

Datum vydání	Obsah
15. 3. 2024	Na letiště nově kapacitním trolejbusem č. 59 1
	Sezonní přívozy vyplují 23. března 2024 1
	Cyklohráček vyráží do 11. sezony 2
	Provoz sezonních vlaků od 23. března 2024 2
	Brdský cyklobus vyjede 23. března 2024 3
	Právě vyšel tištěný průvodce letošní turistickou sezonou 4
	Nové totemy zvýrazňují stanice metra a vlaku 4
	Čitelná Praha: výsledky výzkumu prototypů pěší navigace u nové Štvanické lávky 4

Na letiště nově kapacitním trolejbusem č. 59



Dopravní podnik hl. m. Prahy zahájil 6. března 2024 provoz na druhé, nově vybudované trolejbusové trati ve městě mezi Nádražím Veleslavín a Letištěm Václava Havla Praha. Obsluhovat ji budou velkokapacitní tříčlánkové bateriové trolejbusy Škoda-Solaris 24m na lince č. 59, která plně nahradila dosavadní autobusovou linku č. 119. Díky nasazení nejdelších trolejbusů v ČR na lince na/z Letiště Václava Havla Praha zvýší DPP přepravní kapacitu o cca 30 % při zachování stejného jízdního řádu. Kromě toho ročně ušetří stovky tisíc litrů nafty a sníží emise CO₂ zhruba o 1300 tun. Obě investiční akce, výstavbu infrastruktury této trolejbusové tratě i nákup 20 velkokapacitních trolejbusů, financuje Evropská unie v rámci Národního plánu obnovy, aby podpořila rozvoj čisté veřejné dopravy v Česku.

Obsluha Letiště Václava Havla Praha veřejnou dopravou do té doby stála především na autobusových linkách: na pěti městských – č. 119, dále 100, 161, 191, Airport Express a třech příměstských – č. 319, 322 a 414. Prioritou hlavního města Prahy je kapacitní, rychlé a přímé vlakové spojení letiště a Masarykova nádraží, které připravuje Správa železnic. Už před pandemií covid-19 se však ukázalo, že minimálně v přepravních špičkách, kdy autobusy jezdí v intervalu 3–5 minut, stávající kapacita autobusové linky č. 119 nestačila pokrývat poptávku. Proto Rada hl. m. Prahy v roce 2019, i v návaznosti na Klimatický závazek hl. m. Prahy, rozhodla o elektrifikaci této linky, její proměnu na trolejbusovou, obsluhovanou velkokapacitními vozidly.

Sezonní přívozy vyplují 23. března 2024

Od soboty 23. března 2024 se k celoročním přívozům P1 a P2 připojí i ostatní sezonní přívozy, které budou v provozu do 28. října 2024. Oproti loňské sezoně nedochází k žádným změnám. Přívozy PID loni přepravily téměř 600 000 cestujících. Letos poprvé bude plnohodnotně v provozu sezonní přívoz P4 Dostihová – Belárie, který se osvědčil ve zkušebním provozu v letech 2022 a 2023. V souvislosti s omezeními na cyklotrasách v oblasti opravovaného Barrandovského a budovaného Dvoreckého mostu jsou přívozy P3 a P4 pro cyklisty vítanou alternativou za komplikované průjezdné úseky. Z přívozu P3 také můžete sledovat stavbu Dvoreckého mostu, který přívoz na podzim 2025 plně nahradí.

Připomínáme, že přívoz P2 nabízí výhodnou alternativu spojení do ZOO, konkrétně ke vstupu Sklenářka u nového pavilonu goril. Přívoz pluje každou čtvrt hodinu, tedy stejně často jako sem jezdí autobusová linka 234 z Holešovic od metra.

Více o přívozech PID: <https://www.pid.cz/privozy/>

Seznam pražských přívozů v provozu od 23. března 2024:

- P1** Sedlec – Zámky: V provozu denně do 20:00, v pracovní dny od 5:25, o víkendech od 6:45.
- P2** V Podbabě – Podhoří: V provozu denně do 22:00, v pracovní dny od 5:25, o víkendech od 6:30.
- P3** Lihovar – Dvorce: V provozu denně do 22:00, v pracovní dny od 7:00, o víkendech od 8:00.
- P4** Dostihová – Belárie: V provozu denně do 19:00–21:00 podle denního světla, v pracovní dny od 7:00, o víkendech od 8:00.
- P5** Císařská louka – Kotevní – Výtoň: V provozu denně od 8:00 do 19:00–21:00 podle denního světla.
- P6** Lahovičky – Nádraží Modřany: V provozu denně do 19:00–21:00 podle denního světla, v pracovní dny od 7:00, o víkendech od 8:00.

