

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

Tabulka cen jednotlivého plochomého jízdného

do pásma z pásma		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
P	cena platnost	Jednotlivé jízdné v Praze:									
	cena platnost	32 Kč – platnost 90 min									
	cena platnost	24 Kč – platnost 30 min									
1	cena platnost	40 Kč 5 p/120 min	24 Kč 3 p/30 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	54 Kč 7 p/180 min
2	cena platnost	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	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min
3	cena platnost	54 Kč 7 p/180 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	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min
4	cena platnost	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	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min
5	cena platnost	68 Kč 9 p/240 min	54 Kč 7 p/180 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	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min
6	cena platnost	76 Kč 10 p/270 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	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min
7	cena platnost	84 Kč 11 p/300 min	68 Kč 9 p/240 min	54 Kč 7 p/180 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	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min

Jednotlivé jízdné v Praze:

32 Kč – platnost 90 min

24 Kč – platnost 30 min

dvojspásno

cena
platnost

P

O

B

1

2

3

4

5

6

7

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, autobusy 100 – 299 a 500 – 599 na území hl.m. Prahy, lanová dráha, na Petřín, přívozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo O: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 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



ČasPID

leden 2016

PRAŽSKÉ METRO V DEN PŘEPRAVNÍHO PRŮZKUMU
PŘEPRÁVILO 1 272 143 CESTUJÍCÍCH

Dopravní podnik hl. m. Prahy ve spolupráci s organizací ROPID vyhodnotil listopadový komplexní přepravní průzkum v metru (dále KPPM 2015). Ve srovnání s výsledky z roku 2008 se v pražském metru zvýšil počet cestujících i průměrná doba strávená v metru. Lidé dnes metrem cestují téměř o čtvrt kilometru dále a naopak méně přestupují.

Organizačně náročný přepravní průzkum, jehož cílem bylo po otevření nového úseku metra V.A a po vybudování tunelu Blanka detailně zmapovat přepravní vztahy v metru, proběhl ve středů 11. listopadu 2015 od 5:00 do 24:00.

Z výsledků průzkumu, které vycházejí ze získaných směrových vztahů pomocí sčítacích lístků a z údajů automatických počítadel cestujících ve všech stanicích metra vyplývá, že během posledních 7 let vzrostl počet cestujících využívajících systém pražského metra. Za celý den (od 5:00 do 24:00) vstoupilo do prostoru metra celkem 1 272 143 cestujících, kteří uskutečnili 1 549 827 jízď. Oproti roku 2008 došlo k nárůstu o více než 73 tisíc cestujících, resp. téměř 62 tisíc jízď.

Nejvíce cestujících (526 710) již tradičně využilo trasu metra C, nejméně (312 529) lidí v den sčítání jelo trasou metra A. Z trasy metra A také nejvíce cestujících (106 172) přestupovalo na trasy B a C. Celková míra přestupování v metru se ovšem ve srovnání s výsledky z roku 2008 snížila z předchozích 24,14 % na 21,83 %.

Lidé jíždou metrem strávili více času než před 7 lety, i když šlo pouze o minimální nárůst. Průměrná doba přepravy se navýšila na 16:21 minut. V roce 2008 činil stejný ukazatel 16:09 minut. Nejdelšího průměrného času jízdy (14:58 minut) dosáhli lidé na trase metra B, naopak nejméně času průměrně strávili na trase metra A (12:01 minut). Průměrně každý cestující v den sčítání vykonal cestu dlouhou 6 642 metrů, což je o 242 metrů více než při předchozím sčítání.

Nejvytíženější přestupní stanicí pražského metra byla v den průzkumu stanice Můstek – A. Celkový denní obrát zde podle výsledků činil 178 087 cestujících. Nejvytíženější nepřestupní stanicí byla I. P. Pavlova (stanici prošlo 102 379 cestujících), těsně následovaná stanicí Anděl. Naopak nejméně využitou se v den průzkumu stala stanice Kolbenova, kterou 11. listopadu prošlo pouze 3 601 cestujících.

Průzkum zajišťovalo téměř 2 000 pracovníků DPP, ROPIDu a studentů středních dopravních škol. Každý cestující obdržel při vstupu do metra sčítací lístek, který v cíli své cesty při výstupu z metra odevzdal do sběrných krabic nebo určeným pracovníkům. Pohyb cestujících také monitorovala automatická počítadla umístěná ve sloupcích oddělujících přepravní prostor. Data byla následně využita pro srovnávací kontrolu objemu vybraných lístků a získání počtu přepravených cestujících za celý provozní den.

O průzkumu cestujících před jeho zahájením i v jeho průběhu informovaly tabule v prostorách metra a jeho okolí a dále staniční hlášení, webové stránky, články denního tisku i sociální sítě. DPP děkuje všem cestujícím, kteří se do průzkumu zapojili.

KPPM 2015 – PŘEPRÁVNÍ VZTAHY V PRAŽSKÉM METRU

Table with 6 columns: Východí trasa, Cílová trasa (A, B, C), Vstup celá síť, Přestupy na linku, Počet jízď. Rows include specific route counts and totals for the network.

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost: od 10. června 2012

Table with 8 columns (1-8) and 4 rows (P, O, B, 1-7). It details fare prices for different ticket types and zones, including single fares, combined fares with monthly passes, and specific zone fares.

VYSVĚTLIVKY:
4 p/90 min platnost jízdenky (počet pásem/ platnost v minutách)

pro danou kombinaci pásem lze použít těž jízdenku v ceně 12 Kč, která je přístupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID

Pásmo P: metro, tramvaje, autobusy 100 – 299 a 500–599 na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo O: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na okraji území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy

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

Vážení a milí cestující,

právě držíte v rukou první číslo ČasoPIDu v roce 2016, a proto mi dovoluje, abych Vám úvodem za celý kolektiv ROPIDu popřál do nového roku především hodně dobrého, ať se Vám daří v osobním i pracovním životě tak, jak si přejete, a neschází Vám dostatek zdraví, lásky a dobré nálady. Po dopravní stránce uděláme maximum, aby se Váš život stával každý den příjemnějším, abyste se díky rychlé a kvalitní Pražské integrované dopravě brzo a bezpečně dostali do práce, do škol, do svých domovů, ale i za zábavou a dalším kulturním vyžitím.



Jelikož je městská doprava určena pro co nejširší okruh lidí, je logické, že se setkáváme s podněty, které se mnohdy vzájemně vylučují, ale věřte mi, že se naše oddělení městské dopravy detailně věnuje každému z nich. Řešíme návaznosti mezi linkami či spoji, klademe důraz na proklady, projektujeme ideální linkové vedení, ale jak lidové rčení praví: „Není na světě člověk ten, aby se zvděčil lidem všem“. Jakákoli úprava v linkovém vedení nebo ve spojích má svá rizika, odborně posuzujeme její vliv na všechny skupiny cestujících, a když se má negativně dotknout byť jediného cestujícího, radost nám to nedělá, musíme však pohlížet na početnější část cestujících danou linku či využívající určitý přestup nebo návaznost.

V roce 2015 proběhla celá řada významných událostí, z nichž připomenu ty nejdůležitější, které měly za cíl zlepšit Vaše každodenní i náhodné cestování. V západní části Prahy byly otevřeny čtyři nové stanice metra A, na sever od Prahy se rozšířila integrace do oblastí Neratovicka a Mělnicka, a to díky pilotnímu projektu nového společného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Mezi nejviditelnější opatření bezesporu patřilo i zlevnění roční „tramvajenky“, díky němuž můžete jezdit dle libosti po Praze vlakem, metrem, tramvajemi, autobusem, svézt se lanovkou na Petřín či přívozem přes Vltavu za 10 Kč denně.

