



OBSAH:

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| Úvodní slovo                                                         | 1  |
| Očekávané změny PID v roce 2017                                      | 3  |
| Aktuality z PID (trvalé změny 3. 1. 2017 / Posílení linek 316 a 356) | 5  |
| Postup integrace v roce 2017                                         | 7  |
| Radim Vysloužil: Nákup jízdenek by měl být pohodlnější               | 9  |
| Počty přepravených cestujících na linkách S                          | 12 |
| Vozí Vás na linkách PID / České dráhy, a.s.                          | 14 |
| Obce, které obsluhuje PID / Hovorčovice                              | 17 |
| Zastávky PID (Loděnice, Rudná, Chrástřany)                           | 21 |

PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH UDÁLOSTÍ PID V ROCE 2016

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. leden      | Integrace MHD Kralupy nad Vltavou do PID (nové linky 457 a 458). Výměna části linek mezi dopravci PROBO BUS a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.                                                                                                                                                                                          |
| 4. leden      | Prodloužení linky 123 do zastávky Na Knížecí. Prodloužení linky 401 do Hrusic.                                                                                                                                                                                                                                               |
| 1. únor       | Rozšíření platnosti všech druhů papírových jízdenek PID na všechny železniční stanice a zastávky v PID.                                                                                                                                                                                                                      |
| 25. březen    | Rozšíření přepravy jízdních kol v metru (do více dveří v soupravě) a v tramvajích (8 nových úseků).                                                                                                                                                                                                                          |
| 23. duben     | Navýšení kapacity dětského výletního vlaku Cyklohráček o další vůz.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 1. květen     | Změny tras autobusových linek v oblasti Jihozápadního Města, prodloužení linky 172 na Smíchovské nádraží.                                                                                                                                                                                                                    |
| 15. květen    | Zkušební povolení přepravy jízdních kol na autobusové lince 147.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 1. červen     | Zkrácení sezonního intervalu linky AE (Airport Express) na 10 minut.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 20. červen    | Nová minibusová linka 243 Dolní Černošice – Lipence – Kazín.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 28. červen    | Praktická zkouška obsaditelnosti vozidel tramvají a autobusů PID.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 2. červenec   | Rozšíření PID do oblasti Mělník – Kralupy nad Vltavou a Milovice – Lysá nad Labem. Nové autobusové linky 431, 434, 436, 454, 455, integrace části vlakových linek S42, U22.                                                                                                                                                  |
| 12. červenec  | Nasazení kapacitnějších plavidel na přívoz P2.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 20. červenec  | Spuštění ostrého provozu nových webových stránek www.ropid.cz.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 28. srpen     | Komplexní změna sítě linkového vedení pražských tramvají: 3 nové linky, změny trasy 9 linek.<br>Zavedení nové autobusové linky 130 a změna trasy linky 230.                                                                                                                                                                  |
| 1. září       | Prodloužení linky 316 do Kralup nad Vltavou.<br>Zavedení nové jednodenní jízdenky T+R.                                                                                                                                                                                                                                       |
| 15. říjen     | Komplexní změna sítě linkového vedení autobusů ve východní části Prahy: změna trasy 23 linek, 8 nových linek, 4 linky zrušeny a 4 linky přechíslovány.<br>Regionální den PID v Čerčanech.                                                                                                                                    |
| 25. listopadu | Nová železniční zastávka Dobrovíz-Amazon.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 11. prosinec  | Celostátní změna jízdní řádu: celotýdenní posílení železniční linky S4, přechíslování vybraných železničních linek S a R. Ukončení provozu železniční zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí.<br>Zrušení autobusové linky 173 a prodloužení linky 113 do Točné, zrušení autobusové linky 442 a prodloužení linky 341 do Jesenice. |

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost: od 10. června 2012

| dvoj pásma  |          | 1          | 2          | 3          | 4          | 5           | 6           | 7           |
|-------------|----------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| z pásma     | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |
|             | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |
| do pásma    | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |
|             | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |
| předplacené |          | 1          | 2          | 3          | 4          | 5           | 6           | 7           |
| z pásma     | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |
|             | cena     | 18 Kč #    | 18 Kč #    | 24 Kč #    | 32 Kč #    | 40 Kč #     | 46 Kč #     | 54 Kč #     |
|             | platnost | 2 p/30 min | 2 p/30 min | 3 p/60 min | 4 p/90 min | 5 p/120 min | 6 p/150 min | 7 p/180 min |

**VYSVĚTLIVKY:**  
4 p/90 min platnost jízdenky (počet pásma/ platnost v minutách)  
# pro danou kombinaci pásma lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přístupná a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID

**Pásma P:** metro, tramvaje, autobusy 100 – 299 a 500–599 na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přivozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P  
**Pásma O:** stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy  
**Pásma B:** stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na okrajích území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy  
**Vnější pásma:** mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

# ÚVODNÍ SLOVO

Milí čtenáři,

máme za sebou rok 2016, a tak je čas ohlédnout se za uplynulým obdobím a nastínit, co nás čeká v roce následujícím. Rok 2016 byl rokem změn a novinek především v tramvajové a autobusové dopravě na území metropole. Tramvajové linky koncem srpna a posléze i linky autobusové v polovině října doznaly poměrně zásadních změn, které byly vyvolány požadavky městských částí, cestujících, ale i dlouhodobě nedostatečnou kapacitou na některých linkách. Mám velkou radost z toho, že se podařilo na těchto změnách dosáhnout široké shody a podpořit provoz veřejné dopravy na území Prahy vyšší finanční částkou, která umožnila posílit především provoz páteřní tramvajové dopravy. Naši projektanti zároveň upravili část autobusových linek tak, abychom mohli bez nutnosti navýšení rozpočtu posílit přetížené linky, byť na úkor některých málo využívaných spojení. Značka PID se v roce 2016 objevila v dalších oblastech Středočeského kraje – po zaintegrování MHD v Kralupech nad Vltavou v lednu, se v červenci rozjely červeno-modro-bílé autobusy také na další linky mezi Mělníkem a Kralupy nad Vltavou.



Skutečný rozmach Pražské integrované dopravy však teprve nastane – v roce 2017 se očekává integrace celé řady oblastí ve Středočeském kraji. Po Podřipsku přijde na řadu Nymbursko, Sedlčansko a Benešovsko a přibližně v polovině roku nás čeká dosud největší výzva – integrace dopravy na Kladensku a Slánsku. Intenzivní přípravy na toto nebývalé rozšíření již běží a moji kolegové projektanti i ekonomové domlouvají spolupráci s dalšími desítkami měst a obcí. I když bude rok 2017 hlavně ve znamení rozšiřování integrace do středních Čech v těsné spolupráci s nově vzniklým středočeským koordinátorem IDSK, nebudeme zapomínat ani na městskou dopravu v Praze. Po vyhodnocení



*komplexního průzkumu metra jsou totiž na jaro připraveny úpravy jízdních řádů s cílem posílit provoz v době, kdy průzkum ukázal kapacitní problémy, a odstranit alespoň částečně nepříliš oblíbený pásmový provoz u metra – každá souprava metra by měla dojet až k Nemocnici Motol a na to samé se mohou prozatím alespoň v ranní špičce těšit cestujících na Proseku a v Letňanech. Naši projektanti i nadále vyhodnocují realizované změny tramvají a autobusů, a proto lze očekávat určité doladění nového schématu sítě, ať už na základě aktuálních průzkumů nebo i dodatečných požadavků městských částí.*

