

Platnost:
od 10. června 2012

VYSVĚTLIVKY:

4 p/90 min	platnost jízdenky [počet pásem/ platnost v minutách]	#	pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID
------------	---	---	--

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

Pásmo 0: stanovené úseky autobusových linek na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek na okraji území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy

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



ČasoPID
únor 2017

STANDARD ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

Zastávkám se na stránkách Časopisu věnujeme pravidelně, každý druhý měsíc vám představuje dobré příklady i ty horší, se kterými se můžeme v rámci Pražské integrované dopravy v Praze a okolí setkat. Tentokrát nebudeme putovat po konkrétních zastávkách současnosti, ale představíme si materiál, který hovoří o tom, jak by zastávky Pražské integrované dopravy měly vypadat v budoucnu...

více na straně 20

1
2
5
8
12
14
16
20

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

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

[illegible]

2

pro danou kombinaci pásem lze
použít též jízdenku v ceně 12 Kč,
která je přístupná a platí max.
15 minut – nepočítá se vlnících PID

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

Pásmo 0: stanovené úseky autobusových linek na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek na okraji území hl.m. Prahy, stanovené

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

AKTUÁLNÍ INFORMACE Z PID

S JÍZDENKAMI PID VLAKEM S80 NOVĚ AŽ NA SÁZAVU



Od 1. 2. 2017 je díky osazení označovačů jízdenek možné využívat papírové jízdenky PID pro jednotlivou jízdu bez předchozího označení jinde i na vlakové lince S80 v úseku Čerčany – Sázava. Označovače jízdenek PID jsou nově umístěny v těchto stanicích / zastávkách: Zlenice, Hvězdonic, Chocerady a Sázava. Ve zbylých zastávkách je prováděno náhradní označení jízdenek průvodčím ve vlaku. Ze Sázavy, Stříbrné Skalice či Chocerad je možné v rámci PID využívat na stejnou jízdenku jak vlaky, tak autobusy. Doba jízdy vlakem do Prahy s přestupem v Čerčanech na linku S9 je přitom srovnatelná s přímými autobusovými linkami PID. Vlaky linky S80 jezdí ve špičkách pracovních dnů cca v intervalu 60 minut, mimo a o víkendech pak cca každé dvě hodiny.

Příklady cen jízdného PID:

z / do [tarifní pásmo]	Čerčany [4]	Praha-Uhřetěves [B]	Praha-Hostivař [O]	Praha hl. n. [včetně MHD] [P]	Praha kamkoli s kuponem pro Prahu
Sázava [5]	24 Kč	46 Kč	54 Kč	68 Kč	40 Kč
Stříbrná Skalice [4]	18 Kč	40 Kč	46 Kč	62 Kč	32 Kč
Chocerady [4]	18 Kč	40 Kč	46 Kč	62 Kč	32 Kč
Hvězdonice [4]	18 Kč	40 Kč	46 Kč	62 Kč	32 Kč
Zlenice [4]	18 Kč	40 Kč	46 Kč	62 Kč	32 Kč

Cca na jaro 2017 se připravuje obdobné rozšíření možnosti využití jízdenek PID pro jednotlivou jízdu i na lince S8 v úseku Davle – Čerčany.

POSÍLENÍ LINKY 488 DO NOVÉ VSI POD PLEŠÍ



Od 5. 2. 2017 bude posílena příměstská autobusová linka 488 v pracovní dny na konci ranní špičky pracovního dne a bude zaveden provoz i ve večerním období. K navýšení spojů dochází na základě požadavku vybraných obcí ležících na trase této linky, které si toto posílení částečně hradí ze svých obecních rozpočtů. Na konci ranní špičky dojde k zavedení spoje s odjezdem ze zastávky Nová Ves pod Pleší v 08:01 do Mníšku pod Brdy, na který bude navazovat stávající spoj linky 321 do Prahy. V pracovní dny večer bude nově rozšířen provoz linky až do pozdních večerních hodin. Zavedeny budou spoje ze zastávky Mníšek pod Brdy, náměstí v 19:07, 19:37, 21:07, 22:17 a 00:07 do Nové Vsi pod Pleší, zpět pojedou nové spoje ve 20:41, 21:56 a 23:11, přičemž budou vždy navazovat na příjezd spojů linek 317 nebo 321 z Prahy nebo naopak na odjezdy spojů do Prahy. Všechny nové spoje zlepší dopravní obslužnost nejen obcím Zahořany a Nová Ves pod Pleší, ale také části Rymaně, která je součástí města Mníšku pod Brdy. Spoje se zavádějí ve zrychlené variantě bez zajištění k Nemocnici Na Pleši. O víkendech a státních svátcích navíc z provozních důvodů dochází k posunům vybraných spojů z Mníšku pod Brdy do Nového Knína.

NYMBURSKO OD 26. 3. 2017

K termínu 26. 3. 2017 dojde k rozšíření Pražské integrované dopravy na Nymbursku, konkrétně do oblasti mezi Poděbrady, Nymburkem, Vlkavou, Pečkami, Sadskou, Milovicemi a Lysou nad Labem. Nová linka PID vyjede také přes Loučeň do Seletic. Zavedeno bude 7 nových autobusových linek



PID a rozšířen bude provoz 4 stávajících linek PID. Ty nahradí 14 stávajících linek Středočeské integrované dopravy včetně městské dopravy v Nymburce. Nově bude do systému PID zapojeno město Nymburk, rozšíří se také počet integrovaných linek v Poděbradech. Zcela nově se do systému PID zapojí dalších 21 obcí Středočeského kraje. Dojednává se také rozšíření platnosti jízdenek PID na železnici v této oblasti, a to včetně rychlíků. Nová oblast PID se bude nacházet v tarifních pásmech 4, 5, 6 a 7. Dopravcem nových linek PID budou Okresní autobusová doprava Kolín a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.