V roce 2016 proběhne kromě jiného komplexní úprava linkového vedení tramvají, jízdní řády a trasy se také změny u vybraných linek autobusů a intenzivně se připravuje integrace Kladenska. Proto Vás, milí cestující, závěrem prosím, pište nám i nadále své podněty či připomínky, abychom mohli veřejnou dopravu neustále zlepšovat k Vaší spokojenosti. Ozývejte se nám i s pozitivními zkušenostmi, jelikož i ony jsou zpětnou vazbou, jak zjistit, co Vám vyhovuje, či nikoli.

Děkuji Vám za pozornost a přeji Vám příjemné čtení časopisu, jenž Vám svět Pražské integrované dopravy opět o něco více přiblíží.

*Vlastimil Janoušek
vedoucí oddělení městské dopravy
odbor projektování dopravy*

ZMĚNY V DOPRAVĚ NA PŘELOMU ROKŮ 2015 A 2016

NOVINKY V DOPRAVĚ NA ONDŘEJOVSKU



Na základě dohody mezi zúčastněnými obcemi, Středočeským krajem a organizací ROPID dochází k termínu celostátní změny jízdních řádů **13. prosince 2015** k posílení autobusové dopravy na Ondřejovsku. Dále bude od nového roku 2016 prodloužena linka 401 do Hrusic.

Linka **490**:

- v ranní špičce pracovního dne se zavádí dva nové spoje s odjezdem ze zastávky Ondřejov, náměstí v 6:36 a 7:46 do zastávky Strančice, žel. st. s návazností na vlaky linky S9 směr Praha (v ranní špičce bude mezi Ondřejovem a Strančicemi zajištěn 30minutový interval)
- dále se zavádí nový ranní spoj v pracovní dny ze Strančic v 7:05 do Ondřejova
- celotýdenně se mění časové polohy spojů, aby byla zajištěna návaznost na vlaky linky S9

Linka **403**:

- zavádí se nové odpolední spoje v pracovní dny (pouze ve dnech školního vyučování) z Ondřejova ve 14:10 do Poddubí a zpět z Poddubí ve 14:27 do Ondřejova

Linka **401**:

- od 4. 1. 2016 bude prodloužena vybranými školními spoji o úsek Senohraby, žel. st. – Hrusice, což zajistí hrusickým školákům přímé spojení do školy v Senohrabech, které dosud chybělo
- zároveň se zřizuje nová zastávka Senohraby, U Školy



TRVALÉ ZMĚNY PID OD LEDNA 2016



Od 4. ledna 2016 dochází k některým drobnějším úpravám v jízdních řádech autobusových linek Pražské integrované dopravy.

- 123** Dočasně prodloužený provoz linky v úseku Na Knížecí – Kavalírka bude zachován i pro rok 2016. V tomto úseku bude linka 123 i nadále v provozu pouze v pracovní dny cca od 6:00 do 20:30.
- 152** Časové posuny spojů v pracovní den odpoledne z důvodu zvýšení efektivity oběhů.
- 201** Ve směru Bakovská zřízena zastávka Jankovcova.
- 401** Prodloužení vybraných školních spojů o úsek Senohraby, žel. st. – Hrusice.
- 505** Poslední spoj od Jižního Města dosud ukončený v zastávce I. P. Pavlova se prodlužuje do zastávky Hlavní nádraží; časové posuny vybraných spojů ze zastávky Jižní Město.
- 506** Časové posuny části spojů ze zastávky Nádraží Uhřetěves.

Prodloužení linky 123

o úsek Kavalírka - Na Knížecí

Platnost od 4. 1. 2016



ZMĚNA DOPRAVCŮ PID OD 1. 1. 2016

Od 1. ledna 2016 dochází k výměně některých autobusových linek PID mezi stávajícími dopravci. Linku 164 bude místo dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY provozovat PROBO BUS, a naopak linky 361, 437 a 439 provozované dosud společností PROBO BUS bude nově zajišťovat ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ABOUT ME S. R. O.



Změny v dopravě jsou na programu téměř nepřetržitě, tak jsme se rozhodli opět navštívit jednotlivé dopravce, kteří zajišťují dopravu v rámci Pražské integrované dopravy, a zjistit novinky, kterými jednotlivé společnosti žijí. První v pořadí je společnost ABOUT ME, kde jsme byli poprvé na sklonku roku 2013, kdy provozovala tři městské linky a připravovala se na převzetí linky čtvrté, příměstské 302. Za dva roky se portfolio provozovaných linek opět rozšířilo. Na jaře 2015 se vozidla této společnosti rozjela centrem města na lince č. 194 a od listopadu mohou jejich služeb využívat také obyvatelé Hrdlořez na lince č. 146. Druhou příměstskou linkou se stala 386 jezdící mezi Satalicemi a Přezleticemi.

V říjnu 2015 oslavila společnost ABOUT ME pět let v systému Pražské integrované dopravy. I když patří mezi nejmladší v systému, umísťuje se mezi nejlepšími v dodržování standardů kvality služby, které ROPID pravidelně sleduje a vyhodnocuje. Za rok 2014 a první tři čtvrtletí roku 2015 patřila vždy mezi dopravce s vysokou poskytovanou kvalitou služby, měla tedy splněných více než 80 % sledovaných standardů. Navíc se ABOUT ME může pochlubit vozovým parkem s nejnižším stářím. „Samozřejmě stížnosti chodí, ale není to nijak zásadní. Přichází i pochvaly, zrovna nedávno přišla jedna na řidiče, který pomohl cestujícímu s epileptickým záchvatem,“ říká technický ředitel společnosti Jan Zatřepálek. Od 13. prosince 2015, termínu celostátních změn jízdních řádů, vypravuje společnost v ranní špičce 28 autobusů. „Právě od prosince došlo k posílení linky č. 296, a tak je vypravení o jeden vůz vyšší,“ doplňuje.

Drtivou většinu vozového parku tvoří menší autobusy. „Máme ve stavu čtyři SORy MB 12, dva o délce 9,5 metru, pět Solarisů, tři minibusy Iveco Stratos LF 38 a zbytek jsou SORy o délce 8,5 metru. Nedávno jsme zakoupili pět nových vozidel, abychom náš park obměnili,“ doplňuje technický ředitel.

Od 1. ledna 2014 jezdí společnost ABOUT ME linku č. 302 mezi Palmovkou a Přezleticemi, je to vlastně jediná linka, jejíž provoz je zajišťován vozy standardní délky, tedy 12 metrů. „Nasazujeme tam čtyři autobusy. Stížnosti na provoz téměř nejsou. My máme problémy na přejezdu ve Víně, kde dochází ke zpoždění, byly také problémy na Proseku a v Kbelské,“ říká Jan Zatřepálek. V samotném centru se pohybuje linka č. 194. „Provozujeme ji osm měsíců a musím říci, že je to bez komplikací. Samozřejmě i tady se občas musíme potýkat s horší průjezdností, zejména když byl uzavřen Těšnovský tunel, a také nekázní řidiče.“ Linka č. 194 je určena především pro občany Prahy 1, ale v poslední době ji začínají využívat také cizinci. „Delegáti jim sdělují, že právě touto linkou se dostanou na Staroměstské náměstí za mnohem příznivější ceny, i když si koupí jízdenku u řidiče, než



když použijí taxíky. Minibusy Iveco Stratos LF 38 mají kapacitu 38 osob a každým spojem jezdí průměrně 15 cestujících. Řidiči linky č. 194 utrží za prodávané jízdenky dvojnásobek toho co řidiči na ostatních linkách provozovaných společností ABOUT ME.

