PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ

Číslo 19 / 2017 • Vyšlo 02. 10. 2017

Obsah

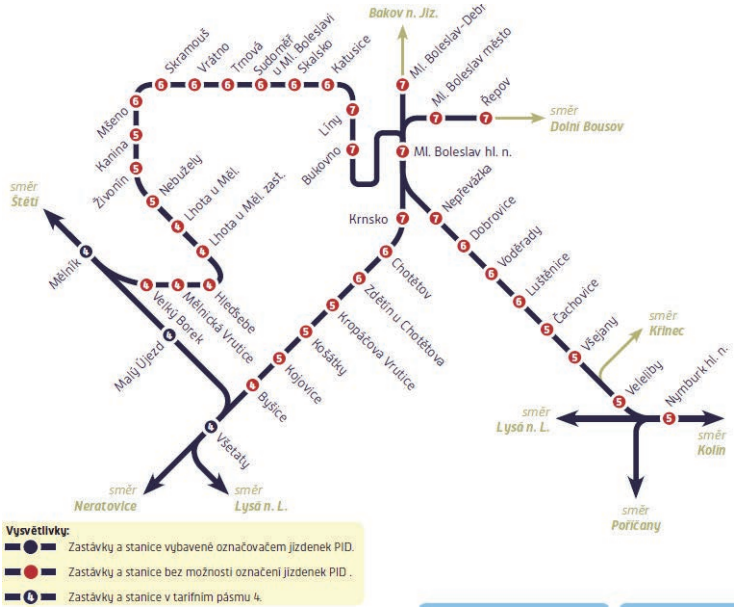
S jízdenkou PID vlakem až do Mladé Boleslavi od 1. 10. 2017 1
V noci rychleji a dále od 8. 10. 2017 1
Praha má novou zastávkovou kuchařku. Zastávky i přestupní uzly se díky ní změní k lepšímu. 4
Praha odstartovala přípravu nových železničních tunelů v centru města, za 20 let se tu svezou první cestující 5

S jízdenkou PID vlakem až do Mladé Boleslavi od 1. 10. 2017

Od 1. 10. 2017 došlo k dalšímu významnému rozšíření platnosti jízdenek Pražské integrované dopravy na železnici na Mladoboleslavsku. Nově je integrována páteřní trasa včetně rychlíků až do Mladé Boleslavi a s jízdenkami PID je možné cestovat také po dalších lokálních tratích na Mladoboleslavsku.

Nově integrované tratě a úseky

trať	Linky	úsek
064	S33	Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. – Řepov
070	S3, S30, R21	Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debř
071	S31, R22	Čachovice – Mladá Boleslav hl. n.
076	S33	Velký Borek – Mšeno



Na nově integrovaných stanicích a zastávkách zatím není možné si označit jízdenky PID pro jednotlivou jízdu s výjimkou stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, kde je možné zakoupit jízdenky PID s předem určenou časovou platností v osobních pokladnách Českých drah.

V souvislosti s instalací označovačů jízdenek PID je od 1. 10. 2017 nově umožněno označení papírových jízdenek PID pro jednotlivou jízdu také na trati **072 (linky S32 a R23)** v celém úseku **Štětí – Lysá nad Labem** (dosud to bylo možné pouze mezi Mělníkem a Všetaty). Označovače jízdenek jsou nově umístěny ve stanicích Stará Boleslav a Štětí. V ostatních stanicích a zastávkách je umožněno označení jízdenek PID vlakovou četou přímo ve vlaku.

V noci rychleji a dále od 8. 10. 2017

Od noci z 8. na 9. října 2017 dochází k posílení nočního spojení PID v nejzatíženějších směrech z centra do Dejvic, na Žižkov a na Smíchov spoji autobusových linek 907, 908 a 909.

