



Obsah

Vánoční a novoroční provoz PID od 24. 12. 2018 do 4. 1. 2019.....	1
Parkoviště P+R vzniknou také ve Středočeském kraji	3
ROPID organizuje integrovanou dopravu už 25 let – historický seriál – 3. díl.....	4

Vánoční a novoroční provoz PID od 24. 12. 2018 do 4. 1. 2019

I v letošním roce dojde v období Vánoc, Silvestra a Nového roku k úpravám jízdních řádů linek Pražské integrované dopravy. Zkrácen bude denní provoz na Štědrý den, posílena bude naopak silvestrovská noc. V pracovní dny mezi svátky a těsně po nich dojde k mírnému omezení provozu na úroveň prázdninových jízdních řádů.

24. 12. 2018 (pondělí) – Štědrý den

Provoz všech linek PID je podle sobotních jízdních řádů.

METRO: Od cca 18:00 do ukončení provozu je na všech linkách interval 20 minut.

TRAMVAJE: Provoz denních linek je od cca 16:00 omezován a v cca 18:00 ukončen.

Provoz nočních linek je zahájen od cca 18:00 do cca 7:00 s intervalem 30 min.

AUTOBUSY: Linky 119, 180, 191, 208, 903 a 951 jsou v provozu podle zvláštního jízdního řádu. Linka 143 není v provozu. Provoz denních linek je ukončen v období mezi 18:00 a 18:30. Od cca 18:00 do cca 7:00 jsou v provozu noční linky v intervalu 30 min., resp. v intervalu 60 min. Linka 902 v intervalu 30 min. Od cca 18:00 do cca 0:30 je linka 908 vedena přes terminál Skalka, linka 911 přes zastávky Roztyly a Letňany a linka 953 přes Letňany.

Příměstské linky jsou v provozu podle platných jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními a příměstské noční linky jedou podle zvláštních jízdních řádů.

PŘÍVOZY, LANOVÁ DRÁHA: Provoz je ukončen poslední jízdou (plavbou) v 18:00.

VLAKY: Provoz vlaků podle nedělních jízdních řádů (výjimky vyznačeny poznámkami v JŘ) je ukončen mezi cca 18:00 a 20:00, poté je zachován omezený provoz do cca 22:00 v intervalu 60 min. pouze na linkách S1, S2, S4, S5, S7, S9 a S22. V noci z 24. na 25. 12. nejedou z Hlavního nádraží spoje s nočním rozjezdem ve 2:30.

25. 12. 2018 (úterý) – 1. svátek vánoční

Provoz všech linek PID je podle nedělních jízdních řádů.

TRAMVAJE: Denní provoz je zahájen v cca 7:00.

AUTOBUSY: Denní provoz je zahájen v cca 7:00.

Linky 119 (návaznost na metro), 180, 191 a 208 jsou v provozu podle zvláštního jízdního řádu. Linka 143 není v provozu. Od cca 4:30 do 7:00 je linka 908 vedena přes terminál Skalka, linka 911 přes zastávky Roztyly a Letňany a linka 953 přes Letňany.

Příměstské linky jsou v provozu podle platných jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY: Provoz podle pravidelných jízdních řádů pro neděli, resp. státní svátek, výjimky vyznačeny poznámkami v JŘ. Spoje s nočním rozjezdem ve 2:30 nejsou v provozu.

26. 12. 2017 (středa) – 2. svátek vánoční

Provoz všech linek PID je podle nedělních jízdních řádů.

Linky 119 (návaznost na metro), 180, 191 a 208 jsou v provozu podle zvláštního jízdního řádu. Linka 143 není v provozu.

VLAKY: Provoz podle pravidelných jízdních řádů pro neděli, resp. státní svátek.

27. 12. – 28. 12. 2018 (čtvrtek – pátek)

Provoz všech linek PID je podle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny.

TRAMVAJE: Linky 4 a 21 nejsou v provozu, linka 16 je v provozu pouze v úseku Lehovec – Kotlářka.

AUTOBUSY: Provoz podle jízdních řádů pro pracovní den, resp. prázdniny, s vyznačenými příslušnými omezeními. Linka 182 není v provozu, linka 196 je v provozu pouze v úseku Smíchovské nádraží – Kačerov.

VLAKY: Provoz je podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den, výjimky vyznačeny poznámkami v JŘ.

29. 12. – 30. 12. 2018 (sobota – neděle)

Provoz všech linek PID je podle sobotních a nedělních jízdních řádů. Linka 143 není v provozu.