Nové autobusové linky PID:

- 442** Nové číslo pro původní linku 434 (*Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou*).
- 480** *Nymburk – Kostomlaty nad Labem – Stratov – Ostrá – Lysá nad Labem.*
- 483** *Nymburk – Kamenné Zboží.*
- 493** *Nymburk – Kovanice – Chvalovice – Poděbrady.*
- 497** *Nymburk – Kostomlátky – Kostomlaty nad Labem – Vápenisko – Milovice.*
- 498** *Poděbrady – Vrbová Lhota – Ratenice – Pečky.*
- 499** *Nymburk – Krchleby – Loučeň – Mcely – Seletice.*

Změna stávajících linek PID:

- 432** Linka je prodloužena o úsek *Straky – Všejaný – Čachovice – Vlkava.*
- 433** Linka je prodloužena o úsek *Sadská – Hořátev – Nymburk.*
Původní linka je přechíslována na 442;
- 434** nová trasa: *Nymburk – Dvory – Straky – Milovice – Benátecká Vrutice – Benátky nad Jizerou.*
- 436** Linka je prodloužena o úsek *Boží Dar – Lipník – Čachovice – Vlkava – Nymburk.*
- 443** Linka je prodloužena o úsek *Sadská – Zvěřinec – Nymburk.*

NEVEKLOVSKO A NETVOŘICKO OD 1. 4. 2017

K termínu 1. dubna 2017 dojde k rozšíření Pražské integrované dopravy na Benešovsku, konkrétně do oblasti Týnec-ka, Neveklovska a Netvořicka zapojením autobusových linek z Jílového u Prahy přes Týnec nad Sázavou do Benešova, z Jílového u Prahy do Netvořic a Neveklova, z Benešova do Neveklova, Netvořic a Štěchovic a do dalších obcí v této oblasti. Zavedeno bude 6 nových autobusových linek PID a rozšířen bude provoz 3 stávajících linek PID. Ty nahradí 15 stávajících linek Středočeské integrované dopravy. Nově bude do systému PID částečně zapojen Benešov a dalších 16 obcí Středočeského kraje. Dojednává se také rozšíření platnosti jízdenek PID na železnici v úseku Čerčany – Benešov. Nová oblast PID se bude nacházet v tarifních pásmech 4, 5 a 6. Dopravci nových linek PID budou ARRIVA PRAHA a ČSAD Benešov.



Nové autobusové linky PID:

- 452** Benešov – Chlístov – Týnec nad Sázavou – Krhanice – Kamenný Přívoz – Jílové u Prahy.
- 453** Benešov – Chlístov – Týnec nad Sázavou – Lešany – Netvořice – Neveklov.
- 454** Benešov – Tisem – Neveklov – (Strážovice) – Křečovice – Nahoruby – Nová Živohošť.
- 455** Benešov – Vatěkov – Neveklov – Stranný – (Nebřich) – Jablonná – Měřín.
- 459** Benešov – Bystřice – Maršovice – Neveklov / Strážovice.
- 485** Týnec nad Sázavou – Chářovice – Chleby – Netvořice – (Maskovice) – Vysoký Újezd – Jablonná / Rabyně.

Změna stávajících linek PID:

- 332** Linka je z Kamenného Přívozu vedena nově přes Lešany a Netvořice do Neveklova.
- 362** Linka je nově vedena (bez zastávek) spolehlivější trasou přes Dolní Břežany a Libeň.
- 438** Linka je z Vysokého Újezdu vedena nově přes Netvořice a Chrástany do Benešova.

SEDLČANSKO A NOVOKNÍNSKO OD 1. 4. 2017

K termínu 1. 4. 2017 dojde k rozšíření Pražské integrované dopravy na Sedlčansko a Novoknínsko dokončením integrace v lokalitě Nového Knína a zapojením trasy Praha – Sedlčany. Dojde k prodloužení stávající linky 361 do trasy Smíchovské nádraží – Štěchovice – Nový Knín – Dobříš a zřízením nové linky 360 v trase Smíchovské nádraží – Štěchovice – Chotilsko – Sedlčany, odkud budou vybrané spoje pokračovat dále mimo systém PID do Milevska. Integrovány budou také linky Sedlčany – Osečany, Nový Knín – Živohošť a Nový Knín – Dražetice. Díky integraci získají cestující nově možnost zakoupit předplatní časové jízdenky a přestupovat na jednu jízdenku na MHD v Praze.



V současné době zasahují linky PID pouze do oblasti Štěchovic a částečně Nového Knína. V úseku Praha – Štěchovice tak vedle sebe fungují dva různé tarifní systémy, takže cestující nemohou naplno využívat stávající dopravní nabídku. Zapojením sedlčanské linky do stávajícího svazku linek PID bude zkrácen souhrnný interval na 7–8 minut v ranní špičce, 20 minut v dopoledním sedle, 10 minut v odpolední špičce a 30 minut v ostatních obdobích.

Zavedeny budou 3 nové autobusové linky PID a rozšířen bude provoz 3 stávajících linek PID. Ty nahradí 8 stávajících linek Středočeské integrované dopravy. Nově bude do systému PID zapojeno město Sedlčany a dalších 9 obcí Středočeského kraje. Nová oblast PID se bude nacházet v tarifních pásmech 5, 6 a 7. Dopravcem nových linek PID bude ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.

Nové autobusové linky PID:

- 360** Smíchovské nádraží – Štěchovice – Chotilsko – Nalžovice – Sedlčany.
- 460** Nový Knín – Libčice [– Dražetice – Chramiště – Nový Knín].
- 486** Sedlčany – Kňovice – Křepence – [Nalžovické Podhájí] – Radíč – Osečany.

