vršovice (nyní Praha-Vršovice). V roce 1888 vznikla ještě zastávka Královské Vinohrady umístěná v blízkosti Nuselských schodů.

Významnou otázkou řešenou železničními odborníky v období tzv. první republiky byla elektrizace. V květnu 1924 bylo rozhodnuto o pilotním projektu, pro který byla zvolena trať Praha – Plzeň. Podařilo se realizovat pouze skromnou část, elektrizaci tehdejšího Wilsonova (nyní hlavního) nádraží a navazujících mezistaničních úseků – na Smíchov, do Vršovic-Nuslí, Vysočan a Libně horního nádraží (přes Vítkov i Hrabovku). Elektrizována byla i spojka Vyšehrad – Vršovice-Nusle. Zvolen byl stejnosměrný napájecí systém o napětí 1,5 kV. Jednotlivé dílčí úseky prováděly hned čtyři firmy, aby bylo možné prakticky prověřit různé konstrukce trakčního vedení. Také elektrické lokomotivy byly objednány od několika dodavatelů. Kromě závislých lokomotiv bylo dodáno i několik akumulátorových lokomotiv určených pro posun na nezatrolejovaných kolejích. Elektrický provoz v pražském uzlu byl zahájen 25. června 1926 akumulátorovými a 1. května 1928 závislými lokomotivami. Dálkové vlaky přijíždějící do pražského uzlu byly z parních lokomotiv na elektrické přepřahány v okrajových stanicích, přitom se dařilo dodržovat dnes neuvěřitelné časy přepřahů v délce pouhé 3–4 minuty! Nasazení elektrických lokomotiv významně zlepšilo hygienické podmínky v centru Prahy (především odkouření a hluk). Elektrizaci zbývajících úseků do Plzně se nepodařilo uskutečnit, další elektrizační práce na síti československých železnic pokračovaly po druhé světové válce, kdy přednost dostaly jiné hlavní tahy orientované ve směru do Sovětského svazu nebo do Severočeské hnědouhelné pánve. Trať Praha – Beroun se elektrického provozu (stejnosměrnou napájecí soustavou o napětí 3 kV) dočkala až o několik desetiletí později v roce 1973.

Modernizace pražského železničního uzlu pokračovala i po druhé světové válce. Jednou z klíčových staveb byla tzv. Jižní spojka, která zajistila propojení seřadovacího nádraží Vršovice a spojovacích tratí na východě Prahy s berounskou tratí. Hlavním účelem bylo odvedení nákladní dopravy mimo centrální část pražského uzlu. Stavba byla zahájena v roce 1950 a probíhala značně chaoticky. Nejdříve byla budována nejnáročnější díla na trati – tunel v Malé Chuchli a především proslulý „Most Intelligence“ přes Vltavu v Braníku, který v dobách tuhého komunistického režimu stavěly protirežimní živly, kterými v podání nových vládnoucích elit byli vzdělaní lidé: právníci, lékaři, inženýři a další vysokoškolsky vzdělaní lidé nesplňující obraz dělnického a rolnického lidu. Most byl vybudován v letech 1951–1955, avšak pro neujasněnost dalšího postupu stavby nebyl dlouho používán. Teprve 30. května 1964 se podařilo do provozu uvést celou Jižní spojku. V souvislosti s její stavbou byla v roce 1955 přemístěna zastávka Chuchle (nyní Praha-Velká Chuchle) do nové polohy, která se nachází daleko od centra této místní části.

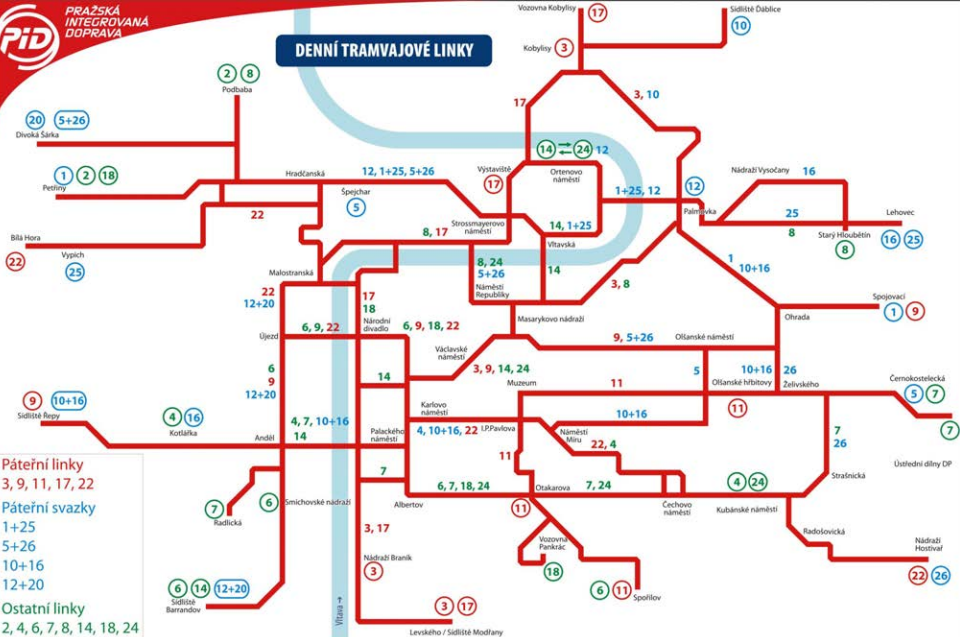


Jako zajímavost můžeme ještě předvést důkaz stavebního umu našich předků. V roce 1901 bylo zapotřebí provést výměnu železničního mostu pod Vyšehradem. Vzhledem k zatížení trati a nemožnosti odklonové trasy bylo nutné práce provést co nejrychleji. Nový most byl postaven na dřevěné lešení v sousedství původního mostu. Poté byla původní konstrukce odsunuta na další lešení a na její místo byl za pomoci různých mechanismů (vozíky, koule ve žlábech) tažených lany a řetězy přesunut nový most. Veškeré práce proběhly ve dnech 30. září – 2. října 1901. Celková doba výluky činila neuvěřitelných

36 hodin, skutečná doba pro vykonání prací byla pouhých 18 hodin! Nabízí se otázka, jak dlouho by obdobná akce trvala dnešním stavbařům?

Železniční trať mezi Prahou a Berounem čekají v nejbližších letech významné změny. Úsek Praha-Smíchov – Beroun by měl být modernizován jako nedílná součást III. železničního koridoru. Přitom by mělo dojít k přemístění zastávky Praha-Velká Chuchle blíže k zástavbě a probíhají i jednání o zřízení zastávky Praha-Radotín sídliště. V dalších letech je připravována výstavba zcela nové trati Praha – Beroun, která by měla být vedena v rozhodující části trasy v tunelu a měla by zajistit kvalitativně nové spojení Prahy s Berounem, Plzní a Bavorskem. Později by měl být modernizován i úsek mezi stanicemi Praha hl. n. a Praha-Smíchov. Zde by měla vzniknout nová železniční zastávka v oblasti Výtoně.

# DENNÍ TRAMVAJOVÉ LINKY



## Metrobuses PID

trvalý stav ke dni 1. 9. 2012