31. 12. 2018 (pondělí) – Silvestr

Provoz linek PID je podle zvláštních jízdních řádů pro pracovní den s postupným omezením během odpoledne.

METRO: Provoz je prodloužen do cca 2:30 v intervalu 10 min.

Odjezdy posledních spojů z konečných stanic:

- linka A – Nemocnice Motol v 1:51, Depo Hostivař v 1:53.
- linka B – Zličín v 1:40, Černý Most v 1:45.
- linka C – Letňany v 1:44, Háje v 1:44.

TRAMVAJE: Provoz denních linek je ukončen v cca 22:00.

Linky 4 a 21 nejsou v provozu, linka 16 je v provozu pouze v úseku Lehovec – Kotlářka.

Provoz nočních linek je zahájen od cca 22:00. Intervaly nočních linek jsou od cca 22:00 do cca 3:30 15 min., poté až do cca 7:00 20 min. Po celou noc se ruší všechny garantované přestupy.

AUTOBUSY: Provoz denních linek je ukončen v cca 22:00.

Linky 180, 185, 191, 200, 208 a 220 jsou v provozu podle zvláštního jízdního řádu. Linka 182 není v provozu, linka 196 je v provozu pouze v úseku Smíchovské nádraží – Kačerov.

Od cca 22:00 do cca 2:30 jsou v provozu vybrané linky BUS (100, 102, 103, 106, 107, 109, 111, 112, 113, 118, 119, 120, 123, 125, 129, 131, 134, 136, 137, 139, 141, 142, 145, 154, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 180, 190, 191, 193, 197, 199, 201, 207, 213, 215, 221, 226, 227, 229, 241).

Od cca 2:30 do cca 7:00 jsou v provozu městské noční linky. 904, 905, 910, 911+915 interval 15 min., 902, 907, 908, 909, 912, 913, interval 30 min., 901, 903, 906, 914 interval 60 min.

Po celou noc se ruší všechny garantované přestupy.

Vybrané denní a všechny noční příměstské linky jsou v provozu podle zvláštních jízdních řádů.

LANOVÁ DRÁHA: Provoz je ukončen poslední jízdou ve 22:00.

VLAKY: Provoz podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den (výjimky vyznačeny poznámkami v JŘ) je ukončen cca mezi 22:00 a 23:00 (linka S34 je již v cca 18:00). V noci z 31. 12. na 1. 1. jedou z Hlavního nádraží vlaky s nočním rozjezdem ve 2:30.

1. 1. 2019 (úterý) – Nový rok

Provoz všech linek PID je podle nedělních jízdních řádů. Linka 143 není v provozu.

TRAMVAJE: Provoz denních linek je zahájen v cca 7:00.

AUTOBUSY: Provoz denních linek je zahájen v cca 7:00.

Linky 119 (návaznost na metro), 180, 191 a 208 jsou v provozu podle zvláštního jízdního řádu.

Od cca 4:30 do 7:00 je linka 908 vedena přes terminál Skalka, linka 911 přes zastávky Roztyly a Letňany a linka 953 přes Letňany.

Příměstské linky jsou v provozu podle nedělních jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY: Provoz podle pravidelných jízdních řádů pro neděli, resp. státní svátek.

2. 1. 2019 (středa)

Provoz metra, tramvají a autobusů je podle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny.

TRAMVAJE, AUTOBUSY A VLAKY:

Omezení jsou shodná jako v období 27. 12. – 28. 12. 2018

3. 1. – 4. 1. 2019 (čtvrtek – pátek)

Provoz městských linek PID shodný jako 27. 12. – 28. 12. a 2. 1. 2018, v provozu jsou všechny školní spoje a linky. Provoz příměstských linek PID a vlaků je dle platných jízdních řádů pro pracovní den.

5. 1. – 6. 1. 2018 (sobota – neděle)

Provoz všech linek PID je podle sobotních a nedělních jízdních řádů. Linka 143 není v provozu.

Zastávkové JŘ pro prázdninová omezení budou vyvěšeny, v případě nočních linek budou vyvěšeny zastávkové JŘ pro celé období. Všechny zastávkové JŘ včetně krátkodobých pro omezení provozu ve dnech 24. 12., 25. 12., 31. 12. a 1. 1. jsou k dispozici na www.pid.cz. Po celé období budou aktuální data ve vyhledávacích spojení.

