

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 – neplatí ve vlacích PID
------------	---	---	--

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

Pásmo 0: 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

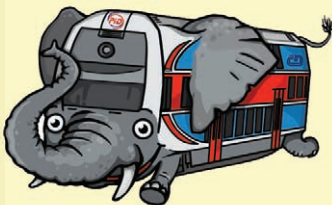
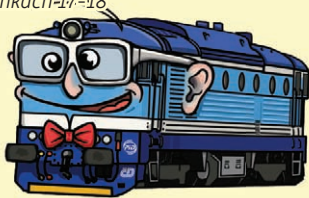


OBSAH:

Integrace oblasti Kouřim – Kolín od 11. 11. 2017	1
Preference MHD	2
Integrace Kladenska byla náročná...	4
Kvalita autobusové dopravy v prvním pololetí 2017	7
Fotogalerie z akcí PID	10
Schéma linek PID Praha - tarifní pásma PID	12
Byl představen projekt metra S...	14
Železniční dopravu popularizují obrázky Kateřiny Perglové	17
Obce, které obsluhuje PID / Kamenice	19

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU POPULARIZUJÍ OBRÁZKY KATEŘINY PERGLOVÉ

Rozhovor s ilustrátorkou nájdete na stránkach 17-18.



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

[illegible]

**Tabulka cen jednotlivého plnocenného jízdného
v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu**

[illegible]

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 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, přívozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo 0: 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

INTEGRACE OBLASTI KOUŘIM – KOLÍN OD 11. 11. 2017



K termínu 11. listopadu 2017 dochází k dalšímu rozšíření Pražské integrované dopravy, tentokrát v oblasti mezi Kouřimí a Kolínem. Linek PID se nově dočkají v 16 obcích v tomto regionu, který obslouží celkem 4 autobusové linky. Tarif Pražské integrované dopravy umožní cestovat na jeden jízdní doklad autobusem i vlakem. Nově zaintegrovaná oblast bude zařazena v tarifních pásmech 5 a 6. Dopravcem všech nově integrovaných linek bude OAD Kolín.

K již stávajícím zaintegrovaným železničním tratím do Peček či do Kouřimi se následně od prosincové změny jízdních řádů vlaků připojí zbytek železničních tratí na Kolínsku a Kutnohorsku. Další části Kolínska by měly být integrovány v průběhu roku 2018.

NOVÉ NEBO PRODLOUŽENÉ AUTOBUSOVÉ LINKY PID:

421

Kolín, Aut.st. – Polní Voděradý – Svojsice – Kouřim – Ždánice, U Jánů – Barchovice – Horní Kruty, Újezdec – Sázava, Aut.st.

Linka jezdící dosud v trase Kouřim – Horní Kruty, Bohouňovice II. bude na obou koncích prodloužena (do Kolína a do Sázavy) a stane se z ní páteřní linka v tomto regionu. Návaznosti budou zajištěny jak na železnici v Kolíně a Sázavě, tak i na autobusy PID ve Ždánicích, Kouřimi i Horních Krutech. Linka pojede ve všední dny ve špičkách každou hodinu, mimo špičky každé dvě hodiny, o víkendech bude interval čtyřhodinový.

422

Kolín, Aut.st. – Břežany I. – Plaňany, Žel.st. – Třebovle, Návěs – Kouřim – Vitice – Český Brod, žel.st.

Linka jezdící dosud v trase Kouřim – Český Brod bude prodloužena do Kolína. V původním úseku Český Brod – Kouřim pojede pouze část spojů. Tato druhá páteřní linka kouřimského regionu bude provozována ve všední dny v přibližně dvouhodinovém intervalu, o víkendech pojede každé čtyři hodiny. Přestupy na vlaky budou zajištěny v Kolíně i Českém Brodě, další návaznosti budou například v Kouřimi.

424

Kolín, Aut.st. – Lošany – Polní Voděradý, ObÚ – Dolní Chvatliny – Toušice – Kouřim

Nová doplňková linka provozovaná v pracovní dny cca od 5 do 19 hodin. V úseku Kolín, Aut.st. – Polní Voděradý, ObÚ pojede pouze část spojů.

450

Polní Voděradý, ObÚ – Svojsice – Plaňany, Hotel – Vrbčany

Nová doplňková školní linka, v provozu pouze vybrané spoje ve všední dny ráno a odpoledne.

NOVĚ ZAINTEGROVANÉ OBCE A TARIFNÍ PÁSMO:

Břežany I. [5,6], Dolní Chvatliny [5], Klášterní Skalice [5], Krychov [5], Křečhoř [6], Libodřice [5], Lošany [6], Plaňany [5], Polní Voděradý [5,6], Radim [5], Radovesnice I. [6], Svojsice [5], Toušice [5], Třebovle [5], Vrbčany [5], Žabonosy [5]

PREFERENCE MHD:

PRAHA BUDE SYSTEMATICKY ŘEŠIT MÍSTA, KDE SE ZPOŽDUJÍ TRAMVAJE A AUTOBUSY



Hlavní město Praha schválilo novou strategii realizace preferenčních opatření pro veřejnou dopravu na období 2016–2020, která pomůže zrychlit tramvaje a autobusy a omezí jejich zpoždování ve vytížených pražských ulicích. „Projekt preference“, jak se strategický dokument nazývá, zpracovala organizace ROPID ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a odborem Rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, společně s projektem PREFOS, inovativním projektem pro oblast preference veřejné dopravy ČVUT v Praze Fakulty dopravní.

„Schválená strategie obsahuje nejen zásady realizace preferenčních opatření na území hlavního města Prahy, ale především jasně definuje problémová místa, kde je potřebné preferenci veřejné dopravy uplatnit nejvíce. Všechny pražské organizace, které mají organizaci dopravy na starosti, tímto materiálem dostaly jasný úkol, které lokality v období 2016–2020 systematicky řešit,“ uvádí náměstek primátorky hl. m. Prahy a radní pro oblast dopravy Petr Dolínek.

„Preferenční manuál“ již vychází ze zásad čerstvě schválené nové dopravní politiky hl. m. Prahy zpracované v rámci projektu P+ (www.poladprahu.cz), která staví právě na rozvoji atraktivní a rychlé veřejné dopravy.

