



# OBSAH:

- ROPID organizuje integrovanou dopravu už 25 let **1**
- Cyklohráček - zakončení 5. sezony - fotoreportáž **7**
- Další posílení železniční dopravy od 9. prosince 2018 **8**
- Tarifní pásma PID na železnici - schéma **12**
- Obce, které obsluhuje PID / Lužce **16**
- Zastávky Pražské integrované dopravy / Vestec, Pyšely, Čerčany **20**



## ROPID ORGANIZUJE INTEGROVANOU DOPRAVU UŽ 25 LET

Na začátek prosince 2018 připravujeme vydání speciální brožury, která připomene hlavní milníky čtvrtstoletí vzniku a vývoje Pražské integrované dopravy.

### 1 ZALOŽENÍ ROPIDU

Okamžitě po listopadových politických změnách v roce 1989 začala diskuze o novém uspořádání Dopravního podniku hl. m. Prahy, dominantního dopravce v pražské městské hromadné dopravě. V roce 1992 vznikly z dosavadních organizačních jednotek v Dopravním podniku odštěpné závody. Až do roku 1995 docházelo ke změnám v Dopravním podniku téměř nepřetržitě, poté se situace přece jen uklidnila.

Byl to právě Dopravní podnik hlavního města Prahy, který stál na prahu myšlenky integrované dopravy v Praze a okolí. Osobně se v záležitosti integrované dopravy angažoval také náměstek primátora Ing. František Polák. Především jeho zásluhou byla 20. prosince 1991 podepsána dohoda o experimentálním zavedení integrované dopravního systému mezi hlavními městem Prahou, okresními úřady Praha-východ a Praha-západ a obcemi Hovorčovice a Ořech.

stránky 1 až 4

## Základní informace o tarifu

do pásma z pásma	P	O	B
<b>cena</b> platnost	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.
<b>cena</b> platnost	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.
<b>cena</b> platnost	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.
<b>1</b>	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.
<b>2</b>	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.	<b>18 Kč #</b> 2 p./30 min.
<b>3</b>	<b>24 Kč #</b> 3 p./60 min.	<b>24 Kč #</b> 3 p./60 min.	<b>24 Kč #</b> 3 p./60 min.
<b>4</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.
<b>5</b>	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.
<b>6</b>	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.
<b>7</b>	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.
<b>8</b>	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.
<b>9</b>	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.

Území hl. m. Prahy  
Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B

## Tabulka cen pňocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu

	4	5	6	7	8	9
<b>1</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>2</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>3</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>4</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>5</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>6</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>7</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>8</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.
<b>9</b>	<b>32 Kč #</b> 4 p./90 min.	<b>40 Kč #</b> 5 p./120 min.	<b>46 Kč #</b> 6 p./150 min.	<b>54 Kč #</b> 7 p./180 min.	<b>62 Kč #</b> 8 p./210 min.	<b>68 Kč #</b> 9 p./240 min.

Platnost od:  
1. září 2018

**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, neplatí na území měst Prahy a Kladsna  
**Pásma P:** metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha i na Peřín, přívody a výhledové železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P  
**Pásma O:** stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy  
**Pásma B:** stanovené úseky příměstských autobusových linek na okrajích území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy  
**Vnější pásma:** mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9  
**Vždy doordřte časovou a zároveň platnost jízdenky!**

## 1 ZALOŽENÍ ROPIDU



Okamžitě po listopadových politických změnách v roce 1989 začala diskuze o novém uspořádání Dopravního podniku hl. m. Prahy, dominantního dopravce v pražské městské hromadné dopravě. V roce 1992 vznikly z dosavadních organizačních jednotek v Dopravním podniku odštěpné závody. Až do roku 1995 docházelo ke změnám v Dopravním podniku téměř nepřetržitě, poté se situace přece jen uklidnila.

Byl to právě Dopravní podnik hlavního města Prahy, který stál na prahu myšlenky integrované dopravy v Praze a okolí. Osobně se v záležitosti integrované dopravy angažoval také náměstek primátora Ing. František Polák. Především jeho zásluhou byla 20. prosince 1991 podepsána dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému mezi hlavním městem Prahou, okresními úřady Praha-východ a Praha-západ a obcemi Hovorčovice a Ořech.

Dne 11. ledna 1992 se rozjely do obcí Hovorčovice a Ořech autobusové linky č. 351 a 352. Na těchto linkách platil tarif pražské městské hromadné dopravy, ale zároveň na nich platily předplatní jízdenky (*dělnické a žákovské*) ČSAD. „Třístovkové“ linky doplňovaly spoje provozované ČSAD Klíčov, respektive ČSAD Praha-západ, na kterých naopak platily předplatní jízdenky vydávané Dopravním podnikem.

Další situace, kterou bylo nutné řešit, bylo zapojení dalších dopravců, jejichž ambicí bylo provozovat městskou hromadnou dopravu po boku Dopravního podniku. Vůdčí společností byla firma FEDOS, ta ale nebyla spokojena se smlouvou, kterou měla uzavřenou s Dopravním podnikem. V roce 1992 byl schválen závěr, že vstup soukromých dopravců do systému bude možný až po zřízení dopravního svazu, který bude místo Dopravního podniku jediným partnerem města při zajišťování veřejné dopravy osob, nejen z hlediska provozního, ale zejména ekonomického.

### Rada souhlasí se zřízením organizátora městské hromadné dopravy

Pražská radnice už zveřejnila záměr vytvořit novou organizaci ROPID, která by převzala část činnosti dnešních Dopravních podniků.

město bude do městské dopravy vkládat jako své dotace, a obchodní statut společnosti bude

Konkrétně by měl být ROPID v systému městské hromadné dopravy článkem, který by najímá přepravce (ať už Dopravní podnik, nebo soukromé firmy) a byl by tedy jakýmsi organizátorem celé této části městských služeb. K jeho činnostem by mělo patřit i organizování prodejů jízdenek, navrhovat rozvoj dopravních cest a podílet se na jejich realizaci, koordinovat jízdní řády jednotlivých dopravců v rámci integrovaného dopravního systému atd.

Celým návrhem se včera znovu zabývala rada městského zastupitelstva. Ta přijala základní rozhodnutí — souhlasila s tím,

# ROPID ano

aby ROPID byl zřízen Prahou jako samostatný právní subjekt a zajišťoval již zmíněné služby pro město. Zatím ovšem neodpověděla na základní otázku, zda bude ROPID akciovou společností či bude mít jinou obchodní podobu. Je to otázka kardinální, protože přes tento článek půjdou prakticky všechny peníze, které

rozhodovat o tom, jak velkou část z nich vrátí ROPID státu v podobě daní. Dá se očekávat, že do doby, než bude přijat zákon o neprofitních organizacích, bude město na tuto otázku odpovídat dost těžko. Celý záměr zřízení ROPIDU předloží rada poslancům zastupitelstva 21. října. Luděk SCHREIB

20. 10. 92 VP

V roce 1993 měl Dopravní podnik uzavřenu smlouvu s několika soukromými dopravci, kteří provozovali autobusovou dopravu. Několik smluv bylo v průběhu roku vypovězeno především kvůli špatné kvalitě poskytovaných služeb, částečně bylo snahou Dopravního podniku zachování co nejvyšších výkonů vlastními prostředky. Kromě Dopravního podniku provozovali městskou hromadnou dopravu tyto firmy: Berka + Konečný + Nepraš + Štěpánek (linka č. 110), ČSAD Ingsped (linka č. 165, částečně linka č. 173, linka č. 192, částečně linka č. 243), Šlechta (linka č. 172), Uher (linka č. 255), Dohnalík (částečně linka č. 265, částečně linka č. 268) a Bado (částečně linka č. 268).

