PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ

Číslo 03 / 2021 • Vyšlo 23. 2. 2021

Obsah

Zvýšení ochrany nosu a úst ve veřejné dopravě od 25. 2. 2021 1
Vlaková výluka na lince S7 Praha – Beroun 2
Změny tras linek 204 a 224 v Horních Počernicích od 1. 3. 2021 2
Integrace Královéměstecka od 7. 3. 2021 2
Integrace Skalska od 7. 3. 2021 4
Další trvalé změny PID od 7. 3. 2021 4
S novými dopravními stavbami dostane Praha konečně i jednotný orientační systém 5

Zvýšení ochrany nosu a úst ve veřejné dopravě od 25. 2. 2021



Ve **všech dopravních prostředcích** (metro, tramvaj, autobus, trolejbus, vlak, lanovka, přívoz) platí **povinnost cestujících mít zakrytá ústa a nos respirátorem** (třídy KN95 nebo FFP2 nebo vyšší/lepší, vždy bez výdechového ventilu), **nanorouškou či dvěma na sobě nasazenými chirurgickými rouškami** (již **NELZE** používat například podomácku vyrobené roušky či šály a šátky).

Ve **všech veřejných vnitřních prostorech metra** (např. vestibuly, vč. obchodní vybavenosti), **železnice** (např. nádražní budovy, vč. nástupišť a přístupových cest k nim a vč. obchodní vybavenosti) a **letiště Václava Havla Praha** platí **povinnost cestujících mít zakrytá ústa a nos respirátorem** (třídy KN95 nebo FFP2 nebo vyšší/lepší, vždy bez výdechového ventilu), **nanorouškou či dvěma na sobě nasazenými chirurgickými rouškami** (již **NELZE** používat například podomácku vyrobené roušky či šály a šátky).

Na **všech nástupištích, v přístřešcích a čekárnách** veřejné dopravy platí **povinnost cestujících mít zakrytá ústa a nos respirátorem** (třídy KN95 nebo FFP2 nebo vyšší/lepší, vždy bez výdechového ventilu), **nanorouškou či dvěma na sobě nasazenými chirurgickými rouškami** (již **NELZE** používat například podomácku vyrobené roušky či šály a šátky).

Děti do 2 let – ve všech případech nemusí nosit ochranné pomůcky.

Děti od 2 do 15 let – ve všech případech mohou mít nasazenu jen jednu chirurgickou roušku namísto dvou.

Vlaková výluka na lince S7 Praha – Beroun

Od pondělí 22. února 2021 jsou obnoveny další vlaky na lince S7. Posilujeme také autobusy do Radotína a Černošic.

Kvůli omezenému provozu na železniční trati mezi Radotínem a Dobřichovicemi se bude i nadále jezdit pouze po jedné koleji. Vlaky Praha – Beroun budou jezdit stejně jako dosud pouze jednou za hodinu, v ranní špičce do Prahy a v odpolední špičce z Prahy jezdí i posilové vlaky v trase Praha hl. n. – Řevnice. Od pondělí 22. února 2021 jsou zavedeny další vlaky v trase Praha hl. n. – Praha-Radotín, které budou zkracovat interval po celý všední den na 30 minut.

Zároveň je od čtvrtka 18. 2. 2021 posílena autobusová linka 244 mezi Smíchovským nádražím a Sídlištěm Radotín – ve špičkách jezdí každých 7–8 minut, mimo špičky po 15 minutách.

Od pondělí 22. února 2021 jsou prodlouženy vybrané spoje autobusových linek 664 a 665 ve špičkách z Černošic na Sídliště Radotín jako návoz k posílené lince 244. Tyto spoje jsou označeny jako linka 315. Jedná se o spoje, které by neměly v Černošicích na co navazovat. Zároveň došlo již od soboty 20. února 2021 k posunům některých spojů těchto linek, aby navazovaly v Černošicích na vlaky.

Správa železnic intenzivně pracuje na výstavbě trakčního stožáru, kvůli jehož narušení vlivem dopravní nehody osobního auta je na této trati výrazně omezen provoz. Hotovo by mělo být v průběhu prvního březnového týdne.