„Součástí dokumentu je také manuál pro navrhování a realizaci preference pro autobusy, jenž bude návodem pro projektanty, jak co nejlépe realizovat preferenční opatření v praxi. Dodržování manuálu povede k žádoucímu sjednocení a vyšší jednoznačnosti dopravního značení, tedy i k vyšší srozumitelnosti opatření pro všechny účastníky silničního provozu. Výhody získají tedy nejen uživatelé veřejné dopravy, ale i té individuální,“ dodává ředitel ROPID Petr Tomčík.

Přestože na mnoha místech tramvajové sítě Praha dokazuje, že preferovat veřejnou dopravu umí, stále existuje řada míst zejména v autobusové síti, kde by veřejná doprava větší přednost před osobními automobily potřebovala.

„Týká se to nejen světelně řízených křižovatek, jako třeba Pa-lackého náměstí, ale i ucelených tahů s vysokou hustotou autobusové dopravy, jako například osa Želivského – Slavia – Jižní Město, Prosek – Vysočany – Spojovací nebo Strakonická či Průmyslová ulice,“ konstatuje náměstek ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing Martin Šubrt. Problémy k řešení definuje mapa problémových míst. *„Na mapě problémových míst je vidět, že Praha má v oblasti preference ve-*



řejné dopravy ještě hodně práce. Do roku 2020 bychom rádi na většině těchto míst více upřednostnili MHD, ať už formou vyhrazených pruhů nebo úpravou semaforů pro rychlejší průjezd tramvají a autobusů,” doplňuje Šubrt.

NEJVÍCE PROBLÉMOVÁ MÍSTA

Tramvaje

- *I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – Palackého náměstí – Anděl*
- *Právnická fakulta – Staroměstská – Národní divadlo*
- *Újezd – Malostranská*
- *Muzeum – Flora (Vinohradská ul.)*

Autobusy

- *Vysočanská – Spojovací – Pod Tábořem*
- *Želivského – Slavia – Bohdalec – Spořilov – Jižní Město*
- *Nádraží Hostivař – Za Horou / Pod Tábořem (Průmyslová ul.)*
- *Lahovičky – Lihovar (Strakonická ul.)*
- *Uhřetěves (ul. Přátelství)*
- *Kačerov – Zelené domky – Jesenice (Videňská ul.)*
- *K Letišti – Nádr. Veleslavín (Evropská ul.)*
- *Prašný most – Vítězné náměstí – Nádraží Podbaba (Svatovítská, Jugosl. partyzánů)*
- *Zdiby – Kobylisy (Ústecká ul.)*

NEJÚČINNĚJŠÍ PREFERENČNÍ OPATŘENÍ

Tramvaje

- *Vyhrazená jízdní dráha (zvýšené i nezvýšené těleso, oddělený pás podélnými prahy)*
- *Preference na světelných křižovatkách (absolutní nebo podmíněná)*
- *Vedení trati pěší zónou (nebo omezení vjezdu ostatním vozidlům)*

Autobusy

- *Vyhrazený jízdní pruh (včetně řadicích pruhů před křižovatkou)*
- *Přednost při výjezdu ze zastávky (ze zastávkového zálivu nebo z místa mimo komunikaci)*
- *Výlučný směr v řadicím pruhu před křižovatkou (např. využití odbočovacího pruhu pro jízdu rovně)*
- *Jízda po tramvajovém tělese (nebo sdružený pár pro tramvaje a autobusy)*
- *Preference na světelných křižovatkách (aktivní detekce či samostatné fáze v křižovatkovém cyklu)*

VÍCE INFORMACÍ O PREFERENCI VEŘEJNÉ DOPRAVY

na webu Pražské integrované dopravy: pid.cz/preference

na webu ČVUT v Praze Fakulty dopravní, projektu PREFOS: www.preferenceVHD.info

INTEGRACE Kladenska byla náročná, říká projektant Tomáš Nedvídek

Zapojení Kladna a jeho okolí do systému integrované dopravy bylo hodně diskutované dlouhou dobu, ale skutečností se stalo až v sobotu 26. srpna letošního roku. Přípravu největší dosud integrované oblasti měl na starosti Tomáš Nedvídek, projektant, který působí v ROPIDu od roku 2008. „Když jsem začínal, měl jsem na starost oblast Mníšku pod Brdy, postupně jsem se přesunul na oblast Kladenska, kterou nyní zajišťuji,” říká na úvod. „Nejednalo se pouze o Kladensko, ale také částečně o oblast v okolí Slaného,” představuje nově zapojenou oblast.



Přípravné práce na zapojení Kladenska do systému začaly již před dvěma roky, ale konkrétní akce byly spuštěny na začátku března. „Úvodní setkání se zástupci měst a obcí se uskutečnilo 2. března letošního roku. Ne všichni se aktivně zapojili, ale zhruba třetina obcí byla v přípravě nového systému hodně aktivní,” dozvídáme se. Nejen Tomáš Nedvídek připravoval rozsáhlé dopravní opatření, které dalo vzniknout 28 novým linkám v systému Pražské integrované dopravy a šesti linkám změnilo trasu. „Podílelo se nás na tom hodně, nejen projektanti, ale také ekonomické oddělení, v poslední fázi informování cestujících také kolegové z marketingu a odboru kvality služby. Samozřejmě vypomáhali také kolegové z organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje, která vznikla letos na jaře. Vrcholová jednání zaštitilo vedení společnosti.”

Příprava nově integrované oblasti představuje především důkladné seznámení se současným stavem, na který jsou cestující zvyklí a potom zohlednění specifik jednotlivých obcí či průmyslových oblastí. „Navštívil jsem obce, které se do integrace aktivně zapojily, vyslechl jsem jejich požadavky a při přípravě nových jízdních řádů se snažil vše zpracovat k jejich spokojenosti,” vypočítá Nedvídek. Přesto nejnáročnější na přípravu byly především poslední týdny. „Veškeré připomínky jsme chtěli dostat do poloviny července, aby byl čas na zpracování a důkladnou přípravu. Bohužel, až v průběhu srpna, když už jsme nový systém dopravy začali propagovat, se začali ozývat některé obce či cestující s dalšími připomínkami. Dostávali jsme je telefonicky i e-mailem. Proto některé později zpracované změny ani nejsou v propagačních materiálech, které byly rozdávány cestujícím před spuštěním nového systému a v prvních dnech provozu.”

