

**Platnost:**  
**od 10. června 2012**

**VYSVĚTLIVKY:**

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

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

**Pásmo P:** metro, tramvaje, 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

**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 okrajích hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy

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



**ČasoPID**  
únor 2016

OBSAH:

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| Do změn tramvají se zapojí veřejnost formou ankety         | 1  |
| Zajímavosti z podzimních přepravních průzkumů              | 3  |
| Vozí Vás na linkách PID / Arriva Transport Česká republika | 7  |
| Integrace železnice v PID                                  | 11 |
| Plánek „Železnice v PID“                                   | 12 |
| Obce, které obsluhuje PID / Zeleněč                        | 14 |
| Zastávky PID                                               | 18 |
| Kam za zimními radovánkami?                                | 21 |



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost: od 10. června 2012

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

**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  
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 okraji Prahy  
Pásma 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

# ?

# ?

## ZAJÍMÁ NÁS VÁŠ NÁZOR

Organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy) ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy, a. s. připravují na základě vyhodnocení současného stavu dílčí úpravy v provozu tramvajových linek tak, aby více odpovídal požadavkům městských částí a cestujících.

Při přípravě změn nás zajímá i Váš názor!

**Pokud je pro Vás zajímavé přímé tramvajové spojení na Karlovo náměstí a I. P. Pavlova, které současně linky byste byli ochotni se na jeho úkor vzdát?**

Vaše podněty k tramvajové obsluze Sídliště Barrandov, Hlubočep, Zlíchova a Smíchovského nádraží rádi přijmeme na e-mailové i standardní adrese: tramvaje@ropid.cz

ROPID, Rytiřská 100, 110 00 Praha 1 – heslo: TRAMVAJE

Za jakýkoli podnět předem děkujeme! ROPID a DP Praha, a. s.

QR kód, který Vás, po sejmání mobilem s aplikací QR čtečky, nasměruje na e-mailovou adresu, kde můžete odpovídat.

0 234 704 511

www.ropid.cz

ROPID

# DO ZMĚN TRAMVAJÍ SE ZAPOJÍ VEŘEJNOST FORMOU ANKETY

Organizace ROPID ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy, a. s. připravují na základě vyhodnocení současného stavu dílčí úpravy v provozu tramvajových linek tak, aby více odpovídal požadavkům městských částí a cestujících.

V závěru roku 2015 byly s prosbou o zaslání svých podnětů osloveny jednotlivé městské části, nyní se poprvé obracíme i na cestující veřejnost. *„Na cca 80 zastávkách se v těchto dnech postupně objeví řada otázek, kterými chceme vyzvat cestující ke spolupráci na přípravě změn. Nelze slíbit, že se podaří vyhovět všem podnětům, přesto je jakýkoli podnět důležitý, neboť může přispět k zlepšení připravovaného návrhu změn,“* uvádí náměstek primátorky a radní hl. m. Prahy pro oblast dopravy Petr Dolínek.

Kromě odpovědí na zveřejněné otázky jsou vítány i podněty zabývající se dalšími problémy v tramvajovém provozu, které ve své lokalitě cestující vnímají. Záměrem dotazovací akce naopak není získávat kompletní návrhy na úpravu celé tramvajové sítě, neboť postihnout vzájemné technické a provozní souvztažnosti je často nad síly jednotlivce i v případě, že jde o profesionálního projektanta.

Podněty k podobě tramvajového provozu v Praze jsou přijímány na e-mailové i standardní adrese: tramvaje@ropid.cz a ROPID, Rytířská 10, 110 00 Praha 1 – heslo: TRAMVAJE. Vzhledem k očekávanému velkému počtu reakcí cestujících nebude možné odpovědět na každý podnět zvlášť. Cca za měsíc bude k dispozici celkové vyhodnocení počtu zaslaných dopisů, včetně struktury témat, která cestující trápí. Základní odpovědi na zaslané podněty bude předložený návrh (či návrhy) změn.

*„Naší představou je, že v oblasti tramvajové dopravy budou představeny tři návrhy možných změn. První návrh („konzervativní návrh“) bude obsahovat řešení základních problémů, které se v tramvajové síti vyskytují. Rozsah změn v tomto návrhu nebude velký. Představa podoby druhého návrhu je odvážnější, bude řešit zavádění nových spojení, například přímého tramvajového spojení mezi Strašnicemi a Palmovkou. Počet změn v druhém návrhu, pracovním nazvaném „návrh příležitostí“, bude výraznější. Třetí návrh dle aktuální představy má poskytnout cestujícím a městským částem náhled na to, jak by síť tramvají vypadala, pokud by se po ní pohybovaly výhradně páteřní linky (tzv. Vídeňský model). V tomto tzv. „vídeňském“ návrhu budou za účelem vyvolání diskuse zobrazeny možnosti zásadní koncepční změny v provozu linek tramvají v Praze,“* říká ředitel ROPID Petr Tomčík.

ROPID bude předkládat všechny tři návrhy do diskuze jak s městskými částmi, tak s cestující veřejností a k termínu plánované realizace změn, kterým je 1. červenec 2016, bude připraveno řešení, na němž bude nalezena shoda. Jak přesně budou jednotlivé návrhy vypadat, zatím není dané, měly by být k dispozici na konci února 2016. Základním zadáním je, aby změny nestály žádné peníze navíc, ale současně platí, že v žádné variantě nedojde

k tomu, aby z ulic mizely tramvajové spoje. Úseky, kde je nutné posílit, budou řešeny mírným oslabením v úsecích, kde nyní tramvaje jezdí nevytížené.

*„DPP se do této ankety aktivně zapojil poskytnutím vhodných zastávek MHD pro její uskutečnění. S ROPID budeme úzce spolupracovat i po skončení ankety, a to především na komunikaci jejích výsledků směrem k cestujícím. V případě uvedení některých změn a novinek do praxe jsme potom připraveni našim cestujícím pomoci s orientací a snadným pohybem hromadnou dopravou po hlavním městě,“ říká Jaroslav Ďuriš, generální ředitel DPP.*

## **OTÁZKY, KTERÉ NÁS ZAJÍMAJÍ:**

### **Otázka pro oblast Modřan**

*Preferujete pro cesty z Modřan do centra spojení k Národnímu divadlu a na Staroměstskou, na Karlovo náměstí a Václavské náměstí, nebo k Andělu?*

### **Otázka pro oblast Spořilova a Michle**

*Preferujete pro cesty ze Spořilova a Michle do centra spojení na I. P. Pavlova a k Muzeu, nebo do Nuslí, na Karlovo náměstí a Národní třídu?*

### **Otázka pro oblast Hostivaře a Strašnic**

*Je pro Vás zajímavé spojení přímou tramvajovou linkou z oblasti Hostivaře a Strašnic na Palmovku? Kterou současnou linku by mohla taková linka nahradit?*

### **Otázka pro oblast Depa Hostivař a Nových Strašnic**

*Preferujete pro cesty z Černokostelecké a Nových Strašnic do centra spojení na Floru a Muzeum, nebo na Floru a Náměstí Republiky?*

### **Otázka pro oblast Spořovací a Chmelnice**

*Preferujete pro část cest ze Spořovací a Chmelnice spojení na Floru a k Muzeu, nebo na Floru, Náměstí Míru a Karlovo náměstí?*