Změny tras linek 204 a 224 v Horních Počernicích od 1. 3. 2021

Na základě požadavku městské části Praha 20 dojede od 1. března 2020 k trvalé změně trasy midibusových linek 204 a 224 na území Horních Počernic. Linka 204 už nepojede k OC Černý Most, ale nově obslouží logistickou a stavební zónu Horní Počernice. Nově také pojede přes Jeřickou, Khodlovu, Vysokovskou a Krahulčí. Linka 224 pojede nově přes zastávky Krahulčí a Svépravice a už nepojede přes Jeřickou, Khodlovu a Vysokovskou. Místo jednosměrné zastávky U Jeslí se zřizuje nová obousměrná zastávka Pavlišovská. V rámci zastávek Dolní Počernice se prohazují nástupiště pro jednotlivé směry, aby autobusy linek 208 a 224 směr Škola Dolní Počernice odjížděly ze stejné zastávky. Intervaly ani rozsah provozu těchto linek se nemění.



Integrace Královéměstecka od 7. 3. 2021

Od 7. března 2021 bude do společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje zahrnuta část Královéměstecka. Při integraci bude **zrušeno celkem 12 linek v systému Středočeské integrované dopravy (SID), zavedeno 6 nových autobusových linek Pražské integrované dopravy (PID), na 4 linkách PID a 3 linkách SID bude upraven jejich provoz**.

V nejvyšší možné míře je snahou na nových linkách zavést proklady linek mezi sebou pro vytvoření **atraktivního intervalu** a vybrané linky v Poděbradech a Dobšicích **navázat na vlakové spoje**. U části dopravních relací dochází k **posílení provozu** v pracovní dny i o víkendech a ke zkvalitnění směrové nabídky.

Poděbradsko a Královéměstecko

Na Poděbradsku a Královéměstecku je zavedeno **6 nových autobusových linek (539–542, 598 a 599)** a u jedné linky PID dochází k **úpravě (463)**.

Zavedeny jsou dvě páteřní linky, a to linka **598** v trase **Poděbrady – Městec Králové (– Sloveč – Kněžice – Chroustov)**, u které dochází k mírnému posílení a zavedení návazností v Poděbradech na vlaky do Prahy. Dále je zřízena linka **540** zajišťující spojení **Poděbrad s Nymburkem přes obce Pátek, Kouty, Úmyslovice, Netřebice a Rašovice**. Díky tomuto dopravnímu řešení získávají výše uvedené obce nové přímé spojení s Nymburkem (nyní jen Poděbrady).

Linka **540 je provázaná** s novou autobusovou linkou **541**, která díky **garantovanému přestupu v Netřebicích** nabídne **pro Městec Králové, Senice, Úmyslovice, Činěves a Dymokury spojení jak do Poděbrad, tak do Nymburka ve špičkách každou hodinu.** Zároveň je zachováno školní spojení **pro Rožďalovice, Dymokury a Dlouhopolsko**. Díky lince 541 mohou cestující z vybraných obcí vyjma školních spojů využít i nových spojení (např. v sedle).

Severní část Královéměstecka obsluhuje **prodloužená** linka **463 z Rožďalovic,** odkud bude pokračovat po dnešní trase linky H21 **do Městce Králové**. **Vybrané spoje** jsou vedeny **v celé části trasy, tj. až do Mladé Boleslavi.** Zároveň dochází k **posílení v sedle**.

Přímé spojení pro obce **Záhornice, Dymokury, Činěves, Podmoky, Vrbice, Okřínek a Senice (vybrané spoje)** zajišťuje **linka 542**. Pro obyvatele Činěvsi, Velenic je ve vybraných spojích zajištěn **přestup na linku 599 v obci Podmoky** z/do Městce Králové.

Linka **539** zajistí spojení **Poděbrad** s **Křečkovem**.

Pro spojení s **Kolínem** lze využít **nové linky 599**, která navazuje na vlaky linky S15. Ve špičkách nabízí dvouhodinový interval. O víkendu jsou prozatím zavedeny tři páry spojů.