Nový systém začal fungovat, ale na přelomu září a října předpokládal Tomáš Nedvídek první termín změn. „Veškeré připomínky si evidujeme, nicméně nejlepší je, pokud přijdou prostřednictvím e-mailu přes



kontaktní formulář, který máme na našich webových stránkách." Projektanta těší, že připomínek není mnoho. „Většinou se jedná o dílčí úpravy poloh spojů, aby lépe navazovaly na konce směn v průmyslové zóně nebo na metro ve stanici Nádraží Veveř. Při těchto změnách dojde především ke změnám poloh spojů o plus mínus pět až deset minut." Další změny předpokládá projektant v prosincovém termínu celostátních změn jízdních řádů. „Myslím si, že od nového roku už bude nový systém dobře usazen, drtivou většinu připomínek se podaří zapracovat, ale nikdy se ne-odkážeme zavděčit všem, to v systému hromadné dopravy není možné."



Prvním dnem spuštění nového systému začala pro projektanta kontrolní činnost, při které vyhodnocuje, zda jím navržené spoje fungují, stejně jako celý systém. Doprava mezi Prahou a Kladnem je nyní založena na trojici rychlíkových linek 300, 330 a 399. Všechny linky mají v ranní špičce interval patnáct minut, a tak rychlíková autobusová doprava mezi Prahou a Kladnem jezdí ráno každých pět minut. Prvně jmenovaná linka jezdí v kloubových vozech a provozuje ji ČSAD MHD Kladno. Dopravu na lince 330 zajišťují společně dopravci Autodoprava Lamer a POHL Kladno. Na lince s nejvyšším číslem se setkáte s vozidly dopravce Kateřina Kulhánková. „V rámci integrace došlo také k zapojení dalších dopravců do systému, kromě trojice na rychlíkových linkách došlo k zapojení ČSAD Slaný na linkách mezi Kladnem a Slaným. Doprava mezi Prahou a Slaným bude integrována později po vyřešení problémů na odbavovacím zařízení," vysvětluje Nedvídek.

Se zahájením nového systému se ovšem objevily i nečekané problémy s nevypravováním spojů na některé linky. „Především největší dopravce ČSAD MHD Kladno řeší problémy s personálním zajištěním všech požadovaných spojů, proto v prvních dnech docházelo k nepříjemným výpadkům. Začalo to již první den, kdy nebyly vypraveny spoje na linku 324 jezdící ze Zličína přes Buštěhrad do Kladna. V prvních zářijových dnech se hledal nový dopravce na linkách 323 a 620," dozvídáme se nepříjemné trabale. Projektant měl spíše obavy z fungování menších dopravců.



„Ti však fungují bez nejmenších problémů, na jimi provozovaných linkách dochází k drobnému zpoždění, z důvodu delšího odbavování, ale to je v prvních dnech logické. V první den nového školního roku se po-



dařilo zajistit posilový kloubový autobus na linku 399."

První dny fungování systému byly zatěžkávací zkouškou celého systému Pražské integrované dopravy. „Samozřejmě se nový systém i výpadky řeší na sociálních sítích. Cestující především

pozitivně kvitují, že se v současné době o výpadech dopravy dozvědí, což v minulosti nebylo, a snažíme se je řešit. Proto na adresu ROPIDu převládají pozitivní reakce," těší Tomáše Nedvídku. „Integrace Kladenska byla pro všechny zúčastněné hodně náročná a přinesla dost stresových situací," doplnil projektant.

Integrací Kladenska došlo k zapojení také městské hromadné dopravy v Kladně, linky jezdící s čísly 1 až 16 byly přečíslovány na 601 až 616. Integrované dopravy se dočkaly také obce Středokluky, Koleč, Zákolany nebo Číčovice, které jsou nedaleko za Prahou a na zapojení dlouho čekaly. „Kladno má necelých sedmdesát tisíc obyvatel, a tak se nám podařilo zapojit oblast zhruba se sto tisíci obyvateli," doplňuje rozsah celé akce projektant. „Nedávno jsem četl, že mezi Prahou a Kladnem jezdí veřejnou dopravou deset procent obyvatel, možná kvalitní systém další cestující přiláká." Aby byla integrace kompletní, je třeba instalovat nové



označníky, které budou jasně deklarovat připojení k novému systému.

INTEGRACE Kladenska a Slánska v číslech

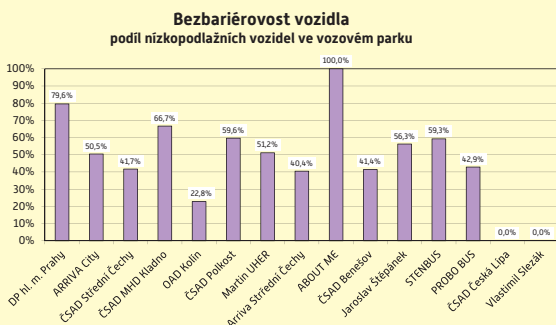
- 28 nových autobusových linek
- 6 stávajících autobusových linek se změnou trasy nebo parametrů
- 27 autobusových linek zrušeno
- 39 obcí a měst nově zapojeno do systému integrované dopravy
- 4 noví autobusoví dopravci zapojeni do systému PID
- 119 autobusů vyjíždí v ranní špičce na nové nebo změněné linky

KVALITA AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V PRVNÍM POLOLETÍ 2017



Kvalitě poskytovaných služeb se na stránkách ČasPIDu věnujeme pravidelně. Tentokrát pro vás máme vyhodnocení standardů kvality služby v autobusové dopravě za prvních šest měsíců letošního roku. Celkem se v tomto období na zajišťování systému Pražské integrované dopravy podílelo patnáct dopravců. Nováčky jsou ČSAD Česká Lípa *(od ledna)* a ČSAD Benešov *(od dubna)*. Naopak naposled se setkáváme s dopravcem Probo Bus, neboť od června byl zařazen pod křídla Arrivy Střední Čechy a Arriva Praha byla od začátku června přejmenována na Arriva City *(v následujícím textu je používáno již pouze toto označení)*. Nejlepšími výsledky se může pochlubit STENBUS, který v prvním i druhém čtvrtletí splnil všechny sledované standardy a potvrdil dlouhodobě vysokou kvalitu poskytovaných služeb.