### **Otázka pro oblast v okolí Polikliniky Vysočany**

*Postrádáte v oblasti Polikliniky Vysočany provoz druhé tramvajové linky? Kterým směrem by taková linka měla pokračovat?*

### **Otázka pro oblast v okolí Manin a Dělnické**

*Postrádáte v oblasti Holešovic přímé tramvajové spojení z Manin do centra? Kterou současnou linku by případně taková linka mohla nahradit?*

### **Otázka pro oblast Letné, Strossmayerova náměstí a Vltavské**

*Jaké máte připomínky k provozu tramvajových linek v oblasti Vltavské, Strossmayerova náměstí a Letné? Mělo by dojít k nějaké úpravě?*

### **Otázka pro oblast Vítězného náměstí a Podbaby**

*Je pro Vás zajímavější přímé tramvajové spojení z oblasti Podbaby a Vítězného náměstí k metru Vltavská, nebo na Náměstí Republiky a na Florenc?*

### **Otázka pro oblast Bílé Hory**

*Preferujete v úseku mezi Bílou Horou a Vypichem provoz jedné páteřní linky nebo dvou linek jedoucích z Malovanky směrem do centra různými směry?*

### **Otázka pro oblast Barrandova, Hlubočep, Zlíchova a Smíchovského nádraží**

*Pokud je pro Vás zajímavé přímé tramvajové spojení na Karlovo náměstí a I. P. Pavlova, které současné linky byste se byli ochotni na jeho úkor vzdát?*

### **Otázka pro oblast Radlic**

*Je pro Vás zajímavé současné spojení linkou 7 na Palackého náměstí a do Nuslí, nebo by v Radlicích linku 7 měla nahradit linka směřující do jiné oblasti?*

### **Otázka pro oblast u Vršovického nádraží a Bělehradskou ulici**

*Je pro Vás zajímavé přímé tramvajové spojení zastávek Nádraží Vršovice a I. P. Pavlova? Které spojení byste případně na jeho úkor doporučovali omezit?*

# ZAJÍMAVOSTI Z PODZIMNÍCH PŘEPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ



Od října do listopadu 2015 se v síti Pražské integrované dopravy uskutečnilo několik přepravních průzkumů, které daly obrázek o tom, jak je v současnosti celý systém využíván. Následující řádky nabízejí zajímavosti z metra, vlaků, nočních tramvají a autobusů.



**METRO:** Nejvíce cestujících využívá stanici I. P. Pavlova, nejméně Kolbenovu

Středa 11. listopadu loňského roku byla termínem již osmého komplexního přepravního průzkumu pražského metra. Ten první se konal již v roce 1986, následně se akce opakovala v letech 1991, 1992, 1995, 2000, 2004 a 2008. Pražské metro je za bezmála 42 let své existence nezpochybnitelným pilířem systému Pražské integrované dopravy a průzkum tuto skutečnost jen potvrdil. Za celý den využilo služeb metra skoro 1 273 000 cestujících.

Přepravní průzkum metra je náročnou akcí na přípravu, která probíhala několik měsíců, ale také faktické zajištění. Celkem se na průzkumu podílelo 1 800 pracovníků. Bez účasti studentů Střední průmyslové školy dopravní v Plzeňské ulici a Střední průmyslové školy v Masné ulici by se celá akce nemohla realizovat. Ve středu 11. listopadu byly sčítací lístky rozdávány od 5:30 do 21:00, vybírány byly do 21:45. Počty cestujících byly navíc sledovány i automatickými počítadly ve stanicích. Celkem si sčítací lístek převzalo téměř 969 000 cestujících, 18 % cestujících se průzkumu odmítlo zúčastnit.

Nyní již k výsledkům. Celkový počet cestujících je uveden výše a přesahuje jeden a čtvrt miliónu. K dispozici jsou také čísla, kolik cestujících cestovalo na jednotlivých tratích. Nejvíce cestujících využívá linku C – 527 000, druhé místo patří „běčku“ s 433 000 cestujícími a nejkratším „áčkem“ jelo 313 000 pasažérů. Samozřejmě mezi jednotlivými linkami se také čile přestupuje. Více než sto tisíc cestujících využívá přestupní stanici Muzeum mezi linkami A a C. Druhé místo patří Můstku s více než 92 tisíci přestupy mezi „áčkem“ a „běčkem“. Florenc, kde





se přestupuje mezi linkami C a B, bylo zaznamenáno více než 82 tisíc přestupů.

Průměrná cesta pražským metrem je dlouhá 6 650 metrů, trvá 16,5 minuty a každá pátá cesta je s přestupem. Na lince A se nejvíce cestuje mezi stanicemi Můstek a Dejvická. „Běčko“ má významným přepravních vztahů několik. Ve směru ze Zličína na Černý Most, jsou to Smíchovské nádraží – Anděl, Anděl – Náměstí Republiky, Palmovka – Černý Most a Vysočanská – Černý Most. V opačném směru jsou nejvýznamnější Černý Most – Vysočanská, Náměstí Republiky – Anděl a Karlovo náměstí – Smíchovské nádraží. Na nejstarší lince pražského metra, „céčku“ jsou ve směru od Hájů hlavní vztahy Háje – I. P. Pavlova, Chodov – I. P. Pavlova, Kačerov – I. P. Pavlova, Budějovická – I. P. Pavlova, Pankrác – I. P. Pavlova a Florenc – Kobylisy. Ve směru na Jižní Město se přepravuje nejvíce cestujících mezi stanicemi Kobylisy – Florenc, I. P. Pavlova – Kačerov a Pankrác – Budějovická.

Je logické, že největší vytížení mají jednotlivé linky pražského metra v centru města. Na lince A jelo nejvíce cestujících mezi stanicemi Muzeum a Můstek ve směru do Motola – 104 000 a v opačném směru do Depa Hostivař bylo nejvíce cestujících zaznamenáno mezi stanicemi Staroměstská a Můstek – také 104 000. Na „běčku“ vyhrál v obou směrech úsek Národní třída – Můstek. Ve směru na Černý Most bylo zaznamenáno 116 000 cestujících a v opačném 112 000. Na „céčku“ ve směru do Letňan zvítězil mezistaniční úsek Pražského povstání – Vyšehrad – 145 000 a v opačném směru I. P. Pavlova – Vyšehrad – 133 000 cestujících.

Průzkum také potvrdil změnu chování cestujících v pražském metru za tři desetiletí. V roce 1986 byla maximální zátěž v následujících hodinách (A: 6:45–7:45; B a C: 6:30–7:30). V roce 2000 již došlo k posunu (A: 7:15–8:15; B a C: 7:00–8:00) a v roce 2015 jsme zaznamenali maximální hodinu na všech třech linkách stejně mezi 7:15 a 8:15. Ještě větší posun v chování je vidět v maximální tříhodině. Ta byla v roce 1986 mezi pátou a osmou ranní, v minulém roce byla na třech linkách od 6:30 do 9:30. Jak je vidět, brzké nástupy do zaměstnání jsou již minulostí. Odpoledne se tolik nezměnilo. Maximum dosahuje stále tříhodinový interval mezi třetí a šestou hodinou.