V roce 1993 nepřestávaly městské orgány řešit otázku systému řízení veřejné dopravy ve městě a jeho blízkém okolí. Postupně byla opuštěna myšlenka vzniku integrovaného systému ve formě dopravního a tarifního sdružení, neboť transformace Dopravního podniku neprobíhala potřebným tempem. Usnesením rady zastupitelstva č. 842 z 31. srpna 1993 byl schválen záměr a usnesením 33. zasedání zastupitelstva byla zřízena samostatná příspěvková organizace ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy).

Fakticky začal ROPID fungovat od 1. prosince 1993, ale kromě ředitele, Ing. Zdeňka Strádala, neměl žádné zaměstnance. Až v prvních lednových dnech roku 1994 mohl začít plnit své poslání, ke kterému byl založen.

## Osobnost

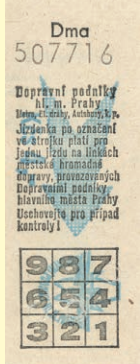
### Ing. Zdeněk Strádal

*„Před svým působením v Dopravním podniku jsem poměrně dlouho pracoval v zahraničí a tam jsem viděl, že integrace hromadné dopravy, má-li být skutečně funkční, je nezbytná. V době zakládání ROPIDu, byl připravován zákon o neziskových organizacích a radou města bylo rozhodnuto, že dokud nebude tento zákon vydán, bude ROPID dočasně pracovat jako organizace přímo řízená a financovaná z rozpočtu hlavního města Prahy.“*

ČESKOMORAVSKÁ		354	regionální dopravní systém - IDS
Vysokánská radnice			
↓	Prošek		
↓	ČSAD Klíčov		
↓	+ Čákovická		
↓	U Vostojems		
↓	Děsnojské domy		
↓	Letecké muzeum		
↓	FAL Khely		
↓	Khely		
↓	+ Mladějovská		
↓	Chabovská		
↓	Lobosická		
↓	Vinot		
↓	PODOLANKA		
+ = Zastavuje na znamení			
<b>PONDĚLÍ - PÁTEK</b>			
0			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
<b>SOBOTA + NEDĚLE</b>			
0			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			

Platí od: 1.11.1993 **TARIF NEPŘESTUPNÝ!**  
Jízda pouze v platěnou jízdenkou!

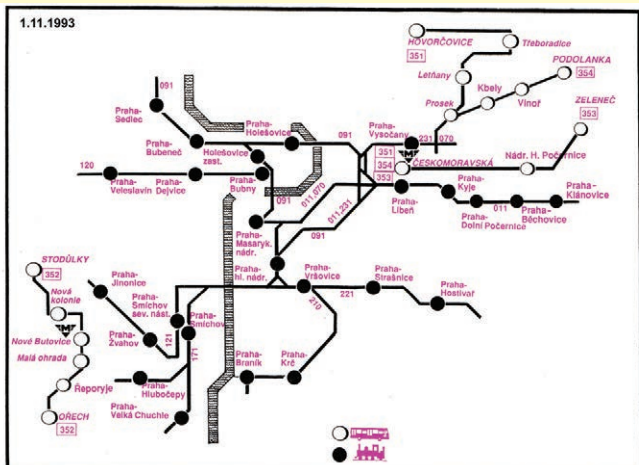
DOPRAVNÍ PODNIK HL.M.PRAHY - Autobusy  
Informace o provozu linek MHD na tel. čísle 294682 (po-pá 7-18 hod.)





## INTEGRACE ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ PRAHY OD 1. ČERVENCE 1994

Od prvního říjnového dne roku 1992 bylo možno cestovat na předplatní jízdenky vydané Dopravním podnikem mezi 23 železničními stanicemi a zastávkami vzdálenými do 10 kilometrů od centra Prahy. To byl první krůček k tomu, aby se železnice stala plnohodnotnou součástí cestování po městě. Do roku 1989 to byly dva naprosto oddělené světy. Vlakem se jezdilo především z regionu do Prahy a opačně. Vlakem po Praze jezdili pouze nadšenci a majitelé režijních jízdenek ČSD, resp. Českých drah.



Od listopadu 1993 bylo možné jezdit na předplatní jízdenky z Masarykova nádraží až do Klánovic, poslední zastávky na nejvytíženější trati z Prahy směrem do Kolína. V první polovině roku 1994 došlo k podpisu smlouvy mezi ROPIDem a Českými drahami o rozšíření uznávání jízdních dokladů na všechny stanice a zastávky na území Prahy. Krok vstoupil v platnost první červencový den roku 1994. ROPID tehdy vydal jeden ze svých prvních letáků, na kterém tuto novinku prezentoval Pražanům. Od té doby mohou držitelé všech druhů předplatních časových jízdenek cestovat na tyto jízdenky mezi všemi zastávkami a stanicemi v Praze 2. třídou osobních a spěšných vlaků. V prv-

### ROPID předložil návrh zajištění integrované dopravy na letošní rok ● Změny od druhého pololetí

Prvním krokem k vytvoření systému integrované dopravy v rámci Prahy a postupně pražského regionu se stala spolupráce se železnicí. V praxi to znamená, že na tramvajenky lze jezdit z vybraných pražských železničních stanic na příkazky MHD.

Včera předložil ROPID městské radě návrh na zabezpečení integrované dopravy v letošním roce a na její finanční krytí. Byl schválen, pro první pololetí letošního roku se podle něho počítá s pokračováním spolupráce s ČSD v loňském rozsahu. Pro druhou polovinu roku se potom připravuje rozšíření systému integrované dopravy na celé území Prahy a jedná se železnici o tom, aby překročil hranice města.

Zárůdky integrovaného systému už ostatně v Praze existují i v autobusové dopravě, která je zatím takto zajišťována do obcí Hovorčovice a Ořech. V prv-

Od letošního roku je to také ROPID, který bude uzavírat smlouvy s dopravci, kteří budou v Praze zabezpečovat část autobusové přepravy v rámci

## Za hranice města

ním pololetí je tento provoz ještě zkušební a dotují jej Praha i jmenované obce, od druhého pololetí by měl být zahájen provoz pravidelný, měl by zahrnout i další obce okresů Praha-východ a Praha-západ. Podmínkou je opět zavedení vnějšího tarifního pásma, i když i potom zůstává potřeba dotací z obecních pokladnic.

MHD. Podle loňského roku lze odhadovat, že by mohli zabezpečovat přepravní výkony v hodnotě zhruba 50 milionů korun; i když toto číslo se může zvýšit, částku 50 milionů korun už rada včera odsouhlasila. Smlouvy s ROPIDEM budou tuto dopravci uzavírat od druhého čtvrtletí.