Tyto linky dosud končící na okraji centra Prahy jsou prodlouženy a nově zajišťují také zrychlení nočního spojení s oblastmi Malvazinek, Jinonic, Zbraslavi, Nebušic, Suchdola, Kyjí, Dolních Počernic, Běchovic či Újezdu nad Lesy. Noční obsluha PID je dále zavedena v katastrálních územích Dolní Chabry, Cholupice, Lipence, Lysolaje, Koloděje, Miškovice, Přední Kopanina, Štěrboholy, Točná a Třebonice.

Noční linky bez změny trasy

91–99, 905, 906, 912, 914, 951–958, 960

Noční linky se změnou trasy

901 Trasa ANDĚL – SKALKA se nemění, dochází ke změně ukončení linky v oblasti Anděla *(výstupní zastávka je umístěna v Plzeňské ulici před křižovatkou s ulicí Stroupežnického, nástupní zastávka v Nádražní ulici v zastávce linek TRAM ve směru Sídliště Barrandov).*

902 LYSOLAJE – Žákovská – V Podbabě – Nádraží Podbaba – Vítězné náměstí – Vozovna Střešovice – Kajetánka – Vypich – Nemocnice Motol – Motol – Bucharova – Nová kolonie – Luka – Raichlova – ŘEPORYJSKÉ NÁMĚSTÍ – TŘEBONICE

903 Nová trasa: CHAPLINOVO NÁMĚSTÍ – Poliklinika Barrandov – Nový Slivenec – Slivenec – Lochkov – Safírová – Nádraží Radotín – SÍDLIŠTĚ RADOTÍN *(v trase Palmovka – Sídliště Rohožník je linka zrušena a nahrazena spoji linek 909 a 959)*

904 Trasa SÍDLIŠTĚ STODŮLKY – SÍDLIŠTĚ PÍSNICE se nemění, dochází ke změně zastávek a průjezdu linky v oblasti Anděla a centra města (ve směru Sídliště Písnice jede linka nově po trase Anděl (v zastávce TRAM 98 a 99 v Plzeňské ulici) – Zborovská (v zastávce TRAM 94 v Lidické ulici) – Jiráskovo náměstí (v zastávce TRAM 5 a 17 na Masarykově nábřeží) – Myslíkova (v zastávce TRAM 5) – Štěpánská – I. P. Pavlova, ve směru Sídliště Stodůlky jede linka nově po trase I. P. Pavlova – Ve Smečkách (nová zastávka v Žitné ulici) – Karlovo náměstí (v zastávce BUS 148, 176 a 910 na Karlově náměstí) – Palackého náměstí (v zastávce TRAM a BUS před výjezdem na nábřeží) – Zborovská (v zastávce TRAM 94 v Lidické ulici) – Anděl (v zastávce TRAM 98 a 99 v Plzeňské ulici)).

907 Je prodloužena do trasy: PŘEDNÍ KOPANINA – NEBUŠICE – Jenerálka – Bořislavka – Hanspaulka – Zelená – Nemocnice Bubeneč – Hradčanská (v zastávce linky 131) – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – I. P. Pavlova (jen směr zpět) – Ve Smečkách (jen směr tam) – Štěpánská (jen směr zpět) – Karlovo náměstí (jen směr tam) – Jiráskovo náměstí (jen směr zpět) – Palackého náměstí (jen směr tam) – Zborovská – Anděl – Na Knížecí – Smíchovské nádraží – Lihovar – Malá Chuchle – Lahovice – Zbraslavské náměstí – Sídliště Zbraslav – LIPENCE *(v úseku Hradčanská – Nebušice nahrazuje provoz linky 915).*

908 Je prodloužena do trasy: KOLODĚJE – Dubeč – Dolní Měcholupy – Ústřední – Michelangelova – Limuzská – Sídliště Malešice – Na Palouku – Třebešín – Basilejské náměstí – Ohrada – Tachovské náměstí – Florenc – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – I. P. Pavlova (jen směr zpět) – Ve Smečkách (jen směr tam) – Štěpánská (jen směr zpět) – Karlovo náměstí (jen směr tam) – Jiráskovo náměstí (jen směr zpět) – Palackého náměstí (jen směr tam) – Zborovská – Anděl – Santoška – Malvazinky – U Waltrovky – Vidoule – JINONICE *(v úseku Dubeč – Limuzská nahrazuje provoz linky 909).*

