

Obsah

Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou v sobotu 27. 4. 2019	1
Letní sezóna v Muzeu MHD začíná v pátek 19. dubna 2019.....	2
Linka 23 jezdí Prahou již dva roky, a jaká je její budoucnost?	2
Na webu PID jsou plánované integrace Příbramska, Slánska a Benešovska	4
Otázky a odpovědi k zastávkám na znamení	4

Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou v sobotu 27. 4. 2019



Poslední dubnovou sobotu 27. 4. 2019 se od 9:00 do 18:00 uskuteční v Kralupech nad Vltavou a jejich širokém okolí další Středočeský železniční den, při kterém se budete moci opět svést historickými i moderními vlaky či historickými autobusy. Těšit se můžete zároveň na bohatý doprovodný program včetně možnosti exkurze do knihovny ČD, do stanice Hasičského záchranného sboru SŽDC či na prohlídky zámku Nelahozeves a muzea technických hraček ve Velvarech za zvýhodněné vstupné. Přímou

na kralupském nádraží nebudou chybět tradiční informační stánky, občerstvení nebo program pro děti v podobě workshopu Cyklohráček, dětského vagónu „Vláček Hráček“ či kolotočů.

Čím se můžete svést?

- parním vlakem „sv. Jiří“ z Prahy přes Kralupy n. V. na Řípskou pouť
- parním vlakem v okolí Kralup nad Vltavou
- historickým motoráčkem „Hurvínek“ do Nelahozevsi
- moderní jednotkou „InterPanter“ a vlakem vedeným historickou lokomotivou „Bobina“ na vybraných pravidelných spojích mezi Prahou a Kralupy n. V.
- historickým motorkem „Kredenc“ na pravidelných spojích do Velvar
- motorovou jednotkou „RegioShark“ z Kralup n. V. na Řípskou pouť
- historickými autobusy po Kralupech n. V. a okolí

Na co dalšího se můžete těšit?

- prohlídka parní lokomotivy a výstava kolejových vozidel
- komentované prohlídky knihovny a archivu ČD, a. s.

- den otevřených dveří stanice Hasičského záchranného sboru SŽDC, s. o.
- tradiční informační stánky PID a ČD, a. s.
- pro děti workshop Cyklohráček a možnost pohrát si ve voze „Vláček Hráček“
- prohlídky za zvýhodněné vstupné na zámku Nelahozeves a v muzeu technických hraček ve Velvarech

Jízdy historických autobusů:

- linka **PID1**: okružní jízda po Kralupech nad Vltavou
- linka **PID2**: okružní jízda v trase Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou
- linka **PID3**: jízdy v trase Kralupy nad Vltavou – Tursko – Holubice – Velké Přílepy – Noutonice (ná vaznost na Cyklohráček) a zpět

Letní sezóna v Muzeu MHD začíná v pátek 19. dubna 2019



Letos poprvé bylo Muzeum MHD otevřeno i v zimních měsících, od 5. ledna do 31. března 2019 o víkendech. Celkem bylo otevřeno 26 dnů, během kterých do Muzea zavítalo 8 415 návštěvníků, což je v průměru 324 návštěvníků denně. Rekordní návštěvnost byla v sobotu 2. února 2019, kdy se na historické tramvaje, autobusy a trolejbusy přišlo podívat 694 lidí.

V pátek 19. dubna 2019 začíná letní sezóna v Muzeu MHD, která potrvá do 17. listopadu 2019. Otevřeno bude o sobotách,

nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin. Vstupné do Muzea zůstalo nezměněno, 50 korun pro dospělé a 30 pro děti od 6 do 15 let. Senioři nad 70 let mají vstup zdarma.

Na pátek 19. dubna 2019 jsme připravili jízdy unikátními muzejními exponáty. V době od 10:00 do 16:30 bude v provozu tramvajová souprava složená z vozů mevro a krasin, a také muzejní kloubový autobus Ikarus. Tramvajová souprava i legendární autobus absolvují celkem 7 jízd pro veřejnost. Jízdenky s místenkami na jízdy muzejními exponáty budou v prodeji v pátek 19. dubna od 9:00 v pokladně Muzea MHD.

V pátek 19. dubna 2019 také poprvé v letošním roce vyrazí na svou trať historická linka č. 41. Jezdí o sobotách, nedělích a svátcích od 12 do 17 hodin a neplatí na ní běžný tarif Pražské integrované dopravy. Dospělý zaplatí za jízdenku 35 korun a dítě 20 korun, je to ovšem jedinečná možnost, jak si vychutnat pražské cestování do sedmdesátých let minulého století. Od letošního roku bude linka 41 odjíždět z nové zastávky Planetárium Praha, která byla zřízena na kusé koleji za tramvajovou smyčkou Výstaviště Holešovice.