Cyklohráček vyráží do 11. sezony



Výletní vlak Cyklohráček letos vstupuje již do své jedenácté sezony a poprvé vyjede v sobotu 23. 3. 2024. V rámci svého trvalého stavu jezdí v nezměněné trase. Z pražského hlavního nádraží se tak opět vydá do středočeského královského města Slaný. Podíváte se tak na nejhezčí pražskou železniční trať, tzv. Pražský Semmering, dále do malebného kraje kolem zříceniny hradu Okoř a do Zákolanského údolí, kde se můžete vydat na výlet do útulného Zooparku Zájezd nebo k nejstarší dochované stavbě v Čechách – rotundě sv. Petra a Pavla na Budči. Významným cílem zůstává konečná stanice Slaný, jež nabízí mnoho zajímavých aktivit pro malé i velké.

Cyklohráček taktéž během sezóny zavítá o vybraných sobotách až k železničnímu muzeu

ve Zlonicích, celkem se jedná o 6 odpoledních jízd. Vzhledem k začínající rekonstrukci pražského smíchovského nádraží bude v letošní sezóně vyjíždět z Prahy hl. n. jen ranní Cyklohráček, který se sem večer opět vrátí. Polední pár vlaků bude začínat a končit ve stanici Praha-Smíchov. Aktuální informace o provozu a případných změnách a výlukách jsou k dispozici na obvyklých informačních portálech – na www.pid.cz/cyklohracek či na sociálních sítích Cyklohráčku, dále na informační lince Pražské integrované dopravy 234 704 560 nebo na informační lince Českých drah 221 111 122.

I na letošní rok připravujeme ve spolupráci s národním dopravcem České dráhy a. s. speciální výlety, při kterých se s Cyklohráčkem podíváme do nejrůznějších turisticky zajímavých destinací ve Středočeském kraji. Vzhledem k velkému zájmu cestujících zůstává četnost těchto letních jízd stejná jako loni. Můžete se tedy těšit opět na 14 výletů, jež se uskuteční každé úterý a čtvrtek, a to od 9. 7. do 22. 8. 2024. Podrobnosti budou zveřejněny na obvyklých informačních portálech.

Cyklohráček prošel mezi loňskou a letošní sezónou pravidelnou údržbou s lokálními opravami. Především nejmenší cestující se mohou těšit na nové balónky v obou balónkovištích nebo na zbrusu nové modely dřevěných vláčků, které naleznou v nízkopodlažním oranžovém voze. Naši hrajvedoucí připravují na celý rok také zábavné kvízy pro celou rodinu. Jedním z hlavních lákadel nadále zůstává původní stanoviště strojvedoucího, které bylo před několika lety přestavěno na pomyslnou dětskou hru. Infocentrum Pod Velvarskou branou ve Slaném obnovuje pro cestující Cyklohráčku oblíbenou hru s Bořkem – Cestu za zlatým pokladem.

Letošní sezóna běží od 23. března až do 28. října 2024. Rezervace míst k sezení se neprovádějí. Výběr volných míst k sezení či stání je do vyčerpání kapacity jednotlivých vozů. Ve vlaku neplatí žádné speciální jízdné. Vláček stále jezdí za standardní Tarif Pražské integrované dopravy (PID), Tarif Českých drah (ČD) nebo Systém jednotného tarifu OneTicket. Nedílnou součástí je služba tzv. ČD Minibarů – v tzv. cyklovoze tak lze ve výdejním okénku zakoupit drobné občerstvení.

Provoz sezonních vlaků od 23. března 2024

V sobotu 23. března 2024 opět vyjedou po zimní přestávce víkendové rekreační vlaky Pražské integrované dopravy dopravců České dráhy a KŽC Doprava, které spojují hlavní město s turisticky atraktivními destinacemi ve středních Čechách i sousedních krajích. Stejně jako v loňském roce se i letos můžete vydat na výlet do oblastí dolního Posázaví, Brd, na Kokořínsko, do Českého ráje nebo Šluknovského výběžku. Ve všech vlacích platí kromě tarifu

jednotlivých dopravců také Tarif PID, díky kterému je možné kombinovat na jednu jízdenku vlak i návazné autobusy nebo pražskou MHD.