Změna stávajících linek PID:

- 361** Linka je prodloužena o úsek Nový Knín – Mokrovraty – Stará Huť – Dobříš.
- 437** Linka již nebude polookružní a bude nově vedena v trase Nový Knín – Nové Dvory – Buš – Štěchovice – Hradištko [sloučení s původní linkou 439].
- 439** Linka je vedena v nové trase Nový Knín – Prostřední Lhota – Chotilsko – Živohošť.
- 488** Linka je zkrácena o úsek Nový Knín – Libčice [nahrazeno linkou 460].

TRAMVAJOVÝ PRŮZKUM 2016: TRAMVAJEMI JEZDÍ I NAVZDORY PRODLOUŽENÍ METRA A VÍCE LIDÍ



Počátkem listopadu 2016 proběhl celosíťový průzkum tramvajových linek, který poskytl podrobná data o tom, kolik cestujících během typického pracovního dne využívá k cestám Prahou tento druh dopravy. Sčítači byli přítomni v 5 828 denních tramvajových spojích, které v období od 6 do 23 hodin přepravily celkem 1 069 863 cestujících.

Srovnání celkového počtu přepravených osob s daty z předchozích průzkumů je obtížné, protože v letech 2011, 2014 i 2016 byly průzkumy prováděny vždy v době, kdy probíhala nějaká výluka. Průzkum v roce 2016 byl ovlivněn ještě dvěma dalšími faktory. Po změnách realizovaných v srpnu minulého roku přibyla řada přímých spojení, tedy ubyla část nutných přestupů a tím i počet cest, které cestující vykonají. Vlivem otevření nového úseku metra A směrem do Motola přešlo do podzemní dráhy 11 022 cestujících v oblasti Evropské ulice a 7 798 lidí z okolí tratě na Petřiny.

„Očekávali jsme, že by právě kvůli prodloužení metra A na Praze 6 mohl průzkum ukázat mírný pokles počtu přepravených osob, nicméně ten nenastal. Tramvaje ve zbytku sítě tento úbytek dorovnaly a ještě přepravily o dalších téměř 19 tisíc lidí denně navíc, což je velmi dobrá zpráva. Cílem totiž je, aby ekologickou kolejovou dopravu využívalo co nejvíce cestujících,“ říká náměstek primátorky a radní hl. m. Prahy pro oblast dopravy Petr Dolínek. Při nezahrnutí území Prahy 6 ovlivněného metrem tramvaje oproti roku 2014 dokázaly v rámci celé sítě přepravit v pracovní den od 6 do 23 hodin o 37 587 cestujících více (+3,58 %). Při zahrnutí území Prahy 6 narostl počet přepravených cestujících oproti předchozímu průzkumu absolutně o 18 767 (+1,79 %).

„Nárůst počtu cestujících i přes jejich částečný přesun do nového úseku metra nám napovídá, že změny tramvajové sítě provedené v srpnu loňského roku dokázaly již dva měsíce po jejich provedení přilákat do tramvajové dopravy další uživatele,“ dodává ředitel ROPID Petr Tomčík.

„Výsledky z pravidelných přepravních průzkumů jsou pro nás důležitou zpětnou vazbou. Listopadový průzkum nám potvrdil, že zájem cestujících o cestování pražskými tramvajemi i nadále roste. Naši snahou bude i nadále udržet vysoký komfort cestování našimi dopravními prostředky,“ doplňuje dopravní ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Ladislav Urbánek.



ZAJÍMAVÉ ÚDAJE Z PRŮZKUMU TRAMVAJÍ 2016 (uvedená srovnání jsou vždy s průzkumem z roku 2014)

Celkový počet přepravených osob (pracovní den 6:00 – 23:00 hodin):

1 069 863 (nárůst o 1,78 % absolutně, při nezahrnutí okolí metra na Praze 6 nárůst o 3,58 %)

Linky s největším počtem cestujících (počet přepravených osob na lince za celé období průzkumu):

- 22** 118 075 cestujících (-11,3 % vlivem posílení Ječné ulice linkou 6)
- 9** 101 226 cestujících (-9,4 % vlivem posílení Seifertovy ulice linkou 15)
- 10** 65 520 cestujících (-1,0 %)
- 26** 58 548 cestujících (-15,1 % vlivem posílení Seifertovy ulice linkou 15)
- 16** 54 891 cestujících (+3,6 %)

Nejvíce využívané linky (průměrný počet cestujících, kteří nastoupí do jednoho spoje linky):

- 24** 274 cestujících (+80,3 %, vlivem provozu linky jen v období vyšší poptávky)
- 10** 265 cestujících (beze změny)
- 22** 258 cestujících (-9,8 %)
- 26** 250 cestujících (-15,0 %)
- 16** 233 cestujících (+6,9 %)

Nejvytíženější zastávky a uzly:

Anděl	83 480 cestujících (+6,6 %, bez lokality Na Knížecí)
Karlovo náměstí	73 790 cestujících (+5,1 %, včetně zast. Novoměstská radnice a Moráň)
I. P. Pavlova	65 552 cestujících (+3,8 %, včetně zastávek v Bělehradské ulici)
Palmovka	54 688 cestujících (+4,7 %)
Hradčanská	44 184 cestujících (+4,3 %)

Počet přepravených osob v nejvytíženějších úsecích

Karlovo náměstí – I. P. Pavlova	84 731 cestujících (+14 %)
Václavské náměstí – Jindřišská	78 578 cestujících (+11 %)
I. P. Pavlova – Náměstí Míru	65 400 cestujících (+2 %)
Národní divadlo – Národní třída	65 128 cestujících (-2 %)
Hlavní nádraží – Husinecká	65 400 cestujících (+2 %)