Nymbursko

Na současných linkách **673 a 674 dochází k úpravě** linkového vedení tak, aby více reflektovalo reálnou poptávku. Linka **673** je **nově vedena v trase Nymburk – Sovenice,** dále do Křince pojedou pouze vybrané spoje.

U linky **674** dochází ke změně trasy, do Netřebic **pojedou pouze vybrané školní spoje (ve směru Křinec)**, nově také linka obslouží **obec Křečkov**.

Na území města Nymburk je linka **433 zkrácena k vlakovému nádraží. V úseku Nymburk, hlavní nádraží – Nymburk, lokomotivní depo je nahrazena linkou 540**. Ve směru **Nymburk, lokomotivní depo** jsou i nadále vedeny linky PID 673 a 674, které nabízejí celodenně souhrnný interval 60 min.

Nové autobusové linky PID

539 Poděbrady, žel. st. – Poděbrady, Velké Zboží – Křečkov (v provozu pouze v pracovní dny cca do 18:00).

540 Poděbrady, žel. st. – Kouty – Netřebice – Budiměřice – Nymburk, hl. nádr. (v provozu pouze v pracovní dny cca do 18:00).

541 Dlouhopolsko – Běrunice – Kamilov – Městec Králové, nám. – Okřínek – Netřebice – Dymokury – Rožďalovice, nám. – Rožďalovice, Hasina (v provozu pouze v pracovní dny cca do 18:00).

542 Poděbrady, žel. st. – Okřínek – Podmoky, u kovárny – Dymokury – Chotěšice – Záhornice, U Tylů (v úseku Dymokury – Záhornice, U Tylů v provozu pouze v pracovní dny).

598 Poděbrady, žel. st. – Vlkov pod Oškobrhem – Dlouhopolsko – Městec Králové, nám. – Kněžice, Dubečno (v úseku Městec Králové, nám. – Kněžice, Dubečno v provozu pouze v pracovní dny).

599 Městec Králové, nám. – Podmoky, u kovárny – Hradčany – Žehuň – Dobšice, Libněves.

Změny stávajících autobusových linek PID:

433 Zkrácení o úsek Nymburk, hl. nádr. – Nymburk, lokomotivní depo (nahrazeno linkou 540, spojení zajištěno i linkami 673 a 674).

463 Linka je prodloužena o úsek Rožďalovice – Městec Králové (náhrada za linku H21).

673 Přetrasování v dnešním úseku Mečíř – Křinec – Sovenice (nově Mečíř – Sovenice – Křinec).

674 Linka nově zajíždí do Křečkova (částečná náhrada za linku H11).

Zrušené linky SID:

H11, H21, H22, H24–H28, H32–H35.

Změněné linky SID:

G27 Zavedení spojů v úseku Kolín – Opolany, ObÚ jako náhrada za zrušenou linku H25.

H23 Přečíslování na 611 153 (IREDO) (nově dopravce BusLine KHK).

H36 Linka již nezajíždí do obce Pátek (nahrazeno linkou 540).

Integrace Skalska od 7. 3. 2021

Od 7. března 2021 dojde k rozšíření integrace veřejné dopravy do oblasti **Skalska**. Zrušeny budou dvě stávající linky **250 019 a 260 630** a nahrazeny linkami **728** a **729**, které budou až na výjimky kopírovat trasu dosavadních linek.

Změnou pro linku **728** je **obsluha zastávek Stránka, Tajná a Stránka, Ostrý, rozcestí** a také obsluha zastávky **Kluky všemi spoji**. U linky **729** nově všechny spoje obsluhují zastávku **Krnsko, Řehnice**, zároveň vybrané spoje jsou **prodlouženy až do Skalska.**

Zároveň byly **změněny časové polohy spojů**. U linky **728** byl zachován svoz na ranní a odpolední směnu ve ŠKODĚ Auto v Mladé Boleslavi a odvoz z ranní směny. Také byl zachován **odpolední školní pár spojů z Mladé Boleslavi do Skalska**. Ostatní spoje prošly mírnou úpravou v časových polohách, aby byly více **proloženy s vlakovým spojením Mšeno – Mladá Boleslav** a také s linkou 729. U linky **729** jsou zavedeny nově **svozy na všechny směny ve ŠKODĚ AUTO** a také **odvozy ze všech směn**. Byl také přidán pár spojů. V ostatních časech byly spoje upraveny za účelem **prokladu spojů s linkou 728**.