Nejnověji provozovaná je linka v oblasti Hrdlořez, která zajišťuje obsluhu oblasti u zastávky Mezitraťová na pomezí Hrdlořez a Hloubětína. *„Cílem linky je dovést cestující na Spojovací, kde mají možnost si přestoupit na tramvaje nebo další autobusové linky do několika směrů. Je možné, že linka bude v budoucnu prodloužena i dále než na Spojovací,”* říká náš průvodce společností ABOUT ME. Poslední z nově provozovaných linek je 386, která v Satalicích na nádraží navazuje na spoje městské železniční linky. *„Naše autobusy jsou vybaveny novými pokladnami, přes které řidiči dostávají informace, jak jsou na tom vlakové spoje, a zda mají s odjezdem počkat nebo se bude odjíždět na čas.”*

Mnoho dopravců se v současné době potýká s nedostatkem řidičů, společnosti ABOUT ME se problémy vyhnuly. *„My jsme personální výpadek neměli, zareagovali jsme včas,”* těší technického ředitele. Samozřejmě i u jednoho z menších dopravců dochází k personální obměně, ale žádné problémy s vypravením svých spojů neměl. *„Když jsme měli problém s vypravením, tak jediné z technických důvodů a i ten jsme okamžitě odstraňovali.”* Ve službách ABOUT ME pracuje 60 řidičů a za volant nastupují také čtyři ženy. Nezbytnou součástí výbavy každého řidiče je stejnokroj s typickou modročervenobílou kravatou.



ABOUT ME s. r. o.

Adresa sídla: Křenova 438/7,
162 00 Praha 6 – Veleslavín

Zapojen do systému PID: od roku 2010

V současné době provozované linky:

městská linka PID

146, 194, 293, 295, 296

příměstské linky PID

302, 386

Web: www.aboutmesro.cz

TARIFNÍ INFORMACE K INTEGRACI MHD KRALUPY NAD VLTAVOU



K 1. lednu 2016 se připravuje na základě dohody města Kralupy nad Vltavou, okolních obcí a organizace ROPID začlenění linek MHD Kralupy nad Vltavou do systému Pražské integrované dopravy. V minulém čísle jsme Vám přinesli základní informace o této integraci. Nyní si zde přiblížíme některé tarifní informace.

MÍSTNÍ TARIF MHD KRALUPY NAD VLTAVOU

Druh jízdného – místní tarif MHD	Jednotlivé plnocenné	Jednotlivé pro děti 6–15 let
<i>Jízdné z předprodeje (bločky)</i>	10 Kč	5 Kč
<i>Jízdné hrazené hotově u řidiče</i>	12 Kč	6 Kč

Předplatní časové jízdné existuje jen v podobě kuponů PID.

TARIF PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

Ceny jízdenek PID pro jednotlivou jízdu (plnocenné)

Příklady cestování na jednotlivé jízdné (bez „pražské tramvajenky“)

Z (pásma)	Do (pásma)	Projížděná pásma	Počet pásem	Časová platnost jízdenky	Plnocenné jízdné
Kralupy nad Vltavou (3)	Kralupy nad Vltavou (3)	3	1	15/30 min	12/18 Kč
	Libčice nad Vltavou (2)	3-2	2	30 min	18 Kč
	Roztoky u Prahy (1)	3-2-1	3	60 min	24 Kč
	Praha-Podbaba (B) (vlak)	3-2-1-B	4	90 min	32 Kč
	Praha-Holešovice (0) (vlak)	3-2-1-B-0	5	120 min	40 Kč
	Praha Masarykovo/hl. n. (P)	3-2-1-B-0-P-P	7	180 min	54 Kč
	Praha MHD (P)	3-2-1-B-0-P-P	7	180 min	54 Kč

12 Kč při jízdě max. **15 min.** (neplatí ve vlacích PID),

18 Kč při jízdě max. **30 min.**; při použití jízdenky za **12 Kč** jako místní tarif MHD není časové omezení a jízdenka je nepřestupní

P ... dvojpásma

Příklady cestování na kombinaci jednotlivé jízdenky s časovým kupónem MHD Praha („pražská tramvajenka“)

Z (pásma)	Do (pásma)	Projížděná pásma	Cena jednotlivé jízdenky	Časový kupon MHD Praha*
Kralupy nad Vltavou (3)	kamkoli do Prahy	3-2-1	24 Kč	P,0,B

Bližší tarifní informace naleznete v samostatném letáku „Integrace MHD Kralupy n./Vlt“.

Ceny předplatních jízdenek (kuponů) PID (plnocenné)

Příklady cestování na doplňkový časový kupon pro vnější pásma a pásmo 0 (vč. B) (dojezd na okraj Prahy)

Z (pásma)	Do (pásma)	Pásma kuponu	Časový kupon BUS+VLAK	
			měsíční/30denní	čtvrtletní/90denní
Kralupy nad Vltavou [3]	Kralupy nad Vltavou [3]	3	300 Kč	760 Kč
	Libčice nad Vltavou [2]	3-2	460 Kč	1 200 Kč
	Roztoky u Prahy [1]	3-2-1	700 Kč	1 800 Kč
	Praha-Podbaba [B] (vlak)	3-2-1-0	920 Kč	2 400 Kč
	Praha-Holešovice [0] (vlak)	3-2-1-0	920 Kč	2 400 Kč

Příklady cestování na doplňkový kupon BUS+VLAK v kombinaci s pražským kuponem P a 0 (vč. B)

Výsledné časové jízdné je součtem ceny kuponu pro vnější pásma + kuponu pro Prahu

Kupon pro vnější pásma PID:

Z (pásma)	Do (pásma)	Pásma projížděná na kupon BUS+VLAK	Časový kupon		MHD Praha*
			BUS+VLAK měsíční/30denní	BUS+VLAK čtvrtletní/90denní	
Kralupy n. Vlt. [3]	kamkoli do Prahy	3-2-1	700 Kč	1 800 Kč	P,0,B

* ... „Pražská tramvajenka“

Časové kupony pro Prahu (pásma P, 0, B):

Časový kupon MHD Praha	Cena
měsíční/30denní	550 Kč
čtvrtletní/90denní	1 480 Kč
5měsíční/150denní	2 450 Kč
roční/365denní	3 650 Kč

V tabulkách výše jsou uvedeny pouze kupony plnocenné, další kupony (pro studenty, juniory atd.) a „bezplatné“ přepravy v Praze viz Tarif PID. Pásmo B je u všech kuponů součástí pásma 0 a na kuponech se neuvádí.

Při použití kombinace kuponu pro Prahu (P, 0, B) a doplňkového kuponu pro vnější pásma PID lze kombinovat kupony různé časové platnosti (doba a počátek platnosti), tedy například roční pro Prahu se čtvrtletním pro vnější pásma, důležité je, aby byly příslušné kupony platné v těch pásmech a v ten den, kdy jsou k cestě použity.

140 LET PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

V nových podmínkách

Celý rok jsme si připomínali základní kapitoly a zajímavosti z historie pražské městské hromadné dopravy, která v září letošního roku oslavila 140 let od svého vzniku. Od září do konce roku 1875 přepravila koněspřežná tramvaj belgického podnikatele Eduarda Otleta 149 tisíc cestujících. Dnes každý den využívá služeb městské hromadné dopravy více než 3 miliony cestujících. Za více než 140 let existence městská hromadná doprava přepravila více než 73 miliard cestujících. Pražané mohou využívat několik druhů dopravy. Dá se říci, že se kola dopravy nikdy nezastavují. Noční doprava je naprostou samozřejmostí, stejně jako cestování na jeden jízdní doklad do více než 300 míst za hranicemi Prahy. Městská hromadná doprava je i ve druhé dekádě 21. století velmi atraktivní variantou pro všechny obyvatele města a jeho návštěvníky, navíc patří k nejvyšší kvalitě v evropském měřítku. Dnešní díl vás seznámí se základními údaji městské hromadné dopravy na sklonku roku 2015 (začátek prosince), na které se možná při pravidelném cestování zapomíná.