*To jsou jen některé z činností, které ROPID provádí. Kromě každodenní činnosti v podobě ekonomického a provozního zabezpečení systému PID, přepravních průzkumů či vývěsu jízdních řádů se moji kolegové zabývají také velmi důležitými koncepčními a strategickými materiály, které by měly určovat tvář dopravy v budoucnosti pro spokojenější a pohodlnější cestování i pro přilákání dalších cestujících třeba z řad uživatelů individuální dopravy. Tvoří se nové standardy pro vozidla i zastávky v rámci PID, průběžně se pracuje také na zlepšování podmínek provozu, především v oblasti preference.*

*Věřím, že jste na svých cestách nejen Pražskou integrovanou dopravou byli v roce 2016 spokojeni, a přeji příjemné prožití roku 2017 a štěstí na cestách, ať už povedou kamkoliv. V rámci Vašeho cestování Pražskou integrovanou dopravou udělám se svým týmem maximum, aby to tak bylo.*

**Ing. et Ing. Petr Tomčík**

**ředitel ROPID**



# OČEKÁVANÉ ZMĚNY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY V ROCE 2017



Po roce velkých změn v pražské městské hromadné dopravě by mělo přijít klidnější období vyhodnocování a stabilizace provozu doprovázené dalším vylepšováním sítě MHD podle aktuálních poznatků z přepravních průzkumů i na základě dodatečných požadavků městských částí a cestujících veřejnosti. Naopak výraznější změny mohou cestující očekávat v příměstské dopravě díky připravovanému rozšíření systému PID do dalších oblastí Středočeského kraje.

## METRO



V roce 2017 lze očekávat úpravy jízdních řádů podle poznatků z komplexního průzkumu metra konaného v letošním roce. Jízdní řády by měly lépe odpovídat skutečným přepravním špičkám, kapacitní problémy by mělo vyřešit

i posílení večerního období mezi 21. a 22. hodinu. Posílení provozu se dočkají také některé koncové úseky, na lince A je připravován provoz každé soupravy metra až do stanice Nemocnice Motol, na totéž se budou moci těšit cestující alespoň v ranní špičce na lince C v úseku Ládví – Letňany. Na lince B bude v odpolední špičce mírně zkrácen interval. Připravuje se též posílení víkendového provozu, neboť současný interval 7,5 minuty již přestává vyhovovat.

## TRAMVAJE



Změna sítě tramvajové dopravy v srpnu 2016 přinesla do pražských ulic více linek i nová přímá spojení. Oblíbená trasa nové linky 15 si pravděpodobně vyžádá posílení kapacity v podobě dvouvozových souprav nebo

kloubových tramvají, k mírným úpravám může na základě komplexního průzkumu provedeného na podzim letošního roku dojít i na dalších linkách zejména v oblasti Prahy 2 a 5. Koncem března vyjede nová nostalgická linka 23 s garantovaným provozem legendárních tramvají T3, která zároveň odlehčí vytíženou lince 22.

## MĚSTSKÉ AUTOBUSY



Dodatečné požadavky městských částí budou na základě případného navýšení rozpočtu řešeny v průběhu roku, jednat by se mělo o posílení některých linek, případně zavedení některých dalších přímých spojů v žádaných směrech. Operativně se budou řešit i případné kapacitní problémy v dynamicky

se rozvíjejících lokalitách zejména na okrajích metropole. Vzhledem ke stále rostoucímu počtu leteckých cestujících na Letišti Václava Havla se připravuje zkrácení intervalů na lince 119 v pracovní dny. Pro toto posílení došlo již od prosince letošního roku ke snížení počtu projíždějících spojů zastávkou Terminál 2 převedením linky Airport Express k Terminálu 1.

## NOČNÍ DOPRAVA



Rostoucí obliba nočních spojů si vyžádá určité úpravy v síti nočních linek, s ohledem na rozšiřování integrace do Středočeského kraje bude potřeba pro příměstské linky vyčlenit další číselné řady, a proto dojde v roce 2017 i k přečíslování nočních a některých denních linek.

## PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA



Rok 2017 bude ve znamení rozšiřování systému PID do dalších oblastí Středočeského kraje. Po zapojení oblasti Podřipska od 3. 1. 2017 včetně vzájemného uznávání jízdenek s Dopravou Ústeckého kraje budou na jaře následovat oblasti Nymburska, Sedlčanska a Benešovska, dále je k červenci připravována rozsáhlá etapa integrace linek z Prahy do Kladna a Slaného včetně tamní MHD. Další oblasti jsou v přípravě, podrobnosti budou oznámeny na základě upřesněného harmonogramu.



# AKTUALITY Z PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

## TRVALÉ ZMĚNY PID OD 3. 1. 2017



V souvislosti s požadavky měst a obcí Středočeského kraje dochází k termínu 3. 1. 2017 kromě integrace oblasti Podřipska k dalším trvalým úpravám jízdních řádů vybraných autobusových linek PID.

### Integrace Podřipska

- 454** Zrušení linky Mělník – Jeviněves – Kralupy nad Vltavou *(nahrazeno linkami PID 464, 496)*
- 455** Přečíslování linky Mělník – Spomyšl – Kralupy nad Vltavou *(na linku 466)*
- 464** Nová linka Mělník – Lužec nad Vltavou – Spomyšl – Jeviněves *(– Horní Beřkovice)*
- 466** Nová linka Mělník – Spomyšl – Kralupy nad Vltavou *(přečíslovaná linka 455)*
- 467** Nová linka Mělník – Cítov – Krabčice – Roudnice nad Labem
- 468** Nová linka Mělník – Dolní Beřkovice – Cítov – Horní Beřkovice – Černouček
- 475** Nová linka Mělník – Dolní Beřkovice – Horní Počaply *(– Bechlín)*
- 496** Nová linka Kralupy nad Vltavou – Veltrusy – Nová Ves – Ledčice

### Změny na dalších linkách

- 115** Posílení provozu na konci ranní špičky pracovních dnů.
- 118** Posílení provozu na konci ranní a na začátku odpolední špičky pracovních dnů.
- 124** Posílení provozu na konci ranní špičky pracovních dnů.
- 138** Posílení na začátku a konci přepravních špiček pracovních dnů.
- 154** Zřízení druhé zastávky Sídliště Petrovice ve směru Koleje Jižní Město.
- 161** Posílení linky 161 v pracovní dny na konci ranní špičky v úseku Nebušice – Bořislavka.
- 170** Posílení provozu na konci ranní a na začátku odpolední špičky pracovních dnů.
- 201** Posílení provozu na konci ranní a na konci odpolední špičky v oblasti Hutí.
- 243** Rozšíření provozu linky v pracovní dny *(nově cca od 5:15 do 21:20)*.
- 341** Rozšíření provozu linky 341 ve večerním období pracovních dnů v úseku Obchodní náměstí – Točná.
- 349** Nové spoje na konci ranní a na začátku odpolední špičky pracovních dnů.

- 369** Nový spoj v pracovní dny z Mělníku, Aut. st. v 7:51 do Prahy.
- 374** Nový pár spojů v pracovní dny odpoledne pro zlepšení dopravy dětí ze škol.
- 397** Nový spoj celotýdenně z Kauflandu v 5:20, nový spoj celotýdenně v 17:55 z Opatova [již od 2. 1. 2017].
- 490** Nový spoj v pracovní dny z Ondřejova v 16:07 a ze Strančic v 16:58 zpět do Ondřejova [již od 2. 1. 2017].