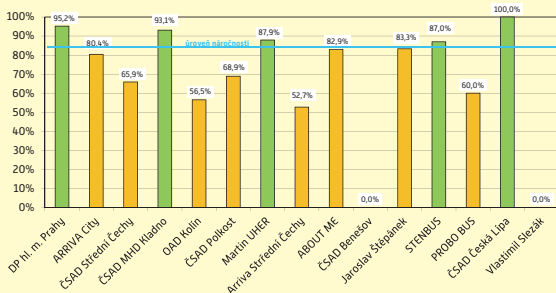
Největším problémem bylo v prvním pololetí plnění grafikonu. V prvním čtvrtletí se projevil problém technického rázu v souvislosti se zimním obdobím a sjízdností komunikací, ale dlouhodobým problémem je nedostatek řidičů, který způsobuje nevypravení některých spojů. S plněním grafikonu u městských linek měli problém ve druhém kvartále tři dopravci, u příměstských linek čtyři. Z patnácti dopravců mělo šest problém s plněním grafikonu v období od dubna do června, naopak v prvním čtvrtletí se standard podařilo ve všech ukazatelích splnit pouze čtyřem dopravcům.



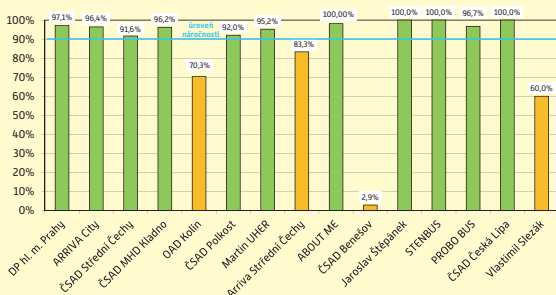
Cestující může těšit, že se zvyšuje počet nízkopodlažních autobusů. Firma About Me se může tradičně pochlubit stoprocentním nízkopodlažním vozovým parkem. Dopravní podnik hlavního města Prahy má k dispozici bezmála osmdesát procent nízkopodlažních vozidel, u drtivé většiny dopravců se pohybuje podíl vozidel s nízkou podlahou mezi čtyřiceti až šedesáti procenty. Kromě dvojice zmiňovaných firem nejvíce nízkopodlažních vozidel potkáte u ČSAD POLKOST a ČSAD MHD Kladno. Dvojice dopravců, ČSAD Česká Lípa a Vlastimil Slezák, nemá v rámci integrované dopravy žádná vozidla ulehčující nástup a výstup všem skupinám cestujících. Bohužel, pět dopravců nemá v jízdních řádech tolik nízkopodlažních spojů, kolik vyžadují standardy.

V obou sledovaných čtvrtletích je také velkým problémem informování ve vozidlech, od ledna do března tento standard nesplnilo jedenáct dopravců a ve druhém čtvrtletí o jednoho méně. Závady jsou především v hlášení zastávek a také ve funkčnosti vnitřního informačního systému a zobrazování na LCD panelech. Ve druhém čtvrtletí se také nepodařilo splnit ve čtyřech případech standard informování na zastávkách. Právě kvalitní a srozumitelné informace na zastávkách mohou přilákat další cestující do systému Pražské integrované dopravy, a to je jedním z hlavních cílů organizátorů dopravy.

Informování ve vozidlech



Informování na zastávkách



Pozitivní zprávy nabízí standard přesnost provozu, který ve druhém čtvrtletí splnilo třináct z patnácti sledovaných dopravců. V Praze se pozitivně projevila preference autobusů na světelně řízených křižovatkách a samozřejmě také vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy. Naopak v průběhu letošního roku se zhoršila ústrojová kázeň řidičů, zatímco v prvním kvartále nesplnilo šest firem, ve druhém čtvrtletí o dvě více. I tento standard může být ovlivněn nedostatkem řidičů. Sledováno je i průměrné stáří vozového parku a tento standard se nepodařilo splnit v obou čtvrtletích čtyřem dopravcům. S nejmladším vozovým parkem se setkáváte u firem ČSAD Benešov, About Me, ČSAD MHD Kladno a ČSAD POLKOST.



JAK SI VEDLI JEDNOTLIVÍ DOPRAVCI V PRVNÍM POLOLETÍ LETOŠNÍHO ROKU?

[1 – představuje vysokou kvalitu poskytovaných služeb, splněno 80 až 100 % standardů; 2 – vyšší kvalita, splněno 60 až 80 % sledovaných standardů; 3 – průměrná kvalita, splněno 40 až 60 % standardů]

STENBUS – 1/1 [v obou čtvrtletích všechny standardy splněny];

Martin Uher – 1/1 [ve 2. kvartále všechny standardy splněny];

Dopravní podnik hlavního města Prahy – 1/1;

Arriva City – 1/2;

ČSAD POLKOST – 1/2;

Probo BUS – 2/2;

ČSAD MHD Kladno – 2/2;

ČSAD Střední Čechy – 2/2;

About Me – 2/2; J

aroslav Štěpánek – 2/2;

Arriva Střední Čechy – 2/3;

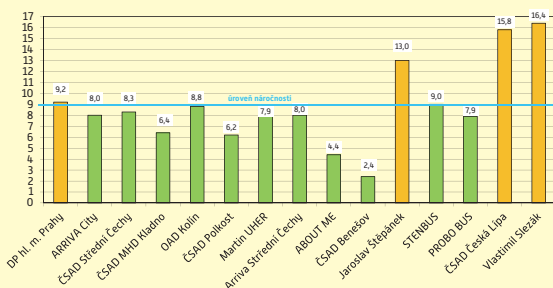
ČSAD Česká Lípa – 2/3;

OAD Kolín – 3/3;

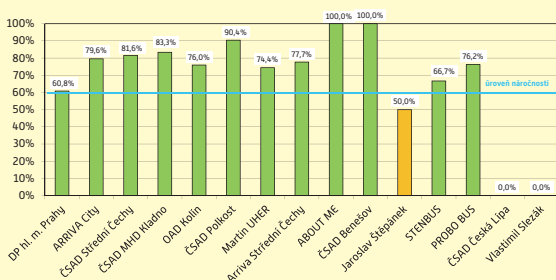
Vlastimil Slezák – 3/3;

ČSAD Benešov – 3/nehodnocen.