Luděk SCHREIB

VP 19.1.94

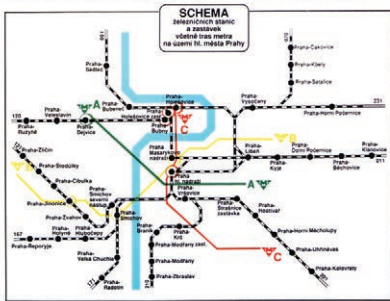


## Od 1. července 1994

Vážení cestující,

od 1. 7. 1994 byla uzavřena dohoda mezi Regionálním organizátorem dopravy (ROPID), zastupujícím hlavní město Prahu, a Českými drahami s.o. o rozšíření zavedeného integrovaného dopravního systému (IDS) na všechny železniční stanice a zastávky na území hlavního města Prahy (železniční uzeň Praha).

Podle této dohody mohou cestující používat 15-ti denní, prázdninové, měsíční, čtvrtletní, půlroční nebo roční předplatní časové jízdenky DP a.s. Praha cestovat na tyto jízdenky mezi všemi stanicemi a zastávkami Českých drah na území hlavního města Prahy ve druhé vozové třídě v osobních a spěšných vlacích. Na uvedené doklady nelze cestovat v rychlicích, expresích a vlacích InterCity a EuroCity. Při současně jízdě vlakem Českých drah po Praze i mimo území hlavního města Prahy je dovolena pouze kombinace předplatní časové jízdenky DP a.s. Praha a předplatní tratě jízdenky ČD.



České dráhy, s.o.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.



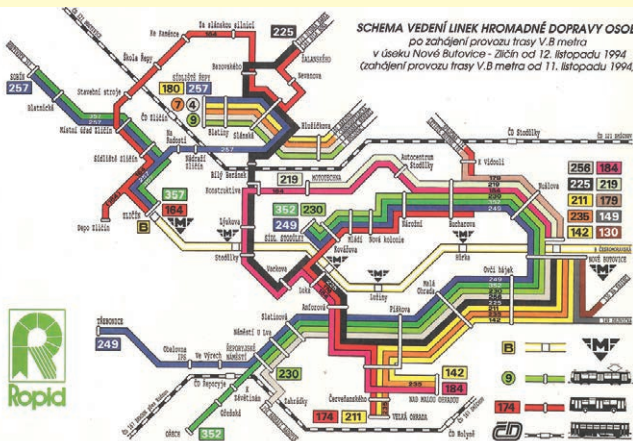
ni polovině devadesátých let cestovalo v pracovní dny vlakem po Praze 78 tisíc cestujících a jejich nárůst se projevoval velmi pozvolna.

Vlak se tak stal nedílnou součástí systému Pražské integrované dopravy, lidé z okrajových městských částí mohli volit, zda do centra pojedou autobusem nebo vlakem. K omezení souběžně vedených autobusových spojů došlo až o několik let později, kdy bylo umožněno zkrácení intervalů mezi vlakovými spoji a také zavedení intervalového provozu. Ještě několik let trvalo, než Pražané vzali vlak jako svůj dopravní prostředek, který je stejně kvalitní a spolehlivý jako metro, tramvaje nebo autobusy.

### Osobnost

#### Ing. Zdeněk Strádal

„Zásadní pro vznik systému bylo i zapojení železniční dopravy, museli jsme přesvědčit vedení Českých drah o výhodnosti jejich vstupu do systému. Jako první krok se podařilo zapojit železniční stanice a zastávky na území hlavního města, mezi kterými mohli cestovat Pražané na časově předplatní jízdenky. Znamenalo to další přepravní průzkumy, vyčíslování protarifovací ztráty a dohadování, ostatně v poněkud jiném prostředí a rozsahu to trvá dodnes.“





Městská  
knihovna  
v Praze



# JANÁČEK GALA 2018

Osobité skladby Leoše Janáčka v podání  
Zemlinského kvarteta doprovodí svým  
vystoupením Pražský komorní balet

**23. 11. 2018 od 19.30**

Ústřední knihovna, Mariánské nám. 1, Praha 1 (velký sál)

**Vstupné 250 Kč**

[www.mlp.cz/akce](http://www.mlp.cz/akce)



Městská  
knihovna  
v Praze

PRA  
PRA  
PRA  
PRA  
HA  
GUE  
GA  
G



**Jan Spálený & ASPM  
+  
Olin Nejezchleba & KYBABU**

Dvojkonzert kapel jedinečných hudebníků

**13. 12. 2018 od 19.30**

Ústřední knihovna, Mariánské nám. 1, Praha 1 (velký sál)

**Vstupné 260 Kč**

[www.mlp.cz/akce](http://www.mlp.cz/akce)





# CYKLOHRÁČEK ZAKONČENÍ 5. SEZONY (27. 10 .2018)



# DALŠÍ POSÍLENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY OD 9. PROSINCE 2018



Železniční doprava je součástí systému Pražské integrované dopravy již 26 let a její popularita stále stoupá. V současnosti jezdí vlekly v Praze téměř dvojnásobek cestujících než v 90. letech 20. století. Cestující v minulém období poznali, že železniční doprava je kvalitní a mohou se na ni při svých cestách spolehnout, navíc je mnohokrát rychlejší než trávit dlouhé minuty v dopravních kolonách, které se tvoří na silnicích v okolí Prahy pravidelně. V prosinci pravidelně dochází ke změně železničních jízdních řádů, v následujících řádcích se dozvíte, k jakým změnám a zlepšením dojde od 9. prosince letošního roku, i když další posílení železnice v Praze a okolí není zrovna jednoduché.

*„Z pohledu Prahy jsme na kritické hranici vyčerpání kapacity tratí a stejně je to i s kapacitou vozidel dopravce České dráhy. Posilování zejména ve špičkách a na frekventovaných tratích je aktuálně téměř nemožné. Předpokládá se, že v souvislosti s novou smlouvou pro období 2019 až 2029 se podaří nastartovat program navýšení počtu vozidel disponibilních pro Pražskou integrovanou dopravu, rozhodně to však pro Prahu i Středočeský kraj nebude zadarmo. Můžeme jen věřit, že se potřebné finanční prostředky podaří získat,“* řekl Václav Haas, která má železniční dopravu v ROPIDu na starosti.