[1] Páteří nejen městské hromadné dopravy, ale celého systému Pražské integrované dopravy je metro, které vozí cestující již více než 41 let. V současnosti jsou v provozu tři linky – A, B a C. První, A – označovaná zeleně, jezdí z Depa Hostivař k motolské nemocnici, má délku 17 kilometrů, je na ní 17 stanic a vlaky ji projedou za 30 minut. Žluté „běčko“



si v listopadu připomnělo 30 let od svého vzniku a v současnosti je nejdelší linkou. Z Černého Mostu na Zličín je to 26 kilometrů a na trati je 24 stanic. Jízda z jedné konečné na druhou trvá 42 minut. Nejstarší z pražských tratí „céčko“, jezdí mezi stanicemi Háje a Letňany, na trati o délce 22 kilometrů je 20 stanic. Prahu ze severu na jih přejedete za 36 minut. Provoz metra začíná před pátou hodinou ráno a končí po půlnoci. Na linkách A a B jezdí modernizované soupravy 81–71 a na lince C moderní vozy M1.

[2] První elektrická tramvaj jezdila v Praze v roce 1891 a od té doby jsou tramvaje nedílnou součástí života města. V současnosti využívají ke svému provozu bezmála 143 kilometrů tratí. Pokud není v síti žádná výluka (předpoklad od 20. prosince 2015) tak je v pracovních dnech v provozu 21 tramvajových linek s čísly od 1 do 26 (s výjimkou linek 2, 15, 19, 21 a 23). Linky mají špičkový interval 4 až 8 minut. Zhruba od půlnoci do páté hodiny ráno

je v provozu devět nočních tramvajových linek s čísly 51 až 59 a intervalem 30 minut. O nocích z pátku na sobotu a ze soboty na neděli je interval pouze 20 minut. Centrálním přestupním bodem nočních tramvají je zastávka Lazarská. Cestující jsou přepravováni několika typy tramvají T3, vozy T6, obousměrnými tramvajemi KT8 nebo moderními 14T nebo 15T.



(3) Městská autobusová doprava je nedílnou součástí života města od roku 1925. V současnosti jezdí pražskými ulicemi 114 městských linek s označením od 100 do 299. Autobusy obsluhují především oblasti, kam není zavedena kapacitní kolejová doprava. Část linek je zařazena mezi metrobusy (kapacitní linky s krátkým intervalem; na zastávkách jsou označovány fialově). V současné době jsou některé linky obsluhovány minibusy, tj. vozidly o délce mezi 8 a 9 metry, na část linek jsou nasazována kloubová vozidla s délkou 18 metrů. Provoz metra a tramvají v Praze zajišťuje pouze Dopravní podnik hlavního města Prahy, na autobusové dopravě se podílí celkem osm dopravců. V noci městskou hromadnou dopravu zajišťuje 14 linek s označením 501 až 515, vynechána je linka 508. Interval nočních linek je rozdílný. V ranních hodinách můžete v ulicích potkat také školní linky zajišťující dopravu dětí na první stupeň základních škol.



(4) Na začátku roku 1992 se rozjely první dvě autobusové linky, které také obsluhovaly obce za hranicemi Prahy. Linky s označením 300 až 399 začalo přibývat v polovině devadesátých 20. století. V současné době je v provozu 82 příměstských autobusových linek s označením 301 až 399. Tyto linky začínají a končí v Praze, některé z nich zajíždějí až do sedmého vnějšího pásma, několik desítek kilometrů za Prahu. Linky mají významný vliv i v okrajových oblastech Prahy, kde nahradily i dříve provozované městské linky. Noční dopravu z Prahy do regionu a zpět zajišťuje deset linek s označením 601 až 610. Pouze na území Středočes-



kého kraje jezdí regionální linky s označením 401 až 499. Těch je v současné době provozováno 69. Provoz autobusové dopravy v rámci systému Pražské integrované dopravy zajišťuje v současné době třináct dopravců, někteří z nich mají sídlo v Praze, jiní využívají své základny za Prahou. Všichni dopravci v rámci systému PID musí splňovat přísná kritéria Standardů kvality služby.

[5] V prosinci roku 1992 byl otevřen první výtah do stanice Hlavní nádraží na trati C pražského metra. Tím začala doba zpřístupňování pražské MHD osobám se sníženou možností pohybu a orientace. V listopadu 1994 byl otevřen úsek metra z Nových Butovic na Zličín, kde již všechny stanice byly vybaveny výtahy. V prosinci letošního roku bude zprovozněno bezbariérové zpřístupnění ve stanici Roztyly a v prvním čtvrtletí 2016 budou dokončeny výtahy ve stanici Můstek na tratích A a B. Tím bude v Praze zpřístupněno 43 ze 61 stanic pražského metra, tj. 70 procent. Také v tramvajové dopravě již je více než třetina vozidel nízkopodlažních. Vozy jsou vybaveny nájezdovými rampami pro invalidní vozíky. První nízkopodlažní autobus začal v Praze jezdit v roce 1994 a nyní už jsou dvě třetiny vozidel v Praze nízkopodlažních. Také pětina spojů na příměstských a regionálních linkách je nízkopodlažních. Stranou nezůstává ani železnice, kde je pětina stanic vybavena bezbariérovým přístupem.



[6] Dlouhá léta se železniční doprava vyvíjela v Praze naprosto odděleně od městské hromadné dopravy. Situace se začala měnit v roce 1992. Od 1. října 1992 došlo k první integraci železnice do systému městské hromadné dopravy. Mezi 23 místy vzdálenými deset kilometrů od centra města platily všechny předplatní jízdenky Dopravního podniku. Od července 1994 bylo možno cestovat mezi všemi stanicemi a zastávkami na území Prahy. Následoval rozvoj i za hranicemi Prahy. V současné době je do systému Pražské integrované dopravy zapojeno 26 tratí, resp. 32 linek S a R v Praze a Středočeském kraji, což zahrnuje 234 stanic a zastávek. Na většině stanic a zastávek, konkrétně na 156, platí plná integrace, to znamená, že vlaky mohou cestovat i cestující na jednotlivé jízdné PID, nejen na předplatné. Na jízdní doklady lze cestovat v osobních a spěšných vlacích, ve výjimečných případech i v rychlících. V současné době je na většině tratí v Praze zavedena taktová doprava (inter-



val 10 až 30 minut) a vlakem v Praze jezdí dvojnásobek cestujících než v devadesátých letech. Sedmdesát procent cestujících jezdí na jízdenky Pražské integrované dopravy.

[7] Přívozy jsou nejstarším dopravním prostředkem na území Prahy, právo provozovat přívoz bylo vydáváno už ve středověku. Na konci 20. století se už zdálo, že přívozům zvoní hrana. Přišel rok 2005 a první červencový den toho roku se rozjel první ze současných přívozů, který byl zařazen do systému Pražské integrované dopravy. Spojoval Sedlec a Zámky. O rok později byl otevřen přívoz mezi Podbabou a Podhořím. Přívozy označované P1 a P2 dodnes brázdí Vltavu v průběhu celého roku, pokud to sama řeka dovolí. V roce 2015 byly v provozu ještě další čtyři přívozy. Tři patří mezi stálice a v srpnu byl zahájen provoz na přívozu spojujícím Holešovice a Karlín přes Štvanici. Tyto čtyři přívozy jezdí pouze v sezóně, tj. od konce března do začátku listopadu. Přívoz P3 spojuje Veslařský ostrov a Lihovar, P5 Výtoň s Císařskou loukou a smíchovskou náplavkou a P6 je v Praze nejjižnější, přepraví vás z Modřan do Lahoviček.



