

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

Tabulka cen jednotlivého plošenného jízdného

Platnost:
od 10. června 2012

do pásma z pásma	P	O	B
P cena platnost	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min
O cena platnost	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min
B cena platnost	18 Kč 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min
1 cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min
2 cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
3 cena platnost	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
4 cena platnost	32 Kč 4 p/90 min	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min
5 cena platnost	46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 min	24 Kč 3 p/60 min
6 cena platnost	54 Kč 7 p/180 min	40 Kč 5 p/120 min	24 Kč 3 p/60 min
7 cena platnost	62 Kč 8 p/210 min	46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 min

Jednotlivé jízdné v Praze:

32 Kč - platnost 90 min

24 Kč - platnost 30 min

	1	2	3	4	5	6	7
40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	62 Kč 8 p/210 min	68 Kč 9 p/240 min	76 Kč 10 p/270 min	84 Kč 11 p/300 min	
24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	62 Kč 8 p/210 min	68 Kč 9 p/240 min	
18 Kč 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	62 Kč 8 p/210 min	
18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	
18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	
24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	
32 Kč 4 p/90 min	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	
46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 min	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	
54 Kč 7 p/180 min	40 Kč 5 p/120 min	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	
62 Kč 8 p/210 min	46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 min	24 Kč 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	

VYSVĚTLIVKY:

4 p/90 min platnost/jzdenky (počet pásem/
platnost v minutách)

* pro danou kombinaci pásem lze
použít též jízdenku v ceně 12 Kč,
která je přístupná a platí max.
15 minut - neplatí ve vlacích PID

Pásmo P: metro, tramvaje, městské autobusy
na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín,
přívazy a vyjmenované železniční stanice na
území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo O: stanovené úseky příměstských
autobusových linek na území hl. m. Prahy,
stanovené úseky železničních tratí na území
Prahy

Pásmo B: stanovené úseky příměstských
autobusových linek na okraji území hl. m. Prahy,
stanovené úseky železničních tratí na okraji
území Prahy

Vnější pásma: mimo území Prahy - pásma
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7



ČasoPID

září 2017

PID PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Dopravci PID

OBSAH:

Od října budou posíleny nejzatíženější směry noční dopravy	1
25 let od zapojení železnice... - III. díl	4
Obce, které obsluhuje PID / Neveklov	8
Schéma linek PID Praha – přestupní uzel Nádraží Veveslavín	12
Vozí Vás na linkách PID – ARRIVA Střední Čechy s. r. o.	14
Zastávky PID / Černošice, Dobříchovice, Řevnice	18
Pozvánky na akce PID	21



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

do pásma z pásma	P	O	B
P <small>dvoupásmo</small>	P	O	B
O	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B		
B	Území hl. m. Prahy		
1	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
2	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
3	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min
4	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min
5	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min
6	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min
7	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min

Tabulka cen jednotlivého plinocenného jízdného v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu

	1	2	3	4	5	6	7
1	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
2	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
3	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min
4	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min
5	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min
6	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min
7	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min

Platnost: od 10. června 2012

VYSVĚTLIVKY:

4 p/90 min platnost jízdenky (počet pásem)/ platnost v minutách
 # pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut - neplativě vlcích PID

Pásma P: metro, tramvaje, městské autobusy na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přívody a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásma O: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásma B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okrajích území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy

Vnější pásma: mimo území Prahy - pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

OD ŘÍJNA BUDOU POSÍLENY NEJZATÍŽENĚJŠÍ SMĚRY NOČNÍ DOPRAVY



Praha stále více žije i v noci. Na počátku nového milénia se zkrátil interval nočních tramvají i některých autobusů ze čtyřiceti minut na třicet, v současnosti už se jezdí v nočních hodinách z pátku na sobotu a ze soboty na neděli dokonce v intervalu dvacetiminutovém. Ani taková nabídka však již v některých směrech nedostačuje poptávce. V noci z 8. na 9. října 2017 proto dojde k dalším změnám a posílení noční dopravy v centru metropole. „Po zkrácení intervalu tramvají na 20 minut vzrostl počet cestujících využívajících noční dopravu z pátku na sobotu a ze soboty na neděli o přibližně padesát procent. A v zatížených úsecích poptávka roste stále,“ popisuje současnou noční situaci ing. Martin Fafejta, vedoucí odboru městské dopravy ROPIDu, který vysvětluje i další změny, kterými doprava mezi půlnocí a půl pátou ráno projde.



Co projektanty vedlo ke změnám především v linkovém vedení nočních autobusů?

K úpravám linkového vedení nočních autobusových linek nás vedly dva důvody. Tím prvním byly kapacitní problémy na nočních tramvajových linkách směřujících z centra do Dejvic a na Smíchov (linky 91 a 94), tím druhým požadavky městských částí na zavedení noční dopravy do oblastí, kde noční obsluha dosud chyběla.

Jak jste se rozhodli řešit kapacitní problémy na uvedených tramvajových linkách?

Nejprve jsme podrobně prověřovali několik variant posílení noční tramvajové dopravy. První bylo zavedení provozu denních tramvajových linek (například 2, 5, 6, 9, 10, 14, 17, 18, 22, 26) i v noci. Tím by ale zanikla noční přímá spojení z Evropské, Zenklovy či Poděbradské ulice na Lazarskou. Tato úprava by současně měla za následek zhoršení možnosti přestupů jak v Lazarské, tak v dalších lokalitách, kde jsou nyní přestupy mezi nočními linkami garantované. Šlo by o složité řešení i z hlediska konstrukce jízdních řádů (složité vymezení konce a začátku provozních dnů). Náklady na uvedenou úpravu by byly poměrně vysoké, přičemž by neodpovídaly efektům, které by získali cestující.



Další prověřovanou variantou bylo sjednocení intervalu nočních linek na 30 minut po celý týden s víkendovým nasazením souprav na linky 91, 94, 97, 98 a 99 a vložených spojů po 15 minutách na

linky 904, 905, 910 a 911. Takovému řešení ovšem kapacitně nevyhovuje přestupní uzel Lazarská, kde se provoz souprav na nočních linkách připouští jen výjimečně, například na Silvestra.

Kratší trasa vložených spojů na nočních linkách může ale snadněji vyvolávat konflikty mezi pasažéry a provozním personálem, proto ani toto řešení nepostoupilo do fáze realizace. V tramvajové dopravě by navíc zavedení vložených spojů komplikovalo konstrukci jízdních řádů a organizaci pravidelných rozjezdů z Lazarské. Proto byla prověřena i možnost zrušení „čekaček“ v Lazarské o víkendových nocích. To by ale vyvolalo ještě výraznější odlišnosti v polohách nočních spojů v týdnu a o víkendech (bez čekání by spoje odjížděly úplně v jiné časy) a celý systém noční dopravy by se spíše znehlednil.