Průzkum také prozradil, jak jsou vytížené jednotlivé stanice pražského metra. Od 7. dubna 2015 mohou cestující využívat 61 stanic metra. Pět nejvytíženějších (do této statistiky nejsou zahrnuty počty přestupujících v přestupních stanicích) se může pochlubit obratem vyšším než 80 tisíc cestujících. Nejvytíženější stanicí pražského metra je I. P. Pavlova s denním obratem přes 102 000 cestujících. Druhé místo patří Andělu s 98 000, na třetím místě je Budějovická s 90 000, ve stanici Můstek A nastupuje a vystupuje 86 000 cestujících. TOP 5 z roku 2015 doplňuje Dejvická s 84 000 cestujících. Právě posledně jmenovaná stanice se mělo nejvíce dotknout prodloužení linky A do stanice Nemocnice Motol.

Třináct stanic metra má denní obrat mezi 50 a 80 tisíc cestu-



jících za den (Smíchovské nádraží, Karlovo náměstí, Náměstí Republiky, Palmovka, Černý Most, Kobylisy, Florenc C, Hlavní nádraží, Muzeum C, Pankrác, Kačerov, Chodov a Háje). Více než polovina stanic, přesně 33, má denní obrat mezi 20 a 50 tisíci cestujících, jsou mezi nimi i nové stanice na „áčku“ (Bořislavka – 30 000, Nádraží Veleslavín – 40 000, Petřiny – 26 000 a Nemocnice Motol – 25 000). Jak vidno, prodloužení metra si rychle získalo své příznivce.

Desítky stanic nemá denní obrat ani 20 tisíc cestujících za den. Nejméně vytíženou stanicí metra je Kolbenova – necelé 4 000, následují Invalidovna – 9 000, Depo Hostivař – 11 000, Radlická – 12 000 a Jinonice – 12 000. To je TOP 5 nejméně vytížených stanic pražského metra, které doplňují Muzeum A, Křižíkova, Hloubětín, Prosek a Roztyly.



**VLAKY:** Více než 100 tisíc cestujících jezdí vlakem v pracovní dny

V loňském roce jsme si připomněli 170 let od příjezdu prvního vlaku do Prahy a 23 let už patří vlaky do systému Pražské integrované dopravy a platí v nich jízdní doklady stejně jako v metru, tramvajích a autobusech. Proto každoročně v říjnu probíhá průzkum, kolik cestujících využívá vlaky v Praze a za Prahou, a také je zjišťována skladba jízdních dokladů.

Na území Prahy bylo zkoumáno 11 tratí a nejvíce cestujících bylo přepraveno na trati v jízdním řádu označené 221, v rámci PIDu má číslo S9, mezi hlavním nádražím a Kolovraty. V pracovní den ji využilo bezmála 24 000 cestujících, z nichž více než 70 % cestovalo na předplatní jízdenky Pražské integrované dopravy, 6 % na jednotlivé jízdenky PID a přes 23 % cestujících využilo jízdenek Českých drah. Na druhém místě mezi pražskými železničními tratěmi se umístila trať 171 vedoucí z hlavního nádraží do Radotína (linka S7). Tu využilo ke svým cestám 22 000 cestujících a třetí příčka s 21 000 pasažéry patří trati z Masarykova nádraží do Klánovic (linka S1).

Také další dvě místa patří dvoukolejným tratím. Na čtvrtém místě se umístila trať vedoucí z Masarykova nádraží do Horních Počernic (linky S2 a S20), tu využilo 16 000 osob, a těsně za ní se umístila trať s Masarykova nádraží do Sedlce (linka S4), kterou jelo skoro 16 000 pasažérů. Z linek provozovaných na

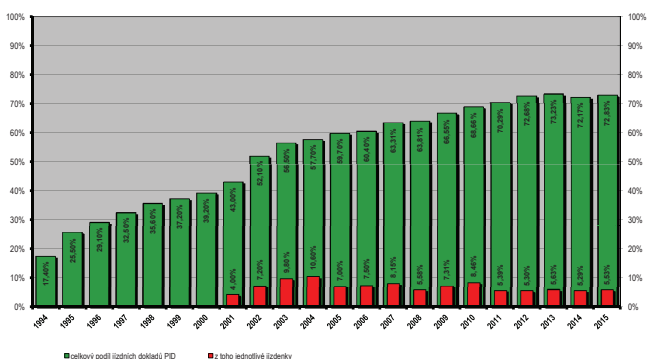
jednokolejných tratích drží primát linka S5 z Masarykova nádraží do Ruzyně, kterou použilo přes 7 000 cestujících. Další místa patří linkám S3 (do Čakovic) – 4 000; S8 a S80 (do Zbraslavi) – necelé 3 000; S41 (Libeň – Sedlec) – přes 2 000; S6 (ze Smíchova do Řeporyj) – přes 1 500 a S65 (z Na Knížecí na Zličín) – 600 cestujících.

Celkem v Praze jezdí vlakem 117 000 cestujících. 67,3 % využívá předplatní časové jízdenky Pražské integrované dopravy, 5,5 % jezdí na jednotlivé jízdenky PID a více než 27 % používá doklady Českých drah. Průzkum v říjnu 2015 potvrdil čísla z let 2012 až 2014, kdy se poměr cestujících s jízdenkami PID pohyboval okolo 72 až 73 %. V roce 1994 využívalo jízdenky PID ve vlacích 17,4 % cestujících, hranice padesáti procent byla překročena v roce 2002, kdy vlaky zajišťovaly náhradní dopravu při povodni. Až do roku 2011 podíl cestujících s jízdenkami PID rostl a v posledních čtyřech letech se ustálil.

Nejvíce jízdenek PID je používáno na linkách S65 (z Na Knížecí na Zličín), S6 (ze Smíchova do Řeporyj) a S7 (z hlavního nádraží do Radotína). Na všech zmiňovaných tratích je podíl jízdenek PID vyšší než 80 %.

Trochu jiná situace nastává na železnici o víkendu. V průměrný víkendový den používá vlak ke svým cestám na území Prahy 65 000 cestujících. Více než 14 tisíc pasažérů jezdí na trati z hlavního nádraží do Radotína, tedy tradiční výletní trati. Druhé místo patří trati z hlavního nádraží do Kolovrat s 12 000 a třetí místo trati z Masarykova nádraží do Sedlce s 11 000 cestujícími. O víkendu používá ke svým jízdám jízdenky PID více než 57 % cestujících.

### Podíl jízdních dokladů PID na železnici v Praze (v procentech) pracovní den





# VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

## ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA A. S.



Největším autobusovým dopravcem v Pražské integrované dopravě mimo Dopravní podnik hlavního města Prahy je společnost Arriva Transport Česká republika a. s., která tuzemskou linkovou autobusovou dopravu provozuje prostřednictvím několika dceřiných společností po celé republice. Na území Prahy se můžeme setkat se třemi firmami: Arriva Praha, Arriva Střední Čechy a Probo bus.

Společnost Arriva vstoupila na český trh v roce 2006, kdy akvizicí vznikla společnost Arriva Střední Čechy z bývalého Transcentrum bus. O rok později byly zakoupeny společnosti Bosák bus a Osnado. Největší rozmach jsme zaznamenali v roce 2013, kdy Arriva převzala společnosti skupiny Veolia v České republice, konkrétně Arriva Praha, Arriva Teplice, Arriva Morava, Arriva Východní Čechy a Arriva ČR. Arriva je největším autobusovým dopravcem na území České republiky, který zajišťuje více než 13 tisíc spojů denně. Vozový park čítá dva tisíce autobusů a téměř tři tisíce řidičů. Od roku 2010 je Arriva v celé Evropě součástí koncernu Deutsche Bahn. Většinu vozidel Arrivy potkáváte již v klasickém zeleno-krémovém nátěru s logem na boku. Kromě Pražské integrované dopravy vozidla Arrivy zajišťují také dopravu na linkách Středočeské integrované dopravy.

