Zpravodaj 1/2025

pid

Datum vydání
15. 1. 2025

Obsah

Trvalé změny PID v lednu 2025 1
Poloprázdninový provoz pražské MHD v lednu a únoru 2025 2
Nákup kuponů pro Středočeský kraj také v automatech v metru 2
Pražský motoráček bude jezdit dalších 5 let 2
Noví jezevčíci v metru mají finální podobu. Celkové schéma doplní jednolinková varianta 3
Čitelná Praha a rok 2024 5
Bezba doprava testuje nový elektromobil 6

Trvalé změny PID v lednu 2025

Od začátku nového roku 2025 dochází k některým drobným úpravám na vybraných autobusových linkách PID. Část změn je realizována od 1. ledna, část od 6. ledna 2025.

Změny na autobusových linkách:

193 posuny prvních tří spojů ze Šeberáku pro lepší návaznost na metro na Kačerově
280 posuny některých odpoledních spojů pro lepší návaznost na konec vyučování
317 nový ranní pár spojů do/z Dobříše
318 nový ranní spoj z Jíloviště do Prahy, naopak zrušen 1 ranní spoj v opačném směru
319 zrušen 1 ranní spoj z Mníšku pod Brdy do žel. zast. Rymaně
401 na trase linky se obousměrně zřizují zastávky Tábor, Náchodské sídliště; Tábor, U Reálky; Tábor, Křižíkovo nám.; Tábor Na Kopečku
427 1 odpolední spoj z Mladé Boleslavi jede do Mimoně nově přes Hvězdov
466 větší změny spojů v pracovní dny ráno kvůli stabilizaci provozu školních spojů
470 nový ranní školní spoj z Hostína u Vojkovic do Kralup
474 vybrané spoje v pracovní dny odpoledne se zkracují o úsek Chloumek – Kokořín a nově jsou ukončeny v zastávce MŠ Chloumek
532 zřízeny zastávky Jankov, pivovar a Jankov, Otradovice; spoje jedoucí přes tyto zastávky, už nejedou přes Ratměřice, Nosákov a Odlochovice
545 1 spoj v pracovní dny večer z Hořovic se prodlužuje o úsek Zaječov – Olešná
558 1 pár spojů v pracovní dny dopoledne prodloužen o úsek Olbramovice, žel. st. – Votice, aut. st.
589 vybrané spoje v pracovní dny nově zajíždějí do Hořešoviček, zrušena zastávka Smolnice, rozc.
646 obousměrně zřízena zastávka Kralupy nad Vltavou, obchodní centrum a nový ranní spoj z Veltrus do Kralup.
656 větší úpravy školních spojů ráno, nový posilový školní spoj odpoledne z Líbeznic do Čakoviček
740 2 ranní spoje z Čáslavi vynechávají část zastávek kvůli eliminaci zpoždění

Časové posuny některých spojů na linkách: 320, 372, 392, 395, 402, 403, 481, 464, 466, 483, 487, 554, 558, 566, 590, 656, 681, 689, 712, 740, 786, 794.

Změny zastávek

Kolín, divadlo	nový název pro zastávku Kolín, Banka
Kolín, náměstí Republiky	nový název pro zastávku Kolín, pošta
Kolín, Sendražice, Ovčárecká	nový název pro zastávku Kolín, Sendražice, rozc. 0,2

Poloprázdninový provoz pražské MHD v lednu a únoru 2025

Na vánoční a novoroční provoz navazuje od 6. ledna 2025 do 23. února 2025 mírně omezený provoz pražské MHD s ohledem na každoročně sníženou poptávku začátkem roku. Ta je nižší cca o 15 % než během podzimního období, kdy naopak jezdí lidí nejvíce. Právě na toto období jsou parametry běžného provozu dimenzovány.

Provoz linek metra, tramvají a většiny městských autobusů v Praze bude tedy v lednu a únoru organizován podle poloprázdninových jízdních řádů, čili v obdobném rozsahu jako v prvních měsících roku 2024.