Stručný jízdní řád sezonních vlaků PID

Cyklohráček

- Praha hl. n. (8:53) – Slaný (10:38)
 - Slaný (11:02) – Praha-Smíchov (12:38)
 - Praha-Smíchov (13:18) – Slaný (14:50) – Zlonice* (15:05)
 - Zlonice* (16:47) – Slaný (17:00) – Praha hl. n. (19:01)
- * v trase Slaný – Zlonice jede jen ve dnech 20. 4., 25. 5., 29. 6., 27. 7., 24. 8. a 28. 9. 2024

Cyklo Brdy

- Praha hl. n. (8:19) – Beroun – Příbram – Blatná (11:06)
- Blatná (16:49) – Příbram – Beroun – Praha hl. n. (19:34)

Český ráj

- Praha hl. n. (8:54) – Jičín – Turnov (11:51)
- Turnov (16:01) – Jičín – Praha hl. n. (19:22)

Kokořínský rychlík

- Praha-Vršovice (8:21) – Praha hl. n. (8:37) – Mělník – Mšeno (10:22)
- Mšeno (16:58) – Mělník – Praha hl. n. (18:45) – Praha-Vršovice (19:00)

Lužickohorský rychlík

- Praha-Vršovice (8:51) – Praha hl. n. (9:01) – Bezděz – Krásná Lípa – Mikulášovice dolní nádraží (13:11)
- Mikulášovice dolní nádraží (15:12) – Krásná Lípa – Bezděz – Praha hl. n. (19:32) – Praha-Vršovice (19:48)

Rakovnický rychlík

- Praha hl. n. (8:49) – Beroun-Závodí – Křivoklát – Rakovník (10:38)
 - * Rakovník (12:05) – Křivoklát – Beroun (12:53)
 - * Beroun (15:06) – Křivoklát – Rakovník (15:53)
 - Rakovník (16:16) – Křivoklát – Beroun – Praha hl. n. (18:13)
- * spoje vedené odpoledne v trase Rakovník – Beroun a zpět jedou jen od 29. 6. do 1. 9. 2024

Brdský motoráček

Vlak jezdí jen v sobotu a také 29. 3., 1. 5., 8. 5. a 5. 7. 2024

- Praha hl. n. (7:55) – Mníšek pod Brdy – Dobříš (9:23)
- Dobříš (13:19) – Mníšek pod Brdy – Praha hl. n. (14:50)

Posázavský motoráček

Vlak jezdí jen v neděli a také 1. 4. a 28. 10. 2024

- Praha hl. n. (14:55) – Davle – Týnec nad Sázavou – Čerčany (16:25)
- Čerčany (17:38) – Týnec nad Sázavou – Davle – Praha hl. n. (19:29)

Brdský cyklobus vyjede 23. března 2024



V sobotu 23. března 2024 vyjede i tradiční brdský Cyklobus, který spojuje vlakové nádraží v Dobřichovicích s brdskými Hřebeny a jede přes Černolice, Řitku a Mníšek pod Brdy do Kytína. Cyklobus pojedou o víkendech a svátcích čtyřikrát denně ve dvouhodinových intervalech mezi Dobřichovicemi a Kytínem. V Dobřichovicích je zajištěna návaznost na vlaky S7 od Prahy. Kapacita speciálního autobusu s přívěsem je 25 jízdních kol. Cena za přepravu kola je 20 Kč. V jízdních řádech PID ho najdete pod označením „CYKLOBUS 1“ a v provozu bude až do 28. října 2024.

Právě vyšel tištěný průvodce letošní turistickou sezonou

Organizace ROPID vydala tištěnou brožuru Turistické linky PID, ve které najdete praktické informace o letních sezonních vlakových, autobusových, ale i tramvajových linkách PID, které vás budou vozit zejména o víkendech do nejzajímavějších míst Prahy a Středočeského kraje. Kromě samotných jízdních řádů jednotlivých linek zde najdete schémata tras s vyznačením okolních zajímavostí a také tipy na výlety nebo návštěvu pamětihodností v okolí.