Jaká vylepšení se podařilo domluvit na následujících 12 měsících? *„Z mého pohledu považuji za nejvýznamnější novinku v jízdním řádu zřízení většího počtu spěšných vlaků z Benešova, resp. Kutné Hory a Kolína do Prahy. Dále je to převzetí provozu na městské lince S41 Roztoky – Libeň novým dopravcem a její prodloužení do Prahy-Hostivaře, pod novým číslem S49,“* doplnil Václav Haas. V IDSK (Integrované dopravě Středočeského kraje) má železniční dopravu na starosti Jiří Vecko, který doplnil další novinky: *„Zásadní zlepšení a systémový jízdní řád s pravidelnými intervaly a návaznostmi na rychlíky bude zaveden na tra-*



tích 223 Olbramovice – Sedlčany, 235 Kutná Hora – Zbraslavice – Zruč nad Sázavou a 236 Čáslav – Žleby – Třemošnice. Dále pro zlepšení mezikrajské dopravy z Rakovnicka bude významně rozšířen jízdní řád na trati 162 z Rakovníka do Kralovic, kde budou navazovat autobusy do Plzně. Zkvalitnění čeká také příměstské tratě v okolí Prahy, jedná se o tratě 070 Praha – Všetaty – Mladá Boleslav, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš a také 221 Praha – Říčany – Benešov u Prahy, kde reagujeme na rostoucí poptávku v pracovní dny i o víkendech.“

Ve Středočeském kraji došlo k významnému posílení železniční dopravy již před rokem, jak na změny zareagovali cestující? „Od cestujících i představitelů měst a obcí máme kladné odezvy na nárůst počtu vlaků. Vzhledem k rostoucí přetíženosti silničních komunikací především v okolí Prahy je železnice stále více preferovanou alternativou,“ potvrdil pozitivní ukazatele Jiří Vecko a doplnil: „Na základě dílčích přepravních průzkumů konaných v průběhu letošního roku můžeme říci, že počet přepravených cestujících vlakem nadále roste, ale rozhodující budou výsledky říjnového přepravního průzkumu.“

Loňskou revoluční novinkou v Praze byl rozjezd vlaků z hlavního nádraží okolo půl třetí ráno v sobotu a v neděli. I tato novinka našla své příznivce, především ty, kteří holdují nočnímu životu ve velkoměstě. „Novinka se samozřejmě setkala s kladným hodnocením. Přišlo několik pozitivních ohlasů včetně požadavku rozšíření na všechny dny v týdnu. V tomto případě je celkem logické, že nespokojení cestující neexistují, protože nejedou,“ slyšeli jsme od Václava Haase.

## **ZMĚNY ŽELEZNIČNÍCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ OD 9. PROSINCE 2018**

Jízdní řád 2018/2019 byl připravován na základě došlých připomínek od měst, obcí a cestujících, ale také na základě vyhodnocení provozu, které se pravidelně provádí. Zapracována jsou opatření, která přišly jako dodatečné připomínky při přípravě stávajícího jízdního řádu, avšak z technologických důvodů již nemohly být zapracovány do končícího jízdního řádu. Organizátor Integrovaná doprava Středočeského kraje provedl důkladnou analýzu stávajících jízdních řádů, kde byly zjištěny i zásadnější problémy, které bylo nutné řešit koncepční úpravou jízdních řádů. To se týká zejména regionálních tratí ve vzdálenějších oblastech Středočeského kraje (Kutnohorsko, Benešovsko, Rakovnicko).

Samostatným projektem je zavedení systému spěšných vlaků na Benešovsku a rozšíření těchto vlaků na Kolínsku a Kutnohorsku. Spěšné vlaky zajišťují rychlé spojení z významnějších vzdálenějších sídel Středočeského kraje do Prahy, kde už je jízdní doba osobním vlakem pro cestující příliš dlouhá, a tím neatraktivní. Díky návaznostem na další osobní vlaky je možno novým spěšným vlakům zkrátit dobu jízdy i z dalších oblastí ležících na návazných tratích (například Posázaví, Voticko, Sedlčansko).

### **Trať 011**

#### **Linka R41**

*Nově je upravena koncepce spěšných vlaků na trati Praha – Kolín za účelem zrychlení a zpravidelnění dopravy ze vzdáleněj-*



ších lokalit Středočeského kraje. V ranní špičce pracovního dne pojedou 4 spěšné vlaky Kutná Hora – Kolín – Praha (všechny budou projíždět stanice Úvaly a Praha-Klánovice) v pravidelném intervalu 60 minut. Obdobně v odpolední špičce pracovního dne pojedou 4 spěšné vlaky Praha – Kutná Hora – Kolín.

#### **Linka S7**

Osobní vlaky linky S7 budou nově vedeny v relaci Český Brod – Praha – Beroun. Všechny vlaky budou vedeny elektrickými jednotkami řady 471.

#### **Trať 070**

##### **Linka S3**

Ve večerních hodinách nový pár osobních vlaků Praha – Mělník, nově zajištěn interval 60 minut i ve večerním období.

##### **Linka R43**

V odpolední špičce pracovního dne je zaveden nový spěšný vlak Praha-Vršovice – Praha hl. n. [14:19] – Mladá Boleslav hl. n. [– Turnov].

##### **Linka S34**

V průběhu prvního čtvrtletí roku 2019 by měla být na linku nasazena modernizovaná nízkopodlažní vozidla.

#### **Trať 091**

##### **Linka S41**

Je prodloužena do trasy Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař také v pracovních dnech. Linka je přecíslována na S49. Provoz nově přebírá dopravce Arriva vlaky.

#### **Trať 110**

##### **Cyklohráček**

Od roku 2019 bude jezdit odpolední Cyklohráček v úseku Slaný – Zlonice dvakrát měsíčně.



## **Trať 111**

### **Linka S44**

*Dochází k posílení provozu ve špičkách pracovních dnů a také v dopoledním období.*

## **Trať 122**

### **Linka S65**

*Je zaveden nový pár vlaků ve večerních hodinách (odjezd z Prahy hl. n. v pracovní dny 21:54, v sobotu a neděli 20:54, příjezd do Prahy hl. n. v pracovní dny 23:04, v sobotu a neděli 22:20).*

*Dále je zaveden nový pár vlaků Hostivice – Praha-Zličín v ranní špičce pracovního dne (veden přímo ze Středokluk, resp. do Noutonic).*

*Zastávka Praha-Jinonice bude přemístěna do nové polohy blíže stanici metra Jinonice a k nově vzniklému obytnému a komerčnímu centru Waltrovka.*

*V souvislosti se znovuoobením provozu výhyben Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka a Praha-Stodůlky se předpokládá v průběhu prvního čtvrtletí roku 2019 mimořádná změna jízdního řádu, kdy dojde k úpravám jízdy některých vlaků (zejména Pražského motoráčku a Cyklohráčku).*

## **Trať 162**

### **Linka S53**

*Na této lince budou zlepšeny návaznosti na autobusy ve směru Plzeň.*

## **Trať 171**

### **Linka S7**

*Na konci ranní špičky je nově jeden pár vlaků prodloužen z Prahy-Radotína do Řevnic. Také na začátku odpolední špičky je nově jeden pár vlaků prodloužen z Prahy-Radotína do Řevnic (v opačném směru je veden na konci odpolední špičky).*

*Do Českého Brodu budou ve špičkách pracovního dne vedeny vlaky výchozí, resp. končící v Berouně. Všechny tyto vlaky budou vedeny elektrickými jednotkami řady 471. Vlaky jedoucí na rameni Praha hl. n. – Řevnice ve špičkách pracovního dne budou vedeny převážně soupravou složenou z lokomotivy, patrových vozů a řídicího vozu.*

## **Trať 173**

### **Linka S6**

*Linka je nově zařazena do nočního víkendového rozjezdu ze stanice Praha hl. n. Nový vlak přijede v sobotu a neděli do stanice Praha hl. n. ve 2:17, zpět odjede ve 2:34.*