[8] Nová politická a hospodářská situace po roce 1990 znamenala také nárůst individuální automobilové dopravy, a tím došlo i ke zhoršení podmínek pro městskou hromadnou dopravu. Proto už v devadesátých letech se začaly objevovat snahy

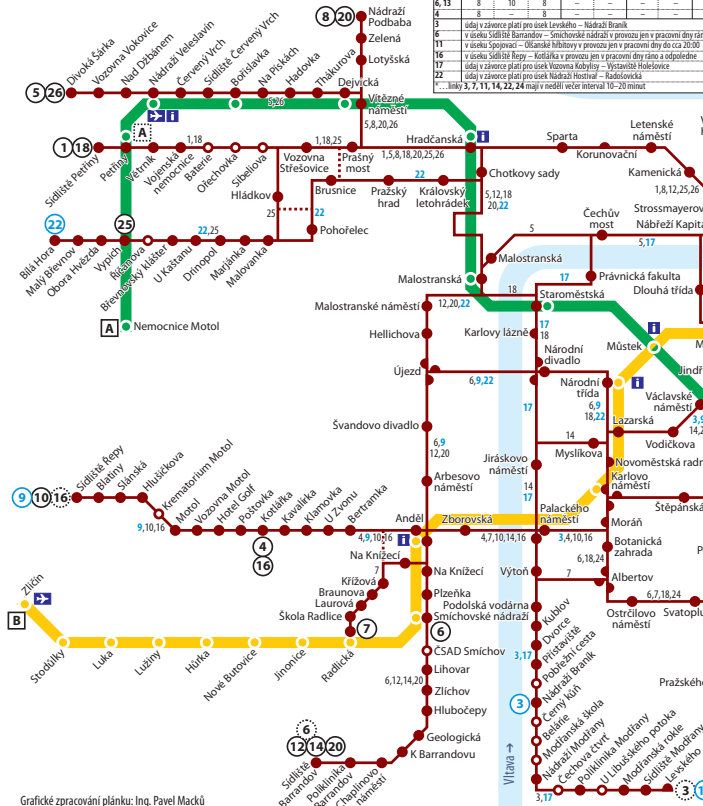


městskou hromadnou dopravu preferovat, aby i nadále zůstala atraktivní pro její uživatele. V tramvajové dopravě to znamená přednost tramvají na signalizovaných křižovatkách (tramvaje projíždějí přes 248 signalizovaných křižovatek, z nich jsou na 189 preferovány) a oddělení tramvajových pásů od pruhů pro automobily (52% tratí na vlastním tělese a dále přes 12 kilometrů oddělovacích pruhů). Již v devadesátých letech byly vyhrazeny také první pruhy pro autobusy, dnes v těchto pruzích mohou jezdit též taxíky a cyklisté – celkem je v Praze 37,5 km vyhrazených pruhů (z toho ve vozovce 26,7 km a na tramvajovém tělese 10,8 km). Začátkem 21. století se začala objevovat preference autobusů na signalizovaných křižovatkách, což umožňuje lepší průjezd přes křižovatky a lepší dodržování jízdního řádu (aktuálně je takto vybaveno přes 200 křižovatek).

TRAMVAJOVÝ PROVOZ



Trvalý stav – k 13. 12. 2015



Linky	Orientační intervaly linek tramvají (rozsah provozu 5-24 h)							
	Pracovní den	Sobota	Neděle a svátek					
7-9	9-14	14-18	7-12	12-20	7-12	12-20		
9	4	5	7,5	7,5	10	7,5		
4 (8)	5	4 (8)	7,5 (15)	7,5 (15)	10 (20)	7,5 (15)		
17	4 (8)	5 (10)	4 (8)	7,5 (15)	7,5 (15)	10 (20)	7,5 (15)	10
22	4 (4)	5 (10)	4 (4)	7,5 (15)	7,5 (15)	10 (20)	7,5 (15)	10
7, 11, 14, 24	8	10	8	7,5	7,5	10	7,5	
1, 5, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 25, 26	8	10	8	15	15	20	15	
6, 13	8	10	8	—	—	—	—	
4	8	10	8	—	—	—	—	

úřad v závorce platí pro úsek Levského – Nádraží Braník
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Smíchovské nádraží v provozu jen v pracovní dny ráno
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Olšanské hřbitovy v provozu jen v pracovní dny do cca 20:00
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Václavské náměstí v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Václavské náměstí v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Václavské náměstí v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne
úřad v závorce platí pro úsek Sídliště Barrandov – Václavské náměstí v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne

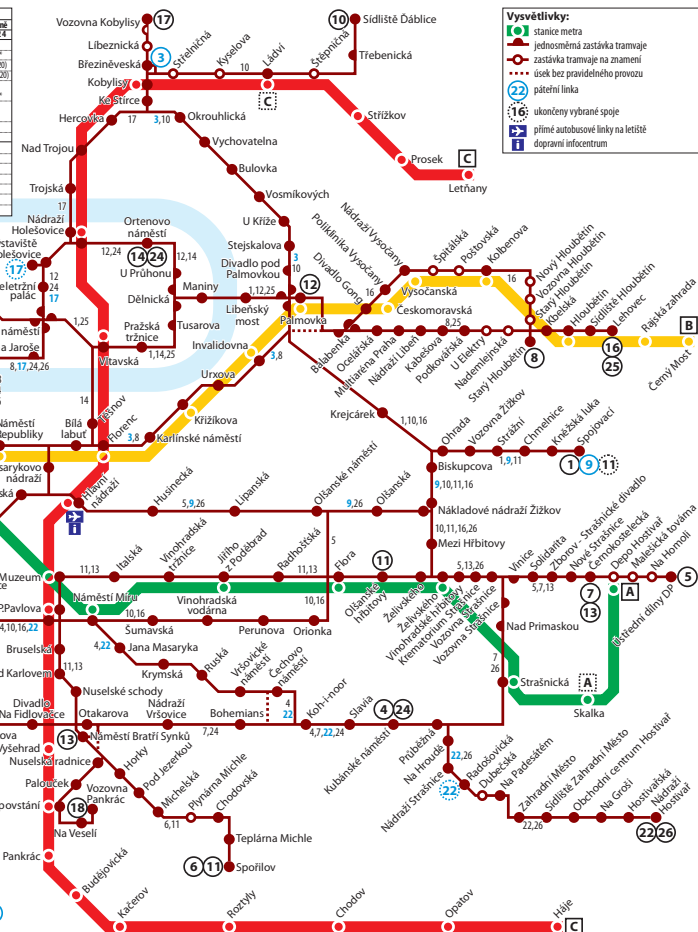
*...linky 3, 7, 11, 14, 22, 24 mají v neděli větší interval 10-20 minut

Grafické zpracování plánu: Ing. Pavel Macků

INFORMACE O PID

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

- Infolinka ROPID: 234 704 511 (denně cca 8:00–18:00)
- Facebook PID (www.facebook.com/PrazskaIntegrovanáDoprava)
- Twitter PID (www.twitter.com/PIDoficialni)
- Aplikace ROPID radí (www.ropidradi.cz)
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy (www.ropid.cz/form)
- 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 (<http://portalpid.idos.cz>), včetně možnosti objednání jejich zasílání na e-mail.



PID ve spojení s Vámi

Facebook, Twitter, Instagram a RSS kanál



Pražská integrovaná doprava
důležité informace a zajímavosti



@PIDoficialni
mimořádnosti z první ruky



PIDoficialni
fotky a zajímavosti z provozu



www.ropid.cz/rss.php
kompletní informace o provozu

KONKRÉTNÍ NÁVRHY LINKOVÉHO VEDENÍ TEPRVE VYKRYSALIZUJÍ

Dokončení rozhovoru s Ing. Martinem Šubrtem z prosincového čísla Časopidu.

Ve schváleném materiálu se také hovoří o noční dopravě. V té proběhla změna od září, kdy byl interval nočních tramvajových linek zkrácen na 20 minut o nocích z pátku na sobotu a ze soboty na neděli. Jak na tyto změny reagovali Pražané a návštěvníci města? Chystají se od 1. července 2016 změny i v noční dopravě?



V průběhu listopadu proběhly o dvou víkendech komplexní průzkumy noční tramvajové i autobusové dopravy, které nám dají odpověď na otázku, zda opatření přijatá v září byla relevantní a zda je nutné připravovat další úpravy. Nyní začíná proces vyhodnocení získaných dat. Pražané jsou s posílením noční víkendové dopravy obecně spokojeni, nás trochu trápí fakt, že se během týdne a o víkendu liší polohy nočních spojů a je složitější si tyto polohy zapamatovat. Budeme hledat cesty, jak posílení noční dopravy zpřehlednit a městem přidělené prostředky na toto opatření ještě efektivněji využít. Nemělo by to ale znamenat zásadní úpravy v podobě noční dopravy, jak ji cestující znají.