Parkoviště P+R vzniknou také ve Středočeském kraji

V roce 2018 jsme si připomněli dvacet let od zapojení parkovišť P+R (z anglického Park and Ride, v překladu zaparkuj a jeď hromadnou dopravou) do systému Pražské integrované dopravy. V současné době najdeme v Praze celkem 19 parkovišť v 16 lokalitách, z toho je 13 s regulovanou provozní dobou a placených a 6 neplacených a nehlídaných. Celkem je na těchto parkovištích 3433 stání.

Vozidel v pražských ulicích neubývá, a tak se hledají další místa pro kapacitní parkoviště. Významný krok k rozšíření sítě parkovišť byl učiněn v pondělí 29. října 2018. Středočeští radní se seznámili s dosavadním průběhem budování parkovišť P+R ve středních Čechách a schválili projektový záměr Výstavby krajských parkovišť P+R.

Cílem projektu je vytvoření nové kapacity záchytných parkovišť typu P+R ve Středočeském kraji. Velká „krajská“ záchytná parkoviště by měla být vybudována u hlavních dopravních tahů do Prahy, tedy v místech, kde lze přestoupit na kapacitní příměstskou integrovanou dopravu, především na železnici.

Na rozdíl od menších „obecních“ P+R, by měla mít krajská záchytná parkoviště větší parkovací kapacitu umožňující zachytávat automobily z širokého okolí. Podle projektu IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje) byly vybrány následující lokality: Zeleneč – Mstětice, Tuklaty, Hostivice, Strančice, Zdiby, Jesenice, Rudná/Nučice, Říčany-západ, Čerčany – Pyšely, Dubenec – Skalka a Roztoky.

Schválený projekt vychází z několikaleté práce Odboru dopravy krajského úřadu, který zadal IDSK ke zpracování podrobnou studii na prověření jednotlivých lokalit. Projektu předcházela analýza lokalit pro možnost vybudování velkých záchytných P+R parkovišť. „Nyní bude následovat přípravná fáze projektu, během níž bude zpracována územně-technická studie, která prověří, zda je vůbec reálné navržené lokality pro vybudování velkokapacitních parkovišť skutečně využít. Projekt bude rozhodnutím radních zařazen do zásobníku projektů ke spolufinancování z EU/EHP a národních zdrojů,“ upřesnil ředitel IDSK Pavel Procházka. Na zpracovatele studie bude začátkem příštího roku vypsáno výběrové řízení. „Její závěry se stanou podkladem pro další přípravné a případně realizační fáze projektu. Studie by měla také určit kapacitu parkovišť P+R, jejich přesné umístění a navrhne nutné úpravy návazných zastávek a přestupních bodů,“ dodal Procházka.

Na vybudování prozatím navržených 11 velkých krajských parkovišť P+R se předpokládá částka 488 milionů Kč s DPH. S pomocí programů IROP/ITI by mělo být 85 % těchto nákladů hrazeno z evropských zdrojů, 5 % ze státního rozpočtu a zbytek by hradil Středočeský kraj ze svých rozpočtů v letech 2020–2023.

ROPID organizuje integrovanou dopravu už 25 let – historický seriál – 3. díl

Zavedení čtyř vnějších pásem od 1. ledna 1996

První vnější tarifní pásmo bylo významným krokem vpřed, ale umožňovalo pouze zapojení obcí v bezprostřední blízkosti Prahy, přes které nejezdí linky ze vzdálenějších míst. Aby bylo možné zapojit do integrované dopravy větší ucelené celky, bylo nutné rozšířit počet vnějších pásem na čtyři. V této souvislosti byly vydány přehledné mapky, které znázorňovaly zařazení železničních stanic a zastávek do jednotlivých pásem.

Pro potřeby dojezdu do Prahy bylo hlavní město rozděleno na dvě pásma, P a 0. Drtivá většina cestujících si toho ovšem nevšimla, protože cestování po městě se nijak nezměnilo. Tato změna byla podstatná pro ty, kteří dojížděli. Pokud cestovali do práce či škol pouze „třístovkovým“ autobusem, nebo jeli do vybraných železničních stanic a zastávek, tak jim stačilo levnější jízdné než těm, kteří v Praze pokračovali metrem, tramvají nebo autobusy linek 100 a 200.