Stáří vozidel
průměrné stáří vozidel



Stáří vozidel
podíl vozidel ve vozovém parku mladších 12 let



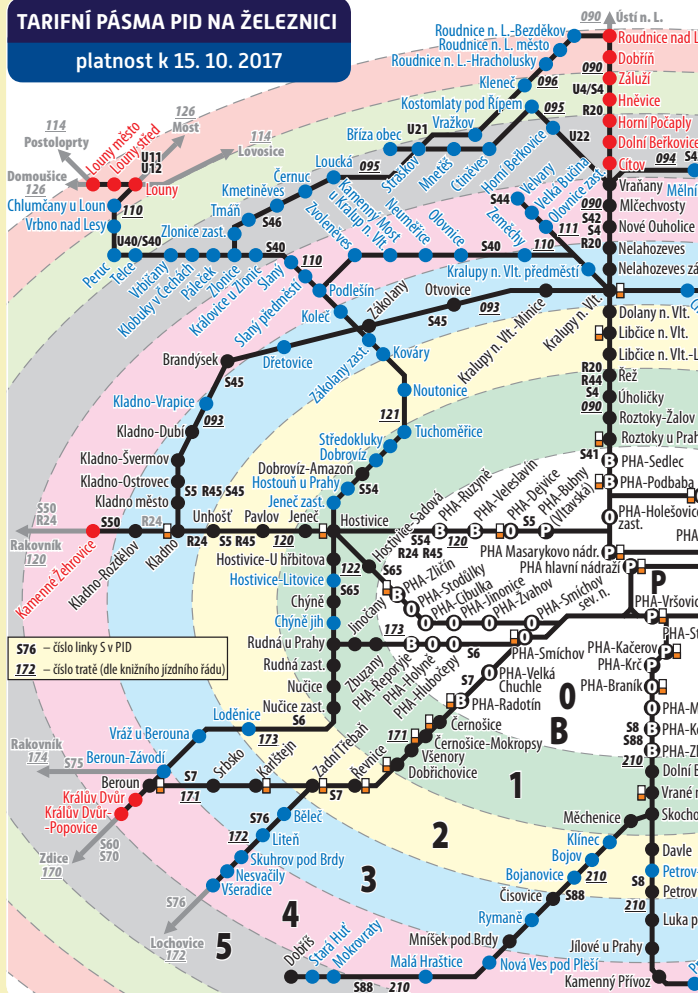
DEN BEZ AUT - ŠTEFÁNIKOVA UL. (22. 9. 2017)
25 LET ŽELEZNICE V PID - SMÍCHOVSKÉ NÁDR. (23. 9. 2017)





TARIFNÍ PÁSMATA PID NA ŽELEZNICI

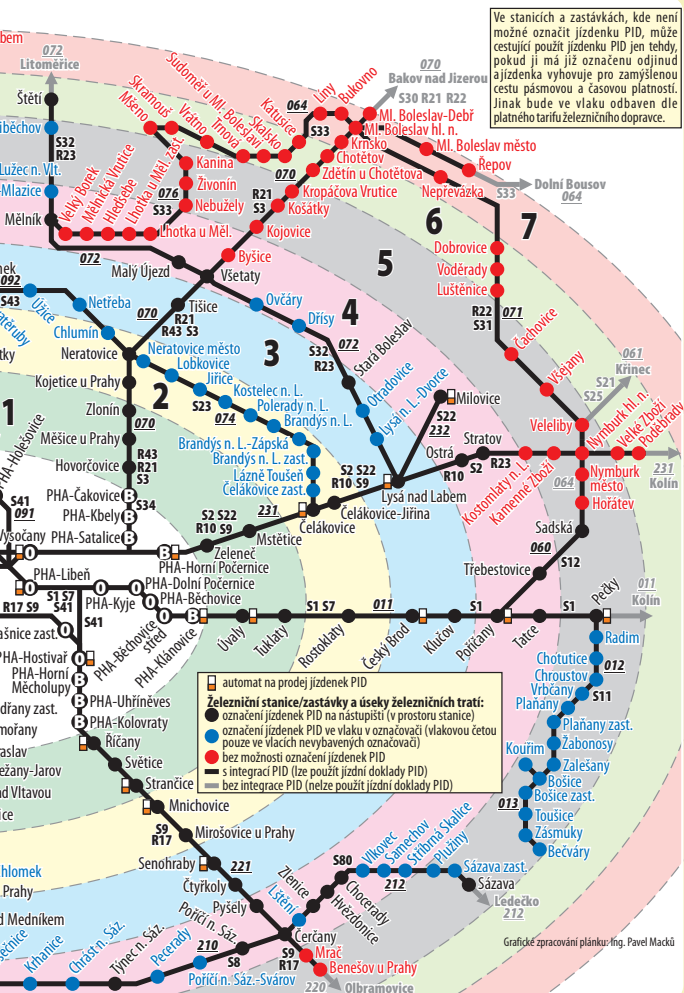
platnost k 15. 10. 2017



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)
- Aplikace ROPID radí (www.ropidrady.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 řady PID ke stažení (www.ropid.cz/jizdni-rady), včetně možnosti objednání jejich zasílání na e-mail.



Komplexní informace na www.pid.cz



Webové stránky
„www.pid.cz“

> vše co potřebujete vědět
> výluky a mimořádnosti

Navštivte náš web!



Načti si QR kód ;-)



BYL PŘEDSTAVEN PROJEKT METRA S, VLAKOVÝCH TUNELŮ POD CENTREM MĚSTA



Zájem o cestování vlaky na území Prahy roste, zatímco před deseti lety vlaky v Praze v pracovní den cestovalo 76 tisíc cestujících, loni již více než 120 tisíc. Bohužel, kapacita kolejové sítě už je téměř vyčerpaná a další spoje se do jízdnic řádů doplňují velmi obtížně. Proto v pondělí 18. září 2017 představil ROPID koncept Nového spojení II, rychlého železničního spojení pro městské a příměstské vlaky pod centrem hlavního města, označovaného také jako „Metro S“.



K představení došlo na Karlově náměstí, tedy v místě, kde by měla být jedna z nových stanic. Jeden z vestibulů byl vyzdoben jako by se jednalo o železniční stanici. Nechybělo velké písmeno S a také zatím fiktivní ukazatel odjezdů vlaků. Další podzemní stanice by měla být vybudována u Státní opery, v sousedství hlavního nádraží a také nedaleko stanic metra Muzeum, aby byl zajištěn přestup na dálkovou dopravu a na spoje odjíždějící jižním směrem na Benešov. Na této trati bude nová stani-



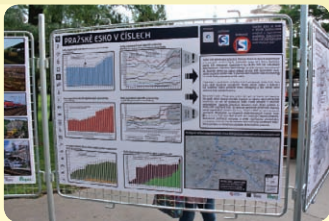
ce Náměstí Bratří Synků. Od Státní opery obě tratě povedou na Florenc, kde dojde k rozdělení na severní a východní směr. „Nové spojení II převádí příměstskou a městskou železnici ze stanic Praha-Smíchov a Praha-Eden do podzemí a přes stanic Praha-Opera ústí do nové stanice Praha-Florenc a dále směr Praha-Bubny a Praha-Karlín (Libeň/Vysočany). Tím se uvolní kapacita stávajících povrchových tratí, které budou sloužit především dálkové dopravě,“ vysvětluje tiskový mluvčí ROPIDu Filip Drápal.