Počet přepravených osob na dalších vybraných úsecích

Náměstí Míru – Jana Masaryka	38 109 cestujících [+3 %]
Zborovská – Palackého náměstí	46 229 cestujících [+10 %]
Lotyšská – Vítězné náměstí	19 002 cestujících [+19 %]
Bruselská – I. P. Pavlova	19 952 cestujících [+22 %]
Nádraží Vršovice – Otakarova	25 827 cestujících [+33 %]

Vývoj kapacitní nabídky a počtu cestujících na vybraných tramvajových radiálách

Sídl. Petřiny – Vozovna Střešovice	nabídka klesla o 34 %, poptávka klesla o 40 %
Divoká Šárka – Dejvická	nabídka klesla o 13 %, poptávka klesla o 34 %
Sídl. Modřany – Nádraží Braník	nabídka vzrostla o 8 %, poptávka vzrostla o 6 %
Sídl. Barrandov – Smíchovské nádraží	nabídka vzrostla o 13 %, poptávka vzrostla o 16 %
Nádraží Vysočany – Balabenka	nabídka vzrostla o 93 %, poptávka vzrostla o 43 %

Úseky, kde došlo k největšímu zlepšení z pohledu průměrného vytížení spojů

Olšanské náměstí – Flora	ve špičkách ze 103 % na 41 %
Jindřišská – Hlavní nádraží	ve špičkách z 97 % na 67 %
Hlavní nádraží – Olšanské náměstí	ve špičkách z 84 % na 74 %
I. P. Pavlova – Karlovo náměstí	dopoledne a kolem poledne ze 76 % na 66 %

Průměrná délka jedné cesty tramvají

2,87 km [délka jedné cesty se oproti roku 2014 prodloužila o cca 100 metrů, tedy o 3,2 %]



VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

PROBO BUS A. S.

Patnáctým rokem je součástí systému Pražské integrované dopravy společnost PROBO BUS, která je v současnosti členem skupiny Arriva, největšího autobusového dopravce na území České republiky. Nadnárodní společnost Arriva provozuje dopravu celkem ve 130 zemích světa a v České republice provozuje na 2329 autobusů, ale také vlaky a v Teplicích trolejbusy. Společnost PROBO BUS netvoří ani deset procent z celku české Arrivy. Provozuje 144 autobusů na pravidelných nebo zájezdových trasách a chloubou je historický autobus RTO, který společnost reprezentuje mezi odbornou i laickou veřejností.



S vozidly PROBO BUSu se setkáváte především na linkách v okolí domovské základny v Králově Dvoře, Hořovicích, Praze a také v okolí poměrně vzdálených Domažlic. „Poslední naší akvizicí byla fúze se společností RDS bus na Šumavě od 1. ledna 2015,” říká výkonný ředitel PROBO BUSu Zdeněk Abraham. Společnost PROBO BUS spatřila světlo světa v roce 1995 po privatizaci. Za společností stáli pánové Procházka a Born, proto také název PROBO, neboť se jedná o zkratku příjmení obou pánů. Pan Born záhy po privatizaci zemřel, a tak se o společnost staral pan Procházka, který ji v roce 2008 prodal nizozemské společnosti Abelio a ta ji o pět let později prodala Arrivě, současnému vlastníkovi.

Dnes už jsou všechna vozidla vybavena viditelným názvem Arriva, nová vozidla mají krémově zelený nátěr, ale ta starší ještě jezdí v bílo-modrých a bílo-červených barvách, které používal PROBO BUS v minulosti. „Už i naše webové stránky zapadají do vizuálního stylu Arrivy v České republice,” říká s potěšením Abraham. Před více než dvěma roky při návštěvě areálu v Krá-



lově Dvoře barvy Arrivy ještě tolik vidět nebyly, ale začátkem roku 2017 už je vlastník vidět velmi zřetelně nejen na vozidlech, ale i v administrativních prostorách.

PROBO BUS v současné době zajišťuje provoz tří linek v rámci Pražské integrované dopravy. „Jezdíme linku č. 164, která je pro nás z geografického pohledu výhodnější, než byla pro Arrivu Střední Čechy, proto došlo k výměně. Arriva Střední Čechy provozuje místo nás linku č. 361,“ dozvídáme se od ředitele. Příměstská a regionální doprava patří ke společnosti z Králova Dvora už dlouhodobě. Ve třech čtvrtletích roku 2016 se PROBO BUS zařadil mezi dopravce s vyšší poskytovanou kvalitou, podařilo se plnit 60 až 80 procent sledovaných standardů.

Drtivou většinu výkonů ovšem PROBO BUS provozuje mimo systém PID. „Zajišťujeme městskou hromadnou dopravu v Bečkově, Králově Dvoře a také v Hořovicích. Je to jedno z mála měst v České republice, kde je MHD zdarma a všechny náklady platí město,“ vysvětluje Abraham. Kromě pravidelných linek společnost zajišťuje také zaměstnaneckou dopravu, především pro společnost Valeo v Žebráku, na Zličíně se můžete svézt speciální linkou pro nákupní centrum Globus a na Černém Mostě jezdí dva autobusy pro Ikeu. V roce 2016 najezdila vozidla PROBO BUSu celkem osm a půl miliónu kilometrů a přepravily téměř šest a půl miliónu cestujících.