Linka 23 jezdí Prahou již dva roky, a jaká je její budoucnost?

Provoz linky 23 byl slavnostně zahájen v sobotu 25. března 2017 na smyčce Královka. Za dva roky provozu se linka stala součástí systému Pražské integrované dopravy a využívá ji stále více cestujících, jak o tom svědčí slova technického ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy Jana Šurovského: „Z provozního hlediska se prokázalo, že zvolená trasa je vhodná. To je nejvíce zřejmé o víkendech v letní sezóně, kdy jsou spoje posilující linku 22 v centrálním úseku její trasy

velmi vytíženy. Linka je mimo jiné hojně využívána zahraničními turisty, neboť spojuje lokalitu s velkým množstvím hotelových kapacit s atraktivními cíli Malé Strany a Pražského hradu.“

Od soboty 9. března 2019 linka 23 nejezdí na svou stálou konečnou na Zvoňáče, ale je prodloužena až na Čechovo náměstí, a tak ji mohou využívat také cestující z oblastí Vršovic. Tato změna bude v platnosti až do poloviny července letošního roku, dokdy bude přerušen tramvajový provoz na Vinohradské ulici. Zároveň došlo ke zkrácení intervalu na 15 až 16 minut v pracovních dnech. Letní víkendový provoz (interval 15 minut) byl v letošním roce zahájen již 9. března. Další změna na lince 23 je plánována od pátku 19. dubna 2019, kdy linka nebude ve směru do centra obsluhovat zastávku Pohořelec, ale pojedje přes nově zřízenou zastávku Myslbekova v ulici Hládkov.



V nevýlukovém stavu jezdí linka 23 v intervalu 30 minut v pracovních dnech, o letních víkendech až do 17. listopadu má interval 15 minut a v zimě jsou rozestupy mezi spoji stejné jako v pracovní dny,

tedy půlhodina. „V pracovní dny je provoz linky zajišťován čtyřmi vlaky, o letních víkendech je vypravováno vlaků šest, v zimě o víkendech stačí tři,“ vysvětluje Šurovský. Od 5. ledna jsou pravidelně dva vlaky vypravovány z vozovny Střešovice, která tak po dlouhých letech opět vypravuje pravidelné vlaky do sítě. Dlouhá léta Střešovice zajišťovaly „pouze“ vypravených komerčních nostalgických jízd. Zbytek pořadí zajišťuje hloubětínská vozovna.

Zajistit vozy na linku 23 nebylo před dvěma roky nic jednoduchého. Pro laika je provozována běžnými vozy T3, které jsou součástí pražského provozu již od roku 1962, ale populární „té trojky“ procházejí postupnými modernizacemi a staré typy jsou vyřazovány. Na přelomu let 2016 a 2017 se podařilo pro potřeby linky 23 zajistit 4 vozy T3M (evidenční čísla 8013, 8014, 8042 a 8085) a 16 vozů T3SUCS (evidenční čísla 7142+7144, 7205+7282, 7188+7189, 7191+7290 a 7262 /9 vozů z vozovny Hloubětín/ a 7122+7121, 7234+7235 a 7269+7275 a 7174 /7 vozů z vozovny Střešovice/). Kromě uvedených vozů byly ponechány ještě dva vozy na získání potřebných náhradních dílů a následnou likvidaci. V současné době je k dispozici pro linku 23 také vůz 7001, který byl v době zahájení provozu na generální opravě v hostivařských dílnách.

Následně byla pro provoz zajištěna poslední dvojice historických „té trojek“ 6892 a 6921, která byla téměř sedm let odstavena a prakticky neprovozována. Posledním přírůstkem pro linku bude školní vůz 5520, který po plánované rekonstrukci zřejmě opět dostane číslo 6312, jaké měl v minulosti. „Z výše uvedeného je zřejmé, že vyjma vozu ev. č. 7001 se jednalo o vozy více či méně dožilé a pokud má být provoz linky 23 nadále udržitelný, tak bylo nutné zahájit program generálních oprav vozů T3 a jejich zrychlovačových modifikací,“ vysvětluje omlazovací kůru vozů pro linku 23 Jan Šurovský.