Změny intervalů oproti plnému provozu před Vánoci

Intervaly **metra** se prodlužují v přepravních špičkách všedních dnů na **lince A** ráno ze 150 na 180 sekund, odpoledne ze 180 na 210 sekund. Na **lince B** bude špičkový interval ráno prodloužen ze 140 na 160 sekund, odpoledne ze 150 na 180 sekund. A konečně **linka C** bude v pracovní dny ráno jezdit v intervalu 130 sekund místo původních 115–120, odpoledne pojede každých 155 sekund místo původních 145. Ve všední dny dopoledne bude na všech třech linkách interval 5 minut. O víkendech bude jednotný interval 7–8 minut s výjimkou nedělního podvečera na lince C, kdy bude jezdit po 6 minutách.

U **tramvajových linek** se prodlužují intervaly pouze ve špičkách všedních dnů. Ráno a odpoledne bude jednotný interval 10 minut namísto 8, u páteřních linek 9, 17 a 22 se špičkové intervaly prodlouží ze 4 na 5 minut.

U **městských autobusů** se omezení ve špičkách týká většiny páteřních linek s krátkými intervaly (konkrétně jde o 56 autobusových linek) a také obou **trolejbusových linek** (intervaly letištní linky 59 se upravují tak, aby navazovaly na každé metro). Nejtypičtější ranní interval 6 minut u páteřních linek se prodlužuje na 7,5 minuty, odpolední interval 7,5 minuty se prodlužuje na 10 minut. U linek 58, 59, 107, 123, 135, 136, 143 a 213 budou také mírně prodlouženy intervaly v dopoledním sedle pracovních dnů. O víkendech se prodlužují intervaly pouze u linky 125. Intervaly na linkách s delšími intervaly se nemění.

Nákup kuponů pro Středočeský kraj také v automatech v metru

Od 10. ledna 2025 funguje další zjednodušení nákupu dlouhodobých kuponů – nově si můžete v jízdenkových automatech v pražském metru pořídit i předplatní kupony pro Středočeský kraj, resp. vnější tarifní pásma. Stačí přiložit Lítačku nebo In Kartu Českých drah a zaplatit platební kartou. Vyhnete se tak zbytečným frontám, pokud už tedy nekupujete kupony on-line.

Pražský motoráček bude jezdit dalších 5 let

Pravidelná nostalgická víkendová vlaková linka vedená po nejhezčí pražské železniční trati bude provozována minimálně po dobu dalších 5 let. Na čtyři páry vlaků každý nepracovní den mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Praha-Zličín budou i nadále pravidelně nasazovány historické motorové vozy z konce 50. let 20. století. Na těchto oblíbených vlacích využívajících tzv. Pražský Semmering budou i nadále platit jízdní doklady PID pro území Prahy.



Čtyřikrát denně o sobotách, nedělích a státních svátcích vyráží z pražského hlavního nádraží přes Smíchov, Žvahov, Jinonice, Cibulku a Stodůlky až do koncové stanice Praha-Zličín už 16. rokem speciální nostalgická vlaková linka s provozem historických motorových vozů. Na jízdenky pražské MHD se mohou cestující svézt po trati s nejhezčími výhledy v Praze.

Jízdy Pražského motoráčku zajišťuje dopravce KŽC Doprava, který se specializuje na

provozování nostalgických vlaků. Pravidelně je zde nasazován motorový vůz řady 831 s přezdívkou „kredenc“. Tyto čtyřnápravové vozy vyráběly v letech 1949–1951 podniky ČKD Sokolovo Praha a První Brněnská a Královopolská strojírna v Brně a v letech 1952–1960 podnik Tatra Studénka. Část z nich pak prošla modernizací spočívající zejména ve výměně spalovacího motoru. Celkem bylo vyrobeno 238 kusů těchto motorových vozů, které se v pravidelném provozu udržely až do začátku 21. století. V současné době je několik vozů tohoto typu ve vlastnictví různých muzejních železničních spolků, které s nimi zajišťují historické a nostalgické vlaky.

Motorové vozy řady 830, resp. 831 znamenaly významnou modernizaci poválečného vozidlového parku Československých státních drah. Dva velkoprostorové oddíly poskytují 56 míst k sezení, cestující ocení spouštěcí okna umožňující skvělý výhled na okolí trati. Motorové vozy s maximální rychlostí 90 km/h byly zpočátku nasazovány i na rychlíkové spoje. A právě jeden ze zachovaných motorových vozů řady 831 z roku 1959 je pravidelně nasazován také na Pražský motoráček. Ve výjimečných případech zde může být nasazen další historický motorový vůz řady 851, známý pod přezdívkou „krokodýl“ pocházející z roku 1968.