Schválený materiál také hovoří o tom, že budou představeny dvě varianty nového linkového vedení tramvají. Kdy budou představeny Pražanům a v jakých bodech se budou lišit?

Nyní jsme teprve ve fázi sběru podnětů a definice problémových oblastí v provozu. Konkrétní návrhy postupně vykrystalizují z řady interních i externích jednání a nepochybně budou s dostatečným předstihem veřejnosti představeny. Lze předpokládat, že hlavní rozdíl mezi oběma představenými možnostmi řešení bude spočívat v podílu páteřních tramvajových linek, které budou provozovány. V tom, zda bude převažovat systém více linek s delšími intervaly, ale zajišťujících přímá spojení, nebo systém méně linek s kratšími intervaly, mezi nimiž bude nutné častěji přestupovat. Následně je možné, že dva návrhy nakonec na základě široké diskuse vyústí v jeden nový, který bude využívat pozitivní principy obou pohledů.

Co vám současné době dělá největší starosti při přípravě nového linkového vedení? Přichází od občanů nebo i městských částí mnoho rozdílných až protichůdných požadavků na budoucí podobu vedení jednotlivých linek?

Některé požadavky jsou skutečně protichůdné, ale je naším úkolem, abychom se pokusili našim partnerům vysvětlit reálné

možnosti projektování sítě Pražské integrované dopravy. Meziroční nárůst prostředků, které hlavní město Praha vynakládá na provoz hromadné dopravy, existuje, v letošním a příštím roce je ale především využít k uhrazení nákladů na provoz na prodlouženém úseku metra. Proto není aktuálně jednoduché řešit růst počtu spojů nebo přepravní kapacity i v lokalitách, o nichž víme, že by si posílení zasloužily. Pokud chceme přidat tramvajový vůz na linku, která jezdí sólo, nebo zavést novou autobusovou linku, musíme současně příslušný objem výkonů vzít cestujícím jinde.

Můžete představit tým, který se změnami linkového vedení od 1. července 2016 v ROPIDu zabývá?

Změnami k datu 1. července se v ROPIDu s ohledem na jejich možný rozsah bude nepochybně zabývat většina pracovníků. Příprava změn nezahrnuje jen samotné plánování, které je doménou odboru projektování. Zpracování a vyhodnocení průzkumů poskytuje odbor kontroly, mapové podklady, prezentaci projektů má na starost odbor marketingu. A na všechny pečlivě dohlíží ekonomický odbor, protože každé změny se musí vejít do již několikrát zmiňovaného ekonomického rámce. Hlavní odpovědnost za podobu a způsob projednání změn mám já a vedoucí odboru projektování Ing. Martin Fafejta. Členy týmu, který se nyní zabývá změnami v tramvajové dopravě, jsou dále Pavel Procházka, Vlastimil Janoušek, Ing. Ivo Novotný, Ing. Michal Andělek, Ing. Petr Chmela, Ing. Blanka Brožová a Vojtěch Doskočil.

Již několikrát se hovořilo o tom, že nově otevřeným tunelovým komplexem bude jezdit autobusová linka. Zatím se tak nestalo, dočkají se Pražané od července příštího roku? Můžete popsat, jaké komplikace jsou spojeny se vznikem takové linky, která zřejmě hodně změní „pražské cestovní zvyklosti“?

Zavedení potenciálně velmi vytížené autobusové linky do tunelu Městského okruhu je odvislé od závěrů vyhodnocení zkušebního provozu tunelového komplexu Blanka. Ve spolupráci s TSK hl. m. Prahy jsou průběžně získávány informace o počtu mimořádných situací v tunelech, časech a míře regulace provozu na vjezdech a podobně. Je nutné se ujistit, zda autobusy na cestě k tunelům nebudou příliš dlouho stát v kolonách, také je třeba definovat úseky, kde budou výrazněji potřeba vyhrazené autobusové pruhy. Je nutné ověřit možnosti evakuace lidí z porouchaného autobusu, nastavit koncept přistavení náhradního vozidla, definovat, zda při uzavírkách tunelů má smysl takovou linku vést po objízdě trase, nebo v takovém případě provoz linky přerušit a odkázat cestující na metro.

Z výše uvedeného vyplývají i podmínky pro výběr trasy takové linky a její efektivita z hlediska nákladů. Pokud bude taková linka výrazněji ovlivňována stavem provozu v tunelech, neměla by od jejich portálů pokračovat příliš daleko, aby nezhoršovala obsluhu vzdálenějších oblastí hromadnou dopravou. Aktuálně je prověřováno devět variant řešení. Jejich počet bude násled-

ně zúžen na tři a zavedení autobusové linky v jednom z tunelů Městského okruhu lze rovněž očekávat k termínu 1. července 2016.

Hovoří se také o integraci oblasti Kladna do Pražské integrované dopravy a další etapě zapojení oblasti Mělnicka. Zcela jistě větší stupeň propojení ovlivní také městskou dopravu především v okrajových oblastech Prahy, nebo se mýlím?

Zapojení příměstských autobusových linek do systému městské dopravy výrazně napomáhá zefektivnit provoz Pražské integrované dopravy z hlediska vynaložených prostředků Prahy, Středočeského kraje i okolních obcí. V minulosti bylo běžné, že na okraj města jela pouze městská linka a s blížící se hranicí Prahy vezla minimum cestujících. Musela ale jezdit poměrně často, aby zajistila přijatelný interval pro okrajové oblasti. Tyto náklady hradila Praha. Po stejné silnici ale jezdila také příměstská „modrá“ linka, která projela stejnou trasu, nikde nezastavila a celý úsek jejího provozu na území Prahy k nejbližšímu metru bylo nutné platit podruhé, zejména ze strany kraje a vnějších obcí.

Integrace v systému Pražské integrované dopravy zařídila na mnoha místech smíšený provoz městských a příměstských linek. Příměstská linka převzala část spojů městské linky, v zastávkách ve městě zastavuje a zajišťuje tak i městskou obsluhu. Úsek příměstské linky na území Prahy není v Pražské integrované dopravě nutné hradit dvakrát, většina spojů je vytižených na území i za hranici Prahy, na spojích v PID je v souhrnu nižší jízdné a Praha za stejné výše vynaložených prostředků napomáhá tomu, že do města jede více cestujících hromadnou dopravou a nevyužívají auta.

V procesu integrace vnímáme i některé problémy. Ve směru jízdy z Prahy je předmětem stížností nutnost nastupovat do „třístovek“ předními dveřmi a předkládat jízdní doklad, byť cestující nemá zájem jet až za hranici Prahy. Nepříjemná je také neplatnost SMS jízdenek ve spojích příměstských linek. Naším úkolem je v rámci tarifu Pražské integrované dopravy hledat cesty, jak vyšší efektivitu provozu využít, a možnost většího počtu spojů pro městské i příměstské cestující při přiměřených nákladech sladit s principy jednotného odbavovacího systému.



KRALUPY NAD VLTAVOU

Vydáte-li se z Prahy podél Vltavy severním směrem, prvním větším městem jsou Kralupy nad Vltavou. Město je dlouhá léta spojené s chemickým průmyslem zásluhou továrny Kaučuk. Chemický průmysl z města nezmizel ani po politických změnách. „Z Kaučuku jsou dnes dvě firmy, Česká rafinérská a Synthos, obě zaměstnávají šedesát procent pracujících, oproti předlistopadové minulosti,“ říká místostarosta města Libor Lesák.