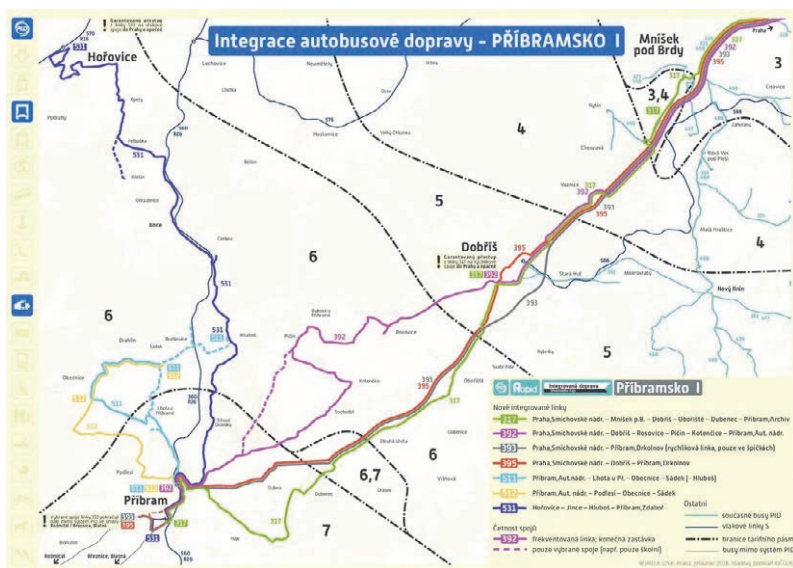
Fandové tramvají se mohou těšit na dvojici unikátních vozů, které se nejpozději v příštím roce objeví na lince 23. „V listopadu rozhodlo představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy o nákupu dvou skříní vozů T2 z DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou za účelem provedení celkové opravy vozů T3SUCS 7174 a 7275 s využitím náhradních skříní unikátních vozů T2,“ vysvětlil technický ředitel a doplnil: „Vozy T2 na lince 23 budou opravdovými unikáty celosvětového významu, protože všechny ostatní „té-dvojky“, včetně naší 6002, jsou již výhradně muzejními vozidly.“

Pokud všechny opravy vozů dobře dopadnou, můžete se těšit na lince 23 na vlak složený z vozů T2, T3, T3M a T3SUCS. Zbývající dva vlaky budou kombinací vozů různých typů, v prvním případě půjde o T3 (6312) a T3SUCS a ve druhém o T3SU (7001) a T3SUCS. Záloha bude

postavena z vozů T3SUCS. „Cesta k optimalizovanému vozovému parku linky 23 nebude snadná, je nutné trvale provádět dvě velké opravy vozů ročně. Pokud se to podaří, lze garantovat bezproblémový provoz nostalgické linky 23 v horizontu dalších 10 let,“ vysvětlil Jan Šurovský.

Na první pohled vypadá linka 23 jako kterákoliv jiná, kterou pravidelně jezdíte za prací nebo zábavou, ale není tomu tak. Pokud všechno dobře dopadne, bude to unikátní přehlídka legendárních „té trojek“, jak prošly pražskými ulicemi. Budou mít i jednu nevýhodu oproti svým mladším kolegyním, nebudou na ní nízkopodlažní vozy, ty se ve větší míře v Praze objevují až s nástupem nového milénia, kdy původním vozům T3 mělo být odzvoněno.

Na webu PID jsou plánované integrace Příbramska, Slánska a Benešovska



Na webových stránkách Pražské integrované dopravy www.pid.cz jsou zveřejněny podrobné informace k chystaným integračním projektům veřejné dopravy v oblastech **Příbramska, Slánska a Benešovska**, které by měly být realizovány v letošním roce. Pod odkazem <https://pid.cz/integrace> najdete návrhy nových tras linek, jízdních řádů, tarifních pásem i podrobné vysvětlení jednotlivých změn. Vše je zatím zveřejněno ve formě návrhů, takže může průběžně docházet ke změnám. Konkrétní termíny spuštění těchto změn také zatím nejsou definitivní. **Předložené materiály jsou**

prozatím stále pracovní a mohou se ještě změnit. V případě připomínek doporučujeme obyvatelům obcí obrátit se na své volené zástupce, se kterými jsou jízdní řády dojednávány. Alternativně je možné oslovit též organizaci IDSK (idsk@idsk.cz), která z pověření Středočeského kraje integraci připravuje. Z kapacitních důvodů nemusí být na všechny přijaté podněty odpovídáno.

Otázky a odpovědi k zastávkám na znamení

V souvislosti s plánovaným sjednocením režimu zastávek BUS na území Prahy se objevilo několik častých dotazů a připomínek. V tomto článku bychom k nim proto rádi nabídli odpovědi.