Zprovozněním Nového spojení I se podařilo před několika lety vyřešit kapacitní problémy při odjezdu z hlavního a také Masarykova nádraží. „Největším problémem je v současnosti železniční trať pod Vyšehradem, která spojuje smíchovské a hlavní nádraží. Ve špičkách je kapacita vyčerpána a další spoje přidat nelze, proto potřebujeme rychlé podzemní spojení, díky kterému vlaky zastaví přímo v centru a projedou z jednoho konce Prahy na druhý za pár desítek minut,“ doplňuje Drápal.

Plán předpokládá, že se první cestující svezou podzemními železničními tunely za 20 let. Po představení veřejnosti budou následovat diskuze mezi hlavním městem Prahou a Správou železniční dopravní cesty. „Z této diskuze vznikne několik variant, které budou následně prověřeny ve studii proveditelnosti. Byli bychom rádi, kdyby studie byla zadána nejpozději do dvou let, abychom za pět až sedm let věděli, která varianta se začne finálně připravovat a projektovat,“ sdělil ředitel sekce infrastruktury a krajiny na IPR Praha (Institut plánování a rozvoje) Marek Zderadička. „Věřím, že horizont dvaceti let je reálný,“ doplnil. Varianta dvou podzemních tunelů bude zapracována do připravovaného územního plánu.



Po zprovoznění železničních tunelů pod centrem Prahy se výraznělepší dostupnost metropole z měst a obcí ve Středočeském kraji. „Z Karlova náměstí do Berouna pojede vlak 28 minut, o dvě minuty déle bude trvat cesta do Kralup nad Vltavou a za 44 minut se dostanete do Milovic. Časová úspora bude výrazná,



navíc oddělením příměstské železnice od dálkové budou místní spoje pravidelnější," vysvětluje zástupce ředitele ROPIDu Martin Šubrt.

Tunely pod Prahou nejsou z evropského pohledu žádnou novinkou. V evropských městech se stěhuje železnice pod zem již několik desetiletí. „V Mnichově tento model funguje již od roku 1972, kdy město hostilo olympijské hry. V Lipsku dokončili železniční propojení před čtyřmi roky a ve Stockholmu v letošním roce. Další železniční tunely najdeme například v Berlíně, Miláně, Curychu, Frankfurtu nad Mohanem, Madridu a v dalších městech. Život v Paříži si nelze představit bez podzemní sítě vlaků RER,“ doplnil dopravní urbanista a spoluautor podkladové studie Metro S Ivan Lejčar.



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU POPULARIZUJÍ OBRÁZKY KATEŘINY PERGLOVÉ



Roztomilé a přívětivé ilustrace lokomotiv a vlakových souprav známé z Pražské integrované dopravy nyní zdobí nádraží u příležitosti 25 let od zapojení železnice do systému integrované dopravy v Praze a okolí. Kresby nesou autorský podpis Kateřiny Perglové, mladé ilustrátorky. „Byla to pro mě velká výzva, vymyslet ke každému typu vlaku něco vtipného,“ říká na úvod.

Cestujete často veřejnou dopravou v Praze a co vlaky, jak často je ke svým cestám využíváte?

Nemám auto, a tak cestuji městskou hromadnou dopravou hodně. Pravidelně do práce a z práce. Vlakem v okolí Prahy tak často nejezdím, ale často jejich služeb využívám při cestách na Slovensko.

S vašimi ilustracemi se už mohli cestující pražskou městskou hromadnou dopravou setkat, neboť jste ilustrovala Slang Pražských dopraváků?

Slang byl trochu odlišná práce, neboť jsem si mohla sama zvolit, jak uvedený výraz sama nakreslím a zpracuji. Sama jsem si vymýšlela ten vtip, který jsem potom nakreslila. Kreslení vlaků to pro mě byla velká výzva. Vymyslet něco vtipného na jasně daný termín není úplně jednoduché.

Jak dlouho trvá příprava jednoho obrázku?

Když jsem měla kreslit Bardotku, tam se námět přímo nabízel, ale další nebyly jednoduché. Přece jen vlaky jsou velké kovové stroje a není jednoduché je polidštit. Těžko se dá říci, jak dlouho mi příprava jednoho obrázku trvala. Příprava má pro mě dvě fáze, první je, že se nad tématem musím zamyslet a druhá je to nakreslit. Záleží i na maličkostech. Nakreslím obrázek, ale třeba se mi nelíbí očičko a musím ho překreslit, aby to vypadalo dobře a byla jsem s tím spokojená. Někdy se stane, že jsem nejprve s obrázkem spokojená, ale podívám se na něj za dva dny a musím ho předělat, protože se mi nelíbí ten výraz. Jeden obrázek to je rozhodně několik hodin práce.



Už máte nějakou zpětnou vazbu na své obrázky, které jezdí ve vlacích v Praze a okolí?



Jak jsem říkala, já vlakem v Praze a okolí moc necestuji, tak jsem je ještě neviděla, ale na Facebooku už jsem viděla několik fotek s mými ilustracemi, dávají je tam známí, kteří na ně narazili při svých cestách. Jsem ráda, že obrázky vnímají a líbí se jim. Snad se nám trochu podařilo do toho jinak technického prostředí železnice vnést nějaký veselý prvek.

Věnujete se kresbě pravidelně, nebo je to váš koníček?

Chtěla jsem se věnovat ilustraci, ale není jednoduché se tím živit. Vyrostla jsem na komiksech a obrázcích pánů Jiránka a Neprakty. Vystudovala jsem Střední uměleckoprůmyslovou školu na Žižkově obor malba a následně pedagogickou fakultu UK obor výtvarná výchova. Ted' ale pracuji v Národním muzeu v oddělení PR, proto i všechny obrázky vznikají ve volném čase.