Společnost Arriva prošla v posledních dvou letech bouřlivým vývojem, se snahou docílit zdravě míry centralizace. Jednou z nich je i společný nákup autobusů pro všechny dceřiné společnosti. Až do roku 2015 soutěžily dodávky autobusů jednotlivé firmy samostatně, v letošním roce bude dodávka společná. Arriva celkem poptává 160 nových autobusů v hodnotě bezmála tři čtvrtě miliardy korun. „Jde o běžnou obnovu části vozového parku,“ říká generální ředitel Arrivy Daniel Adamka. Drtivá většina nově dodávaných autobusů bude nízkopodlažních nebo low entry, tedy s částí přizpůsobenou pro nízkopodlažní nástup. „Pro Pražskou integrovanou dopravu je určeno dvacet nízkopodlažních vozidel,“ doplnil tiskový mluvčí Ivo Novotný. Nová dodávka se očekává na přelomu dubna a května letošního roku a bude ve standardním červeno-modro-bílém kabátu Pražské integrované dopravy.

V Arrivě je v současnosti věnována velká pozornost vozovému parku a tato iniciativa už nese své ovoce. „Poprvé Arriva dosáhla nižšího stáří svých vozidel než Dopravní podnik hl. m. Prahy.



*Průměrné stáří vozového parku Arrivy je v současné době 8,1 roku, zatímco Dopravní podnik má průměrné stáří 8,8 roku,” sděluje Ivo Novotný. Společnost dbá nejen na nízkopodlažnost vozidel, ale také na technické vybavení. „Součas-*



*tí nově dodávaných autobusů budou USB dobíječe na telefony nebo tablety, které na podzim zkoušel jeden z dopravců v rámci Pražské integrované dopravy, a novinka se setkala s příznivým ohlasem cestujících,” doplňuje tiskový mluvčí.*

Současný vozový park tří firem skupiny Arriva, které můžeme vidat v Praze a Středočeském kraji, čítá především standardní vozy o délce 12 metrů. Těch bylo ve stavu na konci roku 2015 celkem 634, k tomu 24 vozidel byly mini nebo midibusy a 21 autobusů bylo kloubových. Uvedená vozidla jezdí nejen v Pražské integrované dopravě, ale i v té středočeské.

V minulosti přicházely na Arrivu také stížnosti ohledně kvality poskytovaných služeb, situace se však v posledních měsících mění k lepšímu. Probo Bus patří trvale mezi dopravce, kteří poskytují vysokou kvalitu, má tedy splněno 80 až 100 % sledovaných standardů. Arriva Praha kolísá mezi vysokou a vyšší kvalitou. Arriva Střední Čechy patřila spíše mezi dopravce s vyšší kvalitou, ale ve třetím čtvrtletí roku 2015 už se i tato firma dostala mezi premianty. „Standardům kvality věnují ve Vršovicích i na ředitelství celé Arrivy v Karlíně velkou pozornost. Jde to postupně, ale první výsledky jsou už vidět,” představuje aktuální dění Ivo Novotný.

Vozidla s logem Arrivy vyjíždějí na 75 linek Pražské integrované dopravy celkem ze sedmi provozoven: Vršovice, Satalice, Jílové u Prahy, Stodůlky, Dobříš, Králův Dvůr a Neratovice. Opravárenská činnost, kterou zajišťuje dceřiná společnost Arriva services, je prováděna ve Stodůlkách a Dobříši.

Stejně jako všichni dopravci i Arriva bojuje s nedostatkem řidičů. „Bohužel, v případech vysoké nemocnosti, musíme jít dokonce cestou subdodávek, abychom dostáli všem svým závazkům,” mrzí Iva Novotného. Na podzim 2015 měla Arriva rozhlasovou kampaň, při které se snažila nalákat nové zájemce o řízení autobusu. Pokud řidičský průkaz na autobus vlastníte a půjdete jezdit k Arrivě čeká na vás bonus ve výši 10 tisíc korun. Pokud řidičák na autobus nemáte, v Arrivě si ho bezplatně můžete udělat za závazek, že budete ve společnosti řídit autobus jeden až tři roky. „Délka závazku záleží na tom, kolik společnost do nového řidiče vloží. Pokud potřebuje jen profesní oprávnění je závazek kratší než v případě kompletního



zdroj: Arriva Střední Čechy

řidičáku." Tři firmy jezdící v Pražské integrované dopravě, měli na konci roku 2015 ve stavu 769 řidičů.



Nedostatek řidičů není jen pražskou nebo středočeskou specialitou, a tak se Arriva Teplice ve své kampani zaměřila na ženy, které láká za volant. Na konci roku 2012 bylo v Teplicích sedm řidiček na konci minulého roku již dvě desítky a tvoří více než desetinu stavu. „V kampani se zaměřujeme především na pokladní v supermarketech, kde je také nepřetržitá pracovní doba a průměrná mzda je 13 až 15 tisíc korun. Jako řidičky si ženy mohou vydělat více,“ doplňuje tiskový mluvčí. „V Ústeckém kraji je málo pracovních příležitostí a já věděla, že Arriva shání nové řidiče, tak jsem si na vlastní náklady udělala autoškolu a přihlásila se. Ráda řídím, nebojím se a byla jsem přesvědčená, že mě tahle práce bude bavit. Dřív jsem občas řídila dodávku a moc se mi to líbilo,“ vysvětluje spokojeně Helena, jedna z nových teplických řidiček, která našla v nové práci jistotu a stabilitu.

Pro někoho z nováčků se může stát řidičské povolání stejně atraktivní jako pro Vladimíra Šimáka a Zdeňka Tesnera, muže, kteří za volantem autobusu strávili celý profesní život. V sedmdesátých letech dvacátého století začínali v ČSAD Vršovice, jehož následovníkem je dnes Arriva Praha. Vladimír Šimák navázal na svého otce, který také celý život řídil autobus. On se vydal v jeho stopách v roce 1970 a v roce 2008 oslavil milión najetých kilometrů bez nehody. Zdeněk Tesner si řidičák udělal na vojně, stejně jako mnoho jiných mladíků, a nedlouho po skončení základní vojenské služby nastoupil do Vršovic, odkud vyráží na pravidelné linky dodnes. Během své kariéry najezdil více než 2 milióny kilometrů.

Možná jste zaznamenali, že v prosinci minulého roku měl jeden z autobusů Arrivy nehodu v Klánovicích. Podle prvních zpráv měla skončit smrtelným zraněním řidiče, ale to se naštěstí nepotvrdilo. „Řidič autobusu dostal infarkt přímo za volantem, zkolaboval a autobus narazil do stromu. I když první prognózy byly velmi špatné, díky včasnému zásahu cestujících, zdravotníků a policistů z místního oddělení, kteří dorazili na místo jako první a ihned začali kolegu před příjezdem záchranářů resuscitovat, je nyní řidič na živu a v pořádku,“ přidal Ivo Novotný zajímavost k nedávné události.



## ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s.

Adresa sídla: Křižíkova 148/34,  
186 00 Praha 8

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

## ARRIVA PRAHA s.r.o.

Adresa sídla: U seřadiště 65/7,  
101 00 Praha 10

Zapojen do systému PID: *od roku 1993*

V současné době provozované linky:

*městské linky PID*

165, 173, 220, 221, 223, 240, 251, 297

*příměstské linky PID*

303, 304, 308, 309, 310, 311, 313, 315, 326, 327, 328, 331, 332,  
333, 335, 337, 339, 341, 343, 344, 348, 353, 358, 362, 380, 383,  
385, 391, 397, 601, 602, 606, 610

*regionální linky PID*

401, 403, 414, 415, 416, 418, 428, 441, 442, 444, 445, 451,  
461, 462, 463, 465, 469, 479, 484, 489, 490, 494, 495

Web: [www.arriva-praha.cz](http://www.arriva-praha.cz)

## ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.

Adresa sídla: Boleslavská 98/6,  
293 06 Kosmonosy

Zapojen do systému PID: *od roku 2004*

V současné době provozované linky:

*příměstské linky PID*

338, 361, 390

*regionální linky PID*

437, 438, 439, 440, 488

Web: [www.arriva-strednicechy.cz](http://www.arriva-strednicechy.cz)

## PROBO BUS a. s.

Adresa sídla: Pod Hájem 97,  
267 01 Králův Dvůr

Zapojen do systému PID: *od roku 2002*

V současné době provozované linky:

*městská linka PID*

164

*příměstská linka PID*

384

*regionální linka PID*

425

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

# INTEGRACE ŽELEZNICE V PID

VŠECHNY ŽELEZNIČNÍ TRATĚ ZAŘAZENÉ DO PID BUDOU OD 1. 2. 2016 PLNĚ INTEGROVÁNY



S platností od 1. 2. 2016 bude na všech železničních tratích PID zavedena platnost všech druhů jízdenek pro jednotlivou jízdu PID (vyjma dvoupásmové jízdenky na 15 min. za 12/6 Kč). Možnost cestovat na jednotlivé jízdenky PID bude omezena pouze tím, že v některých stanicích a zastávkách nebude zatím umístěn označovač jízdenek PID. V těchto stanicích a zastávkách lze nastoupit do vlaku pouze s jednotlivou jízdenkou PID již označenou v jiném dopravním prostředku PID (obvykle v autobuse) nebo je nutné zakoupit jízdenku dle tarifu železničního dopravce.

Tyto stanice a zastávky budou postupně osazeny označovači jízdenek PID nebo zde bude umožněno označení v označovači ve vozidle nebo náhradní označení vlakovou četou.

Od 1. 2. 2016 bude zároveň zařazena do systému PID také železniční zastávka Velký Borek (tarifní pásmo 4). Zároveň tím vzniká další linka systému Esko: S33 (Mělník – Velký Borek – Mšeno).

| varianty odbavování dle Tarifu PID v jednotlivých stanicích / zastávkách | podíl stanic/zastávek |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|

|                                                                                  |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| označování jízdenek PID <b>na nástupišti</b> (v prostorách stanice) v označovači | cca 52 % |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|

|                                                                          |          |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|
| označování jízdenek PID <b>ve vlaku</b> v označovači nebo vlakovou četou | cca 15 % |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|

|                                                                                                                                    |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| ve stanici/zastávce <b>nelze označit</b> jízdenku PID žádným výše uvedeným způsobem (platí tedy jen jízdenka PID označená odjinud) | cca 33 % |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|



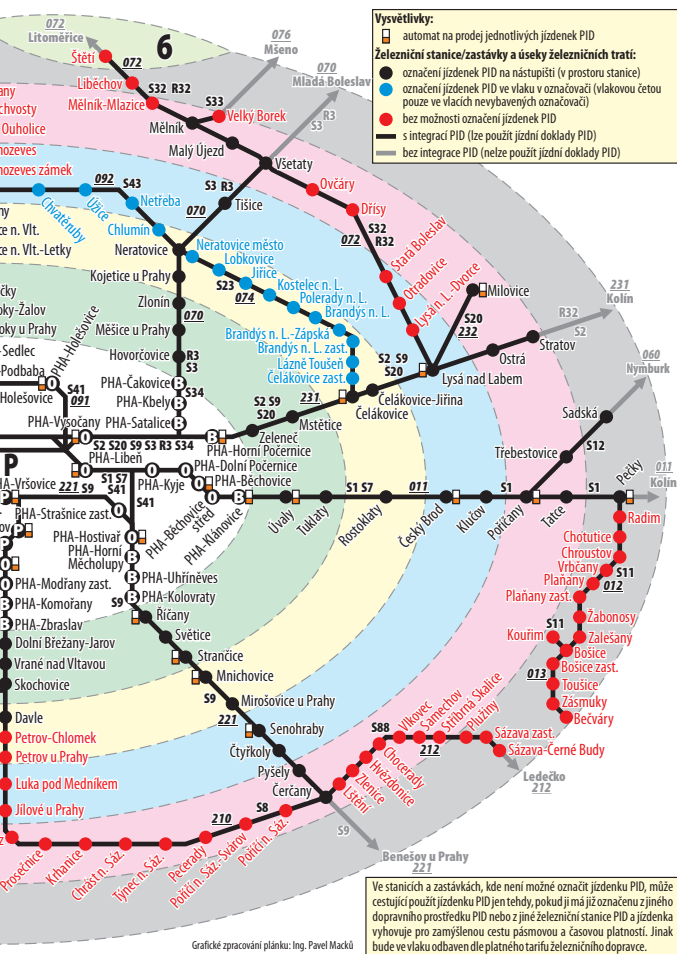




## INFORMACE O PID

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/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.



## 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

# OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

## ZELENEČ



Pár stovek metrů za východní hranicí Prahy se rozkládá Zeleneč, dá se říci místo mezi dálnicemi na Mladou Boleslav a Hradec Králové. Navíc Zeleneč se stala třetí obcí středních Čech, která se zapojila do systému Pražské integrované dopravy, když byl doslova v plenkách. V listopadu 1993 se rozjela linka č. 353, která obyvatele obce vozila na Českomoravskou. „*Vlaková doprava začátkem devadesátých let byla špatná, potřebovali jsme zajistit školní spoj v půl osmé do Horních Počernic, proto jsme si začali platit linku 353,*“ říká starosta obce Michael Husinec.

Autobusová linka se osvědčila především při stávce na železnici. „*ROPID nám vyšel vstříc a nám se podařilo zajistit dopravu i při stávce, obyvatelé výpadky neregistrovali.*“ Linka zůstala Zelenči věrná až do dnešních dnů. Některé spoje jsou sice prodlouženy do Horoušan, Horoušánek, ale stále vytváří velice kvalitní dopravní obslužnost obce v součinnosti se železnicí.

Linka č. 353 zajišťuje především spojení do sousedních Horních Počernic a k metru na Černý Most, k spojení do centra Prahy slouží vlak, který ve špičkách jezdí dokonce třikrát za hodinu. Dopravní obsluha Zelenče je dnes na stejné úrovni jako v mnoha pražských městských částech nebo i lepší. Svěho času jezdila přes Zele-



neč i regionální autobusová linka č. 408, ale tu z obce nikdo nevyužíval, a tak se starosta zasadil o její zrušení. „Kraj linku č. 408 zařadil mezi základní dopravní obslužnost, zatímco linku č. 353 nechal jako ostatní dopravní obslužnost. Tak si na linku stále připlácíme 650 tisíc korun za rok,“ říká starosta.