## POSÍLENÍ LINEK 316 A 356 OD 14. 1. 2017



Od 14. 1. 2017 dojde k posílení stávajících příměstských autobusových linek 316 a 356 v ranní a odpolední špičce pracovního dne. K navýšení počtu spojů dochází na základě dlouhodobě rostoucího počtu přepravovaných cestujících, zejména po zavedení parkovacích zón na území Prahy 6, a také dle požadavku obcí ležících na trasách těchto linek, které si částečně posílení této dopravy hradí ze svých obecních rozpočtů.

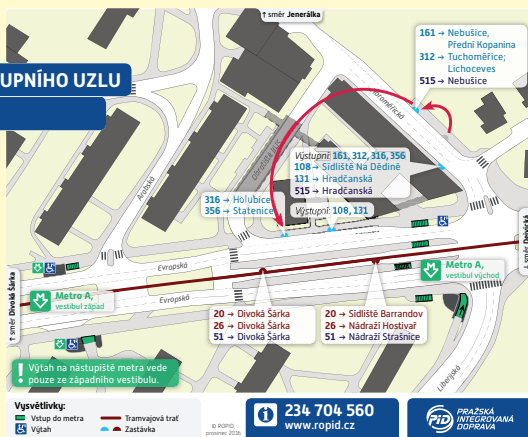
V ranní špičce dojde v částech tras obou linek k zavedení vložených spojů ve směru do Prahy ke stanici metra Bořislavka. Na lince 316 pojedou nové spoje ze zastávky „Velké Přílepy“ v 05:41, 06:55 a 07:54, na lince 356 pak ze zastávky „Horoměřice, V lipkách“ v 06:16, 06:36, 07:26 a 07:46.

V odpolední špičce bude v době cca od 14:30 do 18:30 zkrácen interval na obou linkách ve směru z Prahy z 15 minut na 12 minut, čímž dojde v rámci koordinace spojů ke zkrácení souhrnného intervalu na 6 minut mezi Prahou a Horoměřicemi. Na lince 316 budou zavedeny nové spoje v celé trase až do/z Holubic, na lince 356 pak jen do/ze zastávky „Horoměřice, V lipkách“.

V rámci tohoto posílení zároveň dochází i k přemístění nástupních autobusových zastávek u stanice metra Bořislavka. Zastávka linek 316 a 356 bude přemístěna z provozních důvodů z Horoměřické ulice na Evropskou třídu, do čela zastávkového zálivu před budovou pojišťovny. Zastávka linek 161, 312 a 515 směrem do Nebušic pak bude v rámci Horoměřické ulice přemístěna o cca 25 m po směru jízdy do čela zastávkového zálivu místo dnešních linek 316 a 356.

### SCHÉMA PŘESTUPNÍHO UZLU

Bořislavka





# POSTUP INTEGRACE V ROCE 2017



Říjnový ČasoPID přinesl informace o tom, že integrace Prahy a Středočeského kraje bude v nejbližších měsících pokračovat. O tom, jaké konkrétní kroky jsou připravovány na rok 2017, jsme si povídali s Pavlem Procházkou, náměstkem ředitele ROPIDu. „První krok již máme za sebou, od 3. ledna 2017 došlo k integraci obcí mezi Mělníkem, Kralupy nad Vltavou a Roudnicí nad Labem. Tato oblast zahrnovala 12 autobusů v ranní špičce.“



Další pokrok v integraci je předpokládán na přelomu prvního a druhého čtvrtletí letošního roku. „První oblastí, u které by mělo dojít k integraci, je mezi Lysou nad Labem a Poděbrady, s centrem v Nymburce. V této oblasti hraje významnou roli také železniční doprava, a proto předpokládáme integraci úseků Sadská – Nymburk, Nymburk – Všejaný a především Stratov – Poděbrady, kde v současné době jednáme společně se Středočeským krajem s Českými drahami o zařazení nejen osobních vlaků, ale také rychlíků jezdících mezi Poděbrady, Nymburkem a Prahou. Rychlíky chceme zapojit, nicméně musíme se dohodnout s Českými drahami na úhradě protarifovací ztráty,“ dozvídáme se od Procházký. V autobusové dopravě se integrace na Nymbursku a okolí dotkne asi dvaceti autobusů v ranní špičce.

Druhou na jaře zapojenou oblastí bude Sedlčansko. „Samozřejmě se jedná o linku Sedlčany – Praha, podaří se tím kompletně zintegrovat oblast Praha – Štěchovice, a zapojena bude také linka Nový Knín – Dobříš. Celkově se bude jednat asi o třicet autobusů v ranní špičce.“ Třetí oblastí, kde se cestující setkají s novým druhem tarifního odbavení, bude Benešovsko. „Tato oblast je vymezena městy Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Benešov a Neveklov. Linka č. 332 bude prodloužena až do Neveklova a dojde také k zavedení linky z Benešova do Štěchovic,“ představuje další významné rozšíření integrovaného systému náměstek ROPIDu. Také v této oblasti je ve hře přibližně 20 autobusů v ranní špičce pracovního dne.

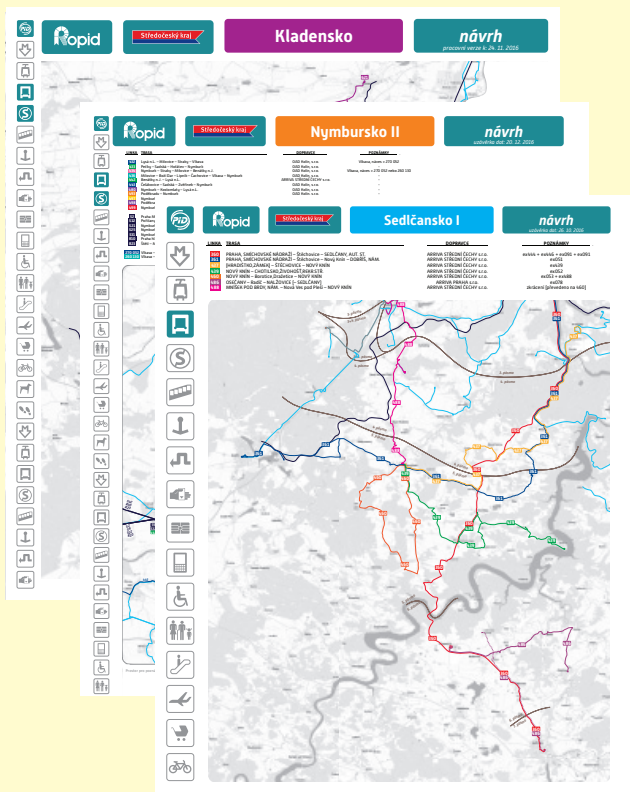
Největší akce roku 2017 by měla být spuštěna od začátku prázdnin. „Mělo by dojít k zapojení měst Kladno a Slaný, což znamená integraci linek Praha – Kladno a Praha – Slaný, ale také městské hromadné dopravy v obou městech. Samozřejmě dojde i k zapojení linek jezdících v okolí těchto měst a zajišťujících místní obsluhu. Tato oblast je jednoznačně největší z těch, které chceme integrovat v tomto roce, jedná se přibližně o sto autobusů vypravovaných do ranní špičky,“ dozvídáme se od Pavla Procházký.

Ve druhém pololetí by mělo dojít k dokončení integrace v okrese Mělník, tedy oblasti Kokořinska a Mšenska s vazbou na Liberecký kraj. Ještě než se změní letopočet, by mělo dojít k dointegraci Nymburska o oblasti z Poděbrad na Městec Králové a z Nymburka na Mladou Boleslav.