S ohledem na vysoké náklady nebyla nakonec k realizaci doporučena ani varianta zavedení tangenciálních tramvajových linek, například ve stopě linek 10, 20 a 26. Vznik podobných linek je možný spíše až v budoucnu v souvislosti s komplexnější úpravou noční dopravy, v níž by bylo uvažováno o zrušení přestupního uzlu Lazarská. Současně by vzniklo několik podobných přestupních uzlů na obvodu centra města. Navíc by tato komplexní změna znamenala významné navýšení provozních nákladů, které bychom raději, pokud je od města v roce 2018 získáme, použili na víkendové posílení linek metra B a C.

Přesto k drobnému posílení noční dopravy v centru města od října dochází. K jakému?

V rámci usnesení Rady hl. m. Prahy ze 4. dubna 2017 byly schváleny požadavky městských částí na posílení noční dopravy, případně na zřízení nové noční obsluhy některých lokalit. Základní filosofií změny je využít autobusových linek nyní ukončených na okraji centra k tomu, aby cíleně posílily nejzatíženější úseky nočních tramvajových spojů.

Na základě toho dochází k prodloužení linky 907 ze Smíchovského nádraží přes zastávky Anděl, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží a Letenský tunel na Hradčanskou, kde se propojí se současnou linkou 915 a bude pokračovat dále do Nebušic. Z oblasti Anděla je rovněž přes I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží, Florenc a Koněvovu ulici do Malešic a dále po současné trase linky 909 do Dubče a Kolodějí prodloužena linka 908. Linka 909 nově obsluhuje oblast Kyjí, Běchovic a Sídliště Rohožník, kde nahrazuje současnou linku 903, přičemž tuto oblast nově přímo propojuje s centrem města. Třetím krokem ovlivňujícím dopravu v centru je prodloužení linky 909 z Florence Letenským tunelem na Dejvickou a do Suchdola.

Tímto opatřením vznikne trojúhelník autobusových spojení mezi Dejvicemi, Smíchovem a Hlavním nádražím, který do jisté míry nabídne i tangenciální spojení. Linky 907, 908 a 909 v hodinovém intervalu zajistí v určitých směrech třicetiminutový interval.

Co si hlavně slibujete od přijatých změn?

Především očekáváme odlehčení situace v oblasti Dlouhé třídy, ze které se stává pražská Stodolní ulice, a kde je v současné době největší koncentrace barů a klubů. Převedením části

cestujících směřujících z této oblasti do Dejvic a na Suchdol do autobusových spojů pomůžeme odlehčit zejména přetížené tramvajové lince 91. Ve směru na Smíchov pak odlehčí autobusy 907 a 908 tramvajovým spojům linky 94. Těmito opatřeními by mělo dojít ke zlepšení plnění standardů obsazenosti jednotlivých spojů za významně nižší provozní náklady, než které by znamenala komplexní změna.

Ještě nějaké změny jste připravili do centra města?

Vzhledem k tomu, že nočním linkám 904 a 910 nyní výrazně chybí přestupní vazba na tramvaje v oblasti Lazarské a na Karlově náměstí, budou nově ve směru na Pankrác vedeny přes zastávku Myslíkova.

V kterých okrajových částech Prahy se mohou cestující těšit na noční spoje?

Na základě požadavků jednotlivých městských částí budou nově obslouženy Třebonice vybranými spoji linky 902, Sliveneč a Radotín (903), Lipence a Přední Kopanina (907), Lysolaje (902). Celonoční směnný provoz v Tiskařské ulici obslouží linka 909, do Koloděj bude zajiždět linka 908. Rozdělením linky 911 na dvě větve bude zajištěna noční obsluha Třeboradic, půlka spojů linky 911 pod číslem 915 bude pak pokračovat od Cukrovaru Čakovice až do Miškovic. Linka 959 v nové trase bude zajiždět do Štěrbohol.

Velkou novinkou, kterou provázela široká diskuze, je zavedení tangenciální noční autobusové linky 913. Proto její provoz v hodinovém intervalu zahajujeme spíše jako zkušební a budeme vyhodnocovat, jak se u cestujících osvědčí. Nově zavedená linka 913 bude jezdit z Chaber do Kobylis a dále přes Prosek a po trase denní linky 136 až na Spořilov, odkud bude pokračovat po Jižní spojce k nemocnici Krč na Lhotku, do Písnice, Cholupic a na Točnou.

O kolik vzrostou výkony v noční dopravě popsáním posílením?

O víkendových nocích bude vypravováno navíc 10 autobusů a celkové vypravení vzroste ze současných 80 na 90 vozů. Největší podíl na zvýšení vypravení bude mít nově zavedená linka 913, u ostatních linek bylo naší snahou provoz zefektivnit zkrácením dlouhých přestávek na konečných tím, že jsou linky prodlouženy do sousedních městských částí.

Jaké novinky chystáte ještě do konce roku v noční dopravě?

Od prosincové změny železničních jízdních řádů dojde ke zkušebnímu zavedení nových vlakových spojů v sobotních a v nedělních brzkých ranních hodinách. Z Hlavního nádraží budou odjíždět spoje provozované motorovými vozy řad 810, 814 a 854 mezi 2:15 a 2:30. Spoje budou zajišťovány na všech linkách ESKA odjíždějících z Prahy, s výjimkou linky S6 přes Rudnou a Nučice do Berouna. Linka S5 bude vedena přes Pražský semmering až na Kladno. Na lince S8 pojedou spoj až do Čerčan.

Díky za rozhovor.

25 LET OD ZAPOJENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY DO INTEGROVANÉHO SYSTÉMU – III. DÍL

POSLEDNÍ DESETELETÍ A BUDOUCNOST

S Poslední díl, který mapuje zapojení železnice do systému Pražské integrované dopravy, se v první části zabývá historií v poslední dekádě a poté nakoukneme, jaké změny jsou na železničních kolejích připravovány do bližší i vzdálenější budoucnosti.

Významným zlomem v „pražské“ železniční dopravě byl prosinec roku 2008, kdy došlo ke zprovoznění nových tunelů pod Vítkovem v rámci stavby Nového spojení. Díky vyšší kapacitě železničních tratí došlo od 14. prosince 2008 k navýšení počtu vlaků a zároveň ke zkrácení intervalu na tratích vedoucích do pražského uzlu. Byly vytvořeny nové S linky, mezi Lysou nad Labem a Milovicemi, Prahou a Strančicemi a linka S8 byla rozdělena na dvě, S8 do Čerčan a S80 do Dobříše. V prosinci roku 2009, po ukončení elektrifikace na trati Lysá



nad Labem – Milovice, byla v pracovní dny zavedena linka S20 v trase Masarykovo nádraží – Milovice v intervalu 60 minut. V úseku Praha – Lysá nad Labem jsou linky S2 a S20 proloženy a jezdí v intervalu 30 minut, dnes ve špičkách i kratším.