Obě linky budou ze zastávky **Mladá Boleslav, aut. st.** odjíždět ze stanoviště 28.

Ostatní spoje a linky v oblasti se nemění, jejich změna proběhne v rámci integrace Mladoboleslavska cca v polovině roku 2021.

Další trvalé změny PID od 7. 3. 2021

Změny autobusových linek

324 1 spoj v pracovní dny ráno do Slaného zkrácen o úsek Kladno, nám. Svobody – Slaný, aut. nádr.

330 Prodloužení 1 páru spojů v pracovní dny dopoledne o úsek Kladno, Havlíčkovo náměstí – Libušín, nám., 1 spoj v pracovní dny ráno zkrácen o úsek Vinařce, Na Horce – Kladno, Havlíčkovo náměstí.

416 Nový spoj v pracovní dny odpoledne z Dobrovice do Mladé Boleslavi (náhrada za zrušený spoj linky 463); 1 spoj v pracovní dny ráno z Mladé Boleslavi nově nezajíždí do Dobrovice.

474 Linka je o víkendech zkrácena o úsek Mělník, aut. st. – Mělník, Na Brabčově, rovněž je o víkendech zrušena zastávka Mělník, Chloumek.

531 2 spoje v pracovní dny večer zkráceny o úsek Hořovice, Valdek – Hořovice, žel. st.

570 Zrušení 1 páru spojů v pracovní dny podvečer v úseku Čistá – Kralovice z důvodu redukované objednávky Plzeňského kraje.

590 Nové spoje v pracovní dny Smečno – Slaný, aut. nádr. (tyto spoje pokračují z/na linku 621).

594 Změna pořadí zastávek v obcích Šlapanice a Jarpice.

621 Celková reorganizace jízdního řádu, zavedení systematických návazností ve Smečně a rozšíření přímých spojů do Slaného (přímé vozy přecházející na linku 590). Prodloužení 2 párů spojů v pracovní dny dopoledne o úsek Libušín, náměstí – Smečno.

639 Nový 1 pár spojů v pracovní dny ráno v trase Hostomice, nám. – Osov, škola.

640 2 spoje v pracovní dny odpoledne jedou již ze zastávky Zdice, škola.

645 1 spoj v pracovní dny večer z Hořovic zkrácen o úsek Těně – Strašice, ObÚ z důvodu redukované objednávky Plzeňského kraje.

646 Zrušen 1 pár spojů v pracovní dny ráno v trase Hořovice – Cheznovice a zkrácen 1 pár spojů v pracovní dny dopoledne o úsek Rokycany – Cheznovice z důvodu redukované objednávky Plzeňského kraje.