Postupnou integrací dalších oblastí Středočeského kraje do systému vstupují i noví dopravci. „V rámci propojení Roudnice,

Kralup a Mělníka vstoupilo ČSAD Česká Lípa. V příštím roce předpokládáme vstup ČSAD Benešov, ČSAD Slaný a menších dopravců mezi Prahou a Kladnem," doplňuje Procházka. „Právě vstup nových dopravců bude vyžadovat nalezení kompromisního řešení ve vztahu k technickému vybavení vozidel, neboť smlouvy jsou platné pouze do konce listopadu 2019 a pořizování požadovaných komponent znamená pro dopravce a následně objednatele vysoké finanční nároky.“

Co ještě přinese rok 2017 v dopravě mezi Prahou a Středočeským krajem? „Také se snažíme řešit kapacitní problémy v autobusové dopravě, ale zde narážíme na nedostatečné kapacity vozidel a také řidičů. V železniční dopravě se nám podařilo na trati 070 zařadit poslední vlak, který je možný v přepravních špičkách po trati provězt, další už nám infrastruktura neumožňuje," mrzí Procházku. Dalším velkým úkolem je příprava výběrových řízení na autobusové dopravce. „V této oblasti budeme úzce spolupracovat se Středočeským krajem a obcemi na konkrétním harmonogramu," uzavírá náměstek.



# RADIM VYSLOUŽIL: „NÁKUP JÍZDENEK BY MĚL BÝT POHODLNĚJŠÍ“



Pokud jste se někdy vydali do zahraničí veřejnou dopravou, tak jednou ze starostí, která se opakuje v každém městě, je získat, co nejrychleji a nej pohodlněji jízdenku na městskou hromadnou dopravu. Ve většině měst se setkáte s automaty, kde si koupíte jízdenku dle vašeho gusta za několik minut. Stejnou cestou se vydává i Praha. Automaty na prodej jízdenek se v poslední době mění a jsou k zákazníkům vstřícnější. O dosa-  
vadních zkušenostech jsme si povídali s Radimem Vysloužilem, vedoucím odboru technického rozvoje a projektů ROPIDu.



*„Před třemi roky jsme instalovali první čtyři multifunkční automaty na letišti a hlavním nádraží a během provozu se nám potvrdilo, aby nový automat uměl nejen hotovostní platby, mincemi i bankovkami, ale také platbu kontaktní i bezkontaktní kartou,“ říká na úvod Vysloužil. „Když jsem na hlavním nádraží pozoroval cestující, jak si dokáží poradit s automaty, cizinci to berou jako samozřejmost, avšak někteří čeští turisté raději preferují starší typy.“*

Moderních jízdenkových automatů se však není třeba bát. Kromě vlastního prodeje jízdenky také kompletně informují o Pražské integrované dopravě. *„Jsou vybaveny velkým dotykovým displejem, což je běžné v cizině, a tam si mohou vybrat, jestli si chci okamžitě koupit jízdenku nebo zvolím průvodce nákupem jízdenky či chci vyhledat dopravní spojení s návrhem jízdenky příslušné hodnoty. Cizinec si může zvolit jazyk, jakým s ním bude automat komunikovat, zatím je k dispozici angličtina, němčina a ruština.“*

V České republice je stále populárnější platba bezkontaktní platební kartou, ale evropské zvyklosti jsou



poněkud odlišné, dozvídáme se: „Česká republika je v tomto směru unikát, zde je přes osmdesát procent bezkontaktních karet, podobná situace je ještě na Slovensku a v Polsku. V ostatních zemích Evropy jsou stále v převaze kontaktní karty, proto je důležité, aby automat umožňoval i tyto platby. Naše automaty přijímají nejrozšířenější karty Visa a Mastercard.“

V dosud nejrozšířenějších automatech jsme byli zvyklí platit především mincemi, ale čtyři moderní stroje ukázaly, že tento typ platby zastarává. „Šedesát procent jízdenek bylo zakoupeno platební kartou,“ doplňuje Vysloužil. Přitom tržby ze čtyř moderních automatech nebyly v prvním pololetí roku 2016 vůbec zanedbatelné. „Maximálně jsme dosáhli tři milióny za měsíc. Výška tržby samozřejmě závisí na turistické sezóně, v lednu a v únoru jsou nižší, naopak stoupají v květnu a v červnu.“

V posledních měsících prošly úpravou také starší automaty, které provozuje Dopravní podnik hlavního města Prahy. Tyto automaty umožňují platbu bezkontaktní kartou, ale ne kontaktní. „Dopravní podnik uzavřel výběrové řízení na 520 nových automatů, 500 jich bude nižší kategorie a cestující by se s nimi měli setkat v roce 2017. Tyto nové automaty už budou umožňovat platbu kontaktní i bezkontaktní kartou,“ vysvětluje náš průvodce. Dvacet automatů Dopravního podniku bude vyšší třídy a budou nabízet vyšší komfort, stejně jako automaty, které instaluje ROPID. „V souvislosti se změnami, ke kterým dochází na letišti, jsme byli požádáni i o více jízdenkových automatů, ty se nám podařilo osadit na přelomu listopadu a prosince minulého roku.“

Nově instalované automaty už jsou vylepšené oproti první generaci, která slouží již tři roky. „U automatů první generace je nevýhoda, že při používání mincí dochází k častější potřebě doplňování, což už nyní bylo vylepšeno.“ V roce 2017 by měl ROPID instalovat dalších deset moderních bezhotovostních automatů, které by měly být umístěny i na zastávkách ve Středočeském kraji. „Tyto automaty by měly umožňovat platbu kontaktní i bezkontaktní kartou, neboť jízdné z regionu do Prahy je vyšší a použití mincí může být komplikované, jak vyzkoušel ne jeden návštěvník Prahy,“ uvádí Radim Vysloužil. V současné době probíhají jednání se Správou železniční dopravní cesty o umístění několika automatů na vybraná nádraží. „Nové automaty by měly být komfortní na obsluhu, bezpečné z pohledu uživatele i provozovatele a samozřejmě by měly být snadno servisovatelné,“ popisuje hlavní nároky na novou techniku vedoucí odboru. „Nákup jízdenek by měl

| Strossmayerovo nám. - D |                       | 20.09.2016 | 10:38  |
|-------------------------|-----------------------|------------|--------|
| Linka                   | Směr                  | Stanoviště | Odjezd |
| 26                      | Divoká Šárka          | D          | 0min   |
| 1                       | Spojovací             | A          | 0min   |
| 17                      | Vozovna Kobylisy      | D          | 1min   |
| 25                      | Bílá Hora             | B          | 2min   |
| 12                      | Výstaviště Holešovice | A          | 3min   |
| 8                       | Nádraží Podbaba       | D          | 4min   |
| 156                     | Nádraží Holešovice    | F          | 5min   |
| 12                      | Sídliště Barrandov    | B          | 5min   |
| 25                      | Lehovec               | A          | 6min   |
| 17                      | Výstaviště Holešovice | D          | 6min   |
| 6                       | Palmovka              | D          | 7min   |

*být pohodlnější než v současnosti."*

Po měsících testování a zkoušení přichází pomalu ke slovu realizace, o tu se bude starat v Praze Dopravní podnik a ve Středočeském kraji samotný kraj, neboť ten může být příjemcem dotací na technické vymoženosti.