V červnu roku 2010 byla zprovozněna zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí, kde byly ukončeny „motoráky“ jedoucí od Zličí-

na. Tato zastávka byla také součástí náhradní dopravy při vyloučení tramvajového provozu v Plzeňské ulici. Zastávka sloužila více než šest let, do prosince 2016, a díky ní stoupl počet cestujících na trati S65 mezi Smíchovem a nádražím Praha-Zličín. Ke konci roku 2011 už dosáhl počet S linek třiceti a do systému bylo zapojeno celkem 224 stanic a zastávek. V roce 2012 jsme si připomněli dvacet let od zapojení železnice do integrovaného systému a mohli jsme konstatovat, že více než 72 % cestujících ve vlacích v Praze využívá k cestování doklady Pražské integrované dopravy. Počet cestujících vlakem v pracovní dny překročil hranici sto tisíc. V roce 2013 začala jezdit nová linka S34 mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi. Velmi rychle si získala potřebnou popularitu a v současné době jezdí její spoje v preferovaném směru vytížené.



V poslední dekádě sledujeme velký zájem o cestování vlakem v Praze. V roce 2006 jezdilo v pracovní dny bezmála 75 tisíc cestujících, v minulém roce již více než 120 tisíc, což představuje nárůst o více než 60 %! Páteří pražské železnice je pět dvoukolejných tratí na území města vedoucích do Klánovic, Sedlce, Radotína, Kolovrat a Horních Počernic. Více než 84 % cestujících vlakem jezdí právě na těchto tratích, na kterých do-



šlo v posledních letech k výraznému posílení dopravy a zkrácení intervalů. V roce 2016 jezdilo nejvíce cestujících na trati mezi hlavním nádražím a Kolovraty, 25 832 pasažérů v pracovních dnech.

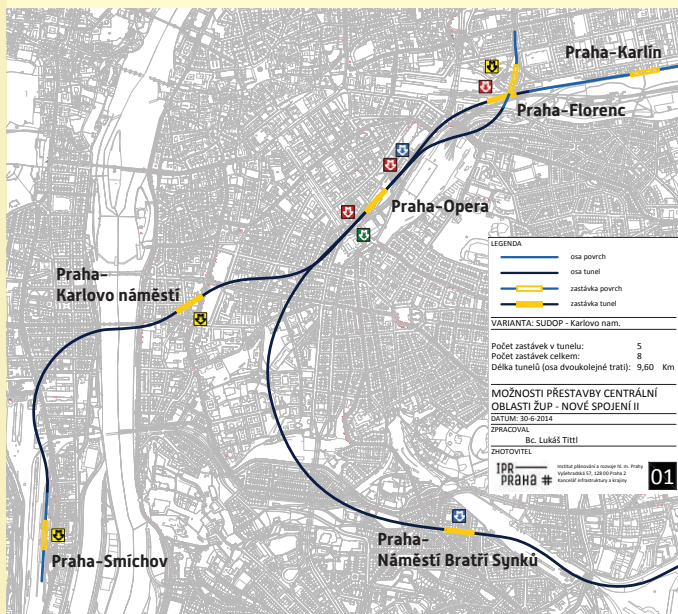
Budoucnost železnice v rámci Pražské integrované dopravy

Vyšší počet cestujících ve vlacích je také závazkem do budoucna, aby atraktivita železniční dopravy zůstávala na minimálně na stejné úrovni jako v současnosti, nebo se zvyšovala. Druhý prosincový víkend je pravidelným termínem celostátních změn na železnici a snahou ROPIDu je, aby nový jízdní řád byl lepší než ten stávající. „Máme permanentní snahu navyšovat počet vlaků alespoň v obdobích, kdy je to možné, tedy na okrajích špiček, večer a o víkendech. Zatím byla především hnacím motorem Praha, nově se připojil i Středočeský kraj. Například letos v prosinci bude zaveden v brzkých ranních hodinách v sobotu a v neděli nový rozjezd vlaků na většině tratí vedoucích do Prahy,“ říká tiskový mluvčí ROPIDu Filip Drápal.

Vlastní zkušenost přilákala po roce 2002 větší počet cestujících do vlaků v Praze. Nelze ovšem čekat na další přírodní katastrofu, aby se zvýšila poptávka, a tak se organizátor Pražské integrované dopravy snaží zlepšovat image železnice. Jednou ze snah je projekt Esko, se kterým se cestující dlouhodobě setkávají. Stále je připomínáno veřejnosti, že vedle klasické městské hromadné dopravy reprezentované metrem, tramvajemi a autobusy, jsou tu i vlaky, které mohou cestující využít na stejný jízdní doklad jako předchozí dopravní prostředky. Pro lepší přestupy se podařilo zavést hlášení v metru a tramvajích, které na přestupní vazby upozorňuje. V některých případech může pomoci zlepšení navigace k železničním zastávkám, jako je tomu u smíchovského severního nástupiště. „Věříme, že v této oblasti nám mohou pomoci dlouhodobé koncepční projekty, jako je ‚Jednotný informační systém hlavního města Prahy‘ a standard kvality služby ‚Přestupní body a zastávky povrchové dopravy‘,“ doplňuje Drápal.

V poslední době autobusová integrace postupuje stále více na území Středočeského kraje, a tak s ní postupuje i integrace železnice. Ke konci srpna došlo k rozšíření na Slánsku, do konce roku se počítá s integrací Kolína včetně rychlíků a v jednání je ještě oblast Mladé Boleslavi. „Cílem Středočeského kraje je v příštím roce dokončit integraci zbylých vlaků na území kraje,“ sděluje pozitivní směry Filip Drápal a doplňuje: „O zapojení rychlíků se v současné době jedná, část bude plně zaintegrována, na některých tratích vyjedou nové spěšné vlaky, které spojí hlavní sídla kraje s Prahou.“

Zájem o železnici zvýšily také nové moderní vozy nebo soupravy, které byly nasazovány s příchodem nového milénia. Stoupající poptávce již soupravy CityElefant nestačí, a tak došlo na modernizaci starých patrových jednotek a v současnosti jsou nasazovány v ranní špičce na trati do Berouna. Filip Drápal při-



bližuje další kroky v modernizaci vozového parku. „České dráhy připravují projekt na nákup jednopodlažních až sedmičlánkových elektrických jednotek, které by jezdily mezi Benešovem a Milovicemi, tím by došlo k uvolnění CityElefantů, mimo jiné i na spěšné vlaky z bývalých okresních měst do Prahy. Nezbytná bude také obnova motorových jednotek, které jezdí v Praze a okolí, neboť souprav Regionova není dostatek.“

Další významnou snahou do následujících let je budování parkovišť P+R zejména u kapacitních železničních tratí. „Pro nás je důležité zachytit auta již na území Středočeského kraje. Dnes se na mnoha místech parkuje živelně a okolo hlavních tratí pociťujeme akutní nedostatek parkovacích míst, proto podporujeme snahu Středočeského kraje, SŽDC a jednotlivých obcí o nalezení přijatelného řešení, které nebude zapomínat ani na cyklisty,“ představuje tiskový mluvčí další směr rozvoje souvisejícího se železnicí.