648 Změna zastávek v obci Záluží; 1 spoj v pracovní dny ráno do Cerhovic nově zajíždí do Tlustic.

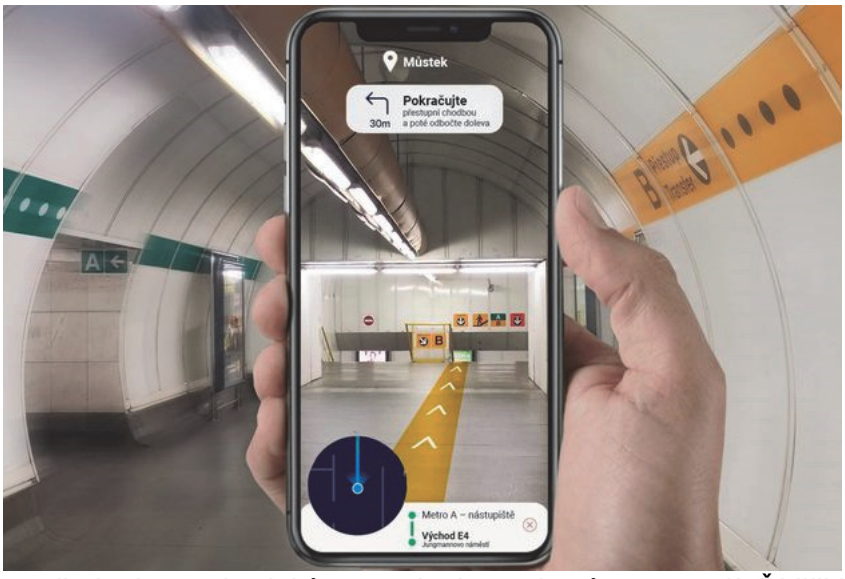
Změny zastávek

Čestlice, aquapark	Nový název pro zastávku Čestlice, Pražská.
Čestlice, nákupní zóna	Nový název pro zastávku Čestlice, Obchodní.
Čestlice, zábavní park	Nová název pro zastávku Čestlice, Asbis.
Do Koutů	Nová zastávka obousměrně pro linku 117 (na znamení).
Jarpice	Nový název pro zastávku Jarpice, I.
Šlapanice, Budeničky	Nový název pro zastávku Jarpice, Budenice.
Třebusice, křižovatka	Zastávka je nově „Na znamení“ (dosud „Stálá“).
Žižice, nad hřištěm	Nová zastávka obousměrně pro linku 617 (na znamení).

Redukce rozsahu provozu ve Středočeském kraji

Dále dojde na základě požadavku Středočeského kraje k omezení rozsahu provozu vlakových a autobusových linek PID. Detaily budou v předstihu oznámeny na webových stránkách www.pid.cz.

S novými dopravními stavbami dostane Praha konečně i jednotný orientační systém



V Praze vyrostou nové dopravní stavby. Cestující budou moci využít metro D, vlakové spojení na Letiště Václava Havla Praha a do Kladna nebo nové trolejbusové a tramvajové tratě. Z Podbaby do Bohnic se rychle a pohodlně dopraví lanovkou. Do města tak přibydou nové přestupní stanice a nové zastávky a tím i nové nároky na orientaci cestujících. Hlavní město proto připravilo modernizaci orientačního systému v pražských ulicích. Cestující přehledně provede od nástupiště v metru, přes vestibuly do stanic vlaků a zastávek autobusů a tramvají. Řidiči lépe najdou volná parkovací místa na parkovištích u MHD. Nebude se měnit jen vzhled, ale zejména kvalita a rozsah poskytovaných informací, které lidé dostanou v modernější a srozumitelnější formě. Schválená realizační studie podrobně definuje, jak bude Jednotný informační systém fungovat. Na konkrétní podobu orientačních prvků bude vypsána graficko-designerská soutěž.

Hlavní město Praha připravuje nové velké infrastrukturní stavby, které budou potřebovat lepší navigaci, nové plány a tedy i systém, který bude přehledný, srozumitelný a dokáže reagovat i na rozvoj dopravních projektů v Praze v dalších desetiletích. Schválená studie ukazuje, na jakých předpokladech bude tento nový systém fungovat. Nastavení stávajícího informačního systému neumožňuje doplnění o novou dopravní stavbu. Město musí přicházet se stále novými prvky, které ale kvůli své zastaralosti nenavazují na ty předchozí.

„*Myslíme na komfort cestujících. Aby na nových zastávkách snadno a bez potíží našli cíl cesty a všechny potřebné informace. Čím více dopravních možností v MHD nabízíme, tím přehlednější musí být. Základem jsou srozumitelnost, dobrá viditelnost a aktuální informace. Například v momentálně projektovaném moderním dopravním hubu Terminál Smíchov, kde se na jednom místě bude setkávat městská i příměstská železnice, městské i linkové autobusy, metro, tramvaje i P+R parkoviště, bude nutné instalovat propracované orientační prvky, které cestujícím usnadní přestupy mezi všemi těmito druhy dopravy. Stejně tak i nová linka metra D, kde momentálně pracujeme na geologickém průzkumu, způsobí změnu všech dopravních schémat nad dveřmi ve vozech metra a na nástupištích – a to i na již existujících trasách. Praha získá novou linku, nové přestupní uzly, které na těchto ukazatelích nesmí chybět,*“ řekl náměstek pro dopravu Adam Scheinherr.