909 Je prodloužena do trasy: SUCHDOL – Kamýcká – V Podbabě – Nádraží Podbaba – Vítězné náměstí – Hradčanská (v ul. Milady Horákové) – Náměstí Republiky – Bílá labuť – Florenc – Tachovské náměstí – Ohrada – Basilejské náměstí – Třebešín – Na Palouku –

Sídliště Malešice – Limuzská – Depo Hostivař – Teplárna Malešice – Tiskařská – Za Horou – Pávovské náměstí – Jahodnice – Dolní Počernice – Nádraží Běchovice – Újezd nad Lesy – SÍDLIŠTĚ ROHOŽNÍK *(v úseku Vítězné náměstí – V Podbabě – Suchdol nahrazuje provoz linky 902, v úseku Za Horou – Sídliště Rohožník nahrazuje provoz linky 903, nově zajišťuje přímé noční propojení východní části Prahy i Suchdola s centrem města, v úseku Limuzská – Dubeč je nahrazena provozem linky 908).*

910 Trasa linky TERMINÁL 1 (LETIŠTĚ) – NA BERÁNKU se nemění, dochází ke změně zastávek a průjezdu linky v oblasti centra města *(ve směru Na Beránku jede linka nově po trase Jiráskovo náměstí (v zastávce TRAM 5 a 17 na Masarykově nábřeží) – Myslíkova (v zastávce TRAM 5) – Štěpánská – I. P. Pavlova, ve směru Letiště je pro linku nově zřízena zastávka Ve Smečkách v Žitné ulici).*

911 SÍDLIŠTĚ ČAKOVICE – Krystalová – Čakovický zámek – CUKROVAR ČAKOVICE – Obchodní centrum Čakovice – Tupolevova – Letňanská – Prosek – Střížkov – Madlina – Bulovka – Vychovatelna – Argentinská – Vltavská – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – I. P. Pavlova – Dědinova – Volha – Ke Kateřinkám – Háje – Horčičkova – Sídliště Petrovice – Poliklinika Petrovice – Bolevecká – Boloňská – NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ *(v úseku Sídliště Čakovice – Cukrovar Čakovice jede jen každý druhý spoj, spoje končící v zastávce Cukrovar Čakovice pokračují přímo jako linka 915 směr Miškovice).*

913 Nová linka: DOLNÍ CHABRY – Vozovna Kobylisy – Kobylisy – Ládví – Střížkov – Prosek – Vysočanská – Nádraží Libeň – K Žižkovu – Ohrada – Rokycanova – Olšanské náměstí – Flora – Bělocerkevská – Slavia – Chodovská – Spořilov – Lešanská (jen směr tam) – Hlavní (jen směr zpět) – Nemocnice Krč – Novodvorská – Libuš – Sídliště Písnice – Písnice – Cholupice – TOČNÁ.

915 Nová trasa linky: CUKROVAR ČAKOVICE – Nádraží Čakovice – Ke Stadionu – Náměstí J. Berana – Čakovice – Radonická – MIŠKOVICE *(v trase Hradčanská – Nebušice je linka zrušena a nahrazena spoji linky 907, jako linka 915 nově pokračují do Miškovic spoje linky 911 končící v zastávce Cukrovar Čakovice).*

959 PALMOVKA – Novovysočanská – Spojovací – Pod Táborem – Sídliště Malešice – Limuzská – Depo Hostivař – Ústřední – Štěrboholy (do konce výluky OC Štěrboholy) – Ústřední – Dolní Měcholupy – Nové náměstí – Uhříněves – ŘÍČANY, PRŮM. AREÁL ČERNOKOSTELECKÁ – Mukařov (jen směr tam) – Louňovice, I. hráz (jen směr tam) – KOSTELEC NAD ČERNÝMI LESY, NÁM. (jen směr tam) *(v úseku Palmovka – Spojovací – Pod Táborem nahrazuje provoz linky 903, v úseku Říčany – Kostelec nad Černými lesy je v provozu pouze jeden spoj ve směru tam).*