Proměnou by měla projít také železniční infrastruktura. Nová železniční zastávka by měla vzniknout v blízkosti nově budovaného areálu Waltrovka a stanice metra Jinonice. Do roku 2021 by měly být zřízeny zastávky Eden a Zahradní Město, kde budou realizovány nové přestupy na městskou hromadnou dopravu. „V dalších plánech jsou i zastávky Výtoň, Rajská zahrada a další na trati Praha – Všetaty, ale to bude ve více než desetiletém horizontu,“ slyšíme od Filipa Drápala.

Z železničních tratí by měl projít obnovou především Pražský Semmering, neboť právě po něm by měla být vedena náhradní doprava při připravované rekonstrukci tratě Praha – Kladno, o jejíž modernizaci se hovoří již dlouhou dobu. Dlouhodobě je připravována také rekonstrukce tratě Vršovice – Hostivař, ale ta se odkládá kvůli odvolání stavebních firem. Nejnaléhavější je rekonstrukce tratě Praha – Beroun, ale s modernizací této vytištěné tratě je zatím spojeno mnoho nejasností v různých oblastech. Zásadní proměnou by měla projít trať mezi smíchovským a hlavním nádražím, ale zde je problémem železniční most a modernizace stanice Praha-Smíchov v souvislosti s rozvojem přilehlého území. „Kvalitní železniční doprava potřebuje nové koleje a zastávky, případně rekonstrukci stávajících stanic, ale stále větším problémem je nové záměry projednat, finance v tomto případě nejsou hlavní brzdou,“ uzavírá Filip Drápal.



OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA



NEVEKLOV

Opět jsme vyrazili do šestého vnějšího pásma, abychom navštívili jednu z obcí, která je v integrovaném systému nováčkem, a to Neveklov. Pokud nasednete na Budějovické do autobusu, na náměstí Jana Heřmana v Neveklově budete vystupovat za hodinu a půl. Můžete namítnout, že za takovou dobu dojedete i mnohem dál veřejnou dopravou než „jen“ do města vzdáleného od Prahy padesát kilometrů. Při cestě zastávkovou linkou 332 si ovšem můžete prohlédnout velice příjemnou a zvlněnou krajinu mezi Vltavou a Sázavou. Pole střídají louky a lesíky, občas se objeví špička kostelíka. V tu chvíli se vám vybaví známá hláška z filmu Vesničko má středisková: „Vy jste se zase kochal, pane doktore!“ Kultovní český film se sice nenatáčel v Neveklově, ale v sedm kilometrů vzdálených Křečovicích.



Foto poskytl:
Městský úřad Neveklov

„Zavedením systému integrované dopravy se u nás změnilo mnohé,“ říká na úvod starosta Jan Slabý. „Můžeme říct, že se nám to změnilo z gruntu, ale jde o změny pozitivní, zlepšila se dostupnost Prahy, ale i Benešova. Jsme město vzdálené od Prahy čtyřicet kilometrů vzdušnou čarou, tak lidé směřují za prací do Prahy,. My jsme především zemědělská oblast, kde mnoho lidí nepracuje. Naším největším zaměstnavatelem je Centrum sociálních služeb v Tloskově, které zaměstnává 230 lidí.“ Nejen pozitivní dopad má integrovaná doprava v Neveklově. „Má to i své negativa, protože k nám přijíždějí lidé z okolních obcí, parkují, kde se dá, a přestupují na autobusy. Proto již nyní řešíme podněty občanů, které přicházejí na naši adresu,“ doplňuje starosta.

Představitel obce, která má rozlohu padesát pět kilometrů

čtverečních, si uvědomuje rozsah práce, který s sebou přinesla integrace této oblasti. „Připravovali to dva lidé, jeden z ROPI-Du a druhý ze Středočeského



kraje, oba se museli seznámit s problematikou toho druhého a během roku připravili tento systém a jízdní řády, což není vůbec jednoduché. Veřejná doprava nemůže jezdit úplně na přání každého, a tak se nedá vyhovět všem,“ uvědomuje si Jan Slabý. Systém integrované dopravy je pro Neveklov a okolí velkou změnou, a tak v prvních srpnových dnech proběhl seminář, kterého se účastnili zástupci obce a škol, ale také občané, aby se dozvěděli, jak mají systém nejlépe využívat. „Především to bylo určeno pro školy, protože ty informují jednotlivé žáky, jaké si mají pořídit jízdenky při cestách do školy.“

Velkým pozitivem je zlevnění celého systému. „Dříve se jezdilo od nás do Benešova za dvacet pět korun, nyní to stojí jen osmáct. Když jsem jel na letiště, tak jsem zaplatil sedmdesát dva a jel jsem až na letiště s jednou jízdenkou. V minulosti se platilo více než sedmdesát korun za cestu vlakem z Benešova do Prahy,“ popisuje další podstatné změny Jan Slabý. Navíc celodenní cestování stojí 160 korun. Výhodou je i lepší dostupnost jízdních řádů, které si cestující mohou najít kdykoliv na internetu.

Když se podíváte na mapu, tak zjistíte, že se Neveklov rozkládá od Vltavy téměř až do Benešova, proto nepřekvapí informace o 2550 obyvatelích, ale přece jen zaskočí informace, že se jedná celkem o 28 sídel a několik samot. Když přicházíte do moderní budovy úřadu, tak si můžete neveklovské sídelní celky prohlédnout na vystavených obrázcích. „Naše obec má celkem devět katastrálních území a celkem k nám vede sedm silnic,“ doplňuje starosta. Neveklov vždy býval centrem oblasti, o tom také svědčí skutečnost, že do druhé světové války zde sídlil okresní



soud a stávala tu věznice. Po roce 1968 se Neveklov stal střediskovou obcí. Statut města mu byl přidělen poprvé v roce 1563 a navrácen mu byl v roce 2006 zásluhou senátora Karla Šebka.