Navíc Kralupy mohou těžit z velmi dobrého spojení s Prahou. Posadí-li se do rychlíku na pražském hlavním nádraží, po půlhodině vystupujete v Kralupech. Osobním vlakem z Masarykova nádraží to netrvá o mnoho déle. „Do Prahy za



prací jezdí zhruba čtyřicet procent práce schopného obyvatelstva,“ dozvídáme se. Právě dobrá dostupnost je lákadlem. „Ceny bytů u nás jsou přece jen příznivější než v Praze, proto se k nám stěhují i mladí lidé z Prahy.“ Město se jim na oplátku snaží vyjít vstříc a investuje poměrně vysoké částky do kvalitní infrastruktury k trávení volného času. Modernizací prošel bazén a koupaliště, k dispozici je zimní stadion, kulturní středisko, kde se mohou konat plesy, a také 3D kino. „Poměrně dost se nám podařilo postavit a rekonstruovat díky evropským dotacím. Částku 100 miliónů korun jsme čerpali z fondu Regionálního operačního programu a 150 miliónů z fondu životního prostředí,“ říká místostarosta.



V době naší návštěvy panuje typické pozdně podzimní nevlídno a pošmourno, ale přesto je vidět, že se dříve průmyslové město mění. Autobusové zastávky jsou jedny z nejlepších v systému Pražské integrované dopravy. Mají prostorný přístřešek proti nepřízni počasí, lavičku a nechybí odpadkový koš. *„Zastávky jsme rekonstruovali z Regionálního operačního programu v roce 2014 a některé byly dokončeny o rok později. Celkem nás to přišlo na 5,4 miliónu korun a 4,5 miliónu byla dotace,“* říká místostarosta. *„Tyto zastávky už splňují současný standard cestování, není to jen cedule někde na lampě.“*

Dnes se Kralupy mohou pochlubit i jednou z nejmodernějších budov městského úřadu. Je v centru města a na jednom místě najdou lidé vše potřebné. Nečekají je náročné cesty po městě jako v minulosti. *„Budovu jsme postavili z vlastních peněz. Lidé sice na začátku nadávali, že si stavíme pro sebe sídlo, ale dneska už jsou spokojeni, že mají vše na jednom místě.“* Navíc budova a její prostředí i velmi dobře reprezentují město samotné, které má v současnosti 17 800 obyvatel. Zřejmě není daleko doba, kdy úloha města vzroste i v přilehlém regionu. *„V nedávné době jsem měl jednání se starosty Velkých Přílep a Turska, že by byli rádi, kdyby děti od nich mohly chodit k nám do školy, protože kapacity v Praze jsou již plné. Navíc nám v tom nahrává, že od 1. ledna 2016 si občané budou moci vyřídit dokumenty na úřadě podle jejich libosti,“* říká kralupský místostarosta Libor Lesák.

Napojení obcí na Kralupy by také pomohla prodloužená linka č. 316, která dnes končí v Holubicích. *„Můžeme nabídnout nejen základní školy, ale i gymnázium, obchodní akademii a integrovanou školu, která je zaměřená na IT a chemii.“* Propojení Kralup nad Vltavou s obcemi na sever od Prahy to je ještě hudba budoucnosti. Systém Pražské integrované dopravy je však doma v Kralupech nad Vltavou už více než čtrnáct let. V září roku 2001 začala jezdit autobusová linka č. 370 od Nádraží Holešovice do Kralup, po otevření metra do Ládví se přesunula její konečná do Kobylis. Od června 2004 jezdí také linka č. 372. *„Tyto linky využívají především lidé, kteří pracují v Aeru Odolena Voda nebo na okraji Prahy. Ti, kdo jezdí do centra města, jezdí vlakem,“* říká místostarosta.

Mezi sedmou a osmou hodinou ranní jede z Kralup do Prahy pět vlaků. Ve špičkách jezdí vlaky v intervalu 30 minut a přes den jednou za hodinu, jednou za dvě hodiny jede rychlík. Navíc Kralupy nad Vltavou nejsou obyčejnou železniční stanicí, ale uzlem, odkud se vlaky rozjíždějí do mnoha stran, do Kladna,





Slaného, Roudnice nad Labem, Ústí nad Labem a Neratovic. Všechny tratě v okolí Kralup jsou zapojeny do systému Pražské integrované dopravy. Od roku 2001 do roku 2008 byly zavedeny také čtyři regionální autobusové linky, které obsluhují okolní obce. K dalšímu významnému kroku došlo od 1. ledna 2016, kdy do systému Pražské integrované dopravy byla zahrnuta také městská hromadná doprava v Kralupech. *„Dřív měly tyto linky označení 101 a 102, nyní mají čísla 457 a 458. Jedna linka zajíždí i do Nelahozevsí a Veltrus, u té se nám podařilo domluvit příspěvek krajského úřadu, ta druhá je čistě v naší režii,”* říká místostarosta Lesák. Za zmiňovanou dvojici linek město zaplatí 5 miliónů korun. Dopravcem je stejně jako u drtivé většiny linek, ČSAD Střední Čechy.

Ještě v prosinci museli cestující, kteří přijeli vlakem a chtěli dát pokračovat místní dopravou, zaplatit v autobuse jízdné. Pokud mají předplatné, platit v autobuse nemusí, dopravu po Kralupech mají v ceně. Celé Kralupy jsou stále ve třetím tarifním pásmu od Prahy. Pro obyvatele Kralup, kteří jezdí na jednotlivé jízdné, zůstalo zachováno původní za 10 korun v předprodeji a 12 korun se platí u řidiče.

Také v Kralupech se potýkají s problémy s automobilovou dopravou. *„Naším hlavním problémem je skutečnost, že u nás máme první most přes Vltavu od Prahy, a tak si mnozí řidiči míří od Liberce nebo Mladé Boleslavi na Karlovy Vary nebo na letiště kráčí právě přes Kralupy. Navíc je tu i četný průmysl, nedaleko na dálnici je velký velkosklad Tesco, a tak z letiště jezdí mnoho kamiónů přes nás. V ranní i odpolední špičce u nás bývají fronty,”* dozvídáme se. Existuje naděje na zlepšení? *„V plánu je obchvat Kralup, bojujeme za něj už dvacet let. V současné době jednáme na ministerstvu i na kraji, aby byly předěleny finance. Pokud vše dobře půjde, za tři až čtyři roky by se mohlo začít stavět.”* Otázkou také je, jaký bude vývoj vnějšího silničního obchvatu Prahy.

Kralupy nad Vltavou se mohou pochlubit i bohatou historií. První písemná zmínka o vsi Kralupy se datuje k roku 993 ze základní listiny z břevnovského kláštera, ale bohužel není historicky podložena. Jisté je, že Kralupy byly v první polovině 13. století darovány Anežkou, sestrou Václava I., řádu Křižovníků s červenou hvězdou v Praze. Ale ani následující roky zásadní rozvoj nepřinesly. Ten přišel až se zavedením železnice od roku 1851. Přibýlo obyvatel a také se rozrostlo území obce, a ta byla



v roce 1881 prohlášena za městys. V roce 1902 byly Kralupy prohlášeny městem a za první republiky obě části spojil most. Černý den historie města je 22. března 1945, kdy Kralupy zasypaly stovky bomb spojeneckého letectva. Z tohoto útoku

se město dlouho vzpamatovávalo. K historii určitě patří zmínka, že právě v Kralupech je pohřben držitel Nobelovy ceny za literaturu Jaroslav Seifert, který do města jezdil na prázdniny a odpočinek.

Řeknete si, průmyslové město nedaleko za Prahou, proč tam vyrazit na výlet? Samotné Kralupy nad Vltavou, ale i okolí nabízí několik možností, jak aktivně strávit volný čas. *„My to máme autem do Prahy ani ne čtvrt hodiny, stejně to mají i Pražáci k nám, především z okrajových částí. Navíc ceny u nás v bazénu s wellness vybavením nebo na koupališti jsou proti Praze poloviční, proto i polovina aut u koupaliště jsou Pražáci,“* říká místostarosta. Pokud budete mít čas, můžete to vyzkoušet i vy.