Brožura je k dostání v dopravních infocentrech PID i Dopravního podniku hl. m. Prahy, v osobních pokladnách Českých drah i ve vybraných turistických infocentrech v Praze i v regionu.

Brožura je také ke stažení v elektronické podobě na www.pid.cz.



Nové totemy zvýrazňují stanice metra a vlaku



Jedním z důležitých navigačních prvků systému Čitelná Praha je tzv. totem, nový typ nosiče, který má za úkol upozorňovat na přítomnost stanice metra či vlakového nádraží dostatečně výrazně i na větší vzdálenost.

První prototyp upozorňující na přítomnost stanice metra testujeme na Palackého náměstí již od roku 2022. Výrazné označení železnice pak od konce loňského roku zajišťuje prototyp u nového vlakového nádraží Rajska zahrada. V pilotování letos pokračujeme u vlakového nádraží Eden a u stanic metra Malostranská a Háje.

Cestující tak budou mít možnost prověřit při cestě Prahou čitelnost a viditelnost všech barevných podob totemu, které se proměňují podle barev linek metra. Na

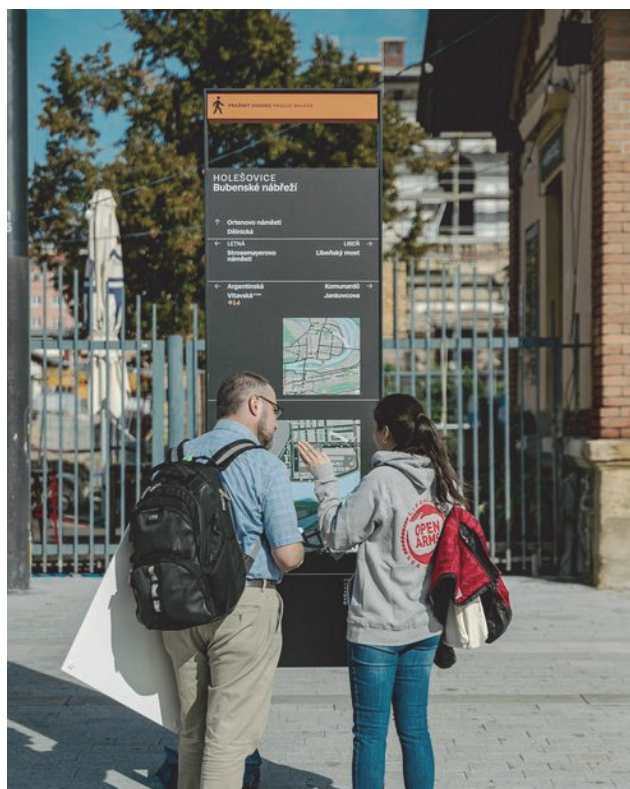
prototypu testujeme také varianty materiálového a konstrukčního řešení. Získané poznatky přeneseme ve spolupráci s designéry do finální podoby nosičů a totem se stane prvním plošně aplikovaným prvkem systému, který usnadní orientaci zejména u těch stanic metra nebo nádraží, jejichž přítomnost v dané lokalitě není na první pohled zřejmá.

Čitelná Praha: výsledky výzkumu prototypů pěší navigace u nové Štvanické lávky

Obelisk a směrovka, nové prvky pěší navigace systému Čitelná Praha, mají za úkol podpořit pěší pohyb po městě. Od léta loňského roku jsou jejich prototypy umístěny u nové Štvanické lávky, která umožňuje přechod přes řeku do jinak relativně vzdáleného Karlína, a nabízí tak ideální příležitost pro jejich testování. Obelisk přináší použití map bližšího i širokého okolí s vyznačením dochozí vzdálenosti a významných orientačních bodů (landmarks) nebo natočení prvků z pohledu chodce, které se osvědčilo mimo jiné v Londýně. Se stejným principem pracují i nové směrovky v jednotném vzhladu. Prototypy jsme podrobili uživatelskému výzkumu, který přínos výše zmíněných „novinek“ potvrdil, zároveň ale přinesl i podněty k dopracování. Zpětnou vazbu promítneme do finálního řešení, které budeme postupně nasazovat na dalších místech Prahy, ještě letos se objeví například na Palmovce.