„*Nechceme zbytečně utrácet za okamžitou plošnou výměnu všech cedulí, takže po realizaci pilotních projektů bude docházet k jejich výměně jen postupně v rámci rekonstrukcí plánovaných z jiných důvodů. Potrvá to tedy delší dobu, ale někdy se s tím začít musí, jinak by se jen zhoršoval stávající ‚nesystém‘. Naopak Jednotný informační systém do budoucna přesně určí, co je třeba v ulicích i ve veřejné dopravě změnit a sjednotit, jak má cílový stav vypadat a jak do systému zapojit co nejvíce on-line informací, které dnes máme k dispozici. Pracovní skupina zohlednila návrhy veřejnosti i klasické průzkumy mínění obyvatel i návštěvníků Prahy,*“ říká primátor hlavního města Prahy Zdeněk Hřib.

Praha také v posledních letech výrazně pokročila v poskytování on-line informací, které mohou cestující zatím využít pouze ve svých chytrých telefonech. Současný informační systém na zastávkách, označnících, vlakových nádražích i v dopravních prostředcích kvůli své zastaralosti neumožňuje tyto informace dostat k cestujícím. A právě online informace budou v novém systému hrát zásadní roli.

„*Současná podoba navigačního systému má kořeny v 70. a 80. letech minulého století. Orientační systém po desetiletí nikdo systematicky nerozvíjel a neaplikoval nejnovější poznatky. Praha chystá velké a také krásné veřejné stavby od metra D, přes nové tramvajové tratě až po železnici na letiště. Nedovedu si představit, že by tu byl informační systém minulého století, který by nepracoval s tím, co dnes umí špičkoví designéři a s množstvím on-line informací, které máme k dispozici. To je jako když byste si dali do nového auta místo satelitní navigace kompas,*“ řekl Adam Scheinherr.

Projekt Jednotného informačního systému byl zahájen v roce 2017 usnesením bývalé politické reprezentace a následovalo ustanovení Pracovní skupiny. Jejími členy jsou zástupci Institutu plánování a rozvoje, Dopravního podniku hl. m. Prahy, Technické správy komunikací, Pražské informační služby a Regionálního organizátora pražské integrované dopravy, kteří se od roku 2017 podíleli na přípravě a výběru dodavatele schválené realizační studie. Zároveň se řada dílčích důležitých prvků už dostala do pilotního provozu:

- Cestující mají už při vyhledání spojení k dispozici informace o zpoždění spoje v reálném čase a mohou se podívat také na on-line zpoždění všech povrchových spojů Pražské integrované dopravy na speciální mapě https://mapa.pid.cz/.
- V prvních vestibulech metra se testují obrazovky, které cestujícímu ukazují, kolik zbývá času do odjezdu následujících dvou vlakových souprav na nástupišti. Najdete je například ve stanicích Kobylisy, Staroměstská nebo Zličín a v nejbližší době je Dopravní podnik nainstaluje na další místa.
- Na tramvajové zastávce Palackého náměstí se už testuje chytrý zastávkový označník s aktuálními odjezdy tramvají i chytrý přístřešek s aktuálními informacemi o odjezdech tramvají a jeho design i funkčnost budou právě v návaznosti na nový informační systém dolaďovány.
- Ve vybraných autobusech se také na LCD obrazovkách testuje zobrazování návazných spojů z následující zastávky, vše samozřejmě on-line.

Nový navigační, informační systém a realizační studie



Realizační studie Jednotného informačního systému hlavního města Prahy, kterou dnes schválili pražští radní, představuje vizi proměny všech důležitých navigačních prvků v Praze, pro jejich sjednocení, lepší srozumitelnost a maximální využití on-line informací přímo v ulicích města. Na Realizační studii hned naváže také graficko-designerská soutěž o konkrétní podobě konkrétních prvků. Nesourodé jednotlivé prvky vyžadují zvýšené náklady a svou vlastní zvláštní péči. Je potřeba je sjednotit a mít mustr, podle kterého se budou postupně sjednocovat při plánované postupné obnově a rekonstrukcích.