## **Trať 210**

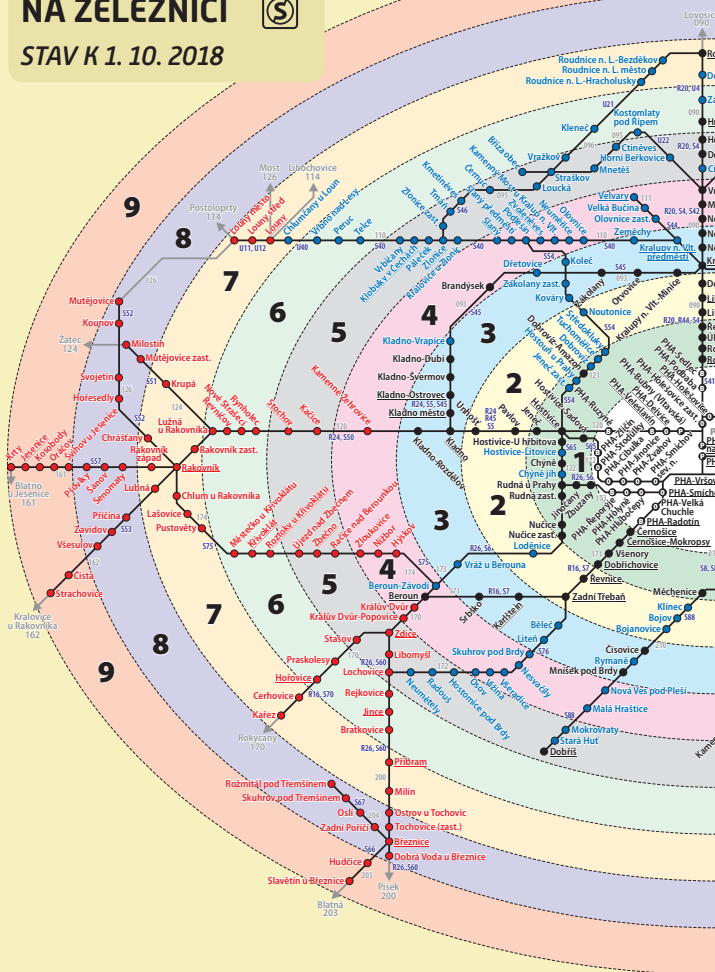
### **Linka S8**

*Je zaveden nový vlak v trase Čerčany – Vrané nad Vltavou – Praha v ranní špičce pracovního dne, čímž je ve směru do Prahy zajištěn po celé ráno v úseku Vrané nad Vltavou – Praha (v období 4:30 – 9:30) interval 30 minut.*

# TARIFNÍ PÁSMATA PID NA ŽELEZNICI



STAV K 1. 10. 2018

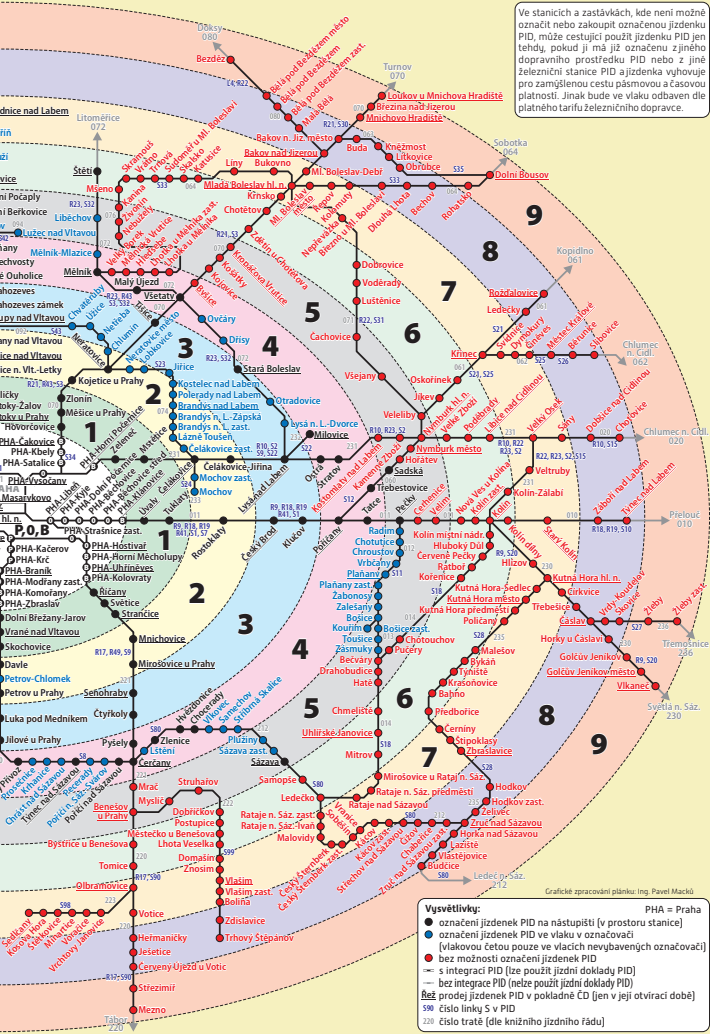


## INFORMACE O PID

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](http://www.facebook.com/PrazskaIntegrovanaDoprava))
- Twitter PID ([www.twitter.com/PIDoficialni](http://www.twitter.com/PIDoficialni))
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy  
([www.pid.cz/podnety](http://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.pid.cz/jizdni-rady](http://www.pid.cz/jizdni-rady)), včetně možnosti objednání jejich zaslání na e-mail.

Ve stanicích a zastávkách, kde není možné označit nebo zakoupit označenou jízdenku PID, může cestující použít jízdenku PID jen tehdy, pokud ji má již označenu z jiného železničního stanice PID a jízdenka vyhovuje pro zamýšlenou cestu pásmovou a časovou platnosti. Jinak bude ve vlaku odbaven dle platného tarifu železniční dopravy.



## Pražská integrovaná doprava na Facebooku

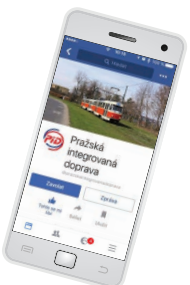


Načti si QR kód :-)

**Facebook**  
„Pražská integrovaná doprava“

> aktuality z provozu  
> zajímavosti a akce

Sledujte nás!





