



Obsah

Tramvajová výluka Prašný most	1
Přechod na letní čas 31. 3. 2012.....	1
Do ZOO od dubna častěji.....	2
Sezóna přívozu začíná.....	2
Brdský cyklobus opět vyjíždí	3
Víkendové sezónní posily na příměstských linkách	3
Pražská doprava před 20 lety – jak se jezdilo v roce 1993	4

Tramvajová výluka Prašný most

Termín: 30. 3. 2013 – 28. 6. 2013

Vyloučený úsek: Hradčanská – Vozovna Střešovice / Brusnice

Důvod: Rekonstrukce tramvajové trati a výstavba Městského okruhu

Změna vedení linek:

- 1 V úseku Sparta – Vozovna Střešovice je odkloněna přes zastávky Hradčanská (v Badeniho ulici), Královský letohrádek a Pražský hrad.
- 2 Linka je po dobu výluky zrušena.
- 18 V úseku Malostranská – Vozovna Střešovice je odkloněna přes zastávky Královský letohrádek a Pražský hrad.
- 25 V úseku Sparta – Brusnice je odkloněna přes zastávky Hradčanská (v Badeniho ulici), Královský letohrádek a Pražský hrad.
- 56 V úseku Sparta – Vozovna Střešovice je odkloněna přes zastávky Hradčanská (v Badeniho ulici), Královský letohrádek a Pražský hrad.
- 57 V úseku Malostranská – Brusnice je odkloněna přes zastávky Královský letohrádek a Pražský hrad.

Změna zastávek:

Zřizuje se obousměrně zastávka **Hradčanská** v ulici Badeniho, ruší se obousměrně zastávka **Chotkovy sady**.

Náhradní doprava:

Není zavedena. Při přestupu z metra A na tramvaj směr Petřiny doporučujeme přestoupit již ve stanici Malostranská na linku 18.

Přechod na letní čas 31. 3. 2012

V noci ze soboty 30. 3. 2013 na neděli 31. 3. 2013 dojde k tradiční změně času na letní. Ručičky na hodinách se posunou o hodinu vpřed, tedy ze 2:00 na 3:00. Noční linky tramvajů a autobusů s pravidelným intervalem 30 nebo 60 minut pojedou od 3:00 hod. letního času **podle pravidelných jízdních řádů v aktuálních časových polohách**.

Noční linky **602, 604 až 610** budou ve všech zastávkách po 2:00 hod. o hodinu opožděny. Linky **601 a 603** pojedou podle zvláštních jízdních řádů.

Spoje, které mezi druhou a třetí hodinou jedou ve své trase, přejdou na letní čas v zastávce, ve které mají odjezd ve 2:00, nově tedy ve 3:00 hodiny letního času.

Do ZOO od dubna častěji

Metrobusová linka 112 spojující stanici metra C Nádraží Holešovice se Zoologickou zahradou, Botanickou zahradou v Troji a přívozem P2 v Podhoří je **od soboty 30. 3. 2013** tradičně posílena zkrácením intervalů ve všední dny ze 7–10 minut na 6 minut a o víkendu ze 7–8 minut na 5 minut. V případě potřeby je provoz opět operativně posilován dalšími spoji.

V nepracovní dny je provoz linky 112 zajištěn pouze nízkopodlažními autobusy (včetně posilových spojů), v pracovní dny je od dubna nově zvýšen počet nízkopodlažních autobusů o další dva. Důvodem posílení je začátek návštěvnické sezóny zejména v Zoologické zahradě v Troji.

Zároveň je od 30. 3. 2013 na přívoz **P2** v trase V Podbabě – Podhoří nasazena **druhá posilová loď** pro zvládnutí zvýšeného zájmu o tento nejvyužívanější pražský přívoz.