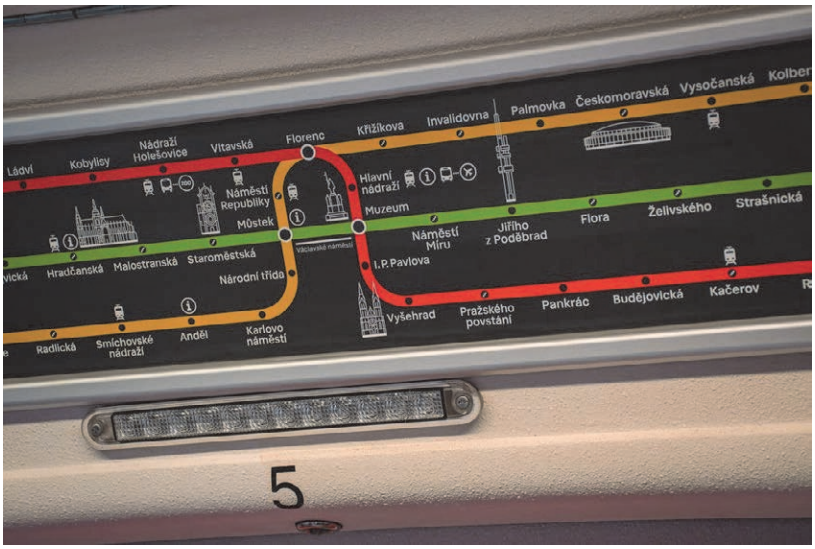
Pražský motoráček jednak nabízí možnost volnočasových aktivit nejen Pražanů v kombinaci s pěším výletem do turisticky oblíbené lokality Prokopského údolí a okolních skalních útvarů, ale i jako součást běžné dopravní obslužnosti do stále hustěji osídlených lokalit Košíř, Jinonic či řepského sídliště.

Na konci roku 2024 skončila platnost původní smlouvy z roku 2010. Na základě schválení Radou hl. m. Prahy byla uzavřena s dosavadním dopravcem KŽC Doprava nová smlouva na dobu 5 let do konce roku 2029. Nová smlouva je uzavřena na nižší cenu než ta dosavadní (cca o 28 %) – za rok 2025 zaplatí Hl. m. Praha prostřednictvím organizace ROPID dopravci KŽC Doprava kompenzaci ve výši 4,1 mil. Kč.

V nové smlouvě totiž nejsou zahrnuty náklady na nutnou větší opravu použitého vozidla, které prošlo velkou prohlídkou již během uplynulého smluvního období. V nejbližší době ale musí vedení hl. m. Prahy rozhodnout o případném pokračování této smlouvy na dalších 5 let. To bude totiž znamenat nutné vícenáklady pro osazení historických motorových vozů evropským zabezpečovačem ETCS, bez něhož nebudou moci na nynější trati tato vozidla jezdit s aktuálním předpokladem po roce 2029.

Více o Pražském motoráčku: https://pid.cz/zabava-a-zajimavosti/prazsky-motoracek/

Noví jezevčíci v metru mají finální podobu. Celkové schéma doplní jednolinková varianta



Od listopadu 2023 testujeme ve třech soupravách na každé lince metra novou grafickou podobu schémat linek metra, tzv. jezevčíků. Na základě výsledků uživatelských průzkumů a doporučení zapojených organizací podílejících se na zajištění pražské dopravy byl dopracován jejich finální vzhled a na přelomu letošního a příštího roku budou nová schémata instalována do všech vozů pražského metra. Nad jednotlivými dveřmi se bude střídat upravené klasické schéma všech linek s jednolinkovou variantou ve větším detailu. Nová bude také podoba podrobnějších schémat sítě s detailem centra Prahy u některých dveří.