Přesné datum založení města Neveklova není známo, stejně jako vý-

znam jeho názvu. Neveklov patřil pánům z Růže, neboť v jednom z nejstarších dochovaných dokumentů se praví, že v roce 1285 byl Jindřichem z Rožmberku prodán za 300 hřiven klášteru na Zderaze. O první povýšení na



město se zasloužil rytíř Adam Řepa, tehdy obec také dostala erb a některá práva. Od roku 1550 patří k Neveklovu také Tloskov. Po Bílé hoře byl protestantský Neveklov katolizován především zásluhou Pavla Michny z Vacínova, který celé panství koupil v roce 1622. Ve druhé polovině 18. a na začátku 19. století postihlo Neveklov několik požárů a také mor, při kterém zemřelo 133 osob. Další pohroma se přivalila do města v době druhé světové války, neboť od roku 1942 byl celý kraj vysídlován a bylo zde zřízeno cvičiště zbraní SS. Po válce se někteří obyvatelé vrátili, ale život byl poznamenán na dlouhá léta. Tuto smutnou událost dnes připomíná památník uprostřed náměstí Jana Heřmana.

Současnost je mnohem veselejší. *„Přistavovali jsme mateřskou i základní školu, která má dnes kapacitu 360 dětí. Součástí města je i střední škola s internátem, máme také opravenou tělocvičnu, nechybí praktický lékař, zubař, dětská lékařka, ženský lékař a lékárna,“* vypočítává občanskou vybavenost města starosta. V současné době už sídlí městský úřad v nové moderní budově, jejíž součástí je i nákupní centrum a také 41 bytů. *„Jednalo se o společnou investici několika investorů, samotné město by to nebylo schopné samo financovat,“* doplňuje starosta Slabý. V poslední době prošla revitalizací také čistička odpadních vod a byl zajištěn dostatečný zdroj pitné vody.

Ani v Neveklově nechybí spolkový život. Ve městě působí tělovýchovná jednota, Sokol, fotbalový oddíl a chloubou jsou místní hasiči. *„Naši hasiči jsou mimořádně dobří. Jedná se o jednotku JPO 2, která v průběhu roku absolvuje zhruba padesát výjezdů v rámci integrovaného záchranného systému. Dvojice místních*



hasičů obdržela vyznamenání za záchranu života. V nedávné minulosti jsme jim pomohli zakoupit nové auto a také člun, neboť musí zasahovat i na Slapech," dozvídáme se od starosty. Dalšími aktivními spolky jsou myslivci, rodinné centrum YMCA, spolky Deštovka, Nevenia a Setkání. „Spolky dobrovolných hasičů najdeme i v jednotlivých osadách, kde jsou velmi aktivní a pořádají například dětské dny. Jen vidím červeně, když musíme podepisovat smlouvy o dárcovství mezi obcí a jednotlivými sdruženími, je to zbytečná byrokracie," přiznává starosta.

Jak bylo uvedeno výše, v Tloskově se nachází Centrum sociálních služeb, a tak se město stalo také veřejným opatrovníkem. „Za rok jsem zhruba třicetkrát u soudu, kde zastupuji jednotlivé chovance, například při přezkumu jejich zdravotního stavu. Myslím si, že je tato forma velice dobrá, neboť je pod veřejnou i státní kontrolou," dozvídáme se zajímavost od starosty.

Neveklov je ideálním místem na výlet. „Především bych chtěl pozvat všechny k nám na krásnou a čistou přírodu," říká Jan Slabý. Do Benešova se dostanete z Prahy rychlíkem za půl hodiny a od nádraží vede červená turistická značka, která bude vaším průvodcem až do Neveklova. První zastávkou může být zámek Konopiště, další hradiště Chvojen s kostelem sv. Jakuba a Filipa, dále pozůstatky hradu Kožlí a stejnojmenný mlýn, a to už se ocitáte na území Neveklova. Přes Příbyšice se dostanete pod Neštětickou horu, kam vás případně zavede žlutá značka. Přes obec Chvojínek se vrátíte na červenou a přes Budákův kopec a Dubovku dojedete do Neveklova. V nohách budete mít patnáct až dvacet kilometrů, a tak se můžete v jedné z místních restaurací občerstvit.

Pokud by to pro vás bylo málo, můžete pokračovat po červené turistické značce jižním směrem do „filmových“ Křečovic (i odtud jezdí autobusy zařazené do integrovaného systému) nebo až do Sedlčan (odtud jede autobusová linka na Smíchovské nádraží). Druhá větev červené vede severozápadním směrem přes Tloskov, Stranný, Bakos a Močidla až na Novou Živohošť ke Slapské přehradě. Také odtud jezdí autobusy systému PID, ale samozřejmě je lepší si zjistit jízdní řád linky 454, ať se nedostanete do neznází.



Dopravní obslužnost PID obce Neveklov

Příměstské autobusové linky 332, 390

Regionální autobusové linky 453, 454, 455, 459



Nádraží Veleslavín



↑ směr Divoká Šárka

20 → Divoká Šárka

26 → Divoká Šárka

91 → Divoká Šárka

300 → Kladno, U Kostela

322 → Kladno, Aut. nádr.

323 → Koleč, Zámek

330 → Kladno, Havlíčkovo n.;
Smečno

399 → Kladno, Energie

železniční stanice Praha-Veleslavín

S5 → Kladno-Ostrovec

S54 → Středokluky

R24 → Rakovník

R45 → Kladno-Ostrovec

S5 → Praha-Bubny Vltavská

S54 → Praha-Dejvice

R24 → Praha-Bubny Vltavská

R45 → Praha-Bubny Vltavská

Vysvětlivky:

A Zastávka, stanoviště A

Vstup do metra

S Nádražní budova

Výtah

INFORMACE O PID

Máte nejasnosti a potřebujete poradit? Zeptejte se nás písemně, telefonicky či osobně:

- Infolinka ROPID: 234 704 560 (denně cca 8:00–18:00)
- Facebook PID
(www.facebook.com/PrazskaIntegrovanaDoprava)
- Twitter PID (www.twitter.com/PIDoficialni)

Schéma přestupního uzlu

platnost od 26. srpna 2017



234 704 560

www.pid.cz



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

© ROPID

- Aplikace ROPID radí (www.ropidradi.cz)
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy (www.pid.cz/podnety)
- Infocentrum PID Praha hlavní nádraží denně 8:00–18:30 (polední přestávka 12:00–12:30)
- Vyhledání spojení PID (<http://pid.idos.cz>)
- Jízdní řády PID ke stažení (www.ropid.cz/jizdni-rady), včetně možnosti objednání jejich zaslání na e-mail.