Sezóna přívozů začíná

Jaro začíná a s ním ožívají i vltavské břehy, které na pěti místech spojují přívozy Pražské integrované dopravy a zkracují spojení zejména tam, kde chybí jiná rychlejší alternativa klasickou MHD. Od soboty **30. 3. 2013** je po zimní přestávce opět **obnoven provoz přívozu P5**, který spojuje severní cíp Císařské louky s oběma vltavskými břehy. Zároveň je na přívoz **P2** nasazena **druhá posilová loď** pro zvládnutí zvýšeného zájmu o tento nejvyužívanější pražský přívoz.



Stručný přehled přívozů PID v roce 2013

linka	období	provozní doba	intervaly [min]
P1 Sedlec – Zámky	celoroční	pracovní dny: 5:25–20:00 víkendy: 6:45–20:00	na požádání dle potřeby
P2 V Podbabě – Podhoří	celoroční	pracovní dny: 5:25–22:00 víkendy: 6:45–22:00	léto: 7,5–15 zima: 15
P3 Lihovar – Veslařský ostrov	celoroční	pracovní dny: 6:00–22:00 víkendy: 7:00–22:00	20
P5 Kotevní – Císařská louka – Výtoň	duben–říjen	8:00–20:00	30
P6 Lahovičky – Nádraží Modřany	celoroční	pracovní dny: 6:40–19:00 víkendy: 8:00–19:00	na požádání dle potřeby

Na všech přívozech PID platí Tarif Pražské integrované dopravy (pásmo P). Použit lze jak jednotlivé přestupní jízdenky pro Prahu za 24 nebo 32 Kč, tak i turistické a předplatní časové jízdenky. Také je možné použít i SMS jízdenky. Upozorňujeme, že cestující je povinen cestovat během přepravy s platnou jízdenkou a je povinen se při nástupu na přívoz prokázat platným jízdním dokladem převozníkovi.

Brdský cyklobus opět vyjíždí

V sobotu 6. dubna 2013 vyjede na svoji trasu cyklobus – tradiční pomocník cyklistů, kteří rádi vyrážejí do brdských lesů a okolí. Zvláštní linka se speciálně upraveným autobusem vyráží již desátým rokem v trase **Dobřichovice, nádraží – Mníšek pod Brdy, nám. – Kytín, náves** a pomáhá vyvézt cyklisty od vlaku v údolí Berounky do brdských vrchů.

Rozsah provozu je stejný jako v předchozích letech, tedy pět spojů každý nepracovní den z Dobřichovic a čtyři spoje v opačném směru. V Dobřichovicích je zastávka cyklobusu umístěna na parkovišti vedle nádražní budovy. Linka bude v provozu až do 6. října 2013.

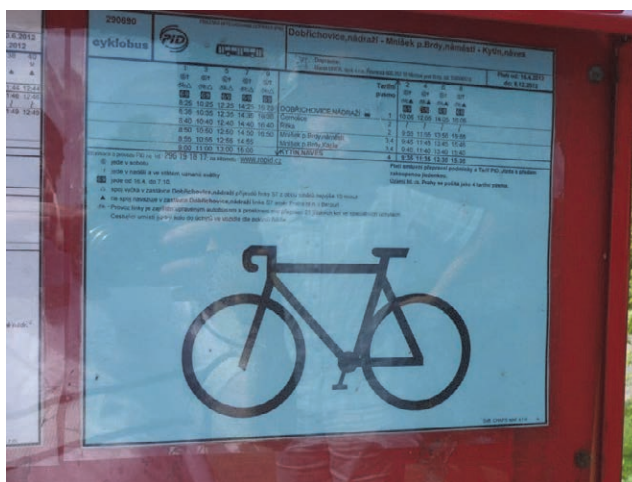
V loňské sezóně přepravil cyklobus celkem **2 100** cestujících a **1 150** jízdních kol. Cyklobus opět navazuje na vlaky linky S7 z obou směrů, čímž nabízí své služby cyklistům od Prahy i od Berouna.

Z Mníšku pod Brdy nebo Kytína mohou vyznavači bicyklů vyrazit po značených cyklistických trasách, sledovat lze i pěší turistické trasy či krajem projíždět po mnoha lesních cestách. Několik tipů na výlety nabízí leták *Cyklisté v PID*, který ROPID vydává k začátku cyklistické sezóny.