V polovině devadesátých let byly vydávány dva typy časových jízdenek pro vnější tarifní pásma. Jeden z nich platil pouze na železnici a musel být použit ve spojení s kuponem na městskou hromadnou dopravu v Praze. Druhý typ byl dražší a platil na železnici a autobusových linkách. Do 31. května 1996 byly v prodeji pouze časové jízdenky na jedno nebo dvě vnější tarifní pásma, od 1. června 1996 si bylo možné zakoupit jízdenky až na pět pásem. Jízdenka na pět pásem byla určena pro ty, kteří dojížděli ze 4. vnějšího pásma na okraj Prahy do pásma 0.

Od ledna 1996 je sice orientace v tarifu náročnější, ale byly učiněny všechny kroky k tomu, aby se systém Pražské integrované dopravy mohl dále zdárně rozvíjet. K tomu také od léta roku 1996 došlo. Na konci roku 1996 už jezdilo za hranice Prahy na tři desítky autobusových linek 300, které obsluhovaly 55 obcí za hranicemi Prahy, nejen v okresech Praha-východ a Praha-západ, ale také Beroun a Mělník.

Tehdejší výhled počítal v cílovém stavu se sedmi vnějšími tarifními pásmy. Páté vnější tarifní pásmo bylo vyhlášeno od 1. ledna 2000, šesté a sedmé pásmo potom od 10. června 2012 a od 1. října 2018 jsou realitou vnější pásma 8 a 9.

Nový odbavovací systém od 1. června 1996

Od zahájení provozu pražského metra v květnu roku 1974 platil v Praze nepřestupný tarif, což znamenalo při každém nástupu do vozidla si označit novou jízdenku. Ve vozidlech byly umístěny mechanické označovače, kterými se jízdenky znehodnocovaly. Tento odbavovací systém rozvoji integrovaného systému nepřál, a tak již v roce 1995 se začalo s přípravou nového.

V první polovině roku 1995 byla vyhodnocena veřejná obchodní soutěž na nové odbavovací zařízení hromadné dopravy osob. Zvítězilo konsorcium firem MYPOL, ve kterém byly sdruženy firmy APEX s. r. o., ČSAD SVT Praha, s. r. o., JZK s. r. o. a Mikroelektronika, s. r. o. Vysoké Mýto.