## **Trať 221**

### **Linka R49**

*Nově je upravena koncepce spěšných vlaků na trati Praha – Benešov za účelem zrychlení a zpravidelnění dopravy ze vzdálenějších lokalit Středočeského kraje. V ranní špičce pracovního dne pojedou 4 spěšné vlaky (Tábor – Olbramovice –) Benešov – Praha (v opačném směru 1 spěšný vlak) v pravidelném intervalu 60 minut. Obdobně v odpolední špičce pracovního dne pojedou 4 spěšné*

*vlaky Praha – Benešov (– Tábor), respektive v opačném směru 1 spěšný vlak. Tyto spěšné vlaky nahradí vlaky provozované zde dopravcem Arriva vlaky, které nebyly zařazeny do systému PID.*

### **Linka S9**

*V jízdním řádu najdeme 11 nových párů vlaků v pracovní dny v úseku Praha – Říčany, které zajistí interval přibližně 15 minut (4 vlaky za hodinu) nepřetržitě v období přibližně od 5:00 do 21:00, ale zatím pouze v pracovních dnech. Dále dochází k navýšení kapacity o víkendech.*

### **Rekreační vlaky**

*Jeden pár posilových rekreačních vlaků Praha – Čerčany – Zruč nad Sázavou pojedou nově v sobotu i neděli ráno (ve směru tam), resp. v sobotu i neděli odpoledne (ve směru zpět) přímo z/do Prahy.*

## **Trať 223, 235 a 236**

### **Linky S27, S28 a S98**

*Na všech třech linkách jsou zlepšeny návaznosti na rychlíky a zrovnomněny intervaly.*

## **Trať 231**

### **Linka R10**

*Všechny rychlíky této linky budou nově vedeny v úseku Praha – Nymburk přes Poříčany a zastaví ve stanici Praha-Libeň. Tato linka nebude obsluhovat stanice Praha-Vysočany a Lysá nad Labem, neboť je připravována rozsáhlá modernizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany.*



## Linka S2

Zkrácení intervalů v pracovní dny odpoledne v úseku Lysá nad Labem – Nymburk.

## Linka S22

Je zaveden nový vlak v pozdních večerních hodinách Praha hl. n. [23:53] – Milovice, který pojede jako přímý vlak z Benešova.

## Linka S9

Pojede nový vlak v časných ranních hodinách pracovního dne Lysá nad Labem [4:40] – Praha hl. n. [5:15] a dále do Strančic.

## VÝHLED DO BUDOUCNA

Železniční jízdní řád především pro rok 2019 již je připraven, ale další změny budou následovat, neboť ani jízdní řád platný od 9. prosince 2018 není ještě úplně ideální, jak by si představovali zástupci organizátorů.

*„Na cílové úrovni není ještě žádná železniční trať Pražské integrované dopravy, na všech je ještě co zlepšovat a dlouho bude. Existuje seznam dopravních opatření, která chceme realizovat v průběhu desetiletky 2019 až 2029, ale konkrétní diskuze nad výběrem opatření ještě neproběhla. Naší prioritou je nyní vyjednávání desetileté smlouvy. Na opatření od prosince 2019 máme ještě přibližně dva až tři měsíce času, potom si s kolegy z IDSK sedneme a začneme řešit, která konkrétní opatření budou v prosinci 2019 technicky realizovatelná. V Praze jich asi mnoho nebude, protože nás v roce 2020 čeká velmi rozsáhlá výluková činnost víceméně na všech hlavních radiálních tratích. Správa železniční dopravní cesty rozsáhlé výluky avizuje, otázkou je, jak se podaří záměr naplnit.*

*Tam, kde je kapacita prakticky vyčerpána i v běžném stavu, znamená jakákoli výluka poměrně zásadní problém,“* nastínil další možnosti Václav Haas. Jiří Vecko doplnil pohled ze středních Čech: *„Výše uvedené tratě 235 a 236 již lze považovat od nového jízdního řádu za téměř vzorové. Další potřebných opatření je ovšem mnoho a bude je nutno rozložit do více let. Jejich realizace však bude záviset také na množství dostupných finančních prostředků.“*



# OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

## LUŽCE

Pražská integrovaná doprava obsluhuje obec Lužce už více než 22 let. V červnu roku 1996 začala jezdit linka 311 ze Zličína na Mořinu. Dobré napojení Pražskou integrovanou dopravou však nic nezměnilo na rázu místa. Stále zůstává příjemně venkovsky ospalé, novou zástavbu nepotkáte a po více než půlhodinové cestě vystupujete do příjemného klidu. „*Jednou jsem měl službu na radnici a zastavil se cyklista. Ptal se, zda jsem starosta, já mu odpověděl, že ano. Tak mi řekl, ať děláme všechno proto, aby naše vesnička zůstala taková, jaká je, zbytečně se nerozrůstala. To mě potěšilo,*“ svěčuje se starosta František Kučina.



Představitelem obce už je téměř čtvrtstoletí. „*V minulých volbách, tady bylo ještě jedno konkurenční sdružení, ale letos byla jenom jedna kandidátka, začíná být problém, abychom sestavili zastupitelstvo.*“ Kromě pěti členů místního zastupitelstva se volí také jeden náhradník, pro případ, kdyby někdo ze zvolených vypadl a musel být nahrazen.

Není se čemu divit, Lužce jsou jednou z nejmenších obcí, kterou jsme v našem seriálu navštívili. „*V současné době máme 125 obyvatel a 52 čísel,*“ říká starosta s tím, že i tady žijí někteří nepřihlášení. Stejně jako v jiných a větších sídlech.

V současnosti mnoho obcí bojuje za to, aby doprava opustila jejich centra na obchvaty a objezdy. Lužce mají problém vyřešen již dlouho. „*Zhruba před pětapadesáti lety se tady jednomu občanu podařilo vyřídít, aby okolo obce vedl objezd,*“ slyšíme zajímavost. Do obce samotné míří jen místní nebo nezbytná obsluha. „*Už to tady není tak klidné, jak bývalo, ke každému baráku patří v současnosti dvě nebo tři auta.*“ V době naší návštěvy je v obci přece jen více živo, neboť se dokončují vodovod a kanalizace. Dopravní klid, ale narušují jen autobusy Pražské integrované dopravy.



*„S dopravou jsme spokojeni. Linkou 311 máme spojení do Prahy a linkou 425 do Berouna. Jediný problém byl, když ranní spoje nejely a obzvláště pak ty pro děti do školy. Celý život jsem byl provozák, tak nedostatek lidí dokážu pochopit, ale jako starostu mě to nezajímá. Za dopravu platíme pravidelně, a tak všechny spoje musí jezdit,“ říká přesvědčivě František Kučina. „Nyní došlo k nápravě a funguje to perfektně.“*

U zastávky ještě najdete poštovní schránku, a to jsou s dopravou jediné veřejné služby, které v Lužcích můžete využít. I když v minulosti v obci bývaly dvě hospody, dnes tu není žádná stejně jako obchod. *„Důchodci si dojedou nakoupit na Zličín, nebo do některé z okolních obcí, a pracující si přivezou nákup z místa práce. Před několika lety jsem zajistil pro obec pojízdnou prodejnu, ale nikdo do ní nechodil, tak už sem nejezdí.“* Budoucnost zřejmě nebude jiná, neboť územní plán je striktní. Stavět se téměř nemůže, pouze na vybraných místech si mohou postavit domy, děti zdejších starousedlíků, nebo ti kteří od nich k zástavbě určené pozemky koupí. Pohoda a klid by měly zůstat. Sousední Vysoký Újezd to je úplně jiný šálek kávy.