Nové zastávky:

název zastávky	**charakter**	**pro linky**
Anděl (v Plzeňské ulici v zastávce TRAM směr Kotlářka)	stálá	TRAM + 904, 908
Anděl (v Plzeňské ulici v zastávce TRAM směr centrum)	stálá	TRAM + 904, 907, 908
Anděl (v Nádražní ulici v zastávce TRAM směr Barrandov)	stálá	TRAM + 901, 907
Myslíkova (v Myslíkově ulici v zastávce TAM směr Spálená)	stálá	TRAM + 904, 910
Ve Smečkách (v Žitné ulici ve směru Karlovo nám.)	na znamení	904, 907, 908, 910
Zborovská (v Lidické ulici obousměrně v zastávkách TRAM)	stálá	TRAM + 904, 907, 908

Praha má novou zastávkovou kuchařku. Zastávky i přestupní uzly se díky ní změní k lepšímu.

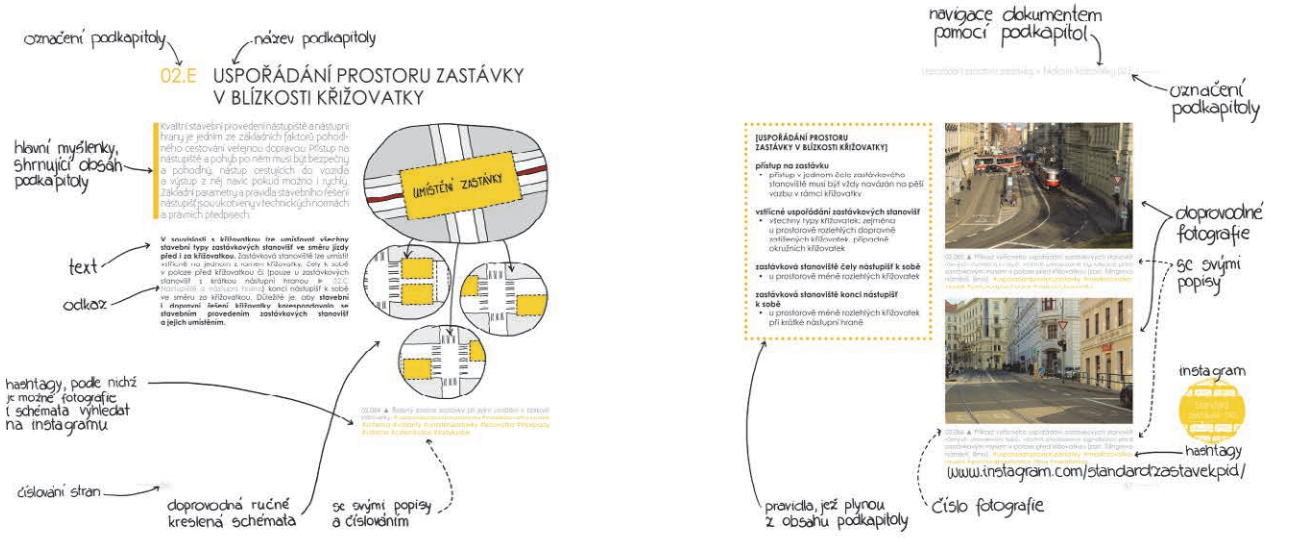
Rada hlavního města Prahy schválila 19. 9. 2017 dokument, který přispěje ke zkvalitnění zastávek a přestupních bodů Pražské integrované dopravy. Standard zastávek PID, jak se tato „zastávková kuchařka“ nazývá, vytvořil ROPID ve spolupráci s IPR Praha a ČVUT v Praze Fakultou dopravní. Jeho tvorba trvala 2 roky. Dokument shrnuje pravidla a principy týkající se zastávek tramvají a autobusů, přestupních bodů i zastávek a stanic vlakových linek S. Definuje jejich kvalitu a vybavení.