Na lince cyklobusu platí Tarif PID a cena přepravy jízdního kola je **16 Kč** bez ohledu na vzdálenost a také bez ohledu na předchozí použití nebo nepoužití vlaku. Ve vlacích linky S7 je cena za přepravu jízdního kola dle Tarifu ČD 25 Kč za jednu jízdu.

Stručný jízdní řád cyklobusu PID:

Odjezdy z Dobřichovic	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25
Příjezdy do Kytína	9:00	11:00	13:00	15:00	jede jen do Mníšku
Odjezdy z Kytína	9:30	11:30	13:30	15:30	
Příjezdy do Dobřichovic	10:00	12:00	14:00	16:00	



Víkendové sezónní posily na příměstských linkách

V souvislosti se zahájením turistické sezóny bude od soboty 30. 3. 2013 posílen provoz vybraných příměstských autobusových linek PID o sobotách, nedělích a svátcích. Posily budou řešeny nasazením kapacitnějších vozidel.

Posilové autobusy budou nasazeny na těchto linkách:

- oblast Mníšek pod Brdy: **317, 321** (více kloubových autobusů)
- oblast Štěchovice, Slapy: **338, 390** (na vybrané spoje nasazeny kloubové autobusy)
- oblast Kostelec nad Černými lesy a Sázava: **382** (více kloubových autobusů)
- oblast Ondřejov: **383** (na vybrané spoje nasazen kloubový autobus)
- oblast Jílové u Prahy: (na vybrané spoje nasazen kloubový autobus)
- oblast Kamenice a Týnec nad Sázavou: **339** (více kloubových autobusů)
- oblast Cholupice a Točná: **173** (standardní autobus místo midibusu)

Pražská doprava před 20 lety – jak se jezdilo v roce 1993

V letošním roce si připomeneme 20 let od založení organizace ROPID. Jejím úkolem je organizační zajištění systému Pražské integrované dopravy. Spolupráce všech druhů veřejné dopravy na území Prahy a v jejím okolí a možnost cestovat na společný jízdní doklad nebyly před 20 lety žádnou samozřejmostí. Připomeňme si krátce, jak se cestovalo v Praze a okolí právě před 20 lety.

Tarifní systém

Jízdenka pro jednu cestu sice stála pouhé 4 Kč, ale při každém přestupu bylo nutné označit si novou. Cena ročního kuponu na MHD byla 1700 Kč, platil však jen v MHD a ve vlacích jen v širším centru Prahy. Jízdenky se v povrchové dopravě označovaly děrováním v mechanických strojích. V příměstských autobusech a na železnici se platilo jízdné jenom podle počtu ujetých kilometrů.

Jízdní řády a informace pro cestující

Papírové jízdní řády na zastávkách, telefonní linka a jediné informační středisko byly jediným zdrojem informací o dopravním spojení. Internet neexistoval, informační letáky měly velmi prostou podobu. Hlášení zastávek fungovalo jen v metru a částečně také v tramvajích a autobusech, kde řidiči pouštěli hlášení z magnetofonových pásků.