Pěší pohyb je významnou, ale bohužel dosud poměrně opomíjenou součástí městské mobility. Pro pěší orientaci ve městě nyní slouží hnědé turistické směrovky v centru, které cílí především na návštěvníky města, nebo různorodé navigační směrovky a tabule na území jednotlivých městských částí. To chceme v rámci projektu Čitelná Praha změnit a po vzoru Londýna vybudovat jednotný systém. Klíčovými prvky tohoto systému v oblasti pěší navigace jsou

obelisk kombinující mapu blízkého i vzdálenějšího okolí s údaji o významných cílech a jednoduchá směrovka s vyznačením hlavních směrů. A právě prototypy těchto informačních nosičů testujeme od loňského léta poblíž nové Štvanické lávky a tramvajové zastávky Holešovická tržnice.



„Pokračujeme v uživatelském testování nové tváře pražské navigace. Do hloubky jsme vyzpovídali místní i mimopražské návštěvníky, abychom zjistili, jak jsou pro ně nové mapy i směrovky čitelné a srozumitelné. Podle toho doladíme obsah i grafiku a vytvoříme jednoduší systém, díky kterému se lidé v Praze neztratí a budou chodit po Praze více a rádi. Pěší doprava je taky doprava,“ uvádí náměstek pražského primátora a radní pro oblast dopravy Zdeněk Hřib.

Během podzimu 2023 podrobil tým projektu Čitelná Praha pod vedením ROPID a v úzké spolupráci s dalšími organizacemi hl. m. Prahy prototypy nových prvků mobiliáře uživatelskému testování. Prověřovali jsme srozumitelnost i praktickou využitelnost nových prvků i jejich dílčích částí. Jaká je preferovaná varianta natočení mapy a proč? Je uvádění docházkové vzdálenosti praktické v minutách, či metrech? Nebo jaká povrchová úprava umožňuje lepší čitelnost? Do výzkumu se přihlásilo téměř 350 zájemců, ze kterých jsme vybrali třicet respondentů reprezentujících všechny klíčové skupiny. Ptalí jsme se uživatelů zastupujících různorodé potřeby, místních, turistů, dětí, důchodců, lidí s dočasným či trvalým pohybovým, zrakovým nebo jiným omezením, Čechů i cizinců. Zajímaly nás potřeby všech, stejně jako v každém z našich výzkumů.

„Obelisk a směrovka jsou novými navigačními prvky ve veřejném prostranství. Proto pro nás bylo také důležité zjišťovat, jestli tyto prvky vůbec zapadají do přirozeného

pěšího pohybu lidí po Praze. Zjistili jsme, že tyto prvky pozitivně doplňují navigaci po blízkém okolí, a dodávají tak lidem ujištění, že jdou správným směrem ke svému cíli,“ dodává Dominika Potužáková, vedoucí výzkumného týmu Bohemia design & research.

Hlavní zjištění

- Způsob natočení mapy podle pohledu diváka byl pro většinu respondentů přirozenější a umožňoval jim rychlejší orientaci a hledání cílů, oproti mapě natočené vždy severem nahoru.
- Údaj o délce chůze v minutách byl respondenty pozitivně přijat a preferován oproti uvádění vzdálenosti v metrech či kilometrech.
- Naprostá většina respondentů preferovala matný povrch obelisku, a to kvůli jeho významně lepší čitelnosti za různého počasí i světelných podmínek.
- Logika umístění cílů v záhlaví obelisku byla většinou respondentů pochopena bez problémů.
- Informační prvky „panáček zde stojíte“ a kružnice vyznačující 5 a 15 minut dochozí vzdálenost, byly komentovány pozitivně. Jsou to grafické prvky, podle kterých se respondenti rychle zorientovali a dokázali odhadnout délku chůze za vytyčeným cílem.
- Světlé texty přes členitý povrch i názvy některých ulic u obou využívaných map hodnotili respondenti jako hůře čitelné.
- Piktogram vlaku byl většinou respondentů zaměňován za tramvaj.
- Značení tramvajových zastávek písmeny nebylo většinou respondentů pochopeno. To by se ale mělo změnit s uceleným rozšiřováním nového značení v rámci všech dalších prvků systému včetně vyhledávačů spojení a mobilních aplikací.
- Uličník a legenda nebyly nalezeny na první dobrou, legenda byla nalezena o trochu lépe díky své barevnosti.