Děti tak dojíždí do mateřské nebo základní školy do sousedních obcí. *„V současnosti už neplatí spádovost škol, jako tomu bylo v minulosti. Většinou až do páté třídy chodí děti do Vysokého Újezdu, od šesté třídy do Loděnic, ale rodiče si je dnes mohou vozit do Rudné, Prahy, nebo i jinam,“* slyšíme současnou školní situaci v obci.

Pro malou obec je výstavba vodovodu a kanalizace velkým krokem vpřed. *„Soukromý investor přes obec před několika lety nipojoval kanalizaci z golfového hřiště na čistírnu odpadních vod, dostal svolení pouze pod podmínkou, že se v budoucnu bude moci připojit i samotná obec. K tomu právě v letošním roce dochází.“* V říjnu už se práce blížily k závěru. *„Na přelomu listopadu a prosince je plánována kolaudace a bude docházet k napojení jednotlivých stavení.“* Stavba vodovodu a kanalizace vyjde na 14 miliónů korun, což je pro malou obec velká zátěž. *„63,75 % jsme obdrželi z evropských dotací, dvěma milióny přispěl Stře-*

*dočeský kraj a na zbytek jsme si museli vzít úvěr," slyšíme od starosty. Rozpočet obce činí 1,3 až 1,4 miliónu korun ročně, což není vysoká částka. Příspěvek na Pražskou integrovanou dopravu činí šest tisíc korun za čtvrt roku.*

Po dostavbě vodovodu a kanalizace přijdou na řadu obecní komunikace. *„Sítě už budeme mít v zemi, tak chceme zlepšit stav místních komunikací, to je pro nás plán na nejbližší čtyři roky. Budeme muset ošetřit, aby krátce po vybudování nových cest nedošlo k další výstavbě a jejich porušení,"* předestřel plány starosta.

Malý počet obyvatel se projevuje i na spolkové činnosti. V minulosti bývala aktivní tělovýchovná jednota, ve které fungoval fotbalový oddíl, ale to už je také minulostí. *„Bohužel nejsou děti, které by do oddílu chodily,"* posteskuje si František Kučina. Neznamená to však, že by se obecní život vytratil. *„Mladí lidé pořádají dětský den, ukončení léta nebo drakiádu a obec jim na tyto akce přispívá."*

Obec Lužce se může pochlubit bohatou historií. V dějinách podbrdského kraje je první zmínka o obci z roku 1224. Lužce bývaly bažinatým a částečně zatopeným krajem, které zúrodnil šlechtic Mstidruh výstavbou louží-rybníků. Kromě rybolovu byla pěstována řepa cukrovka. Místním mokřinám se v minulosti říkalo Loužky-Lužce, a tak Mstidruh dostal od krále povolení zapsat se jako Mstidruh z Lužce. Rybářství a zemědělství zřejmě vynášelo, proto byla zahájena výstavba Lužeckého dvora s hospodářskými budovami.

V 17. století byla v hospodářském dvoře vystavěna se zámkem i zámecká kaple sv. Michala s rokokovým oltářem se sochami sv. Michala a sv. Augustiána. Ještě před druhou světovou válkou náležel Lužecký zámek klášteru sv. Tomáše v Praze. O největší oživení obce se postaral František Kohout, když mu byla v roce 1879 povolena výroba a oprava hospodářských strojů. Na stránkách obce najdeme informace o Lužcích z roku 1928, tedy před 90 lety. Bylo zde 39 domů a v nich žilo 225 obyvatel, 114 mužů a 112 žen. V obci fungovala dvoutřídní obecná škola, tehdejší







zastupitelstvo bylo 12 členné a obecní rada byla 4 členná.

Do roku 1990 patřily Lužce k Vysokému Újezdu, ale s politickými změnami došlo k osamostatnění, které trvá do dnešních dní. Zámek najdeme v Lužcích v sousedství autobusových zastávek, ale od roku 2000 patří soukromému majiteli, tak jej můžete obdivovat pouze zvenčí.

Ani návštěva Lužců není příliš jednoduchá. Přes obec nevede značená cyklostezka, o turistických značkách ani nemluvě. Přesto výlet s návštěvou příjemné obce nabídneme. Jedna z možností je sednout na Zličíně do autobusové linky 311 a přijet přímo do obce. Turističtější varianta je ta, že přijedete do Loděnice vlakem a vydáte se po zeleně ve směru Vysoký Újezd. Půjdete okolo kaple sv. Antonína Paduánského, kterou jsme zmiňovali v červnovém ČasoPIDu. Po zeleně dojdeme až na kraj Vysokého Újezdu a tam odbočíme vpravo, jižním směrem. Po silničkách je to do Lužců více než kilometr. Od nádraží v Loděnici budete mít v nohou více než pět kilometrů.

Dále můžete pokračovat po upravené cestě podél rybníků Fikslíka, Petrlánka a Špirkova až do Kozolup nebo Trněného Újezdu. Pokud jste si vybrali Kozolupy můžete pokračovat po silnici ve směru na lom Velká Amerika. Na vyhlídce se napojíte na žlutou turistickou značku, která vás dovede do Mořiny, kde je možnost občerstvení a autobusovou linkou 311 se můžete vydat zpátky do Prahy. Pěší výlet z Loděnice přes Lužce a Kozolupy do Mořiny čítá zhruba 12 kilometrů, tak je dobré si vyhradit minimálně tři hodiny. Zdatnější si mohou cestu prodloužit o návštěvu Malé Ameriky a potom směřovat do Karlštejna.

### **Dopravní obslužnost PID obce Lužce**

Příměstská autobusová linka	311
Regionální autobusová linka	425

# ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

Opět vás vítáme u našeho pravidelného seriálu mapujícího zastávky Pražské integrované dopravy. Vzhledem k tomu, že jsme se při naší cestě tentokrát dostali až na hranici v současné době zavedené autobusové dopravy, nabídneme i malé srovnání se zastávkami zatím do systému nezařazenými. Nebude to pohled jen na zastávky autobusové, ale podíváme se i na pár míst na železnici.

## VESTEC

O Vestci jsme již psali, můžete namítnout a budete mít pravdu, neboť první návštěvu zastávek ve Vestci jsme provedli v lednu 2016. Po 33 měsících jsme se do obce vrátili, nejen abychom stav tehdy pochválený zkontrolovali, ale podívali se i na novou zastávku.

Vystupujeme v zastávce Vestec, Safina. Přístřešek ve směru z Prahy je příkladný, sloupek

solidní se všemi informacemi. Ve směru do Prahy je sloupek skryt pod přístřeškem Pizzerie, která je na zastávce naprosto dominantní. Výhodou je, že občerstvovací zařízení má velkou střešku, pod kterou se můžete v případě špatného počasí schovat. Navíc se při čekání můžete občerstvit, a to nemusí být k zahození.