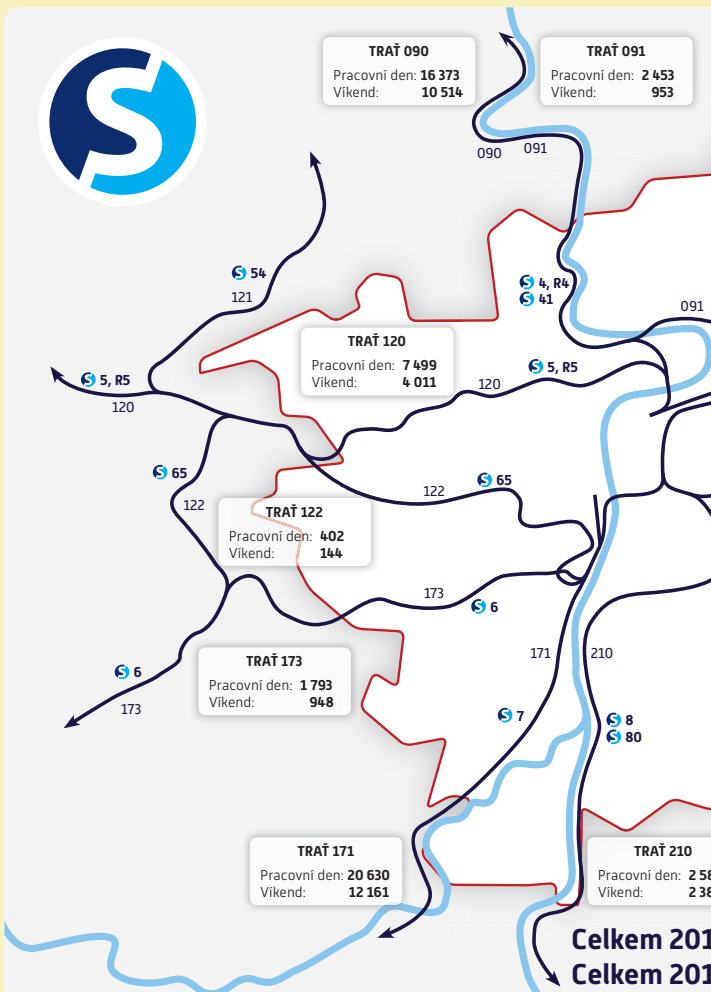
Nejen jízdenkové automaty jsou předmětem technického rozvoje v posledních měsících. Na příměstské lince 381 byl testován prodej jízdenek přes bezkontaktní platební karty. Možnost nákupu jízdenky kartou zkouší také Dopravní podnik na tramvajových linkách 18 a 22. Na úrovni hlavního města Prahy vznikla pracovní skupina, která začíná připravovat nový odbavovací systém pro Pražskou integrovanou dopravu, které se kromě ROPIDu účastní také městský operátor ICT a zastupci Dopravního podniku.

Nákupem jízdenky se cestující zbavuje starostí s přepravní kontrolou během své cesty, ale pro použití dopravního prostředku jsou důležité informace na zastávkách. *„S využitím technologie e-paper připravujeme srozumitelné informování na zastávkách,”* přibližuje další zajímavou novinku Vysloužil. Výhodou nového informačního panelu je, že je nízkoenergetický, na zastávkách by měl být napojen na veřejné osvětlení. *„Přes noc se baterie dobije a potom celý den může fungovat. Ale naši snahou je jít ještě dál, proto uvažujeme o nasazení nezávislého panelu, který získává energii pouze ze solárního panelu. Při zkušebním provozu jsme dosáhli velmi dobrých výsledků, výpadek byl pouze nepatrný, proto by mohl být v roce 2017 nasazen do ostrého provozu,”* dozvídáme se. *„Navíc na informační panely máme on-line přístup, a tak můžeme zveřejňovat na panelech také další potřebné informace kromě odjezdů jednotlivých linek.”*

V době našeho rozhovoru s Radimem Vysloužilem se jevila reálně instalace čtyř zastávkových sloupků s technologií e-paper na území Prahy v prvním čtvrtletí letošního roku. Pokud okolnosti budou příznivě nakloněny a projekt se realizuje, přineseme vám další informace o technických novinkách v Pražské integrované dopravě, které zpříjemní cestování.





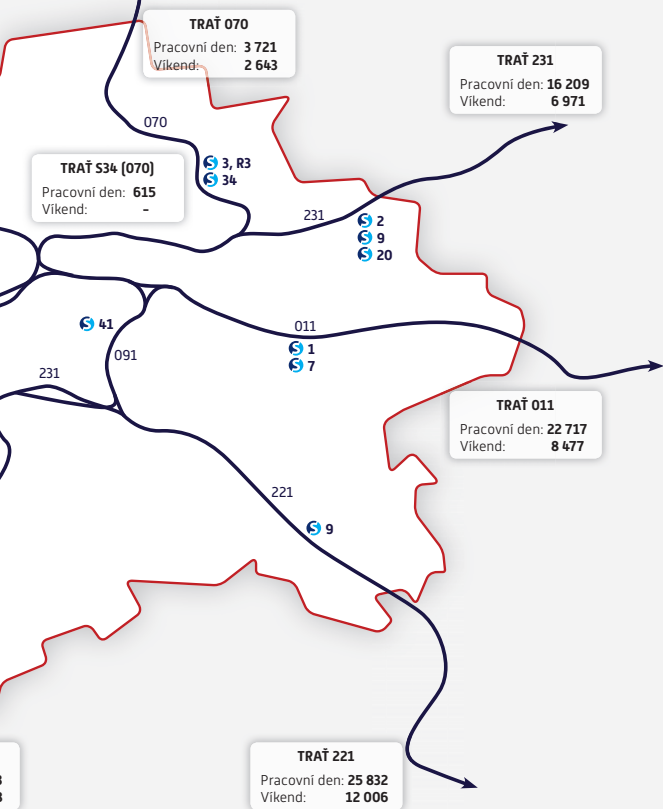


## INFORMACE O PID

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))
- Aplikace ROPID radí ([www.ropidradi.cz](http://www.ropidradi.cz))
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy  
([www.ropid.cz/form](http://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.

# Počty přepravených cestujících



5: 116 759      pracovní den: 116 759      víkend: 64 586  
6: 120 827      pracovní den: 120 827      víkend: 61 216

## 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

# VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ČESKÉ DRÁHY, A. S.

Páteří městské hromadné dopravy v Praze je bezesporu metro a jeho tři trasy. Stejnou funkci ve spojení Prahy a Středočeského kraje má zcela jistě železniční doprava. Drtivou většinu vlaků zapojených do systému Pražské integrované dopravy provozují České dráhy. Pokud služeb vlaků v Praze a okolí využíváte pravidelně, tak zcela jistě víte, že druhá prosincová neděle je tradičním termínem změn jízdního řádu. Bylo tomu tak i před několika týdny. Pojďme si ještě připomenout ty nejpodstatnější změny, ke kterým na konci prosinci došlo.