Vozový park v posledních letech prošel modernizací a dosahuje průměrného stáří 8,1 roku. „Máme 18 autobusů pro městskou dopravu, 123 meziměstských a tři na zájezdy.“ Z domovské základny v Králově Dvoře vy-



jíždí 56 vozidel, 47 z Hořovic, v Praze jich sídlí 31 a v Domažlicích deset. „Když jsme fúzovali se společností RDS bus bylo zde v provozu osmnáct vozidel, bohužel většinou starších ročníků. Nám se podařilo provoz zhopodárnit, nyní po-



třebujeme pouze deset vozidel a stáří vozového parku odpovídá celostátnímu průměru,” popisuje změny za poslední dva roky Zdeněk Abraham. Domažlická provozovna PROBO BUSu zajišťuje také dopravu v příhraničních oblastech Německa.

V současné době má dopravce 81 vozidel vyrobených ve Vysokém Mýtě, kde dnes působí společnost Iveco, 49 autobusů je ze SORu Libchavy, devět dodal Mercedes, tři Scania a po jednom Neoplan a Setra. „V letošním roce máme v plánu nakoupit jedenáct autobusů, což je více než průměr. Šest bude Crosswayů low entry, tři standardní a dva městské vozy budou určeny pro Beroun a Hořovice.” S nákupem nových vozidel se zlepšuje také situace v oblasti ekologie, autobusů splňujících normu Euro 2 je již pouze devět, naopak 53 vozidel splňuje Euro 3 a nejvyšší normu Euro 6 splňuje 17 vozidel.

Ani PROBO BUSu se nevyhýbají problémy s řidiči a ředitel nás o tom otevřeně informoval. „V současné době máme 170 řidičů a 25 bych jich mohl přijmout okamžitě. Z celkového počtu jezdí nyní 28 důchodců a do tří let budeme mít dalších 32 seniorů.” Žádné ideální vyhlídky. „Snažíme se spolupracovat se školami v okolí, ale v letošním roce žádného šikovného studenta u nás nemáme,” mrzí Abrahama. Kromě řidičů zaměstnává PROBO BUS ještě 27 technicko-hospodářských pracovníků.



Veškerou údržbu nejen vozidel, ale i nemovitostí zajišťuje společnost Arriva services, které také šéfuje Zdeněk Abraham. „Staráme se o nemovitosti, například v Králově Dvoře je areál využíván nejen k parkování autobusů a nákladních vozidel, ale i sklady pro stavební materiály, materiály pro kutily i prádelnou pro hotely, restaurace a nemocnice. Samozřejmě zajišťujeme opravy vozidel, stali jsme se i distributory pohonných hmot a olejů. Arriva services se také stará o lidské zdroje a patří pod ní v říjnu založená Arriva Academy, starající se o vzdělávání pracovníků, nejen řidičů,“ dozvídáme se. „V minulosti školení provádělo několik firem, a tak si to řidiči museli obíhat. Chceme být profesionály, dnes jsou všechna školení prováděna v jedné místnosti a pracovníci mají vše vyřízeno pohodlně a rychle.“

Chloubou vzdělávacího zařízení je simulátor, který byl propůjčen z Maďarska na sklonku minulého roku a už si ho mohl vyzkoušet i ministr dopravy Daniel Ťok. „Toto zařízení bylo vyvinuto francouzskou společností z leteckého simulátoru a umožňuje nastavení různých podmínek nejen v provozu, ale i klimatických,“ vysvětluje ředitel. Na závěr návštěvy v Králově Dvoře si simulátor můžeme vyzkoušet, nejen jízdu autobusem, ale i různými typy nákladních automobilů. „Spolupracujeme i s hasiči, a ti chtěli nasimulovat jízdu s cisternou a jízdou pod modrým světlem v provozu, to se nám také podařilo a člověk získá velmi cenné zkušenosti pro provoz na silnici.“ Můžete si zvolit typ převodovky, zda budete jezdit v přírodě nebo ve městě. V přírodě vám může zkřížit cestu zvěř, ve městě chodci nebo další účastníci silničního provozu. Velmi cenný je trenažér k výuce ekonomické jízdy. „V Maďarsku už podobný simulátor mají dva roky a dosáhli úsporu pohonných hmot třináct až osmnáct procent. My ve velmi krátkém čase můžeme hovořit o úspoře osm procent,“ těší Zdeňka Abrahama.



PROBO BUS, A. S.

Adresa sídla: Pod Hájem 97
Královův Dvůr

Zapojen do systému PID: od roku 2002

V současné době provozované linky:

městská linka PID

164

příměstská linka PID

384

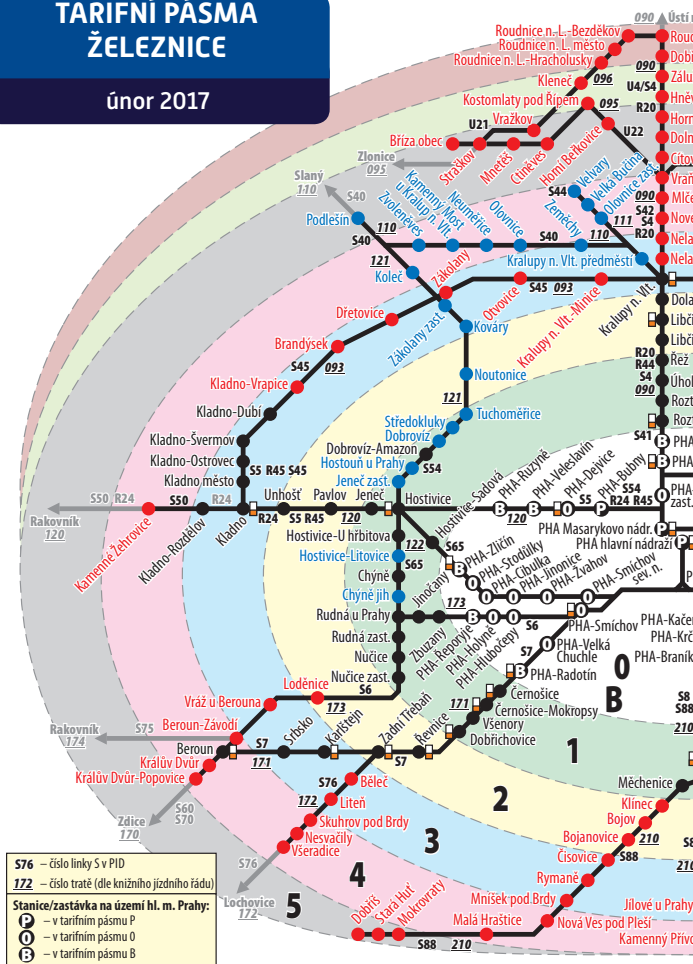
regionální linka PID

425

Web: www.probobus.cz

TARIFNÍ PÁSMO ŽELEZNICE

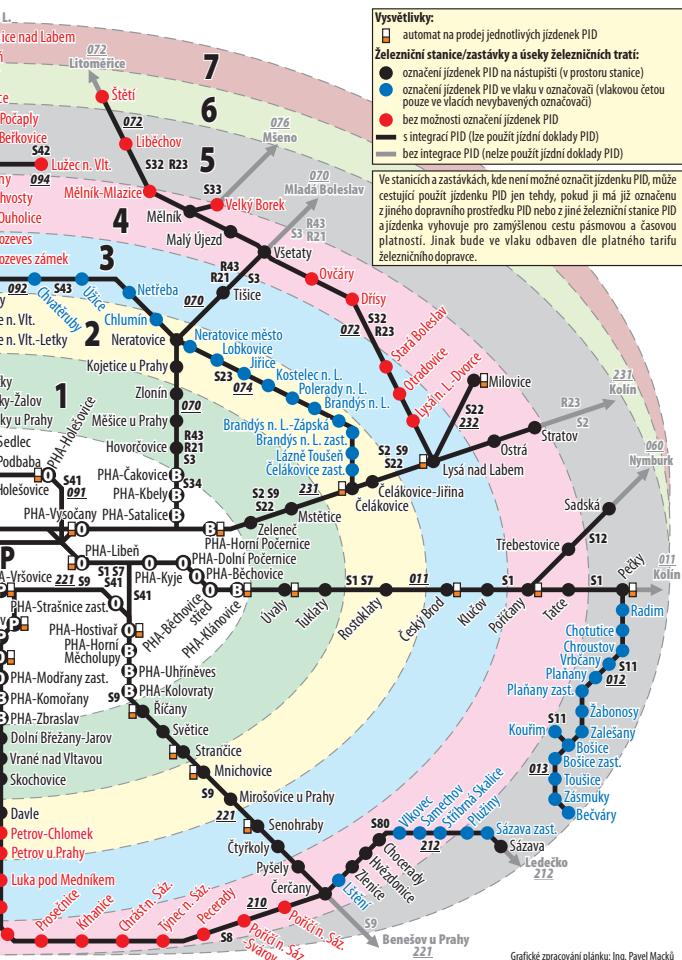
únor 2017



INFORMACE O PID

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

- Infolinka ROPID: 234 704 560 (denně cca 8:00–18:00)
- Facebook PID
(www.facebook.com/PrazskaIntegrovanaDoprava)
- Twitter PID (www.twitter.com/PIDoficialni)
- Aplikace ROPID radí (www.ropidradi.cz)
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy
(www.ropid.cz/form)
- Infocentrum PID Praha hlavní nádraží denně 8:00–18:30 (polední přestávka 12:00–12:30)
- Vyhledání spojení PID (<http://pid.idos.cz>)
- Jízdní řády PID ke stažení (<http://portalpid.idos.cz>), včetně možnosti objednání jejich zaslání 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

NOVÝ PORTÁL ZASTÁVEK NA WEBU PID



Koncem ledna 2017 proběhla aktualizace webových stránek Pražské integrované dopravy. Ta přináší jednak úpravy na základě pozorování a připomínek uživatelů, zahrnuje ale také nově vytvořený portál zastávek, který najdete v nabídce Jízdní řády > Zastávky. Ten nahrazuje původní odjezdové tabule a vyhledávání jízdních řádů podle zastávek. Stačí zadat název zastávky, nebo vybrat ze seznamu, a na jednom místě nově najdete:

- *Jízdní řády linek, které v zastávce zastavují.*
- *Aktuální odjezdy, u sledovaných spojů včetně informace o aktuálním zpoždění (*).*
- *Mapu s vyznačenými stanovišti („sloupky“).*

PRÁŽSKÁ PID INTEGROVANÁ DOPRAVA

CZ EN Vyhledat

Jízdní řády Jízdné a tarif Změny v dopravě Mapy a schémata Praktické info Kontakty Pro turisty

Úvodní stránka / Zastávky PID

ZASTÁVKY PID

Hledání podle názvu zastávky

Letňany Vyhledat

Avia Letňany

Letňany

Obchodní centrum Letňany

Staré Letňany

Tesco Letňany

Výstaviště Letňany

Zastávky v Praze Zastávky mimo Prahu

Zastávky v Praze

Zastávky mimo Prahu

Která linka Vás zajímá?

Zvolte linku:

Číslo

Vyhledat

Najděte si odjezdy

Zvolte zastávku:

Jméno zastávky

Vyhledat

Nově lze na webu zobrazit předpokládané odjezdy ze zastávky podle aktuálního zpoždění i poslední projetou zastávkou. Blikáním jsou rozlišeny spoje, které se již nacházejí v zastávce. Polohu vozidla je též možné si zobrazit na mapovém podkladu. V případě zrušení spoje například kvůli technické závadě nebo nehodě, se tato informace propisuje též na odjezdovou tabuli.