Dopravní prostředky

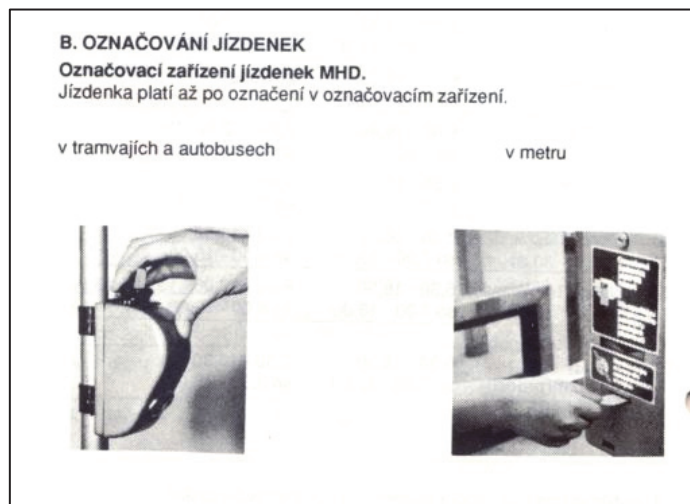
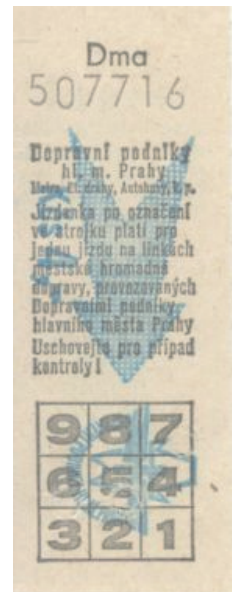
V metru jste se mohli svézt pouze původními ruskými soupravami, na tramvajových linkách převažovaly klasické vozy typu T3, doplněné o kloubové obousměrné tramvaje KT8D5. V autobusové dopravě dominovaly standardní autobusy Karosa a kloubové maďarské Ikarusy, žádný z nich nebyl, stejně jako u tramvají, nízkopodlažní, v celé Praze fungovala pouze jedna speciální linka s upravenými autobusy pro přepravu tělesně postižených. Bezbariérová přístupnost metra rovněž téměř neexistovala.

MHD v Praze

Metrem A jste se svezli nejdál na Skalku, „béčko“ jezdilo jen mezi Novými Butovicemi a Českomoravskou. Severní konec trasy C se nacházel u holešovického nádraží. Také tramvajová síť byla o něco chudší – do Modřan a na Barrandov jezdily pouze autobusy. Jednotlivé tramvajové a autobusové linky měly různé intervaly, linek bylo sice víc než dnes, jejich intervaly byly ale delší. Spolehnutí na jízdní řády bylo kvůli raketově rostoucí automobilizaci a současné neexistenci preference MHD před auty velmi malý. Obyvatelé okrajových částí Prahy s jízdenkami na MHD nemohli využívat souběžné příměstské linky a souhrnné intervaly zde byly mnohem delší než dnes.

Příměstská doprava

Železniční doprava byla v roce 1993 integrována pouze formou uznávání pražských „tramvajenek“ v širším centru Prahy. Také počet vlaků byl mnohem nižší. Dostat se příměstským vlakem až do centra bylo vzácné – vlaky od Lysé nad Labem a Neratovic končily většinou ve Vysočanech, vlakem od Berouna bylo možné dojet zpravidla jen na Smíchov a legendární Posázavský Pacifik končil jízdu již ve Vršovicích. Taktový interval, čili pravidelné snadno pamatovatelné časy odjezdů, fungovaly pouze na trati do Kolína. Na většině příměstských vlaků jezdily tehdy třicetileté „pantografy“.



Z příměstských autobusů byly v roce 1993 zintegrovány pouze 4 linky – do Hovorčovic, Ořecha, Zelenče a Podolanky. Naprostá většina autobusových linek za hranice Prahy byla v režii podniků ČSAD. Do Odoleny Vody se jezdilo z Nádraží Holešovice, do Brandýsa nad Labem z Českomoravské, později z Palmovky. Do Šestajovic a Jiren se bylo možné dostat z Lehovce nebo z Klánovic, do Říčan, Mukařova a Kostelce nad Černými lesy se jezdilo ze Želivského. Města a obce jižně od Prahy měly autobusové spojení z Roztyl nebo z Braníka, do Mníšku pod Brdy a Štěchovic, ale i do Rudné a Berouna se jezdilo z terminálu Na Knížecí, do Horoměřic jste se dostali až po přestupu z tramvaje na Horoměřické. Na druhou stranu bylo vedeno mnohem více regionálních spojů až na ústřední autobusové nádraží na Florenci (např. linky z Mladé Boleslavi a částečně i z Kladna).