Obec Zeleneč se snaží vytvořit autobusové lince, co nejlepší podmínky i v dobách, kdy jsou s průjezdností na jiných místech problémy. „Jakmile zasněží, už vyjždí náš traktor s radlicí a snažíme se udržet, co nejlepší sjízdnost silnice do Zelenče, aby všechny autobusy dojezdy a odvezly naše občany do Prahy.“ Jednou starost dělá starostovi cena za dopravu. „Platíme za kilometr 37 korun ještě z doby, kdy stál litr nafty 37 korun. Dnes jsou ceny mnohem nižší, a tak věřím, že dopravci peníze investují do zlepšení vozového parku. Na druhou stranu musím uznat, že vozidla jsou dnes lepší, než bývala v minulosti.“ Jednou také vznikl nepříjemný problém s couváním autobusů u nádraží, neboť podmínky jsou tam velmi stísněné, ale i to se podařilo vyřešit.

Do následujících měsíců je cílem starosty vylepšit také zastávky. „Okolní obce žádaly o finance z evropských fondů na úpravu zastávek, my jsme nežádali. Nyní však už máme na stole projekt, jaké přístřešky na zastávkách budou, do budoucna by to chtělo ještě vyřešit červené zastávkové sloupky, které nejsou ideální.“ I když je dopravní obslužnost Zelenče velmi dobrá, občas přichází podněty na zlepšení, především posuny jednotlivých spojů. „Samozřejmě, že večer jezdí spoje prázdné, což je i v sobotu a v neděli, ale jinak s dopravní obslužností problémy nemáme. Ve všední dny je v každém směru v průměru 47 vlakových a 26 autobusových spojů,“ dodává Michael Husinec.

Stejně jako každá obec v blízkosti Prahy i Zeleneč se za poslední čtvrtstoletí hodně proměnila. „Já jsem nastoupil do funkce 1. ledna 1989, v tu dobu nebylo v Zelenči z mého pohledu vůbec nic,“ zní z úst starosty. První úkoly po změně politických pomě-



rů byly jasné. Vybudovat potřebnou infrastrukturu. Do roku 2000 se podařilo vybudovat vodovod a kanalizaci, položit kabely do země, byla vybudována čistírna odpadních vod. Dnes při procházce po Zelenči můžete využívat chodníky. Ani v 21. století se modernizace nezačala. Od roku 2007 do roku 2014 se podařilo postavit novou školu v rámci komplexu, jehož součástí je obecní úřad nebo zdravotnická zařízení. I když se počet obyvatel v Zelenči více než zdvojnásobil, míst ve škole i mateřských školách je letos i do budoucna pro zájemce dostatek.

*„V roce 1990 jsme měli 1 326 obyvatel, nyní máme už 3 151. Podobně se zvýšil i počet domů v obci, před rokem 1990 jich bylo 500, nyní už*

*1 040. Veškerá nová výstavba probíhala společně s občanskou vybaveností,“* říká starosta. Do zvelebování obce se aktivně zapojují i její noví obyvatelé. *„Na společných brigádách se nám podařilo vysázet například stovky stromků. Téměř okolo celé obce máme zelený pás.“* Výhodou Zelenče je skutečnost, že patří mezi bohatší obce, a využívá také toho, že dokáže dobře hospodařit s finančními prostředky. Někde můžete potkat široký úřednický aparát, v Zelenči kromě starosty najdete na úřadě ještě dva referenty.

Součástí Zelenče jsou i Mstětice, podle počtu obyvatel spíše osada, která by se měla rozvíjet v následujících letech. *„Ve Mstěticích žije do 40 obyvatel. Už v roce 1992 jsem dostal na stůl návrhy na vybudování průmyslové zóny ve Mstěticích, ale něco se začalo dít až v polovině ledna letošního roku. Zatím jsme do Mstětic moc neinvestovali, uvidíme, jak to bude v budoucnu.“*

O tom, že je Zeleneč dobrou adresu na bydlení, svědčí také





zlepšující se životní prostředí. „V minulosti u nás moc zvířat nebylo, dnes je na rybníku spousta kachen, zimují u nás volavky šedá i bílá, rozšířily se k nám nutrie, potkali jsme tu ledňáčka, nedaleko žije početné stádo srn,“ vypočítává Michael Husinec. Zlepšení klimatu také pomohlo zavedení plynového vytápění, a tak dřívější problémy s ovzduším při odpoledním zatápění jsou již minulostí. O dobré fungování obce se starají místní technické služby, které mají dvanáct zaměstnanců.

Zeleneč se může pochlubit i bohatou historií. V letošním roce si připomene 700 let od první písemné zmínky o obci. Kulaté výročí si zcela jistě připomenou i obyvatelé. Obce na hranicích s Prahou často mívají problémy s tím, že je obyvatelé využívají pouze jako noclehárny, zbylé aktivity směřují do Prahy. V Zelenci panuje poměrně čilý spolkový život. O sportovní aktivity se stará především fotbalový oddíl SK Zeleneč, který se může pochlubit několika týmy od nejmenších až po dospělé. Také sportovní areál prošel rekonstrukcí, nabízí menší hřiště s umělou trávou, dráhu pro in-line bruslaře, tenisové kurty nebo několik překážek pro skateboardisty. Aktivní jsou myslivci, kteří v lednu oslavili jubilejní padesátou poslední leč. Jen kdyby žilo v okolí více bažantů. Obec pořádá bály, už se jich konalo deset. Při organizaci školního bálu pomáhá aktivní Spolek rodičů a přátel ZŠ a MŠ Zeleneč. V polovině února se bude v Zelenci konat Ples sportovců a v květnu se bude stavět staročeská máj s vyváděním nevěst.

Pod dalšími akcemi je podepsána přímo obec. „Příjemnou akcí je výlov rybníka, kde se prodávají samozřejmě ryby a také svařené víno. Den před Štědrým dnem se pravidelně scházíme na hřišti u vánočních zpívánek. Této akce se hojně účastní rodiče s dětmi. Od konce devadesátých let je u nás tradicí Novoroční ohňostroj. Začali jsme s touto tradicí dříve než Praha a v současnosti je náš ohňostroj velmi populární, 1. ledna letošního roku ho sledovalo tři tisíce lidí, jezdí sem i z okolí. Navíc děláme ohňostroj za rozumné ceny,“ má důvod ke spokojenosti starosta.

Zeleneč a okolí může být také dobrým cílem především pro přátele cykloturistiky. Na severním okraji obce vede cyklostezka, po které můžete pokračovat až do Brandýsa nad Labem nebo do Čelákovic. Pokud se přes Lázně Toušeň vydáte do Brandýsa, zpět můžete jet přes Popovice, Podolanku a Jenštejn s hradem. Pokud se v Lázních Toušeň vydáte do Čelákovic, můžete pokračovat až do Lysé nad Labem nebo do Přerova, kde se nachází skanzen lidové architektury. Krajina na východ od Prahy není příliš zvlněná, a tak vás nečeká příliš náročná cesta. Žádná turistická značka přes Zeleneč nevede, ale z Klánovic můžete vyrazit po žluté do Jíren k zámku a odtud jsou to zhruba dva kilometry na nádraží do Mstětic, kde ovšem mnoho vlaků nezastavuje.