Navigační a informační prvky, které můžete potkat v ulicích a ve veřejné dopravě hlavního města, jako by v některých případech historicky zamrzly. Některé ještě v předrevoluční době, některé v 90. letech. Nikdo je nikdy nesjednotil a vznikají stále nové. Mapy a schémata mají různé podoby, stejně jako navigační a informační cedule v ulicích. Nenápadné vstupy do metra jsou pro ty, kteří město neznají, jsou na řadě míst těžko k nalezení. Vlakové zastávky na okrajích města najdou často jen místní a jen minimum prvků navigačního systému, pracuje s dnes už dostupnými on-line informacemi.

„*Není možné, aby s každou další stavbou vznikaly další nové varianty orientačního systému. Právě nový Jednotný informační systém přesně určí, co je třeba v ulicích i ve veřejné dopravě změnit a sjednotit, jak má cílový stav vypadat a jak do systému zapojit co nejvíce on-line informací, které dnes máme k dispozici. Pracovali na ni odborníci, pracovní skupina však zapracovala i návrhy veřejnosti, výsledky otevřených diskusí v Pražském CAMPu i klasické průzkumy mínění obyvatel i návštěvníků Prahy,*“ vysvětluje Adam Scheinherr.

Na orientační a navigační prvky pro chodce jakoby se v Praze v minulosti zapomnělo, případně jsou značené jen náhodně a nesystémově. I to chce nový navigační systém usnadnit, pěší způsob dopravy na jiné místo je na krátké vzdálenosti v Praze tím nejvyužívanějším, a tedy i neprávem opomíjeným. Dnes lidé při cestě pěšky nemají jistotu, že dojdou bez mapy či navigace v mobilu do cíle své cesty. V metru se používají jiné směrovky než na zastávkách tramvaje i v ulicích Prahy. Při cestě pěšky Pražané potkávají různě barevné infotabule, nesourodé piktogramy a v půlce cesty třeba na mostě nebo v parku najednou zjistí, že navigace na váš cíl úplně chybí. Typickým příkladem je oblíbená pěší cesta návštěvníků metropole z historického centra Prahy přes Petřín na pražský hrad. V místech, kde turista opouští MHD a hodlá dál pokračovat pěšky, pak souvislá navigace směrem k petřínské rozhledně nebo na Hrad zcela chybí. Úplně jiné jsou směrovky v ulicích Prahy i v rámci petřínského parku, na mnoha rozcestích a křižovatkách pak navigace zcela chybí.

Graficko-designérská soutěž

Vizualizace, které jsou součástí této zprávy, jsou orientační a slouží pro lepší představu, jakých prvků se budou změny týkat. Neříkají ale nic o tom, jakou budou mít nové navigační prvky podobu. Ta vzejde z graficko-designérské soutěže, která vtiskne všem navigačním a informační tabulím novou moderní a jednotnou podobu a pomůže vytvořit nové prvky v ulicích města. Soutěž vyhlásí organizace ROPID. „*Počítáme s tím, že soutěž vypíšeme už na jaře. Bude veřejná, mezinárodní a budeme v ní hledat tým designérů z mnoha oborů, který bude schopen s Prahou dlouhodobě spolupracovat na vytvoření nové podoby celého informačně-navigačního systému,*“ upřesňuje ředitel ROPID Petr Tomčík. Právě pod hlavičkou organizace ROPID vznikala i zmíněná realizační studie.

Předpokládané náklady na soutěž ve výši maximálně 5,4 milionu Kč jsou jen mikroskopickým zlomkem ceny v porovnání s náklady na velké stavby, jako je například metro D, které město připravuje. I proto má smysl připravit nový a moderní navigační systém pro celou Prahu už teď, aby bylo pro chystané významné stavby vše dopředu důkladně nachystáno.