V moderních systémech veřejné dopravy již nelze za jediné parametry kvality považovat cestovní rychlost, úroveň vozového parku či provázanost spojů. Pro cestující je rozhodující již samotná cesta na zastávku, čekání na ní a samozřejmě také kvalita přestupů. Řada měst a regionů ve světě proto již zakotvila své ideální představy o podobě zastávek a přestupních bodů ve vlastních standardech. V našich podmínkách nemá dosud takový dokument obdoby, a tak je Standard zastávek PID v tomto oboru první vlaštovkou.

„V rámci zvyšování atraktivity a dostupnosti veřejné hromadné dopravy je nutné věnovat pozornost právě přestupním uzlů a zastávkám, a to jak z pohledu kvality veřejné dopravy, tak z pohledu kvality veřejného prostoru, neboť zastávky a přestupní uzly jsou výraznými prvky v rámci veřejných prostranství s vysokou koncentrací lidí,“ zdůrazňuje náměstek primátorky hl. m. Prahy a radní pro oblast dopravy Petr Dolínek. Právě soulad řešení zastávek a přestupních bodů s podobou veřejného prostoru je věcí, na kterou „nestačí“ pravidla dosud používaná při stavbách zastávek a přestupních terminálů, tj. zejména technické normy. *„V rámci zastávkového standardu chce Praha řešit také rozšíření on-line informací o příjezdech tramvají či autobusů i nový vzhled jednotlivých součástí zastávky, jako je třeba označník nebo přístřešek,“* dodává Petr Dolínek.

„Inspirovali jsme se dobrými příklady zastávek a přestupních bodů od nás i ze zahraničí a snažili se sestavit opravdu komplexní know-how v této oblasti. Vytvořili jsme vlastně průvodce vznikem zastávky a přestupního bodu,“ popisuje vedoucí autorského týmu Vojtěch Novotný z odboru technického rozvoje a projektů ROPID.

Že jde opravdu spíše o průvodce či manuál autoři zdůraznili i svébytným grafickým pojetím dokumentu. Standard zastávek PID je plný fotek a jednoduchých návodných schémat a snaží se tak složitou problematiku podat srozumitelně pro širokou veřejnost.