1) Nebudou se dodržovat jízdní řády. Když projede autobus více zastávek, tak přijede třeba o pět minut dříve a všem ujede.

Povinností řidičů je a bude hlídat si jízdní řád tak, aby neodjížděli ze zastávek dříve, než mají zadáno. Režim jednotného charakteru zastávek, stejně jako dnes zastávky „na znamení“, nezakazují řidiči zastavit v zastávce, i když v ní nikdo nechce vystupovat ani nastupovat a vyčkat do času odjezdu dle jízdního řádu. V případě různých mimořádností na trase, kolon a tedy zpožděného autobusu může naopak toto opatření pomoci k dohnání zpoždění a ke zlepšení dodržování jízdního řádu.

2) Pokud budou autobusy čekat v zastávkách na jízdní řád, nemá to žádný přínos.

Každodenní průjezdy spojů jsou v dispečerských systémech evidovány na základě GPS sledování. Pokud ukáží, že autobus v některých místech pravidelně zbytečně vyčkává, do jízdního řádu lze zasáhnout a dobu jízdy konkrétní linky zkrátit tak, aby již nebylo nutné vyčkávat.

Již dnes jsou v případě sledu více zastávek „na znamení“ za sebou jízdní doby přizpůsobeny tomu, jakým způsobem se autobus v daném úseku pohybuje nejčastěji, tedy jízdní řád s průjezdem řady zastávek již počítá. Jízdní doba každé autobusové linky je odlišná v pracovní dny, o víkendu, večer i v noci. Přesně podle situace, která je v ulicích v daný moment. Jízdní doby linek se mohou v různých obdobích dne a týdne v závislosti na délce linky lišit až téměř o 10 minut. A to kromě jiného i díky existenci zastávek „na znamení“.

Protože je však dosud ve 40 % zastávek povinnost zastavit vždy, možnosti úprav JŘ v některých lokalitách jsou tímto zatím ještě omezené. Cílem je po zavedení jednotného charakteru zastávek jízdní doby v průběhu celého dne detailně prověřit, ve špičkách pracovních dní hlavně za účelem zajištění vyšší plynulosti dopravy a snížení případných zpoždění, večer a o víkendech se zaměřením též na místa, kde by autobusy musely vyčkávat a kde by se jízdní doby daly zkrátit. Veřejná doprava by tak v těchto obdobích mohla ještě lépe konkurovat dopravě individuální.

3) Pokud se zkrátí jízdní doby a autobus bude muset zrovna zastavit v každé zastávce, začnou autobusy jezdit pozdě.

Úpravy jízdních řádů se dělají na základě GPS sledování autobusů v počtu stovek až tisíců spojů, které projedou v daný čas určitým úsekem. V rámci statistických dat tak velkého vzorku spojů je pak jízdní doba nastavena tak, aby vyhovovala maximálnímu počtu spojů a drtivá většina z nich tak jela včas (do +3 minut od údaje uvedeného v jízdním řádu). Pravidelná zpoždění tedy tímto způsobem vznikát nemohou, stejně jako dnes však může jet pozdě nějaký spoj, který třeba přepravuje školní třídu, nebo něco podobného.

4) Ve tmě/dešti/mlze mě řidič neuvidí a zastávku projede.

Většina zastávek v Praze se nachází na osvětlených veřejných komunikacích a i v noci či za jinak zhoršené viditelnosti je tak do prostoru zastávky vidět. Řidiči jsou školeni na to, že pokud si nejsou bezpečně jisti, že se v zastávce nikdo nenachází, musejí přizpůsobit rychlost jízdy a opakovaně kontrolovat přítomnost potenciálních cestujících v zastávce. Pokud má cestující pochybnosti o tom, jestli jej řidič dokáže včas spatřit, je možné využít např. malé baterky, reflexních prvků či světla mobilního telefonu a řidiče upozornit.

60 % méně významných zastávek (1 409 sloupků), kde osvětlení může chybět, ovšem již „na znamení“ několik let je (i desítek let) a podněty uvedeného typu jsou zcela výjimečné. Jelikož nyní jednotný charakter zastávek dostanou i frekventované zastávky v centru města, kde je dostatečné osvětlení většinou samozřejmostí, výskyt této situace lze očekávat ještě výrazně nižší.

5) Nemůžu autobus doběhnout, když nebude v zastávce stavět.