## Dopravní obslužnost PID obce Zeleneč

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Železniční linky            | S2, S9, S20 |
| Příměstská autobusová linka | 353         |



# ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Podruhé jsme vyrazili za kvalitními i těmi horšími zastávkami systému Pražské integrované dopravy. Na jedné straně se snažíme vyzdvihnout ty povedené, které splňují přísná kritéria, a na druhou stranu se snažíme také najít ty, které moc dobré jméno Pražské integrované dopravy nedělají.

## VESTEC VÝSTAVNÍ I PRŮMĚRNÝ



První zastavení je v obci Vestec, ležící několik stovek metrů za jižní hranicí Prahy. Hlavní autobusový provoz tam probíhá po Vídeňské ulici, kde jezdí pět denních příměstských autobusových linek. Druhou variantou je linka č. 326, která jezdí Vesteckou ulicí. A právě ve Vestecké ulici jsou zastávky přímo výstavní. Velký a přehledný označnický systém s velkým jízdním řádem, který je výborně čitelný i těm, kteří mají s běžnými rozpisovými problémy. Doplněné jsou také tarifní informace. Nechybí elegantní přístřešek, kde se můžete schovat před nepříznivými povětrnostními vlivy. Navíc ve třech přístřešcích, jednou v zastávce Vestec, Obecní úřad a dvakrát v zastávce Vestec, U Klimešů, je součástí zastávky také malá knihovnička, kterou doplňuje obecní úřad. Knihovničky byly zprovozněny od 1. října 2014 a v době naší návštěvy stále fungují. Kniha bylo na výběr více než dost. Na svém boku mají knihovničky návod, jak mají zájemci o četbu postupovat. Navíc pokud máte doma i přebytečné knihy, můžete je přinést na obecní úřad a ten je zařadí do nabídky pro „zastávkové čtenáře“. V blízkosti každé zastávky jsme našli také odpadkový koš, a tak by cestujícímu při čekání na požadovaný spoj nemělo nic chybět.



Nadto v době naší návštěvy sněžilo, a tak bylo příjemné, že chodníky v obci byly v rámci možností vyčištěné a cestující se nemuseli brodit sněhem, jak se někdy stává. Malá čistící multikára v majetku Technických služeb Vestec projížděla po chodnících i v době naší návštěvy.

Obyčejnější zastávky najdeme ve Vestci na Vídeňské ulici. K vidění jsou klasické červené zastávkové sloupky, aktuální jízdní řády nechybí. Přístřešky již nejsou samozřejmostí, možná také hraje roli stísněný prostor, navíc u obchodního centra ve směru z centra nebyl ani odklizen sníh. Na zastávce Vestec, Safina ve směru do centra je umístěna pizzerie, a tak nemusíte trpět hladu při čekání na spoj.

## NEUKLIZENÝ A HŮŘE ČITELNÝ MNIŠEK POD BRDY

Na druhou návštěvu jsme zamířili do Mnišku pod Brdy, konkrétně v zastávkách u závodu a Pražská. U mnišeckých Kovo-hutí jsou celkem tři zastávky. Všechny mají klasické červené zastávkové sloupky a vedle nich jsou také přístřešky, které pamatují své nejlepší časy v dobách předlistopadových. Všechny přístřešky jsou dnes polepeny reklamou na různé akce či produkty, nebo posprejovány. Ani lavičky už většinou nejsou v nejlepší kondici, spočinout na nich by mohlo být i životu nebezpečné. A zelený přístřešek





nejblíže závodu se postupem času změnil spíše na odpadní místnost a nepotřebné věci se tam nepříjemně vrší na podlaze.

Zastávka Mníšek pod Brdy, Pražská je na první pohled normální jako mnoho jiných. Ve směru do Prahy zaujme velmi nízko umístěná tabulka s jízdním řádem a tarifními informacemi. O výměnu si však hlavně říká horní část zastávkového sloupku s čísly linek a jejich směry. Od doby instalace už uběhl nějaký ten pátek a údaje se pomalu začínají ztrácet. Modernizace by v tomto směru sloupku pomohla, stejně jako vyčištění přístřešku. Také v Mníšku zrovna probíhal v době naší návštěvy úklid chodníků. Motorka s hrablem ovšem cestu neupravila tak dobře jako ve Vestci.

## MĚLNÍK PODRUHÉ...

Během ledna 2016 došlo k úpravě informačního systému na autobusovém stanovišti v Mělníce. Různé informační prvky umístěné ve vitrínách, které zde plní funkci zastávkových sloupků, byly sloučeny dohromady. Nově obsahují nejen informaci o obsluhujících linkách, ale i podrobný plán celého autobusového stanoviště s vyznačením čísel linek u jednotlivých stání. Tyto dvě základní informace doplňuje logo systému PID. Takto byla osazena všechna stání, ze kterých odjíždějí linky Pražské integrované dopravy.



Nově obsahují nejen informaci o obsluhujících linkách, ale i podrobný plán celého autobusového stanoviště s vyznačením čísel linek u jednotlivých stání. Tyto dvě základní informace doplňuje logo systému PID. Takto byla osazena všechna stání, ze kterých odjíždějí linky Pražské integrované dopravy.

# KAM ZA ZIMNÍMI RADOVÁNKAMI?



Se sněhem je to v Praze a okolí nevyzpytatelné. Příznivci běžek potřebují ke svým radovánkám alespoň 10 až 15 centimetrů sněhu, je však otázka, jestli tolik sněhu letos v Praze a okolí napadne, a když ano, jak dlouho vydrží. Od 6. ledna 2016 je v provozu Ski park na dostihovém závodistišti ve Velké Chuchli, kde je běžkařská dráha uměle zasněžována. Do Velké Chuchle je velmi kvalitní doprava vlakem z hlavního nebo Smíchovského nádraží. Vlak jezdí v intervalu 15–30 minut v pracovních dnech a 30 minut o víkendu. Provoz Ski parku je od 8 do 21 hodin každý den.

Příznivci sjezdového lyžování nebo snowboardingu se mohou vypravit do Chotouně, obce nedaleko Jílového u Prahy, kam vás bez problémů zaveze autobus Pražské integrované dopravy číslo 444, ale jen v pracovní dny. Pokud pojedete z Prahy tak buď přes Kamenici (linky č. 337, 339), nebo přes Jílové (linka č. 332). V pracovní dny odpoledne můžete z Budějovické vyrazit v 13:50 (337+444), 14:15 (332+444), 14:50 (337+444), 15:00 (332+444) nebo v 15:50 (339+444) a o necelou hodinu později už můžete lyžovat. Zpátky jede autobus v 17:05 (444+337), 17:42 (444+332), 19:10 (444+337) a ve 20:02 (444+332). Při psaní těchto řádků panují v Chotouni ideální podmínky na lyžování. Výška sněhové pokrývky se pohybuje okolo půl metru a lyžuje se každý den od 9 do 21 hodin, o víkendech již od osmi.

Lépe jsou na tom v Praze příznivci bruslí, neboť Praha nabízí několik možností, kde se dá bruslit i při současných rozmarech počasí.