Jak bude vypadat výsledná podoba map i směrovek?

Na základě výsledků průzkumu nyní designéři ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha) připravují finální podobu mapových podkladů. Z těch se pak budou tvořit mapy umístěné na obeliscích, v rámci zastávek povrchové dopravy či stanic metra. Mapy na obeliscích budou vždy natočené podle pohledu diváka, který přímo uvidí, co je před ním. Připomínky k čitelnosti ulic nebo dalších textů v mapách by měly být vyřešeny použitím kvalitnějšího tisku i povrchové úpravy na obelisku. Ten bude mít matný povrch, aby nedocházelo k rušivým odleskům okolí.

„U jednotlivých cílů na směrovkách a obeliscích budou uváděny podle preference lidí docházkové časy v minutách. Je to univerzálnější a lépe představitelný údaj než zobrazovat vzdálenosti v metrech. Drobnou grafickou úpravou

projdou také texty na směrovkách i obeliscích, upraven bude piktoqram vlaku, aby nebyl zaměnitelný s tramvají,“ přibližuje práci s výsledky průzkumu Tomáš Machek z designérského studia Side2.

Co bude dál?

„Během letošního roku připravujeme instalaci dalších obelisků a směrovek, abychom vyzkoušeli všechny konstrukční a rozměrové varianty i doladěnou grafiku map. Na nové obelisky se mohou lidé těšit například na Palmovce, která je laboratoří celého projektu, na dalších místech Prahy 7 či u vlakového nádraží Dolní Počernice,“ říká Petr Tomčík, ředitel organizace ROPID, která má koordinaci projektu Čitelná Praha na starosti. Potřebujeme si vyzkoušet také zobrazování rozdílných informací v centru s množstvím památek i zcela odlišné prostředí ryze obytných čtvrtí, kde je pro lidi důležité spíš najít poštu nebo zdravotní středisko. Další takovou testovací lokalitou bude městská část Praha-Běchovice.



Po otestování všech šířkových variant obelisku i různých způsobů uchycení směrovek bychom rádi vyzkoušeli nový systém v rámci jedné ucelené pěší trasy, například mezi Staroměstským náměstím a holešovickým výstavištěm. Tímto postupem si chceme ověřit, zda je navržená metodika rozmístění jednotlivých prvků správná a návodná i bez použití navigace v mobilních telefonech. A právě na metodice rozmisťování obelisků a směrovek pro vytvoření kompaktního systému na území celého města nyní pracují kolegové z IPR Praha.

„Metodika rozmisťování prvků pěší navigace by měla zajistit promyšlené umístění těchto prvků v rámci uličních prostranství a náměstí, redukcí množství prvků a jejich možné sjednocování na jeden nosič s využitím již stávajících, např. lamp veřejného osvětlení. Prvky pěší navigace by měly veřejná prostranství kultivovat a doplňovat, nikoli překážet a zahlcovat,“ dodává Rostislav Zapletal z Kanceláře veřejného prostoru IPR Praha.

Pro celoměstské nasazení pěší navigace je nezbytná automatizace tvorby a aktualizace obsahu map i jednotlivých cílů na obeliscích, směrovkách nebo třeba na směrových tabulích v metru. Správu dat řeší postupně vznikající Datová základna, kterou pro Prahu vytváří Operátor ICT. Pomůže zefektivnit tvorbu i administraci jednotlivých součástí systému Čitelné Prahy.

„Jsem rád, že tým OICT je součástí systému Čitelné Prahy. Navazujeme tím tak na velice úspěšnou spolupráci nejen s ROPIDem v oblasti zpracování dat o skutečných zpožděních spojů městské hromadné dopravy v hlavním městě a veřejné dopravy v rámci Pražské integrované dopravy. Při práci na projektech pro Prahu je pro nás v OICT klíčové, aby všechna data, která projekty generují, byla od samotného začátku kompletně pod kontrolou hlavního města. Jedině tak můžeme získaná data efektivně využívat pro rozvoj české metropole,“ dodává k zapojení městské společnosti OICT její předseda představenstva Benedikt Kotmel.

Vše o projektu Čitelná Praha najdete zde: <https://pid.cz/citelnapraha>.