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY S. R. O.



Foto: Jan Holub

Dlouho připravované změny ve společnosti Arriva Transport Česká republika vstoupily v platnost první červnový den letošního roku, a tak už se oficiálně nesetkáváte s dopravcem PROBO BUS, ale pouze se společností Arriva Střední Čechy, která v integrované dopravě působila už delší dobu. „Nově vzniklou společnost tvoří vlastně šest historických společností: Veolia Transport Praha, PROBO BUS, který v minulosti převzal společnost RDS bus, Bosák Bus, Cup tour a Transcentrum,“ vyjmenovává jeden z jednatelů společnosti Zdeněk Abraham.

Sídlo společnosti zůstalo na adrese bývalého PROBO BUSU v Králově Dvoře, ale firma má několik provozoven po celém Středočeském kraji, ale i za jeho hranicemi. „Jednou z provozoven je právě Králův Dvůr, další Hořovice, v Praze Stodůlky a Smíchov, směrem na jih od Prahy nás najdete v Dobříši, Příbrami a Sedlčanech, na severu máme provozovnu v Mladé Boleslavi-Kosmonosích, nejvzdálenější jsou Domažlice, odkud vypravujeme vozidla na Šumavě, ale také do Německa,“ vypočítá poměrně košatou organizační strukturu Abraham. Nejvíce autobusů i zaměstnanců najdeme v Kosmonosích, nedaleko od Mladé Boleslavi.

Na všech provozovnách zajišťuje firma také informace pro cestující, dobití karet nebo prodej jízdenek na linkovou dopravu. Navíc provozuje čtyři infocentra, v Berouně, Hořovicích, Mladé Boleslavi a Příbrami, kde jsou k dispozici všechny jízdenky na linkovou dopravu a případně i místenky. „Prodáváme i jízdenky na vlaky, které provozuje naše společnost,“ doplňuje Abraham.

Od června se v rámci tuzemské Arrivy můžete setkávat s vo-

zidly společností Arriva City, ta zajišťují městskou hromadnou dopravu v Praze a v Teplicích, představovanou Arrivu Střední Čechy, Arriva Východní Čechy, Arriva Morava, ČSAD MHD Kladno a Arriva vlaky.



Veškeré služby pro autobusovou dopravu (s výjimkou ČSAD MHD Kladno, kde tyto služby zajišťuje sesterská společnost KD SERVIS) v České republice zajišťuje společnost Arriva Services. „Přes tuto společnost probíhá servisování autobusů, nákup náhradních dílů, pohonných hmot, olejů, pneumatik a dalších potřebných komodit,“ vysvětluje Zdeněk Abraham.

V rámci systému Pražské integrované dopravy Arriva Střední Čechy zajišťuje provoz na 28 linkách, což je zhruba 15 % všech výkonů dopravce. Kromě integrované dopravy společnost zajišťuje meziměstskou dopravu v rámci Středočeské integrované dopravy, dálkové spoje z Prahy na Šumavu nebo Krkonoš a také linky z Příbrami či Mladé Boleslavi do metropole. Dále vozidla společnosti jezdí na linkách z Železné Rudy do Pasova nebo z Čerchova do Fürthu.

Po organizační změně patří Arriva Střední Čechy k největším dopravcům v integrovaném systému, vlastní 445 autobusů (277 od firmy Iveco Bus či jejich předchůdců, 147 ze SORu, devět Mercedesů, osm od firmy VDL (dříve Bova), tři Scanie a po jednom Neoplanu a Setře). „Tři procenta vozidel máme plně nízkopodlažní, 22 procent s podlahou low entry, a tak čtvrtina parku je nízkopodlažní,“ těší jednatele. Po letošních dodávkách je průměrné stáří vozového parku 8,8 roku.

Velké množství vozidel vyžaduje i početný zástup zaměstnanců. „V současné době máme 542 řidičů, dalších 65 jich pracuje na dohodu a zbytek do počtu 684 jsou technickohospodářští pracovníci,“ říká Abraham. Nedostatek zaměstnanců se bohužel projevuje i u tak velké firmy. „Ideální by bylo mít pracovníky na dohodu v plném stavu a taky bychom potřebovali nové řidiče, abychom mohli nahradit důchodce. Do ideálního stavu potřebujeme 150 řidičů,“ slyšíme překvapivě vysoké číslo.

Nábor zaměstnanců pro Arrivu probíhá neustále. „Nedávno jsme spustili novou náborovou akci pomocí videí, která



Foto: Jan Holub



jsou na YouTube, a podařilo se nám získat 25 lidí," těší Abrahama. Zájemci o profesi řidiče autobusu jsou vítáni po celé republice, nejen ve Středočeském kraji. „Prezentace jsou k vidění na webových stránkách, připravujeme i nové polepy vozidel, abychom získali nové adepty řidičského řemesla.“

Ve výuce a zdokonalování řidičských schopností hraje významnou roli simulátor zapůjčený z Maďarska, který je stále k dispozici v provozovně v Králově Dvoře. *„Simulátor patří pod společnost Arriva Střední Čechy, ale využívají ho i jiné společnosti. V nejbližší době k nám zavítají kolegové z Kladna, Teplic a Prahy,“* doplňuje Abraham k novince, která také může zvýšit zájem o řidičské řemeslo.

Ani v nové organizační struktuře nezůstává pozadu starost o kvalitu poskytovaných služeb. Do konce roku 2016 patřila společnost Arriva Střední Čechy k dopravcům s vyšší poskytovanou kvalitou služeb, splněno bylo 60 až 80 % sledovaných standardů. PROBO BUS ve třech sledovaných letech patřil mezi nejlepší a v dalších třech letech mezi velmi dobré. Uvidíme, kam se kvalita posune v následujících měsících. *„Pro řidiče máme připravený ceník postihů, co se týká technického stavu, snažíme se na něm zapracovat, stejně jako na označovačích, abychom potřebné standardy plnili,“* dodává ke kvalitě poskytované služby Abraham.

Mezi sledované položky patří také stejnokroj a na tom se v současné době v Arrivě intenzivně pracuje. *„Probíhá schvalování ústroje zaměstnanců Arrivy. Bude vypsáno výběrové řízení pro celou střední Evropu, nejen pro Českou republiku, ale také pro Polsko, Slovensko a Maďarsko. Aktuálně bude představen návrh k odsouhlasení*



odborové organizace. Od začátku roku 2018 budou jezdit naši zaměstnanci v nových uniformách.“

Pokud se chcete se zázemím středočeského dopravce seznámit blíže, zatrhněte si v kalendáři sobotu 9. září 2017. Otevřou se brány provozovny v Králově Dvoře a budou představeny nové autobusy, svou činnost odprezentují policisté nebo hasiči, odměnění budou řidiči milionáři, tedy ti, co najeli milión kilometrů bez nehod. „Program bude připraven od devíti hodin od rána do dvou odpoledne, a navíc budou k dispozici také veteránská vozidla, jako vlastní autobus RTO, kloubový Ikarus nebo Karlštejn bus,“ zve na návštěvu zázemí Zdeněk Abraham.



ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY S. R. O.

Adresa sídla: Pod Hájem 97,
Králov Dvůr

Zapojen do systému PID: od roku 2002

V současné době provozované linky:

městská linka PID

164

příměstské linky PID

308, 309, 310, 311, 313, 315, 338, 358, 360, 361, 380, 384, 390,
951, 952

regionální linky PID

425, 431, 437, 439, 440, 442, 451, 460, 486, 488, 664, 665

Web: www.arriva-strednicechy.cz

ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

Nabízíme další pohled na autobusové zastávky systému Pražské integrované dopravy, tentokrát na místech kousek za Prahou. Můžete namítnout, že pro Černošice, Dobříchovice a Řevnice je páteří dopravou ta železniční, ale ani autobusy se nedají brát na lehkou váhu, jsou totiž důležitým doplňkem vlaku.

ČERNOŠICE

Zastávky návazné autobusové dopravy jsou doslova na dohled té železniční. Stačí přejít silnici, zajít několik metrů za roh a už jste na zastávkách, odkud v pracovních dnech odjíždějí spoje linek 313 a 315 a po celý týden spoje regionálních linek 664 a 665, nechybí ani noční 951. Zastávky u nádraží jsou v obci atypem. Mají poměrně bytelnou červenou obvodovou konstrukci, jinou, než známe v Praze nebo na jiných místech Středočeského kraje. Čísla linek jsou nalepená samolepkami, bohužel chybí směry, kam jednotlivé linky jedou. I v tomto přestupním bodě platí, že ti, kdo cestují pravidelně, už stoprocentně vědí, ale co ti, co přijedou na výlet nebo se ocitnou v místě náhodou? Právě Černošice jsou jedním z významných turistických cílů, ať již pro začátek nebo konec turistických cest.



Jízdní řády ani tarifní tabulky nechybí, ale jejich nalepení příliš vkusné není, navíc tarifní tabulky už mají své nejlepší dny za sebou. Celkový dojem je takový „unavený“, systém Pražské integrované dopravy by si zcela jistě zasloužil lepší prezentaci.



Další navštívenou zastávkou byla Černošice, Karlštejnská. Co směr to úplně jiný sloupek, dá se říci, že je to jako den a noc, a není to jen tím, že na jednu zastávku svítilo sluníčko a druhá byla ve stínu. Zatímco sloupek ve směr

do Radotína je klasickým pražským, s čísly linek a jejich směry podle platného manuálu, i s tabulkou na jízdní řády. Ve směr k černošickému nádraží najdeme sloupek moderního provedení s názvem zastávky a čísly zastavujících linek bílým písmem na modrém poli. Čísla linek jsou uvedena správně. Nejen sloupek, ale celá zastávka ve směr do Ra-

dotina začíná obrůstat zelení, zatímco na opačné straně najdeme čisto i přístřešek s lavičkou a odpadkový koš. Jen nalepení jízdnicích řádů by mohlo být o trochu lepší.

Putování Černošicemi pokračovalo na zastávku Kladenská. Tady se setkáváme v obou směrech se stejným moderním sloupkem s bílým názvem v modrém poli a stejně provedenými čísly linek. Designově je sloupek pěkný a moderní, jen vůbec nepřipomíná Pražskou integrovanou dopravu... Červeně je uvedeno, že se jedná o zastávku na znamení. Nechybí elegantní přístřešek s lavičkou, z jedné strany i moderní chodník. Na zastávkovém sloupku najdeme odpadkový koš. V přístřešku nacházíme i nalepené schéma dopravy, podle jedné informace je z roku 2010, podle druhé z prosince 2014 (obdobné schéma jsme viděli na několika dalších zastávkách). Vzhledem k rozsahu změn, ke kterým od uvedených dat došlo, by si toto schéma zasloužilo aktualizaci, potom může být vhodnou pomůckou pro všechny cestující. Pokud se najdou peníze, zasloužil by si prodloužení i chodník ve směru Vráž, vyšlapaná pěšina hovoří jasně, i tento směr pasažéři autobusových linek hojně využívají.



DOBŘICHOVICE

V Dobřichovicích jako první navštívujeme zastávku na rozcestí do Karlíka. Ve směru do cílové zastávky linky 665 je opět jiná hlava sloupku. Zvolený piktogram autobusu se občas na zastávkách objevoval, ale dnes je raritou. Nedávno změněná čísla linek jsou v pořádku, zatímco číslo 448 už je čitelné jen obtížně a inovaci by si zasloužil i piktogram Pražské integrované dopravy. Výrazně lépe by měly být řešeny i jízdnicí řady. Na horní ceduli je rozbité sklo a tarifní tabulka už také hodně vyšisovala. Na spodní tabulce jsou aktuální jízdnicí řady i na ní je vidět, že už má něco za sebou. Vystříhnout pochvalu musíme za přístřešek s lavičkou, jen nesmí přijít prudký boční liják, to pak i přístřešek bude zbytečný. Navíc nechybí místa ke spočinutí i mimo přístřešek.



Na protější straně ve směru do Černošic potkáváme zastávkový sloupek stejný jako v Černošicích, tedy moderní, elegantní s výše uvedenými ale. Ani tady nechybí přístřešek s lavičkou, jen v době naší návštěvy jsme v zastávce potkali dva automobily. Místa pro zastavení autobusu už moc nezbylo. Možná



parkující řidiči vědí, kdy do zastávky přijíždí autobus a místo mu uvolňují, třeba je to jen naivní představa.

Na zastávce Dobříchovice, pošta na Pallackého náměstí se dozvídáme, že moderní zastávky byly pořízeny z evropských peněz v roce 2012. Tento přístřešek má i bočnice, lavička nechybí. Jen jízdni řady na červeně tabulce by mohly být jednotného vzhledu. To na zastávce v ulici 5. května docela dlouho hledáte hlavu sloupku, neboť ta je schovaná ve větvích stromů. Jízdní řady jsou umístěny na reflexní červené tabulce, tak si jich poměrně rychle všimnete. Ani u tohoto sloupku nechybí odpadkový koš. Všechny koše, které jsme cestou potkali, byly vysypané a připravené na další odpadky.