Podstatnou součástí celého projektu je také předpokládaná finanční úspora pro město. O jednotlivé části informačního a navigačního systému se dnes starají různé organizace. Je proto potřeba udělat pořádek v tom, kdo se stará o kterou část systému, jaké má povinnosti, odpovědnost i s jakými rozpočty přesně pracuje. Sjednocení pod jeden systém pak přinese i finanční úspory.

Orientace v přestupních uzlech

Jednou ze slabin současného navigačního systému je značení složitých přestupních uzlů v uliční úrovni. Pokud cestující opustí stanici metra, tak v uliční úrovni chybí návazné značení pro pěší cíle v okolí, ale také např. na železniční dopravu. *„Důležité je, aby naši zákazníci zejména ve větších přestupních uzlech našli tu nejrychlejší cestu na navazující spoj. Pomůže jim k tomu jednotný systém číselných a písmenných kódů, kterými by byl označen nejen každý výstup z metra a jeho vestibulu, ale i každá zastávka povrchové dopravy. Díky tomu i cestující neznalý daného prostředí rychle a lehce, bez zbytečného bloudění najde ten správný výstup z metra a následně správnou zastávku. K tomu jim pomohou i nové mapy okolí a schémata přestupních uzlů*," říká Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy (DPP), a doplňuje: *„Rekordmanem v počtu exitů je stanice metra Můstek, která jich má celkem 17, třeba Karlovo náměstí ‚jen' 9, a po otevření výtahu v květnu přibyde desátý. Předloni jsme si v pilotním provozu ověřili, že číslování exitů cestujícím při přestupu z metra na povrchovou dopravu skutečně pomáhá. Proto jsme v rámci pravidelné obnovy navigačního systému čísla výstupů doplnili do navigací už ve 26 stanicích metra. Uvádějí je všechny relevantní on-line vyhledávače spojení. S tímto systémem číslování počítá i připravovaný Jednotný informační systém."*

Velký rozvoj čeká také aplikaci PID Lítačka. Ta je dnes hlavním on-line nástrojem pro cestování veřejnou dopravou v Praze i v regionu. Lidé v ní najdou spojení, získají informace o výlukách nebo si koupí on-line své jízdenky. Do budoucna by měla sloužit jako chytrá navigace včetně přehledné orientace ve složitých přestupních uzlech i jako osobní průvodce na každodenních cestách díky personalizovaným notifikacím o aktuálních změnách nebo mimořádnostech.

Silnější role železnice

Železnice bude hrát čím dál větší roli i při cestách po Praze, hlavně tam, kde není metro. Bude důležité, aby lidé snadno našli cestu na nejbližší vlakovou zastávku. Ze zastávek jako jsou například Podbaba, Eden nebo budoucí Zahradní Město je a bude cesta do centra tím nejrychlejším způsobem vůbec. Navíc Praha počítá se zavedením dalších ryze městských vlakových linek (například v oblasti Zahradního Města a Malešic), blíží se také stavba železnice na pražské letiště, která výrazně zlepší spojení do centra města i v rámci samotné Prahy 6. Proto je nezbytné věnovat v informačním a navigačním systému městské železnici stejnou pozornost jako metru.

Pilotní projekty

Současně s přípravou graficko-designérské soutěže poběží také testování nově navrhovaných prvků v rámci pilotních projektů. Vytipováno bylo 5 přestupních uzlů (Florenc, Palmovka, Budějovická, Háje a Nádraží Holešovice), kde si otestujeme nové informační a navigační prvky včetně jejich podoby. Cestující zde najdou digitální panely s on-line informacemi o dopravě, nové mapy okolí, komplexní navigaci v rámci přestupního uzlu či směrovky na okolní cíle. Pilotována bude také pěší trasa z Pařížské ulice na holešovické výstaviště nebo ucelené trasy tramvajových linek do Modřan a do Holyně. Teprve na základě vyhodnocení pilotních projektů bude rozhodnuto o realizaci jednotlivých 53 navrhovaných opatření v Realizační studii i o celkových nákladech, které nový systém vyvolá.