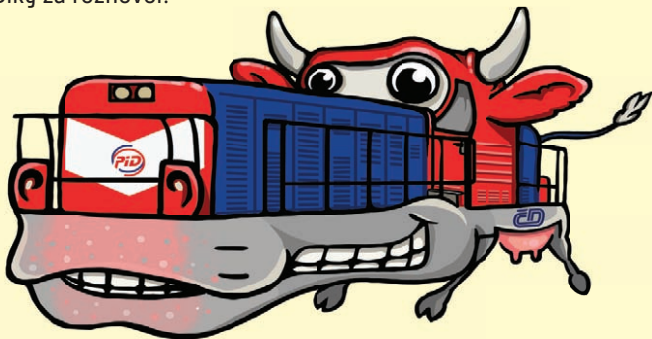
Připravujete ve spolupráci s organizací ROPID i další projekty? Setkají se cestující s dalšími vašimi kresbami?

Ve stejném duchu jsem připravila i omalovánky, ve kterých se děti setkají s obrázky, jak se například chovat ve vozech a v dalších situacích v dopravě. Při této práci jsem trochu vrátila k mému vystudovanému oboru. S ROPIDem jsme teď dokončili i dětskou jízdenku pro novou kampaň zaměřenou na problematiku černých pasažérů. Ta má vychovávat děti k tomu, že kupovat si jízdenky je samozřejmé. Setkají se tam s obrázky vysmátého metra, tramvaje a autobusu.

Jak vás práce na dopravní tematice ovlivnila?

Musím se přiznat, že když jdu okolo tramvaje nebo autobusu, tak se kolikrát přistihnu, že přemýšlím, jak bych ho nejlépe nakreslila – jaký výraz „obličje“ bych mu třeba dala. Už jsem dostala určitý dopravní grif. Dříve jsem neměla k dopravním prostředkům žádný specifictější vztah, ale nyní už jsem začala chápat, proč existuje tolik lidí, kteří jejich krásu obdivují.

Díky za rozhovor.





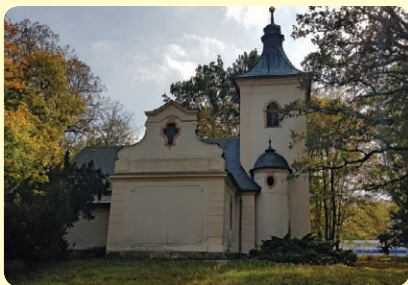
KAMENICE

Dvacet kilometrů jižně od Prahy se rozkládá obec Kamenice, která byla velmi silně ovlivněna činností rodu Ringhofferů. Letos si připomínáme 200 let od narození Františka Ringhofferů II., a tak nepřekvapí, že když vystoupíte z autobusu u kulturního domu v Kamenici, záhy spatříte výstavku o tomto významném českém podnikatelském rodu. Jméno Ringhoffer je vlastně synonymem pro pražskou městskou dopravu v první polovině 20. století. Pražské tramvajové vozy totiž vyráběla Ringhofferova továrna u Anděla. Dnes už legendární vozidla tvoří součást sbírky Muzea MHD ve Střešovicích.



Kamenický mlýn proměnil Josef Ringhoffer v roce 1820 v měděný hamr a začal zde vyrábět měděné kotle pro lihovary a pivovary. Následně byl hamr rozšířen o válcovnu měděných plechů, rour, tažených tyčí, lokomotivních topenišť a dalších. „Dynastie Ringhofferů je i ve světovém měřítku unikátní, neboť se podnikání věnovali pět nebo šest generací, což není ve světě běžné,“ říká starosta Kamenice Pavel Čermák. „Podařilo se jim neuvěřitelně zcelit pozemky od Kamenice až do Pyšel a dále k Sázavě. Poté začali komponovat krajinu trochu jako v Lednicko-valtickém areálu. V okolí Kamenice měli rodinné zázemí. Do jejich majetku patřily zámky a panství v Kamenici, Olešovicích, Štířině, Lojovicích, Velkých Popovicích a Pyšelích,“ doplnil starosta.

V roce 1945 byl majetek celé rodiny znárodněn a ředitel firmy Ringhoffer Tatra pan Hanuš Ringhoffer ze-



mřel v koncentračním táboře ve východní zóně v roce 1946. Poslední potomci rodiny žijí dodnes v Rakousku a Německu. Rodinu připomíná, kromě zámků, Ringhofferova hrobka postavená v letech 1887–1892. Hrobka leží na Zaječím vrchu a je vzdálena zhruba kilometr jihozápadně od centra Kamenice. Této monumentální kulturní památce vědoví slavná socha Krista na kříži od sochaře Myslbeka.



Historie Kamenice je velmi bohatá. Na místě dnešního zámku stávala tvrz, jejíž založení není písemně doloženo, ale jako jeden z prvních majitelů se připomíná roku 1266 vladyka Ratmír z Kamenice. Dokonce z 11. století pocházejí doklady o rodu Těptoviců z Těptína. V 15. století patřila kamenická tvrz Novému Městu pražskému a do roku 1763 se vystřídalo několik majitelů. Od roku 1763 se na sto let stala Kamenice oblíbeným letním sídlem pražských biskupů, kteří upravili panské sídlo do podoby zámku.

Od roku 1820 do poloviny dvacátého století se vše podstatné točí okolo Ringhofferů. Do čistě zemědělské krajiny byl vnesen výrobní a průmyslový ruch, celá oblast prošla velkými změnami. V roce 1860 zakoupili Ringhofferové kamenický zámek a baron František Ringhoffer jej nechal v letech 1875 až 1880 přestavět v reprezentativní sídlo v duchu novoanglické gotiky podle návrhu architekta Josefa Stibrala. V roce 1870 zakoupil František Ringhoffer také štiřinský zámek, který byl na počátku 20. století přestavěn do dnešní podoby. Do roku 1890 se majetek rodiny Ringhofferů rozrostl až na 2950 hektarů, tedy rozlohu větší než je současná Kamenice [17,34 km²].



Po konfiskaci majetku byly využity zámky v Kamenici, Štíříně, Olešovicích, Lojovicích a penzion Ládví na záchranu dětí různých národností z německých koncentračních táborů a českých internačních táborů. Iniciátorem akce byl Přemysl Pitter a podařilo se při ní zachránit 810 dětí.

Tolik zajímavá historie Kamenice a jejího okolí. Dnes se jedná o obec střediskovou, která se skládá z osad, vlastní Kamenice, Ládevsi, Ládví, Nové Hospody, Olešovic, Skuheře, Struhařova, Štířína, Těptína a Všedobrovic. Někde už se rozdíl mezi jednotlivými osadami smazaly a poznají je jen informovaní starousedlíci. „*My jsme netlačili na to, aby jednotlivé osady užívaly název Kamenice, a naopak podporujeme místní hrdost,*“ dozvídáme se od starosty. Jasný důkaz je přímo před budovou obecního úřadu. Tam končí území vlastní Kamenice a začínají Olešovice, na cedulích u silnice nepoznáte, že Olešovice nejsou samostatnou obcí a jsou součástí obce Kamenice.