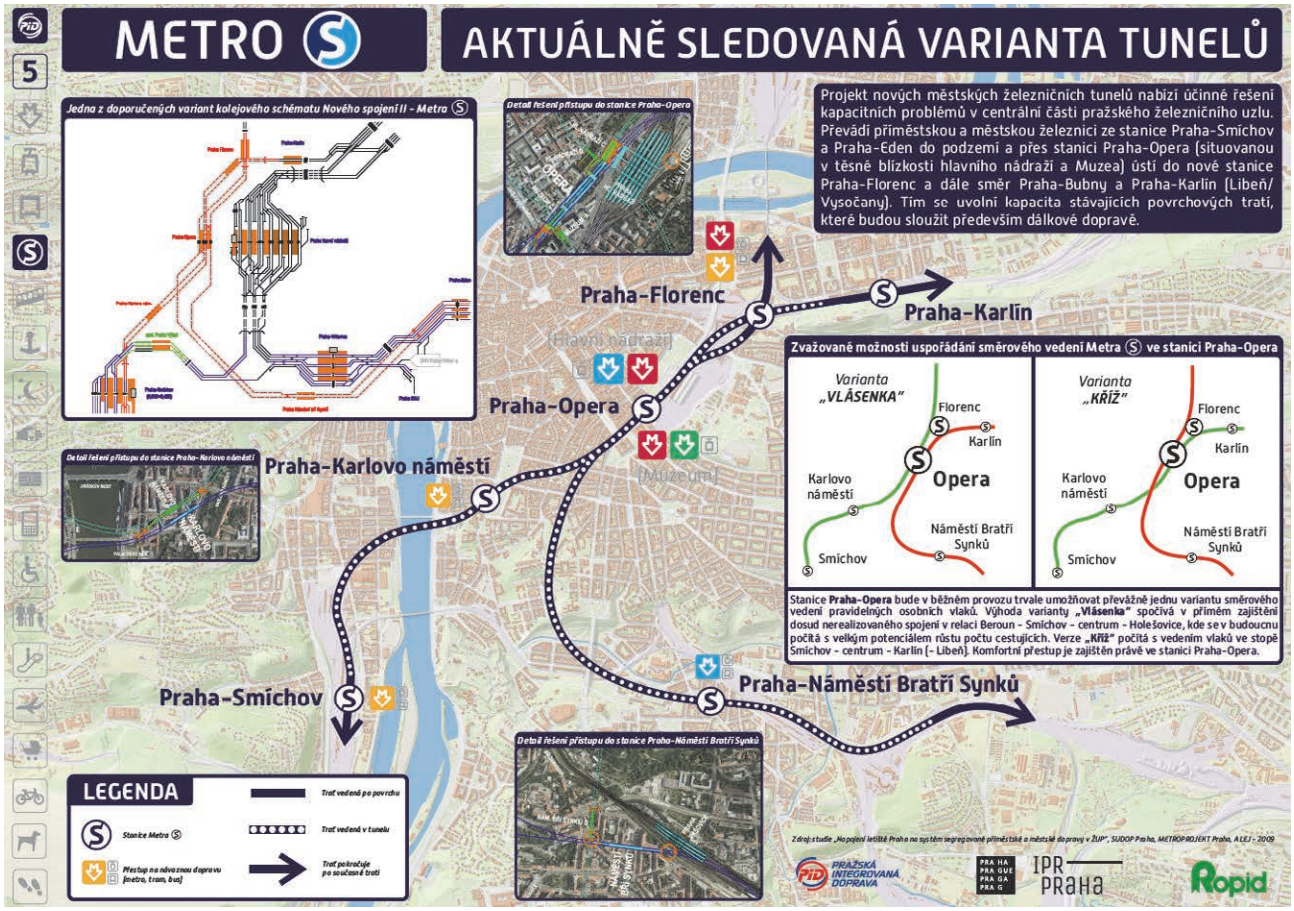
„Věřím, že již v blízké době se dočkáme prvních realizací zastávek a přestupních bodů v souladu s tímto Standardem, například ve spolupráci s IPR Praha či pražskými městskými částmi. Schválením nového standardu naše práce nekončí, ale naopak začíná – nyní bude potřeba tento standard představit dalším spolupracujícím institucím a pracovat na dalších návazných projektech,“ říká ředitel ROPID Petr Tomčík.

Standard zastávek PID bude sloužit nejen organizacím ROPID a IDSK jako jednotící standard pro celou metropolitní oblast, ale může se stát pomocníkem pro všechny projektanty, dopravní inženýry i pracovníky státní a veřejné sféry. Zejména množství pozitivních příkladů ze zahraničí může být účinným nástrojem, jak zkvalitňovat veřejný prostor i v českých podmínkách.

Další informace najdete na www.standardzastavek.pid.cz.

Praha odstartovala přípravu nových železničních tunelů v centru města, za 20 let se tu svezou první cestující

Nové spojení II, tedy rychlé železniční propojení pro městské a příměstské vlaky přímo pod centrem hlavního města, kterému se říká také Metro S, se začíná připravovat. Regionální vlaky by mohly zastavovat u opery nebo třeba přímo na Karlově náměstí či na náměstí Bratří Synků. Dovezou cestující z centra na okraj Prahy i do Středočeského kraje rychleji než jakýkoliv jiný dopravní prostředek.



S novými železničními tratěmi pod Prahou již počítají Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy a nově i aktuálně připravovaná změna územního plánu. Za 20 let by už těmito vlaky měli jezdit první cestující.