## BRUSLENÍ V PRAZE

V samotném centru hlavního města se nachází ledová plocha v areálu Na Františku, kde je k dispozici plocha o rozměrech 40 × 20 metrů. V pracovní dny je možné bruslení veřejnosti od 16 do 17:30, o víkendu jsou k dispozici čtyři zhruba dvouhodinové bloky od 10 do 19 hodin. Za jeden blok bruslení zaplatíte 50 korun, děti do 14 let platí korun třicet. Výhodou areálu Na Františku je velmi dobrá dopravní dostupnost veřejnou dopravou. Autobusová linka č. 207 navazuje na všechny tři linky pražského metra (A – Staroměstská, B – Náměstí Republiky, C – Florenc) a o víkendech jezdí ve čtvrt hodinovém intervalu kromě neděle dopoledne. Navíc u ledové plochy je i půjčovna bruslí, či si případně ty své můžete nechat nabrousit.

Neobvyklým zážitkem je bruslení na střeše obchodního centra Harfa. Každý den je klužiště v provozu od 15 do 18:30 a za jeden vstup



zaplatíte 50 korun, děti do 150 centimetrů a jejich doprovod mají vstup zdarma. V sobotu večer od 19:00 do 20:30 můžete zajít na večerní bruslení. Také na Harfu je velmi dobrá dostupnost veřejnou dopravou, neboť obchodní centrum Harfa je v blízkosti stanice metra B Českomoravská. I na Harfě si můžete půjčit brusle. Jedinou nevýhodou je skutečnost, že technické chlazení nestačí a pořadatel si musí počkat na několik dní mrazu. Pokud bude dobré počasí, bude se bruslit do 1. dubna 2016.

V blízkosti centra se nachází také ledová plocha v Mahlerových sadech na Žižkově, kde se bruslí v pracovních dnech od dvanácti hodin do devíti do večera, ale pozor na hodinové přestávky od 14 do 15 a od 17 do 18 hodin, kdy probíhá úprava ledu. V sobotu se začíná bruslit již v 9 hodin a přestávka je od 11 do 12 hodin. Cena za bruslení je 100 korun za osobu, rodinné vstupné vás přijde na 250 korun. Do Mahlerových sadů se také dostanete veřejnou dopravou, jsou v docházkové vzdálenosti stanice metra Jiřího z Poděbrad, daleko není ani tramvajová zastávka Olšanské náměstí. Kromě bruslení zve pořadatel na grilované speciality a právě italské bombardino.

Pro bruslení je také k dispozici plocha v Karlínském spektru, kde zaplatíte dvacet korun a otevřeno je především v pracovních dnech od 10 do 18 hodin, ale pozor v pondělí a ve středu probíhají kurzy bruslení, a tak je provoz omezen. O víkendech je provoz po domluvě. Bruslařská plocha o rozměrech 30 × 15 metrů je inzerována u obchodního centra Arkády, kde se bruslí za každého počasí každý den od 9 do 21 hodin a za vstup na plochu zaplatíte 50 korun. I zde se můžete brusle půjčit, případně si je nechat nabrousit. Pokud bude dobré počasí, bude se před Arkádami bruslit do začátku března.

Kromě sezónních ploch jsou k dispozici také stadióny, kde je ovšem doba bruslení pro veřejnost omezena, proto je dobré si otvírací dobu ověřit ať již na stránkách Ice Areny Letňany, zimního stadionu Nikolajka nedaleko Anděla na Smíchově, stadionu Kobra v Braníku, stadionu Hvězda v Praze 6 nebo malé haly na výstavišti Holešovice, případně zimního stadionu v hotelu Hasa ve Vršovicích. Pro obyvatele Jihozápadního Města je k dispozici zimní stadion Bronzová, který je vzdálen 100 metrů od stanice metra Luka. V pracovních dnech si můžete jít zabruslit od 14:30 do 16:30 a od 17 do 19 hodin. O víkendech se bruslí již od devíti hodin ráno. Tříhodinová vstupenka pro dospělé stojí 60 korun a pro děti polovic. Na Jihozápadním Městě si ovšem nemůžete zapůjčit brusle.

## VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH

Doslova na dohled Prahy se nacházejí Černošice, velmi dobře dostupné vlakem z hlavního či Smíchovského nádraží. Na zdejším zimním stadionu je možné bruslit především o víkendu odpoledne (13:30 až 15:30), ale i zde platí, že je dobré si hodiny pro veřejnost ověřit na internetu. V Černošicích se bruslí za 40 korun. Zimní stadiony najdeme také v Mělníku, Kladně, Kolíně a Kutné Hoře.



## JAK JE TO S PŘEPRAVOU LYŽÍ, SNOWBOARDŮ A SÁNĚK?

S lyžemi a snowboardy se cestuje metrem, tramvají, autobusem nebo vlakem velmi často, proto je dobré si připomenout některé zásady, jak cestovat, aby nedocházelo ke zbytečným konfliktům mezi cestujícími. Přeprava objemných zavazadel



(patří mezi ně i lyže, snowboardy, sáně nebo boby) sporným situacím nahrává. Konfliktům můžeme předcházet jedinečně tím, že zavládne pochopení a vstřícnost na obou stranách. Tedy u cestujících, kteří lyže, snowboardy nebo sánky vezou s sebou, ale také u jejich spolucestujících.

### 1. Lyže, snowboardy i sánky mohou přepravovat

*Lyže, snowboardy, sánky nebo dětské boby můžete v metru, tramvajích a autobusech přepravovat, ale musíte dodržet podmínky dané přepravním řádem. Obecně platí, že zajištění bezpečné manipulace se zavazadlem a dohled na zavazadlo přísluší cestujícímu. O naložení a vyložení se musí postarat také sám cestující a musí dbát na to, aby nebyla ohrožena bezpečnost spolucestujících. Cestující by měl dbát o maximální ohleduplnost při přepravě rozměrných předmětů. V dopravních prostředcích je velmi často poněkud stísněný prostor a při vyšší obsazenosti vozidla je dobré brát ohled na další spolucestující především při nástupu a výstupu.*

### 2. Lyže jedinečně v obalu

*Pokud chcete nastoupit s lyžemi do metra, tramvaje nebo autobusu, musí být v obalu! V jednom obalu můžete přepravovat až dva páry lyží společně s hůlkami. Pokud v obalu nebudou, můžete být vyloučeni z přepravy. Před uložením do obalu je dobré ještě lyže důkladně očistit, neboť při delší cestě zejména ve vyhrátém autobusu sníh roztaje, a pokud jsou lyže uloženy nad hlavami cestujících, ti jsou poté obtěžováni nepříjemným kapáním. Pokud povežete předměty, které mohou znečistit okolí, můžete se dostat do střetu s řidičem nebo spolucestujícími, proto se vždy vyplatí přepravované spoluzavazadlo pořádně očistit. U sáněk a bobů to platí dvojnásob. Smluvní podmínky jsou v tomto případně striktní. „Cestujícímu není dovoleno brát s sebou do vozidla ani do přepravního prostoru věci, které by svým zápachem, případně jinými vlastnostmi, mohly být cestujícím na obtíž.“ Navíc doporučujeme lyže, snowboardy a sánky ve vozidle uložit pokud možno do stabilní polohy (případně je pevně držet), aby nedošlo ke zbytečným úrazům při náhlé změně rychlosti nebo směru vozidla.*

# ČasoPID

ÚNOR 2016



## ČasoPID

ÚNOR 2016

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

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

**Grafická úprava a sazba:** Miloš Jelínek

**Uzávěrka dat:** 29. ledna 2016

**Vydal ROPID v lednu 2016**

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

**Náklad:** 15 000 ks

**Výtisk zdarma**



**234 704 511**

**www.ropid.cz**