(*) Do systému sledování vozidel bohužel prozatím není zapojen Do-pravní podnik hl. m. Prahy, proto u spojů, které provozuje, jsou zatím informace omezené.

Jízdní řády Jízdné a tarif Změny v dopravě Mapy a schémata Praktické info Kontakty Pro turisty

Letňany

zobrazit

Aktuální odjezdy Jízdní řády Mapa

PRÁVĚDNÉ ODJEZDY VŠECHNA STANOVISŤE

Linka	Cíl	Odjezd	Zpoždění	Stan.
375	Brandýs n.L.-St.Bol.,Aut.st.	11:43	+6'	B
Předpokládaný odjezd: za 3 min.				
Poslední projetá zastávka: Praha,Letňanská				
351	Neratovice,Žel.st.	11:46	?	A
195	Jesenická	11:47	?	C
136	Jižní Město	11:49	?	C
185	Rakovská	11:50	?	B

Hledání spojení

Odjezdové tabule

Souhrnné jízdní řády

Vytvořit osobní JŘ

Kalendář provozu

Která linka Vás zajímá?

Zvolte linku:

Číslo

Vyhledat

Najděte si odjezdy

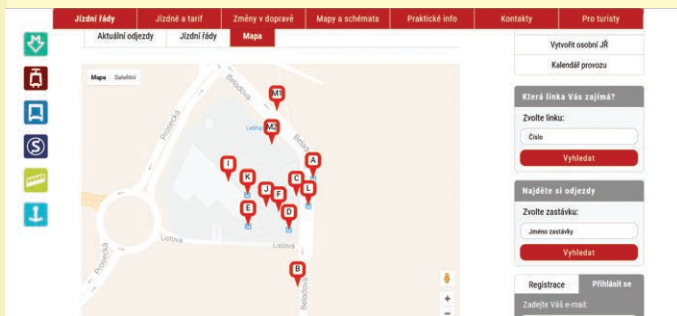
Zvolte zastávku:

Jméno zastávky

Vyhledat

Nově je též možné zobrazit si na mapovém podkladu pozice všech stanovišť (sloupků) dané zastávky, což pomůže v orien-

taci například na přestupech. Mapu lze přibližovat a oddalovat kolečkem myši, kliknutím na konkrétní stanoviště se zobrazí aktuální odjezdy pouze z tohoto stanoviště. Opačně u každého odjezdu je uvedeno i písmenko stanoviště.



Další úpravy

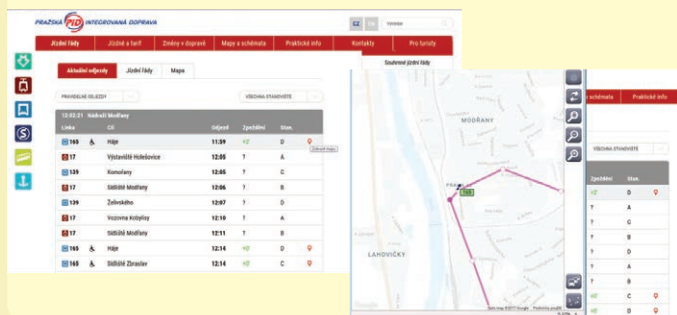
V rámci dalších úprav byly například zvýrazněny prioritní události v seznamu výluk a mimořádností, abychom usnadnili orientaci v případě, kdy je nárazově v platnosti větší množství událostí najednou. Bylo též zpřehledněno přepínání mezi daty platnosti v jízdních řádech podle linek.

Další plánovaný vývoj

V dalších měsících se budeme soustředit zejména na další rozvoj portálu jízdních řádů a zastávek, který je nejvyužívanější částí webu Pražské integrované dopravy. Rádi bychom propojili linky a zastávky s dalšími datovými zdroji, jako jsou například výluky a mimořádnosti v provozu, aby byla při vyhledání linky nebo zastávky rovnou vidět i všechna související dopravní omezení. Připravuje se též nová verze tarifní kalkulačky, ve které bude možné si pro zvolené spojení snadno zjistit cenu jízdného a porovnat ji s nabídkou předplacených jízdenek.

I nadále budeme vděční za každou zpětnou vazbu, ať už půjde o hlášení chyb a nedostatků, nebo nápady na vylepšení a nové funkce. Psát nám můžete přes kontaktní formulář (předmět Web), nebo přes Facebook či Twitter.

Webové stránky Pražské integrované dopravy navštíví každý měsíc kolem 80 tisíc uživatelů, kteří si dohromady zobrazí přibližně 1–1,5 milionu stránek.





BAŠŤ

Několik kilometrů za severní hranicí Prahy se rozprostírá obec Bašť. Svou západní hranicí se téměř přimyká k dálnici D8 a sousední obcí jsou znalcům historie povědomé Panenské Břežany. Obec se v posledním čtvrtstoletí hodně proměnila, jak nám říká místostarosta Jiří Staněk: *„Ještě v roce 1991 bylo v Bašti 555 obyvatel, ale v roce 2016 jsme registrovali 2126 trvale hlášených obyvatel, a to ještě máme 200 až 300 nehlášených. Průměrný věk v obci je 34,7 roku. V posledních letech se obec rozrostla o dvě nové čtvrtě – Novou Bašť a Nad Dvorem.“*



Noví obyvatelé Baště jsou především ekonomicky aktivní a mají děti, které dojíždějí do škol. *„Doprava je pro nás zásadní věcí, neboť obec je blízko Prahy a drtivá většina obyvatel dojíždí právě tam.“* Dopravní obslužnost leží na bedrech linky č. 368, která začala do Baště jezdit v září roku 2001, a tak před půl rokem slavila patnácté výročí. V červnu 2004 se z Českomoravské přestěhovala na Ládví a o rok později byla zkrácena pouze do sousedního Předboje. Z Ládví do Předboje jezdí i v současnosti, ale pouze ve špičkách pracovního dne. *„V ostatních obdobích musí občané přestupovat v nedalekých Líbeznicích, a to bychom chtěli v nejbližší době změnit. Jednání už probíhají, a tak je naděje, že se to ještě v letošním roce vyřeší,“* slyšíme od místostarosty. V ranní špičce odjíždějí autobusy v intervalu deset minut, na konečnou v Ládví dorazí zhruba za dvacet minut.