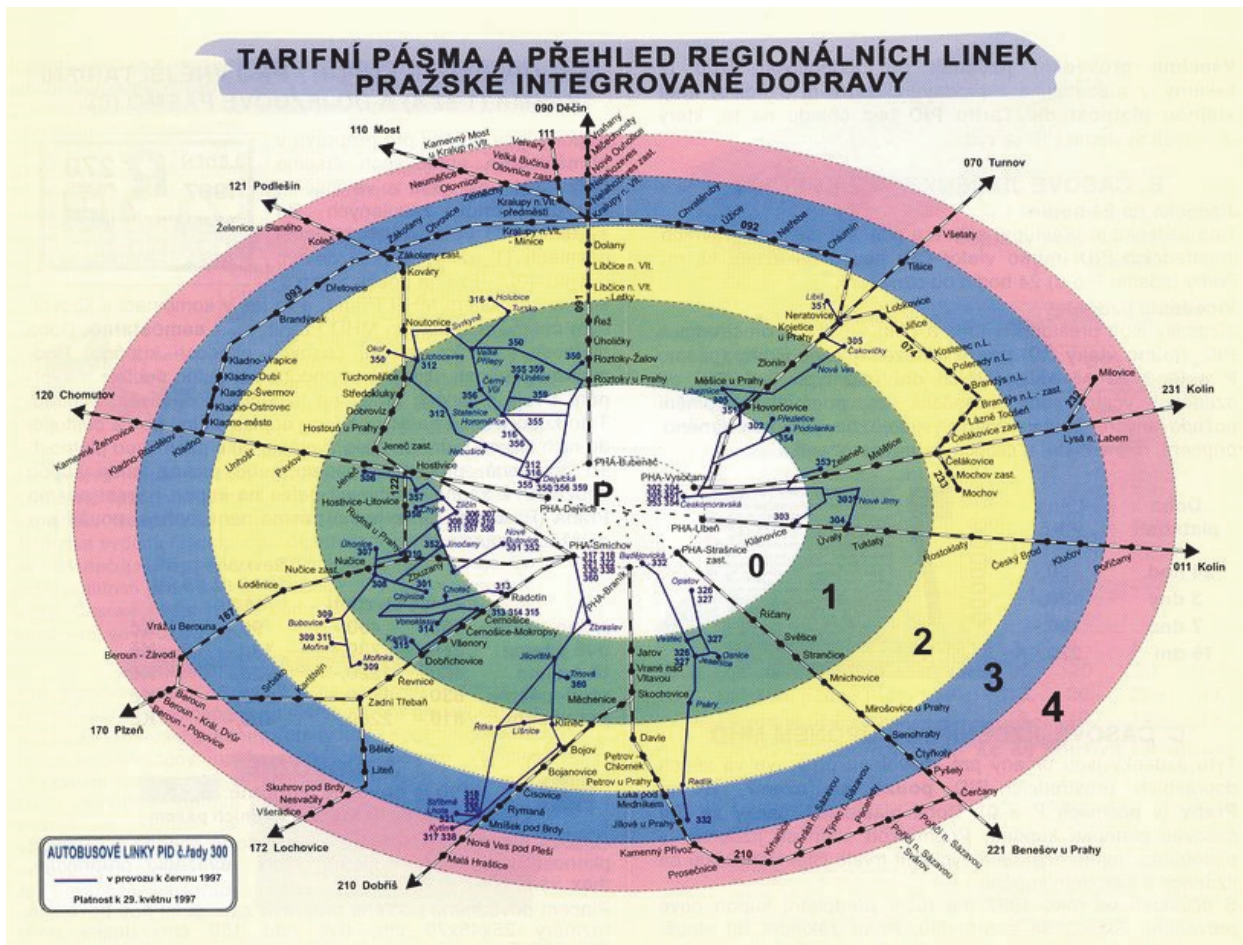


»Vnější tarifní pásma jsou určena zejména cestujícím, kteří denně dojíždějí do zaměstnání a pravidelně používají vlak i MHD. Nejen že u jednoho okénka si nyní budou moci pořídit časovou jízdenku na oba dopravní prostředky, ale de facto budou nyní mít pouze jeden cestovní doklad,« uvedl vedoucí odboru koncepce organizace ROPID Petr Východil.

Doplňkové kupony pro jednotlivá tarifní pásma by se měly začít prodávat od poloviny prosince na předprodejních místech v metru a postupem času, podle zájmu cestujících, i ve vybraných železničních stanicích. Podrobný plán nových tarifních pásem a ceny kuponů zveřejníme na třetí straně.

Nápad tisíciletí
Do čtrnácti dnů má Technická správa komunikací připravit návrh, jak za zhruba 100 milionů korun zintenzivnit čištění pražských ulic. V budoucnu se také počítá s tím, že pro čištění města se již nebude používat upravované pitné vody, ale využije se voda z Vltavy. Tento záměr zatím ovšem není technicky doložen a ze zmíněných sto milionů korun jeho realizace placena nebude.

Rada zastupitelstva rozhodla o realizaci k 1. lednu 1996, ale následně byl termín posunut na 1. června 1996. Zkušební provoz byl zahájen 1. listopadu 1995 v některých dopravních prostředcích Dopravního podniku. Zároveň bylo rozhodnuto o výměně jízdenkových automatů za nové od dodavatelského konsorcia MYPOL.



První červnový den roku 1996 byla zahájena tarifní revoluce v systému Pražské integrované dopravy. Nepřestupní tarif byl změněn na přestupní s časovou platností. Do konce května stála jízdenka 6 korun, od 1. června 1996 ji nahradila jízdenka za 10 korun, která platila v pracovní dny od 5 do 20 hodin 60 minut a v ostatních obdobích o 30 minut déle. Nejdražší tehdy vydávanou jízdenkou byla ta za 30 Kč, na kterou bylo možné cestovat ze čtvrtého vnějšího pásma až do centra Prahy a její platnost byla 180 minut.

Možnost cestovat za 6 korun v Praze zůstala zachována, jednalo se o tzv. nepřestupní jízdenku, která platila v tramvajích a autobusech 15 minut a nebylo možné přestupovat. V metru byla platnost 4 stanice, maximálně 30 minut a bylo možné přestoupit.

V souvislosti se změnou byla vozidla vybavena novými elektronickými označovači a ve vozidlech se objevil ukazatel času a pásma, kterým linka právě projíždí. Ukazatel času byl nutný, aby si cestující mohl zkontrolovat, zda je jeho jednotlivá jízdenka stále platná.

Nový odbavovací systém znamenal další významný krok, který umožnil další rozvoj Pražské integrované dopravy a ve svém základu platí do dnešních dní.