Novou podobu grafického zobrazení informací ve vozech metra vytvořilo studio Side2 v rámci projektu Čitelná Praha. Výchozí návrh včetně alternativní jednolinkové varianty byl na začátku roku 2024 podroben detailnímu uživatelskému zkoumání. V hloubkových kvalitativních rozhovorech i v rozsáhlém anketním průzkumu jsme přímo ve vozech zjišťovali čitelnost a srozumitelnost jednotlivých prvků, co lidem ve schématech chybí nebo naopak přebývá, co vyplývá pro nové návrhy z funkčního porovnání s původní grafikou, i jakou variantu schématu nad dveřmi preferují. Na základě těchto průzkumů dopracovalo grafické studio Side2 systém do finální podoby, která reflektuje maximum připomínek veřejnosti i podnětů z praxe a nyní budou noví „jezevčíci“ instalováni do všech vozů metra.

„Ikoničtí „jezevčíci“ v pražském metru dostanou nový kabát! Děkuji všem cestujícím, kteří se zúčastnili testování a poskytli nám cennou zpětnou vazbu. Ta pro nás byla absolutně klíčová! Díky ní jsme oproti původnímu návrhu třeba zvětšili písmo, zlepšili symbol pro bezbariérovost nebo zvýraznili přestupní stanice. Společně tím tvoříme Prahu, kde se může každý jednoduše orientovat,“ říká náměstek pražského primátora a radní pro oblast dopravy Zdeněk Hřib.

„Základem projektu Čitelná Praha je jeho vývoj s uživateli, tedy s širokou veřejností, protože právě jim systém slouží. Proto jsme i novou podobu informací ve vozech metra podrobili detailnímu uživatelskému zkoumání a těší mě, jak se poznatky designérům podařilo zapracovat do finálního řešení,“ dodává ředitel ROPID Petr Tomčík.

Co jsme zjistili v průzkumech?

Ve všech typech průzkumů byla potvrzena dostatečná čitelnost a srozumitelnost nových prvků. Zejména lidé se zrakovým omezením kvitovali lepší čitelnost informací na tmavém podkladu oproti stávajícímu bílému. Přesto byly zjištěny některé nedostatky, které komplikovaly rychlé a srozumitelné použití zobrazovaných informací. Lidem nejvíce vadila velká koncentrace informací v centrální části schématu, rušivě působilo také střídavé uspořádání názvů jednotlivých stanic. Hůře pochopen byl nový symbol bariérovosti, protože oproti stávajícím zvyklostem jsou speciálním symbolem označeny naopak stanice, které bezbariérové ještě nejsou. Lidé naopak neměli problém s prohozením některých konečných úseků metra kvůli budoucí možnosti doplnění budované linky D.

I přes jasně deklarovanou lepší čitelnost a přehlednost jednolinkového schématu lidé stejně preferovali schéma se všemi linkami metra, díky kterému získají rychlý přehled o celé síti. Nakonec ale zvítězila varianta kombinace obou typů schémat, která budou umístěna nad dveřmi vždy na jedné plošině proti sobě. Každý tak bude moci využít variantu, která mu lépe vyhovuje, jak tu jednolinkovou, tak „jezevčíka“ se všemi linkami. Ten už nebude obsahovat malé přehledové schéma u pravého okraje, protože v tomto případě ho lidé vnímají jako nadbytečné. O to větší a čitelnější ale může být základní trojlinkové schéma.

Jako velmi užitečné se ukázalo doplňkové schéma s detailem centra včetně znázornění tramvajových tratí umístěné u vybraných dveří. Počet těchto schémat proto zdvojnásobíme a nahradíme jimi výňatek ze smluvních přepravních podmínek, který je nyní umístěn také ve vitrínách ve stanicích metra a pro cestující ve vozech má již minimální užitek.

„Uživatelské testování je nedílnou součástí implementace projektu a jako designéři jsme se se zájmem zúčastnili tzv. stínování, kde jsme jako inkognito pozorovatelé na vlastní uši slyšeli jednotlivé podněty cestujících. Tyto zkušenosti pak vedly k lepšímu porozumění potřeb a zároveň vyfiltrovaly nadbytečné informace. Toto všechno noví jezevčíci již reflektují,“ říká Richard Jaroš z designérského studia Side2.

Co se změnilo oproti testovanému návrhu?

Zvětšené písmo i zarovnání názvů stanic do jedné linie u trojlinkové varianty.

Nový srozumitelnější symbol bariérovosti stanic.

Upravené symboly přestupu na autobus na letiště či do zoo.