Nejčastější příčinou nehod s chodci v okolí zastávek, či pádů na chodnicích je dobíhání prostředku hromadné dopravy. Základní poučkou v rámci BESIP bývá, že autobus se nedobíhá, na autobus se čeká. Určitě je nepříjemné, když nám autobus ujede, takže bychom se měli určitě vždy snažit být na zastávce včas. Pak vám autobus určitě neujede.

Dnes ani v rámci nového režimu zastávek se navíc nemůže stát, že by autobus projel okolo zastávky před časem odjezdu uvedeném v jízdním řádu. Současně autobus zastaví vždy, pokud ve voze bude poptávka po výstupu. I v takovém případě ale všichni musíme být při dobíhání jakéhokoliv spoje hromadné dopravy opatrní.

6) V neprůhledných přístřešcích mě řidič neuvidí a projede; nemůžu sedět v klidu na lavičce a musím vyhlížet autobus.

Naprostá většina přístřešků na autobusových zastávkách má průhlednou bočnici směrem k příjíždějícím autobusům (a případnou reklamu v bočnici ve směru další jízdy autobusu), takže cestující v přístřešku vidí na příjíždějící autobusy a naopak řidič autobusu vidí do přístřešku, jestli se v něm nacházejí cestující. Takto jsou designovány stávající přístřešky a byl to i zásadní požadavek na design a konstrukci nového pražského přístřešku, který nedávno vysoutěžil IPR Praha a v blízké době by se měl objevit v ulicích.

Neprůhledné jsou pouze nejstarší pražské přístřešky, které jsou již na hraně své životnosti a budou postupně nahrazovány novými s průhlednými bočnicemi. Řidiči budou speciálně

upozornění, aby v případě, že nedokážou bezpečně určit, jestli se v zastávce někdo nachází nebo ne, snížili kolem zastávky rychlost jízdy a věnovali jí speciální pozornost.

7) Jakých dopravních prostředků se bude změna týkat? Týkalo by se to i tramvají?

Tramvají se změna netýká, o sjednocení charakteru zastávek se jedná pouze u autobusů. U tramvají zůstává nadále stávající stav, kdy je naprostá většina zastávek stálých a jen pár méně vytížených je „na znamení“.

8) Co zastávky na znamení i v regionu mimo území Prahy?

Aktuálně se sjednocení charakteru zastávek týká jen zastávek autobusů na území Prahy. Případné rozšíření do okolní sítě PID bude záviset na naší partnerské organizaci IDSK, která veřejnou dopravu ve Středočeském kraji organizuje, a zejména na vedení Středočeského kraje a jednotlivých obcích jakožto hlavních objednatelích veřejné dopravy. Ve Středočeském kraji je obecně bohužel trochu horší situace ve výbavě autobusů tlačítka signalizace k řidiči. Významné pomoci by v tomto ohledu měly nové smlouvy s dopravci a s nimi nové standardy kvality PID, které předepisují při pořízení nových vozidel jejich vybavení vyšším počtem tlačítek signalizace k řidiči, která budou v dosahu každé řady sedaček.

V budoucnu nepochybně dojde ke sjednocení charakteru zastávek i mimo Prahu, aby byl režim chování pro cestující PID jednotný ve všech autobusech.

9) Co když tlačítko nebude fungovat? A když autobus není vybaven světelnou signalizací STOP nebo přes několikrát zmáčknutí nesvítí?

Po stisknutí tlačítka signalizace k řidiči se jako potvrzení, že požadavek na výstup byl zaregistrován, rozsvítí nade dveřmi signalizace STOP. Pokud se tedy po stisknutí tlačítka STOP příslušná signalizace nerozsvítí, pravděpodobně nebylo tlačítko stisknuto dostatečně nebo nefunguje. V takovém případě doporučujeme využít jiné tlačítko STOP, které by v naprosté většině autobusů mělo být v nejbližším okolí dostupné. O nefunkčnosti tlačítka STOP v takovém případě prosím informujte řidiče, který zajistí jeho dočasné přelepení, aby nemátl ostatní cestující, a neprodlenou opravu.

Nemělo by se stát, že by autobus, kde nefunguje větší počet tlačítek STOP, vůbec vyjel na linku. Pokud by se taková porucha stala během jízdy autobusu na lince, tak v takovém případě bude mít řidič povinnost zastavovat ve všech zastávkách.

10) A zastávky, kde je například garantovaný přestup, budou i tak v režimu na znamení?

Ano, všechny zastávky budou mít jednotný charakter. Ale tento fakt samozřejmě nezakazuje řidiči v zastávce zastavit a na přestup vyčkat.