„Vlaky jsou součástí Pražské integrované dopravy už 25 let a počet cestujících v regionálních vlacích každoročně roste. Loni jsme překonali hranici 120 tisíc cestujících za den. Jen pro srovnání, před deseti lety svezly příměstské vlaky jen 76 tisíc cestujících denně," říká náměstek primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek a dodává: *„Právě centrum města je nejužším hrdlem železniční dopravy v Praze. Rádi bychom objednali další vlakové spoje, poptávka po nich je, ale už nemají kudy projet. Největším špuntem je trať pod Vyšehradem, která spojuje smíchovské a hlavní nádraží. Kapacita tratě je ve špičkách vyčerpána, další spoje se sem nevejdou. Proto potřebujeme rychlé podzemní spojení, díky kterému zastaví vlaky přímo v centru města a projedou z jednoho konce Prahy na druhý za pár desítek minut."*

Ve hře bude několik variant

„Projekt se v posledních letech vyvíjel až do dnešní podoby. Do územního plánu zapracujeme variantu dvou podzemních tunelů. Vlaky od Berouna by vjely do tunelu za smíchovským nádražím, zastavily by na Karlově náměstí, u opery a na Florenci, kde by opět vyjely na povrch a pokračovaly ven z Prahy,“ říká Petra Kolínská, náměstkyně primátorky a radní pro územní rozvoj. *„Vlaky od Benešova by zastavovaly na nové podzemní zastávce na náměstí Bratří Synků a dál by jely tunelem k opeře a také na Florenc.“*

V praxi ještě nemusí být tato varianta finální, město bude organizovat diskuse s projektanty i dopravními odborníky a celý koncept se začne důsledně projednávat také se Správou železniční dopravní cesty.

„Počítáme, že z diskuse Prahy a Správy železniční dopravní cesty vznikne několik variant, které budou následně prověřeny ve studii proveditelnosti. Byli bychom rádi, kdyby byla zadána nejpozději do dvou let, aby za pět až sedm let už bylo jasné, která varianta se začne finálně připravovat a projektovat. Všechny varianty ale musí přivést regionální vlaky do centra města, pomoci odlehčit vysoce zatížené trasy metra v centru a umožnit další rozvoj pražského eska i dálkové železniční dopravy,“ upozornil ředitel sekce infrastruktury a krajiny na IPR Praha Marek Zděradička a dodal: *„Věřím, že horizont 20 let je reálný.“*

Z Karlova náměstí do Berouna za 28 minut

Centrum Prahy se díky metru S stane extrémně rychle dostupným z okrajových částí města i z měst a obcí Středočeského kraje. *„Z Karlova náměstí dojedete nově za 28 minut do Berouna, za 30 minut do Kralup nad Vltavou nebo za 44 minut do Milovic. Časová úspora bude výrazná. Navíc se větší segregací od dálkových spojů zvýší pravidelnost provozu příměstské železnice,“* říká zástupce ředitele ROPID Martin Šubrt. *„Za ROPID bychom rádi, aby se do diskuse o finální podobě nových podzemních železničních tratí v Praze dostala i variantní řešení, která počítají například s železničními zastávkami v oblasti Žižkova či Anděla. Technické možnosti podobných námětů budou však teprve předmětem odborných prověření.“*

Zahraniční inspirace

Podobný model podzemních železničních tunelů, kterými projíždí regionální vlaky z jednoho konce města na druhý a zastavují díky tomu přímo v centru metropolí, najdeme v Evropě na celé řadě míst. *„V Mnichově funguje tento model už od roku 1972, v Lipsku dokončili podzemní železniční propojení před čtyřmi lety a ve Stokholmu letos. Nejsou to ale jediná města, železniční tunely pod centry metropolí jsou např. v Berlíně, Miláně, Curychu, Frankfurtu nad Mohanem, Madridu a v dalších městech. A to nemluvím o podzemní síti vlaků RER v Paříži,“* doplnil Ivan Lejčar, dopravní urbanista a spoluautor podkladové studie pro Metro S.