Stejnou písničku bychom mohli hrát i o zastávce u nádraží. Sloupek, cedulky, přístřešek, lavička, jízdni řady. Pokud jste v Dobříchovicích u nádraží delší dobu nebyli, budete překvapeni, jak pěkně a přívětivě je celý přednádražní prostor modernizován. Jen na sloupku přímo před nádražní budovou by se určitě dalo lépe a citlivěji umístit

informaci o náhradní dopravě za vlaky X-S. Umístěná cedulka vedle linky 448 je trochu jako pěst na oko.

ŘEVNICE

Poslední naší zastávkou jsou Řevnice. Autobusovou zastávku nejbližší nádraží jsme našli v ulici 28. října, ale zatím do systému Pražské integrované dopravy nepatří. Na náměstí Krále Jiřího z Poděbrad už je to něco jiného. Tam stojí klasický „pražský“ sloupek. Vedle čísel linek jsou uvedeny směry, kam linky směřují. Aktuální jsou jízdni řady, stejně jako tarifní tabulka. Ani na této zastávce nechybí vzdušný přístřešek s lavičkou a odpadkovým košem. Ze zastávky je to na nádraží zhruba pět minut pěšky, a tam si můžete zakoupit i jízdenky na Pražskou integrovanou dopravu, stejně jako na linkách 311 a 451 u řidiče.



POZVÁNKY NA AKCE PID V ZÁŘÍ 2017

Pondělí 18. 9. 2017

METRO „S“ ANEB NOVÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL POD PRAHOU

Karlovo náměstí, 10:00 – 18:00

Nové spojení „2“ je tady! Zajímá vás, kudy a kam dojedou rychlovlaky z Vídně, Berlína či Mnichova do centra Prahy? Jak je možné vytvořit z pražské železnice systém podobný S-Bahnu v Berlíně, kdy budou vlaky jezdit stejně často jako metro? Jak půjde zkrátit dojezdové časy ze Středních Čech do centra Prahy na polovinu?

Dokážete si představit, že na vlak nastoupíte na Karlově náměstí či uprostřed Václavského náměstí a za pár minut budete z Prahy venku?

Nejen na všechny tyto otázky pro Vás budeme mít odpověď v pondělí 18. 9. 2017 na Karlově náměstí, kde pro Vás ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy otevřeme zcela novou stanici nové linky metra S, neboli nového železničního tunelu pod centrem Prahy.

Nestihnete se za námi zastavit v průběhu dne? Nevadí! Prezentace a diskuze s odborníky budou připraveny i pro pondělní večer.

Metro 

nový železniční tunel pod Prahou

pondělí 18. září 2017

Praha - Karlovo náměstí

Pátek 22. 9. 2017

DEN PRO PRAHU

Štefánikova ulice, Praha 5, 8:00 – 20:00

Jste pro město bez přemíry aut? Tak to přijdte ukázat v pátek 22. září 2017 do Štefánikovy ulice, která se na jeden den promění v pěší zónu. Čeká vás tam čistý vzduch, skvělá atmosféra a spousta aktivit, jimiž město Praha oslaví mezinárodní Den bez aut.

Den pro Prahu proběhne 22. září jako oslava mezinárodního dne Dne bez aut. Smyslem aktivit je upozornit na enormní nárůst automobilismu ve městě a vyjádřit podporu MHD, cyklistické

dopravě, chůzi a dalším alternativám k motorové dopravě. S tím souvisí i podpora zkvalitňování veřejných prostranství v duchu proměny z „města pro auta“ v „město pro lidi“. Stejně jako v jiných evropských metropolích vznikne v tento den i v Praze pěší zóna, na které budou probíhat nejrůznější aktivity ve prospěch udržitelné dopravy a kvalitního veřejného prostoru.

Centrum oslav: Štefánikova ulice

Štefánikova ulice bude po 24 hodin patřit všem, kteří se chtějí dozvědět něco zajímavého o dopravě ve městě, užít si příjemnou procházku v centru města bez motorových vozidel a také se dobře bavit. Po tuto dobu tam bude také upraven dopravní režim a pro automobily zřízeny objízdné trasy. Provoz MHD na ulici bude samozřejmě zachován. Bude pro vás připravena řada lákavých akcí, do nichž se můžete zapojit od 8.00 až do 20.00.

22. 9. 2017 | 8-20 h



Sobota 23. 9. 2017

25 LET ŽELEZNICE V PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVĚ

ANEB PRAŽSKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN

Smíchovské nádraží, 9:00 – 18:00



V září 2017 oslavíme relativně malé, ale zato velmi významné železniční jubileum - uplyne totiž již čtvrtstoletí od chvíle, kdy se začaly uznávat předplatní jízdenky Dopravního podniku i v osobních vlacích na území Prahy, zprvu jen do vzdálenosti cca 10 km od centra. Tím přelomovým datem byl 1. říjen 1992, tedy dokonce více jak rok před vznikem samotného organizátora PID.

Při příležitosti tohoto výročí chystáme ve spolupráci s Českými drahami historické jízdy vlaků, tramvají i autobusů, zajímavé akce a bohatý doprovodný program s centrem na Smíchově.

Budete se moci svěřt parním vlakem a Hurvínkem, ale i moderními vlaky RegioShark a InterPanter po Praze i okolí; tramvajeji do Vršovic; autobusy do depa kolejových vozidel ve Vršovcích či Výtopny na Zličově.

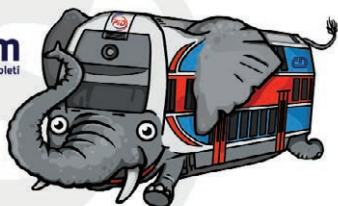
Na samotném nádraží Praha-Smíchov představíme příměstskou elektrickou jednotku CityElefant v nátěru „25 let železnice v PID“, budou zde přistavena železniční vozidla k možné prohlídce, u stánků získáte propagační materiály nebo se občerstvíte, spatříte modelovou železnici, k poslechu zahraje kapela apod.

Dalšími místy v okolí, která budete moci navštívit, jsou Království železnic, Výtopna Zlíchov nebo DKV Vršovice + Odstavené nádraží Jih (zázemí pro regionální i dálkové vlaky).

Už 25 let i vlakem

Železnice je součástí Pražské integrované dopravy už čtvrt století

Oslavy 25 let železnice v PID,
sobota 23. září 2017, nádraží Praha-Smíchov



ČasoPID

ZÁŘÍ 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 4. září 2017

Vydal ROPID v září 2017

Tisk zajistil: OTTOVA TISKÁRNA, spol.s r.o.

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.pid.cz
ropid@ropid.cz