Zvýrazněné přestupní stanice metra v centru.

Označení linky písmenem je přesunuto na konec každé linky.

Přidané další důležité body zájmu u trojlinkové varianty (Staroměstská radnice, Vyšehrad, Arena Praha).

Jak jsme získávali zpětnou vazbu?

V prvních měsících letošního roku jsme kromě vyhodnocení zpětné vazby z webu i ze sociálních sítí provedli ve spolupráci s agenturou Bohemia Design & and Research dva typy uživatelských výzkumů. Detailního hloubkového dotazování se zúčastnilo celkem 20 respondentů pečlivě vybraných tak, aby reprezentovali všechny skupiny cestujících včetně lidí s nejrůznějším druhem kognitivního, zrakového a pohybového omezení. Ty nejdůležitější poznatky jsme si pak ověřili v cíleném stručnějším kvantitativním anketním průzkumu, do kterého se zapojilo přes 1 300 náhodně vybraných cestujících, kteří v konečném důsledku splňovali předem stanovené socio-demografické segmenty odrážející populaci Prahy. V obou typech průzkumů jsme zkoumali jak obě varianty „jezevčíků“ nad dveřmi metra, tak i novou podobu dopravního schématu umístěného na skleněných zástěnách u dveří.

„Tento uživatelský výzkum byl zatím v rámci Čitelné Prahy nejsložitější na provedení, protože jsme testovali grafiky v omezeném počtu souprav a za ostrého provozu metra. Výzkumníci i tazatelé si s tímto ale zdárně poradili. V důsledku, nás velmi mile překvapilo, kolik cestujících s námi chtělo tento výzkum podstoupit během jejich cestování. Děkujeme všem cestujícím za jejich ochotu s námi podílet jejich zkušenost z nových schémat Čitelné Prahy,“ dodává Dominika Potužáková z Bohemia Design & and Research.

Zjištěné poznatky a provedené úpravy grafiky budou zohledněny i v dalších grafických výstupech projektu Čitelná Praha, například ve stanicích metra nebo v dalších dopravních mapách a schématech.

Více o projektu Čitelné Prahy: https://pid.cz/citelnapraha/

Čitelná Praha a rok 2024



Projekt jednotného informačního a navigačního systému Čitelná Praha postoupil v roce 2024 do další fáze. Významně jsme rozšířili počet digitálních informačních panelů na důležitých zastávkách povrchové dopravy, doladili jsme podobu map na obeliscích pro zásadní posílení pěší navigace, které testujeme na různých místech Prahy v různých velikostech. Také proběhly rozsáhlé uživatelské výzkumy v metru a na tramvajových zastávkách – finální podobu tak získala třeba nová dopravní schémata ve vozech metra, tzv. jezevčíci. Pilotujeme také nové navigační prvky na železnici, které pomáhají více integrovat vlaky do městské hromadné dopravy.

Spolu s autory nového jednotného designu a jednotlivými stakeholdery projektu nyní dopracováváme podrobný manuál navigace v pražském metru nebo ladíme novou podobu obsahu digitálních obrazovek, informačních materiálů, dopravních schémat, či zastávkových jízdních řádů. Postupně dolaďujeme také novou finální podobu nosičů pro jednotlivé informace, například zastávkových označníků, směrových tabulí v metru či informačních vitrín.

Co se podařilo realizovat v roce 2024

- 30 samostatných odjezdových panelů na významných tramvajových a autobusových zastávkách
- 45 odjezdových panelů v nových zastávkových přístřešcích (realizuje THMP)
- nové velkoplošné odjezdové obrazovky na Masarykově nádraží
- třetí testovací stanice metra Chodov (nová grafika navigačních cedulí)
- další testovací prototypy nových označníků na Staroměstské a Nádraží Libeň
- navigační cedule v rámci nové lávky k vlakové zastávce Praha-Rajská zahrada (v rámci plného zprovoznění lávky)
- nové totemy pro zvýraznění stanic metra a železnice: Malostranská, Háje, Eden, Rajská zahrada, Dolní Počernice
- pilotní projekt navigace na železnici – zastávka Praha-Dolní Počernice
- uživatelské testování nové podoby informací na zastávkách povrchové dopravy na Palmovce, tzv. „čoček“ a obsahu nových informačních vitrín v zastávkových přístřešcích
- doladění finální podoby a celoplošná instalace nových schémat metra ve vozech, tzv. „jezevčíků“, uživatelské testování navigačních prvků ve stanicích metra
- nové obelisky pro pěší navigaci na Václavském náměstí, Palmovce, Štvanici, Strossmayerově náměstí nebo u Veletržního paláce
- nové prototypy směrovek pro pěší navigaci v Edenu nebo na Štvanici