Pokud jste příznivci turistiky, můžete přijít do Kralup pěšky z Prahy po červené značce podél Vltavy, nebo se vydat po červené z Kralup do Nelahozevsi a dále můžete pokračovat až na Říp. Jedna varianta červené značky vede přes Minice, Otovice a Zákolany na Budeč a dále na Okoř. Červená značka pokračuje severním směrem podél Vltavy po levém břehu, zatímco po pravém jde modrá, která vás zavede na romantický zámek Veltrusy a dále pokračuje k železniční stanici Nelahozeves. Cesta po modré značce je dlouhá osm kilometrů a je téměř bez převýšení. Pokud si chcete udělat výlet z Kralup do Nelahozevsi a zpět, je dobré vyrazit po zelené, záhy vyjdete na vyhlídku Hostibejk, ze které si prohlédnete město, a k zámku v Nelahozevsi dojdete po žluté značce, zpátky podél Vltavy půjdete po červené. Ani tato cesta není delší než osm kilometrů.



Dopravní obslužnost PID obce Kralupy nad Vltavou

Železniční linky	R4, S4, S40, S43, S44, S45
Příměstské autobusové linky	370, 372
Regionální autobusová linka	413, 456, 457, 458, 470, 473

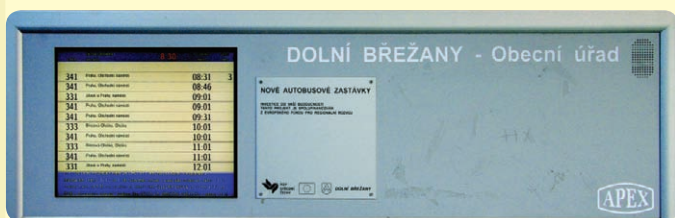
ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Pojďme se společně podívat na zastávky v systému Pražské integrované dopravy a to jak na ty, které působí příjemně a jsou dobrou vizitkou systému, tak i na ty, které mají k takovému hodnocení ještě daleko.

Potom, co jsme si zjistili, kdy nám požadovaný spoj jede, se vydáváme na zastávku nebo na stanici odkud se vydáme na cestu. Právě na tomto místě dochází k prvnímu kontaktu s Pražskou integrovanou dopravou. Přívětivost nástupního místa většinou hodnotíme v době nepříznivých klimatických podmínek, když prší, sněží nebo hodně fouká. To oceňujeme především možnost někde se schovat. Na kvalitní zastávce si můžeme přečíst jízdní řád a někdy také zakoupit jízdenku. Také servis na zastávce může rozhodovat o tom, zda cestující zvolí veřejnou dopravu či nikoliv. V následujících měsících vám budeme představovat různé zastávky Pražské integrované dopravy, některé přívětivé, jiné méně.

OCEŇENÉ DOLNÍ BŘEŽANY



V roce 2014 probíhala soutěž o nejhezčí zastávku Pražské integrované dopravy a cenu si odnesla zastávka Dolní Břežany, náměstí ve směru z Prahy. Cedulka s oceněním se na zastávkovém sloupku vyjímá. Zastávky v Dolních Břežanech jsou skutečně skvělou vizitkou obce nedaleko Prahy. Obě zastávky na náměstí mají moderní přístřešky, které jsou dimenzovány pro velké množství čekajících. Pokud vás nějaká nepřízeň počasí zastihne právě tam, máte se, kde schovat. Ve směru do Prahy je na zastávce prodejní automat na jízdenky a také toaleta, za jejíž použití zaplatíte 10 korun. Na obou zastávkách jsou elektronické informační panely, které ukazují, kdy odjíždí následující spoje v obou směrech a na posledním řádku panelů poskytuje informace obecní úřad.

„Rekonstrukce autobusové zastávky Dolní Břežany, náměstí byla součástí projektu Nové autobusové zastávky v lokalitě Dolní Břežany, v rámci kterého byly přestavěny všechny autobusové zastáv-



ky v obci. Rekonstruovány byly i přiléhající části chodníků a vybudovány byly dopravní zálivy pro zastavení autobusů. Projekt byl finančně podpořen z Evropského fondu pro regionální rozvoj," dozvídáme se od tiskové mluvčí obce Dolní Břežany Lucie Vospělové. První rekonstrukce autobusové zastávky proběhla v roce 2007 a obecní rozpočet přišla na 3,3 milionu korun. Další rekonstrukce probíhala v letech 2008 a 2009, kdy obec Dolní Břežany získala dotaci z Regionálního operačního programu Střední Čechy ve výši 10,1 milionu Kč, celkové náklady projektu činily 11,2 milionu Kč. V rámci tohoto projektu bylo rekonstruováno dalších 16 zastávek v obci.



Na všech čtyřech zastávkách, které jsme navštívili, byly přístřešky doplněné lavičkou a informační deskou. V zastávce Dolní Břežany, Obecní úřad je instalován také LCD displej, který zobrazuje odjezdy nejbližších spojů, a nechybí ani informace z úřadu. V době naší návštěvy běžely informace o programu zdejšího kina. Malým nedostatkem je stav zastávkových sloupků samotných, název dopravce je již jiný, než je uveden, a dojem kazí i vylepené „černé samolepky“.

MĚLNÍK ČEKÁ NA ZLEPŠENÍ



Komunikace v Mělníku, který je plnohodnotnou součástí systému Pražské integrované dopravy od 7. dubna 2015, v době naší návštěvy procházely rozsáhlou rekonstrukcí, a proto jsme u silnic potkávali více oranžových informačních tabulí než modrých. Srdcem veřejné dopravy v Mělníku a jeho okolí je autobusové nádraží s odjezdovou halou, kde najdete informační kancelář, občerstvení a trafiku. Budovu zdobí velké ručičkové hodiny. Před nástupištěm nesmíte přehlédnout elektronickou informační tabuli, která informuje o nástupišťích jednotlivých spojů. Pokud tabuli přehlédnete nebo vystoupíte z vozu a začnete okamžitě hledat návazný spoj, stáváte se „bludným Holanďanem“, který musí pročíst jízdní řády na deseti stanovištích. Kromě jednoho totiž nejsou zatím stanoviště označena čísla



linek nebo směry, ale na nápravě se pracuje.

A co běžné zastávky v Mělníku? Někde pěkně s červeným zastávkovým sloupkem a přístřeškem, ale někde jen stálý či provizorní

sloupek s méně či více čitelnými jízdními řády a po přístřešku ani vidu. V blízkosti každého sloupku jsme našli odpadkový koš. Některé zastávky jako Mělník, Blata nebo Mělník, silo si říkají o modernizaci, aby dělaly dobré jméno nejen Pražské integrované dopravě, ale také městu samotnému.

Naše organizace se snaží tento stav zastávkových sloupků v oblasti Mělnicka a Neratovicka postupně změnit vlastními silami aspoň v takové míře, kterou nám umožňuje to, že nejsme majiteli těchto sloupků. Na stávající „plechové“ tabule na nichž jsou např. nalepeny samolepky s jednotlivými čísly linek (často jsou tyto samolepky řešeny v nestejně velikosti a nestejným typem písma) instaluje naše Zastávková služba klasický kolejničkový systém tak, jak jej známe ze zastávek v Praze a blízkém okolí. Tento kolejničkový systém je pak osazen přehledným a jednotným informačním prvkem, tzv. „čočkami“. Postupně se takto upravují zastávkové sloupky v oblasti Mělnicka a Neratovicka jako pilotní a zkušební program.



Příklad upraveného zastávkového sloupku v zastávce Kly, Větrušice

ČasoPID

LEDEN 2016



ČasoPID

LEDEN 2016

Autoři textů: *Petr Malík, Filip Drápal*

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *19. prosince 2015*

Vydal ROPID v prosinci 2015

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

Náklad: *15 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 511

www.ropid.cz