Samozřejmě také poslední tři desetiletí proměnila podobu obce. „*Na počátku devadesátých let jsme měli 1900 obyvatel a dnes jich je 4500, a to ještě zhruba tisícovka obyvatel tu bydlí, ale nejsou zde trvale hlášeni.*“



Starostu těší, že se podařilo obec uchránit od nové plošné výstavby, která je k vidění na mnoha místech za Prahou. „*Nemáme ani žádné nové panelové sídliště, nové domy se podařilo začlenit do území. Tím také nevznikl problém mezi starousedlíky a přistěhovanými obyvateli, jak jej znají kolegové v jiných obcích. U nás je soužití v pořádku.*“ I současná Kamenice se musí vypořádat s problémem, který trápí v současnosti všechny obce v blízkosti metropole. „*V přípražském regionu hodně lidí pracuje v Praze a my se snažíme, aby alespoň volný čas trávili v regionu, kde bydlí, a získali k místu vztah. To se potom projevuje v mezilidských vztazích,*“ uvědomuje si starosta.

Spolkový život je na jihu od Prahy bohatý. „*Máme několik sportovních oddílů, jsou tu orientační běžci, gymnasté, mažoretky, které mnozí nepovažují za sport, ale děvčata to baví a hraje to velkou společenskou roli, máme i fotbalisty a potom silný oddíl juda. Zatímco u nás je fotbal levným sportem, judo je vedeno na profi úrovni, a tím je dražší, ale zase je šance, že se zápasníci podívají i po světě,*“ představuje část aktivit Pavel Čermák. Středem Kamenice je už zmiňovaný kulturní dům, který má kapacitu až 500 lidí. „*V době vzniku kulturního domu jeho velikost vůbec neodpovídala potřebám obce, když do tak velkého sálu přijde 150 lidí, tak to vypadá, že nikdo nepřišel. Dnes jsme se už naučili s touto velikostí žít a pokládáme ji za výhodu,*“ doplňuje



starosta. V současnosti se v kulturním domě konají drobnější akce jednou za dva týdny a velké jednou za dva měsíce.

Koncem září se v Kamenici konaly Podzimní slavnosti, letos ve znamení automobilů Tatra. Tato značka byla až do znárodnění rovněž součástí impéria Ringhofferů. V Kamenici je již každoroční tradicí cyklistický závod, turistický pochod po stopách barona Ringhoffera, nechybí běžecký závod Štířinský kros pro všechny věkové kategorie dětí. Podařilo se obnovit tradici masopustu. *„Snažíme se masopust každý rok vylepšit a zapojovat občany do této akce. Lidé ale nejsou v současné době už příliš zvyklí se bavit jako maškary na veřejnosti. Masopustní rej nám pomáhá rozvířit českobudějovické divadlo Kvelb, se svými obřími masopustními maskami, a to velmi pomáhá navodit tu správnou atmosféru. Samozřejmě dnes už nemůžeme chodit od chalupy k chalupě, proto se každý rok snažíme spravedlivě přizpůsobit trasu,“* představuje starosta tradiční akci.

Také ke Kamenici patří neodmyslitelně jednotka dobrovolných hasičů. *„Je to důležitá skupina, pro kterou je profesní ctí být co nejlépe připraveni a chtějí se vyrovnat profesionálům. Volné prostředky pravidelně dávají na vylepšení svého vybavení a jsou pro obec nezastupitelní. Oni jsou na místě ihned, zatímco profesionálům to trvá někdy až dvacet minut,“* slyšíme slova chvály na adresu místních hasičů.

Jako většina obcí i Kamenice se v posledních letech vyrovnávala s kapacitou školních zařízení. *„Letos otevíráme šest nových tříd a další tělocvičnu, a tak máme k dispozici základní školu celkem pro 27 tříd, tři v každém ročníku. Kapacita činní až 600 dětí. Hodně nám pomohlo otevření školy v sousedních Sulicích, tamní děti obsazovaly v posledních letech v každém ročníku jednu třídu,“* dozvídáme se od starosty. Vyšším nárokům se musí přizpůsobovat i autobusová doprava. Autobusy odjíždí z Kame-



nice do Prahy v ranní špičce v patnáctiminutovém intervalu. *„Se systémem Pražské integrované dopravy jsme spokojeni, jezdí k nám hodně spojů, ale jak*

už to bývá, s jídlem roste chuť, a tak přímé spojení do Prahy by uvítali i v částech obce, kde v současné době chybí. Velkým problémem je průjezdnost komunikací, při dobré dojeďte do Prahy za půl hodiny, ale když se nedaří, tak cesta trvá hodinu



a čtvrt,“ hodnotí dopravu starosta. Obyvatelé Kamenice by přivítali kapacitní spojení směrem do regionu, ale to se teprve rodí v hlavách projektantů.

Navíc nás starosta informuje o oživení myšlenky na zavedení osobní dopravy na vlečce mezi Strančicemi a Velkými Popovicemi. „Ve Velkých Popovicích by mělo vzniknout parkoviště a pro nás by to znamenalo posílení turistické dopravy. Směřuje k nám hodně houbařů nebo cyklistů.“

Na závěr připojíme ještě jeden turistický typ. Je to jedenáctikilometrový výlet okolím Kamenice. Od kulturního domu v Kamenici se vydáte zhruba půl kilometru jižním směrem na rozcestí turistických značek v Kamenici a odtud půjdete po červené



současně s modrou na rozcestí Olešovice, U mlýna. Dále budete pokračovat po modré na rozcestí U Všedobrovic, tam se stane naším společníkem zelená značka, která nás dovede přes Štířín a Novou Hospodu až do Kostelce u Křížků. Závěr opět absolvujeme po modré. Půl kilometru před Kamenicí je výše zmiňovaná Ringhofferova hrobka.

Dopravní obslužnost PID obce Kamenice

Příměstské autobusové linky 335, 337, 339

Regionální autobusové linky 444, 461

ČasoPID

ŘÍJEN 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 4. října 2017

Vydal ROPID v říjnu 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.pid.cz
ropid@ropid.cz