*„Podle mě je nejpodstatnější, že se na několika tratích podařilo prodloužit současné spoje. Ty, které končily v Úvalech, nyní jezdí do Českého Brodu, z Prahy do Kralup nad Vltavou nyní jezdí vlaky pravidelně v intervalu třicet minut a některé spoje byly prodlouženy až do Nelahozevsí. Dále musím zmínit zavedení dvou nových spojů do Milovic a jednoho do Lysé nad Labem. Na trati na Benešov došlo k prodloužení spojů ze Strančic do Benešova, a ty které končily v Říčanech, nyní jezdí až do Strančic. Podařilo se nám u některých spojů zavést nové spojení Praha – Mělník a také došlo k zavedení dvou nových spojů z Prahy přes Hostivici k Amazonu a do Středokluk,“ vypočítává zlepšení železniční dopravy ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah pro Prahu a Středočeský kraj Alois Kašpar.*

Praha a Středočeský kraj se také mohou pochlubit unikátní bilancí. *„Nikde v České republice nedošlo k takovému rozmachu regionální železnice jako v Praze a okolí. Za posledních osm let došlo na tratích Pražské integrované dopravy ke zdvojnásobení rozsahu provozu, což je unikátní i v rámci střední Evropy,“ doplňuje Alois Kašpar. Železniční doprava se posiluje v posledních letech pravidelně, a přesto občas zaslechneme nářky, že už je kapacita vyčerpaná a další posílení není možné. Jaký pohled má dopravce? „Zejména v ranní a odpolední špičce je kapacita tratí*

prakticky vyčerpána. A to na všech tratích do Prahy, ať dvoukolejných nebo jednokolejných. Také kapacita jednotlivých železničních stanic umožňuje navýšení dopravy jen minimálně. Zvláště na pražském hlavním nádraží je situace kritická,



*jakákoli mimořádnost naruší dopravu v celém uzlu. Musím připomenout, že dálková doprava má při konstrukci grafikonů přednost, a to se bohužel projevuje na dopravě regionální a je to další podstatný faktor ovlivňující posílení dopravy v Praze a okolí."*

**Pokud vlaky Českých drah jezdíte pravidelně, určitě víte, že v posledních letech probíhají rozsáhlé rekonstrukční práce na tratích v Praze a okolí, rok 2017 nebude výjimkou. „Investice do infrastruktury se ani v letošním roce nezastaví. Na cestující bude mít největší dopad výstavba tzv. čtvrtého koridoru mezi stanicemi Praha-Vršovice a Praha-Hostivař. Výlukové práce budou také pokračovat na trati z Prahy do Lysé nad Labem." Pokud jsme u rekonstrukcí, musíme se zmínit i o jednom evergreenu, který se objevuje už více než čtvrtstoletí, a to je rekonstrukce tratě na Kladno a s ní spojená výstavba železniční tratě k letišti. Ani Alois Kašpar příliš optimistické zprávy nepřináší. „Tuto kauzu podrobně sleduji přibližně dvacet let. Příchod nového vedení znamená vždy deklaraci maximální podpory projektu, ale téměř pokaždé to skončí vypsáním další studie proveditelnosti. Poté přijde nová reprezentace na radnice a představy se opět mění. V současné době je dokončena soutěž na novou studii s předpokladem vypsání projektu v roce 2018."**

**Dalším problémem na železnici z pohledu regionální dopravy je jedna z nejvytíženějších tratí, Praha – Beroun. Ta měla již několikrát v minulosti projít rekonstrukcí, ale na zásadní zásah se čeká. Ředitel Regionálního obchodního centra popisuje současnou situaci: „Na této trati probíhají intenzivní jednání mezi investorem a samosprávou a také schvalování jednotlivých projektů. Trať Praha – Beroun je dlouhodobě s odkazem na přestavbu zanedbávána a cestující to odnášejí výlukami při mimořádných a neplánovaných opravách."**

**Stejně jako se modernizují jednotlivé tratě v Praze a okolí, podstatnou obměnou prochází také vozový park. Staré pantografy, které sloužily v dopravě dlouhé roky, už pomalu dožívají a stále více se objevují nové nebo rekonstruované vozy. „Nově zavádíme do provozu rekonstruované soupravy, složené z rekonstruovaných patrových vozů a řídicího vozu s první třídou, tyto vozy budou jezdit na trati Praha – Beroun a „ušetřené" jednotky 471 – „elefanty" nahradí na trati Praha – Kralupy právě staré pantografy řady 451. S nimi se potkáme už jen na městské lince z Roztok do Libně," říká Alois Kašpar. Cestující se v rekon-**



struovaných soupravách také mohou těšit na bezdrátové připojení k internetu. „V rekonstruovaných patrových vozech je již wi-fi zabudována a standardem se stane pro všechna nově dodávaná vozidla i v regionální dopravě.“ Nedílnou součástí elefantů jsou i oddíly první třídy, o kterých cestující především o víkendech hodně diskutují, ale v pracovních dnech jsou podle ředitele Kašpara využívány. „První třída se stala v regionální dopravě velmi oblíbenou, především u cestujících, kteří chtějí mít pohodlí a klid. Na některých vlacích, zvláště v ranní špičce, je již kapacita plně zaplněna i ze stanic mimo vnější pásma Pražské integrované dopravy.“



České dráhy v Praze a okolí to nejsou jen pravidelné vlaky, ale i mnoho zajímavostí a doplňkových akcí pro širokou veřejnost, na co se můžete těšit v roce 2017? „Tradiční jízdy parních vlaků budou realizovány stejně jako v minulosti. Cestující si budou moci vychutnat parní nostalgii cestou na Karlštejn, Křivoklát nebo do Mělníka. Už tradicí se staly jízdy s kapelou Vlakem na Dobříš do Dobříše, Mikulášské jízdy a cesty s parní lokomotivou v rámci dne dětí. Připomeneme si také 100 let legendárního čtyřkoláku, tedy lokomotivy, 434 2186, u této příležitosti bude organizováno několik parních jízd po trati Posázavského pacifiku,“ doplňuje Alois Kašpar.



## ČESKÉ DRÁHY, A. S.

Adresa sídla: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222  
Praha 1

Zapojen do systému PID: od roku 1992

V současné době provozované linky:

železniční linky PID

S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S22, S23, S32, S40, S41, S42, S43, S44, S45, S50, S54, S60, S65, S70, S75, S76, S80, S88, R20, R21, R23, R24, R43, R44, R45, U4, U21, U22, Cyklohráček

Linky jezdí na těchto tratích uvedených v úředním vydání knižního jízdního řádu:

011, 012, 060, 070, 072, 074, 090, 091, 092, 093, 094, 095, 096, 110, 111, 120, 121, 122, 170, 171, 172, 173, 174, 210, 212, 221, 231, 232

Web: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)





## HOVORČOVICE

Píše se jedenáctý den roku 1992, tedy posledního roku existence Československa, kdy z autobusového obratiště u stanice metra Českomoravská poprvé vyjíždí linka č. 351. Jejím cílem jsou Hovorčovice, obec těsně za severní hranicí Prahy. Do kronik můžeme zaznamenat první řádky z historie Pražské integrované dopravy. Také o 25 let později jezdí do Hovorčovic linka č. 351, ale už ne z Českomoravské, ale z Letňan, kam byla přesunuta po prodloužení linky C metra do této stanice v květnu roku 2008. „Známkou kvality je skutečnost, že v postatě žádné stížnosti na dopravu nejsou,“ říká současný hovorčovický starosta Jiří Novák.