Druhou zastávkou je Vestec, Obchodní centrum, která v poslední době prošla zásadní rekonstrukcí. V lednu 2016 tato zastávka nebyla zrovna výstavní, to už neplatí. V současné době těžko najdete druhou takovou. Na první pohled vás zaujme velký informační panel, na kterém najdete odjezdy sedmi nejbližších spojů, přidána je informace o nízkopodlažnosti spoje. Zobrazováno je i případné zpoždění, navíc mohou být zobrazeny různé



VESTEC - OBCHODNÍ CENTRUM		DATUM	ČAS
LINKA	SMĚR	ODJEZD ZPOZDĚNÍ	
337	Kamenice, Kult. dům		09:03
326	Jesenice, Belnická		08:49
333	Dolní Břežany, Obecní úřad		09:07
326	Jesenice, Belnická		09:13
332	Jílové u Prahy, Náměstí		09:18
333	Dolní Břežany, Obecní úřad		09:22
337	Pyšely, Nám.		09:33



mimořádnosti. Pro orientaci nechybí datum a digitální aktuální čas. Vedle názvu zastávky najdeme i znak obce. Z tohoto pohledu zastávka budoucnosti, která by se neztratila ani na rušných přestupních místech v Praze.

Zastávka je vyvedena ve stříbrné, a tak můžeme trochu parafrázovat klasiku, že není všechno stříbro, co se třpytí. Na zastávkovém sloupku chybí tradiční modrá značka autobusové zastávky. Přímou

na sloupku i na přístřešku je několik vitrín, které by měly být naplněny informacemi, případně reklamou, ale zejí prázdnotou. V jedné z vitrín najdeme aktuální jízdní řády, ale jejich upevnění se nezdá být ideální, ale provozovateli může připadnout jako nejlepší.

V místech zastávky jsou perfektní chodníky, v přístupu na zastávku je počítáno i s osobami se sníženou schopností pohybu orientace. Je škoda, že chodník nepokračuje i okolo následujícího supermarketu ve směru do obce. Za obchodním řetězcem je opět pěkný chodník, po kterém dojdete až před obecní úřad.

Z a s t á v k y u obecního úřadu a U Klimešů jsme na začátku roku 2016 chválili a nyní můžeme pochvalu zopakovat. V síti Pražské integrovaně takových najdete málo.



Přehledné informace, odpadkový koš, lavička, mapa obce a přístřešek s půjčovnou knih. Nechybí velké telefonní číslo na informace ROPIDu, čísla příměstských linek by měla být psána černě a ne zeleně, ale to jediná malá piha na kráse.

Poslední navštívenou zastávkou je Vestec, Šátalka. Sloupky v obou směrech už něco pamatují, ale čísla linek i jízdní řády najdeme. Za zmínku stojí ještě přístřešek ve směru do Jesenice. Ten patří do kategorie retro a příliš k návštěvě neláká. Při slotě ovšem poslouží.



## PYŠELY

Nádherně opravené náměstí, to jsou kulisy zastávek, kde končí linky 337 a 651, některé spoje druhé jmenované zastávkou také projíždí. Sloupky

ničím nevybočují z normálu, ale přístřešek je velmi pěkný a vkusný. Navíc nechybí znak obce stejně jako její název. Malou chybu vidíme, že je přístřešek u výstupní zastávky a nikoliv nástupní, ale provoz v obci zřejmě není tak velký, že by se nedalo přejít, když autobusu přijíždí.

Stejně můžeme hodnotit také zastávky **Pyšely, sokolovna**. Na sloupcích nechybí odpadkový koš, zastávka ve směru do Prahy je v blízkosti restaurace, a tak to po občerstvení nebudete mít daleko do spoje. Navíc v této zastávce je pěkný přístřešek ve směru do Prahy. Opět nechybí znak a název obce, ale cestující nejvíce musí ocenit, že je přístřešek z poloviny prosklený, a tak světlý, tudíž se nemusíte bát do něj vstoupit. Pro některé, které jsme v minulosti navštívili, by mohl být příkladem.

Nyní si dovolíme první odbočku od systému. Přes zastávku **Pyšely, u vily** jezdí jen několik málo spojů denně i když obsluhuje poměrně velkou oblast. Tady rozhodně žádný komfort nečekejte. Zastávkový sloupek je pouze v jednom směru, jízdní řád je čitelný, ale žádný chodník nebo nástupiště se zde nenachází. Oproti zastávkám na náměstí nebo u sokolovny je to rozdíl několika tříd. Je možné, že po zapojení do systému se i tato zastávka zlepší. Po místní obhlídce můžeme říci, že lidé z ulic Na Ohradě to mají na autobus poměrně daleko, ale asi to tak je v regionu běžné.

Poslední zastávkou s názvem **Pyšely** je ta železniční, ta se nenachází na území obce, ale ve Vysoké Lhotě, která je součástí Čerčan. Pokud hledáte zastávku poprvé, může vám to zabrat delší čas. Na zastávce je běžný informační systém, který najdeme na všech rekonstruovaných tratích, nechybí přístřešek, a tak se nemusíte bát ani nepřízně počasí. Za zmínku stojí výzdoba zdejšího podchodu. Rozhodně musíme ocenit smysl pro humor těch, kteří s tímto nápadem přišli, ale rozhodně by do Pyšel na vlak neměli chodit puritáni.





## ČERČANY

Poslední naší zastávkou jsou Čerčany. Několik stovek metrů pod železniční zastávkou Pyšely je autobusová zastávka **Čerčany, Vysoká Lhota, u mostu**. Ve směru do Čerčan tam sloupek najdeme, ale místo jízdního řádu jsou na sloupku pytlíky pro psí exkrementy, místo přístřešku je prodejní stánek volných stavebních pozemků v okolí. V opačném směru není zhora nic. Zastávka tak funguje pouze pro místní, neboť náhodný cestující raději půjde zhruba tři čtvrtě kilometru na železniční stanici.

Poslední zastávkou, kterou jsme navštívili je ta u čerčanského **nádraží**. Před budovou stojí krásný sloupek i nástupiště rozhodně není staré, bylo vybudováno v rámci rekonstrukce přednádražního prostoru. Bohužel na sloupku není žádná informace, maximálně najdete stopy vandalů. Jízdní řády zde zastavujících linek najdete na plechové cedulce pod označником na nádražní budově, a tak se ptáte, zda tu není náhodou něco navíc.

Pokud z Čerčan budete pokračovat vlakem, dejte si raději časovou rezervu, cesta od pokladny na nástupiště není zrovna nejkratší a zabere pár desítek vteřin. Jinak jsou v Čerčanech klasické informace a vytápěná čekárna, což můžete v nadcházející zimě ocenit.



# ČasoPID

**LISTOPAD 2018**

**Redakční rada:**

*Filip Drápal, Petr Malík, Miloš Jelínek (za ROPID)  
Martin Jareš, Oldřich Buchetka, Iva Tyle,  
Vlastimil Janoušek (za IDSK)*

**Autoři textů:** *Petr Malík, Filip Drápal*  
**Fotografie:** *ROPID (pokud není uvedeno jinak),*

**Grafická úprava a sazba:** *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *12. listopadu 2018*  
Vydal ROPID a IDSK v listopadu 2018

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

Náklad: *18 000 ks*

**Výtisk zdarma**



**234 704 560**



**Integrovaná doprava**  
Středočeského kraje



[www.pid.cz](http://www.pid.cz)  
[ropid@ropid.cz](mailto:ropid@ropid.cz)



[www.idsk.cz](http://www.idsk.cz)  
[idsk@idsk.cz](mailto:idsk@idsk.cz)