Co očekáváme v roce 2025

V roce 2025 očekáváme postupnou implementaci totemů, neboli prvků zvýrazňujících jednotlivé stanice metra nebo železnice, na jednotlivé vytipované lokality. Dále je v plánu doladění a postupná výměna statických informací na zastávkách povrchové dopravy, tzv. „čoček“, včetně instalace informačních vitrín do přístřešků. Pokračovat bude také instalace dalších desítek digitálních odjezdových panelů na zastávky MHD, ať už v podobě samostatně stojících panelů nebo obrazovek v přístřešcích. Ohledně pěší navigace je v plánu osazení ucelené trasy propojující Prahu 1 a 7 novými směrovkami a obelisky, abychom mohli nastavit celkový systém rozmístění těchto prvků v ulicích Prahy pro zatraktivnění pěšího pohybu a lepší distribuci návštěvníků metropole z hlavních turistických tras i do dalších částí Prahy. Doladit bychom chtěli také novou rodinu zastávkových označníků, nových nosičů statických informací v metru či infomačních vitrín. V letošním plánu jsou i postupné úpravy mobilní aplikace PID Lítačka, jakožto hlavního elektronického nástroje dopravní navigace. Právě mobilní aplikace ve spojení s navigací a informacemi přímo v terénu je klíčem ke skutečně komplexnímu a jednotnému systému.

I nadále bude probíhat uživatelské testování nových prvků, abychom doladili jejich finální podobu a mohli začít s celoplošnou výměnou jednotlivých typů prvků či informačních materiálů. Cílem projektu je také rozšířit novou podobu informací o veřejné dopravě i na území Středočeského kraje v rámci systému PID.

Na projektu spolupracujeme zejména s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Technologiemi hl. m. Prahy, Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, Prague City Tourism, ale také se Středočeským krajem či Správou železnic.

Více o projektu: https://pid.cz/citelnapraha/

Bezba doprava testuje nový elektromobil



Od 15. ledna 2025 začíná Bezba doprava testovat nový elektromobil – Mercedes-Benz eSprinter Pro 320 Standard, který je součástí vozového parku dopravce Vega Tour. Tento čtyřměsíční test je součástí širšího plánu, jehož cílem je zjistit, jak si elektromobily vedou v reálném provozu, a to nejen z technického a provozního, ale i ekonomického hlediska. Vzhledem k tomu, že elektromobily jsou v zimních měsících náročnější na spotřebu energie, rozhodli jsme se testovat právě teď.

Mercedes-Benz eSprinter je vybaven akumulátorem o kapacitě 56 kWh, což mu umožňuje ujet až 230 km na jedno nabití. To je ideální pro městský a příměstský provoz. Elektromotor o výkonu 150 kW (204 koní) vozu poskytuje dostatečnou sílu, přičemž maximální rychlost je omezena na 90 km/h. Co se týče nabíjení, při využití rychlého stejnosměrného nabíjení (DC) je možné baterii nabít z 10 na 80 % za zhruba 20 minut, na běžné nabíječce (AC) s výkonem až 11 kW to pak trvá přibližně 6 hodin pro úplné nabití.

Tento model byl navržen tak, aby vyhovoval přepravě osob se sníženou schopností pohybu. Je zařazen do kategorie M, má kapacitu až pro tři invalidní vozíky a zároveň tři cestující na sedadlech. Vytápění vozu je plně elektrické, což zajišťuje komfort i v těch nejchladnějších měsících a zároveň eliminuje emise, které by tradiční topení mohlo produkovat.

Testování elektromobilu v reálných podmínkách Bezba dopravy je důležitým krokem pro sběr relevantních dat, která budou sloužit pro přizpůsobení podmínek příští veřejné zakázky na dopravce Bezba dopravy od roku 2029.