*„Dílčí problémy jsme měli s ranními spoji, kterými jezdí děti do školy, neboť už k nám přijížděly velmi plné ze sousedních obcí a děti se do nich nemohly dostat. Ted' se problémy podařilo vyřešit, z části tím, že jsme u nás otevřeli školu zatím pro první stupeň, a také tím, že se podařilo změnit polohu spojů,“* doplňuje starosta. S kapacitou nebojují jen autobusy v Hovorčovicích, ale také vlaky, které jezdí do Prahy v hodinovém intervalu, ale v ranní špičce je nově ještě několik spojů doplněno. *„Spolupráce s ROPIDem je dobrá, o naši obec se stará Karel Bakeš a musím říct, že se snaží všechny problémy řešit a vycházet nám vstříc.“*

Pokud se podíváte na mapu, tak zjistíte, že Hovorčovice jsou obec, kterou prochází silnice z Prahy směrem na Líbeznici nebo Měšice a Mratín. *„V roce 2010 probíhal celostátní dopravní průzkum a ten zjistil, že naší obcí projede za den pět tisíc aut. V roce 2014 si obec průzkum zajistila v rámci zkoumání své dopravní obslužnosti a počet aut projíždějících obcí se zvýšil na devět tisíc. Jako na smilování čekáme na městský okruh okolo Prahy,“* říká



starosta. Stačí obcí projít a zjistíte, že automobilový provoz po hlavní silnici je poměrně rušný. Navíc projíždějící řidiči mají v Hovorčovicích problémy s kázní. „Měříme rychlost dvakrát v týdnu a za rok vybereme přibližně milión korun,“ slyšíme od starosty.

Poslední čtvrtstoletí přineslo velký rozvoj obce. „Já jsem se přistěhoval do Hovorčovic v roce 1981, a to měla obec 600 obyvatel,“ vzpomíná Jiří Novák. Na začátku roku 2000 žilo v Hovorčovicích 868 obyvatel s trvalým pobytem a na začátku roku 2016 to bylo necelých 2 300. „Žijí u nás nejen lidé s trvalým pobytem, ale mnozí další, a tak v současné době má obec tři tisíce obyvatel, a to už není obec,“ dozvídáme se. Ani ne za čtyři desítky let je počet obyvatel v Hovorčovicích pětinasobný. Této skutečnosti se musela přizpůsobit i veškerá infrastruktura. „V letech 2000 až 2007 jsme budovali kanalizaci, vodovod a plynofikaci. Do konce roku 2015 se nám podařilo rozšířit kapacitu čistírny odpadních vod a technologicky je připravena na 4 500 obyvatel,“ vypočítává starosta.

Rozvoj obce se podařilo financovat také z dotací, ať už evropských nebo národních. Čistička stála 16 miliónů korun a 13 se podařilo získat z evropských fondů. V letech 2014 a 2015 obec budovala novou školu pro první stupeň za 25 miliónů a 18 získala z národních dotačních programů. V těchto dnech je v obci další stavební ruch, neboť vzniká budova školy pro druhý stupeň. „Ta nás přijde na 72 miliónů, 30 dostaneme, ale zbytek jsme si museli půjčit a budeme splácet,“ říká k aktuálnímu stavebnímu dění starosta. Obec tak bude mít k dispozici kompletní základní školu pro 400 žáků. „Podle demografického vývoje v nejbližších deseti letech, bychom měli školu naplnit z vlastních zdrojů,“ říká první muž obce.



Investice do vzdělání s sebou přináší odklad financování místních komunikací. „*Místní komunikace jsme vylepšili už za dvacet miliónů korun, chceme je dodělat, ale v současné době to nebude v takovém rozsahu, jaký jsme plánovali.*“

Drtivá většina obyvatel Hovorčovic dojíždí za prací do Prahy, příležitosti, které byly k dispozici dříve, už jsou minulostí. „*JZD je pryč a nyní zde byly vybudovány skladové haly, ale do nich dojíždějí Pražáci, proto je MHD jediná možnost,*



*jak zajistit dobrý život obce,*“ doplňuje starosta. Obec je sice připravena na další rozvoj, ale zatím to není na pořadu dne. „*Od-souhlasili jsme si, že budeme chtít 170 tisíc korun z jedné zastavěné parcely do obecního rozpočtu, a to se zatím zdá developerům hodně, a tak raději realizují projekty v jiných místech, kde nejsou finanční nároky tak velké. Navíc náš katastr není příliš rozsáhlý a mnoho možností k rozvoji neumožňuje.*“

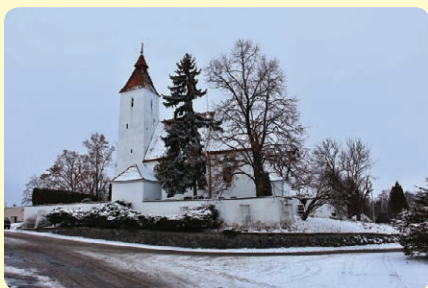
V případě Hovorčovic by mohlo platit, že jsou především nocle-hárnou hlavního města, ale když se starosta rozhovoří o spolko-vé činnosti, je jasné, že Hovorčovice žijí svým vlastním životem. „*V posledních třech letech se občané výrazně aktivizovali. Dlou-hodobou tradici u nás má sportovní klub SKK Hovorčovice, jehož A-tým v současné době hraje okresní přebor ve fotbale a funguje v něm pět mládežnických družstev včetně přípravky. Spolek Felix Liberi pravidelně připravuje akci Kouzelný les, které se účastní několik stovek lidí, stejně jako Dětský den spojený s běžeckým závodem pro dospělé Hovorčovická míle. Na podzim se konala soutěž Starostenský guláš, do které se přihlásilo devět družstev, které měli připravit, co nejlepší guláš, a vařili ho na trojnožce v kotlíku na ohni. Odborná porota potom hodnotila nejen kva-litu jídla, ale také jeho servírování. Akce se účastnili i návštěvní-ci, kteří zaplatili padesát korun a od každého z účastníků dostali ochutnávkovou porci guláše,*“ přibližuje Jiří Novák akci, která oživila obecní dění, a starosta do ní věnoval pohár.

Pokud se vám dostane do ruky obrázek Hovorčovic, většinou na něm nechybí rybník, proto nepřekvapí, že v obci působí místní organizace Českého rybářského svazu. „*Ve spolupráci s obcí se v nedávné minulosti podařilo rybník vyčistit, dnes na něm probíhá sportovní rybolov a rybáři se o něj starají,*“ doplňuje starosta. Již zmiňovaní sportovci také organizují čarodějnice a stavění máje. V den naší návštěvy se v Hovorčovicích konalo vánoční setká-ní Klubu důchodců, který pořádá především vycházky po Praze a okolí. V bývalém statku je klubovna a tu ke své činnosti vyu-žívá Junácký oddíl Pátý oceán. Tenisová hřiště neslouží pouze bílému sportu, ale také se na nich hraje místní nohejbalová liga. „*Ligu pořádají chlapi z Hovorčovic a účastní se jí minimálně čtyři*

*zdejší mužstva.* Spolek MROŠ, což je sdružení rodičů a přátel školy organizuje v Hovorčovicích kulturní akademii a každoročně 17. listopadu ohňostroj a lampiónový průvod. Pro náruživé čtenáře nechybí ani místní knihovna.

Kromě bohaté a zajímavé současnosti se Hovorčovice mohou pochlubit také bohatou historií, vždyť první zmínka o nich je datována z roku 1088. Prvotní název původní české osady byl snad Govoroci nebo Mořici, což znamenalo ves lidí Hovorových. Český král Vratislav vydal nadační listinu, v níž věnoval několik obcí nově založené Kapitulě Vyšehradské. Hovorčovice jsou v listině uvedeny pod názvem „Nagoruyně“, jak se praví

v dobových materiálech. V roce 1130 je obec připomínána pod názvem Govris-ee a současný název se objevuje až v roce 1453. Až do třicetileté války se majitelé obce střídali. Zřejmě při obléhání švédskou soldateskou při třicetileté válce byla



obec poničena a zbyla z ní jen kostelní věž a zdi kostela. V roce 1652 koupil libeňské panství, pod které patřily i Hovorčovice, Jan Hartwig Nostic, který zdědil i sousední Měšice. Na počátku 18. století bylo v obci pouze osm chalupářů, v polovině 19. století to bylo již 27 stavení a v roce 1890 33 domů s 370 občany.

Dominantou Hovorčovic je kostel sv. Jana Křtitele z první poloviny 13. století, který byl na konci 14. století přestavěn do gotického stylu. Na konci 18. století proběhla další oprava a rekonstrukce. Dnes je kostel také významným společenským centrem obce. *„Za zmínku stojí tamní varhany. Konají se zde vánoční koncerty, vystoupení dětí, tradičně zde vystupuje místní sopranistka a také zde vítáme nové občanky,”* doplňuje využití kostela starosta.

Právě kostel může být jedním z cílů při vaší návštěvě Hovorčovic. Pro pěší je obec přístupná pouze po neznačených cestách, nejbližší turistická značka, žlutá, vede v nedaleké Líbeznici a Měšicích. Hovorčovice jsou spíše cílem pro cyklisty, neboť obcí prochází stezka s číslem 8100, která vede od Vltavy z Klecan a z Hovorčovic pokračuje do Třeboradic a dále do Čakovic, Ctěnic a Vnoře. V Hovorčovicích sice nenajdete žádný větší obchod, ale možností na občerstvení je zde několik, a tak hladem nebo žízní při svých cestách trpět nebudete.

### Dopravní obslužnost PID obce Hovorčovice

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| Železniční linka            | 53       |
| Příměstské autobusové linky | 305, 351 |
| Regionální autobusová linka | 417      |

# ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Stalo se tradicí, že v každém druhém čísle ČasoPIDu podnikáme malou cestu především po autobusových zastávkách Pražské integrované dopravy. Tentokrát jsme vyrazili směrem jihozápadním, do míst, kde v roce 2016 oslavily autobusy s trojkou na začátku dvacet let své existence.



## LODĚNICE



První naší zastávkou je Loděnice. Na místním nádraží vystupujeme po necelých čtyřiceti minutách jízdy ze Smíchovského nádraží. Trať linky S6 prošla celkem nedávno zásadní rekonstrukcí, a tak i místní nádraží se zmodernizovalo. Nechybí dvě nástupiště, ze kterých je možný bezbariérový nástup do vozidel, stejně jako informační systém, který vás informuje o odjezdech vlaků. K dispozici je i hlášení rozhlasu, ale v našem případě bylo trochu opožděné. Motorák už si to uháněl směrem do Berouna, když se z reproduktoru ozvalo: „K prvnímu nástupišti přijel osobní vlak...” Modernizace celé trati i servisu pro cestující rozhodně prospěla, snad její stav vydrží dlouho a nezačnou se na něm projevovat stopy vandalů.



Naše další kroky vedou logicky na autobusovou zastávku Loděnice,



kteřá je umístěna jen několik desítek metrů od náměstí. Jako první jsme na zastávce ve směru do Berouna, tam bohužel na označníku chybí čísla linek Pražské integrované dopravy, která zde zastavují, jízdní řády i tarifní tabulka jsou aktuální. Chybí také přístřešek, nepřízeň počasí můžete přečkat v restauraci, která je přímo na zastávce. Ve směru do Rudné a do Prahy přístřešek nechybí, stejně jako dva odpadkové koše, jízdní řády jsou vyvěšeny, jen musíte být bdělí a ostražití. První pohled oka vám padne na žlutý výlukový jízdní řád linky č. 380 a potom spatříte i běžný, porovnáním dat platnosti se doberete k tomu, který je aktuální. V lednu 2017 je po výluce, a tak starost s platností jízdních řádů odpadá. Přístřešku by pomohlo vyčištění, přece jen působí omšele a nečistě, což není zrovna nejlepší vizitka celého systému.

## RUDNÁ

Z Loděnic směřujeme do Rudné, nejprve projíždíme a zastavujeme v zastávkách logistického centra na předměstí



Rudné. Na zastávkách nechybí prostorné přístřešky, zastávky mají také pěkně vyvedený označník, ale bohužel bez označení, které linky zde zastavují, a chybí také označení směru, kterým od tohoto označníku dále pokračují. Alespoň na zastávce



Rudná, Vypich by tato informace neměla chybět. Cestující-štamgasti zcela jistě vědí, odkud jim jejich autobus odjíždí, ale náhodný ná-

vštěvník bude na rozpacích.

Po opuštění průmyslové zóny vystupujeme na zastávce v Hořelicích a tu můžeme nazvat „typickou“ pro celou Rudnou. Klasický červený sloupek, označník vyvedený přesně podle manuálu. Čísla linek jsou čitelná, nechybí označení tarifního pásma, ve kterém se zastávka nachází, připojeny jsou i aktuální a čitelné jízdní řády. Součástí zastávky je i modulový přístřešek. V případě hořelické zastávky je trojdílný, na ostatních místech v obci je spíše dvoudílný, ale vždy je doplněn lavičkou. Výhodou přístřešku jsou i informační plochy nejen pro obec samotnou, ale i různé spolky, které v Rudné existují. Cedula jsou poměrně plné, ale někdy působí umís-





těné materiály zmatečně a nelákají k dalšímu studiu.

V centru Rudné před obecním úřadem je zastávka „Rudná, u kina“, u které je umístěn i automat na prodej jízdenek, i když jízdenku bez problémů koupíte také u řidičů autobusů, které zde zastavují. Na některých zastávkách přístřešek chybí, jinde se sloupek již mírně naklání, ale na solidní standard narazíte v Rudné na všech místech.

## CHRÁŠŤANY

Místem našeho posledního zastavení jsou Chrástany, obec sousedící s Prahou, kterou projíždí již velké množství autobusových linek. Na sloupcích v zastávce Chrástany je na první pohled vidět, že už mají něco za sebou.

Číslo linek jsou ještě původní, tedy samolepky lepené na plechovou desku. Logo Pražské integrované dopravy na sloupku do Prahy už řádně vybledlo. Aktuální jízdní řády nechybí, stejně jako přístřešek, ale v obou směrech působí přístřešky unaveným dojmem.

Nejen že toho mají hodně za sebou, ale očista je dlouho nepotkala. Jsou velmi podobné loděnickému typu. Ve směru do Prahy je v sousedství i telefonní budka, na kterou už v současnosti téměř nenarazíte. Pozitivem je název zastávky na přístřešku, a tak si můžete zkontrolovat, kde se právě nacházíte i z vozidla.

Na závěr ještě zmínka o poslední zastávce před hranicemi Prahy – Chrástany, Scania-Label. Díky zastavení autobusu v ní jsme spatřili ocelovou konstrukci přístřešku, který je značně zrezivělý a chybí mu všechna skla. V současnosti už nemůže plnit funkci, pro kterou byl před několika lety postaven, a lépe by mu bylo spíše ve sběrných surovinách.



# ČasoPID

**LEDEN 2017**

**Autoři textů:** Petr Malík, Filip Drápal, Tomáš Nedvídek

**Autoři pláneků:** František Brynda, Lukáš Kubálek

**Fotografie:** ROPID (pokud není uvedeno jinak)

**Grafická úprava a sazba:** Miloš Jelínek

**Uzávěrka dat:** 6. ledna 2017

**Vydal ROPID v lednu 2017**

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

**Náklad:** 15 000 ks

**Výtisk zdarma**



**234 704 560**



**www.ropid.cz**  
**ropid@ropid.cz**