Uvedená jízdní doba platí v ideálním případě, a to bohužel v posledních týdnech často není. *„Zácpy jsou na silnici mezi Líbeznicemi a Ďáblicemi každý den, záleží na tom, jak je na tom nedaleká dálnice D8, pokud je zablokovaná, stojíme v zácpě dvacet až třicet minut, pokud je situace normální, tak je to pět až deset minut,“* poukazuje na významné negativum současné dopravy místostarosta.

Občas na obecní úřad v Bašti přijdou i stížnosti obyvatel, kteří jsou většinou nespokojeni s chováním řidičů v čase mimořádných událostí. Hodně diskutovanou záležitostí je



také uvažovaný přesun linky č. 368 do Letňan. „Za obec musím říct, že chceme, aby naše autobusová linka jezdila i nadále na Ládví, právě Praha 8 a Ďáblice jsou pro nás spádovou oblastí. Letňany jsou pro nás mimo,“ říká přesvědčivě místostarosta, který má dopravu ve své gesci. „Na lince 368 jezdí nové autobusy, ale s těmi nejnovějšími se u nás nesetkáváme,“ zaslechne drobné povzdechnutí. Nesmíme zapomenout ani na linku č. 417, ale ta má pro obec velmi malý význam. V době psaní těchto řádků jezdí v Bašti pouze čtyři spoje této linky, dva v každém směru. Situace se změní od prvního březnového pondělí, kdy linka spojující Brandýs nad Labem a Odolenu Vodu zastaví v Bašti sedmkrát v každém směru, ale pouze v pracovních dnech.

„Na linku č. 417 už jsme přestali přispívat, prioritou je pro nás linka č. 368. Na její provoz jsme v roce 2009 přispívali 149 tisíc korunami a v letošním roce budeme platit 950 tisíc, což jsou čtyři procenta z obecního rozpočtu,“ dozvídáme se od Jiřího Staňky. „Zatím k nám jede spoj od posledního metra, ale v budoucnu bychom rádi uvítali i jeden nebo dva spoje noční linky, alespoň o víkendu.“ V plánu je také vybudování nové otočky pro autobusy. „V současné době končí u kapličky v Baštěku, ale v plánu máme vybudovat smyčku u křižovatky silnic na Panenské Břežany a Předboj. Jestli tam bude také zastávka, to zatím nevíme.“ Cestující v současnosti mohou využívat tři zastávek na území obce.

Bašť čelí hrozbě významných dopravních staveb v okolí. „Vý-



chodně od nás by měla vést železniční rychlodráha do Drážďan a jižně od nás silniční pražský městský okruh, potom by se obec ocitla vlastně na ostrově uprostřed dopravních staveb,” popisuje záměry, které se obyvatelům nelíbí, místostarosta Staněk.

Velký rozvoj obce v posledním čtvrtstoletí s sebou nese i negativa. *„Chybějí nám služby. V tomto směru to u nás není ideální, ale věříme, že s rostoucí poptávkou se budou i služby rozšiřovat. Chtěli jsme zajistit ve spolupráci s Českou poštou pobočku partner na obecním úřadě, ale nepodařilo se nám to dohodnout.”* Podařilo se však koupit multifunkční dům, kde byla v minulosti restaurace U Oličů a v současné době probíhá jeho rekonstrukce. *„Bohužel jsme doplatili na neserióznost dodavatele, a tak budeme muset vypsát nově výběrové řízení na zhotovitele. Po rekonstrukci budou ve velkém sále probíhat nejen společenské akce, ale především ty sportovní,”* popisuje současné strasti obecního života místostarosta.

Letošní rok přinese pro Bašť také jedno velmi podstatné rozhodnutí, zda bude v obci škola či nikoliv. *„Zabýváme se tím, zda školu postavíme či nikoliv, měla by být životaschopná i potom, co opadne populační boom. Děti, které jezdí už nyní do Prahy, se těžko vrátí do místní školy,”* uvažuje místostarosta. Předškolní zařízení jsou nyní v Bašti čtyři, jedno z nich zřídila obec a tři jsou soukromá. *„U nás je to stejné jako ve všech obcích v okolí Prahy, míst v mateřských školkách se nedostává.”*

Významný nárůst počtu obyvatel se samozřejmě musel projevit i na životě obce samotné. Už od poloviny devatenáctého století se počet obyvatel pohyboval mezi pěti a sedmi stovkami. Maximum z roku 1930 hovoří o 793 obyvatelích. Jaké je soužití starousedlíků a nových obyvatel? *„Zastoupení v zastupitelstvu odpovídá složení obce a vztahy nejsou nijak vyhrocené, vždy se snažíme dohodnout na nejlepším řešení ve prospěch obce. Zájímavostí je, že u nás v zastupitelstvu jsou všichni nezávislími kandidáty, nejsou zde politické strany, jako je tomu například v Líbeznicích,”* informuje nás místostarosta Jiří Staněk. Zájímavostí je také skutečnost, že pětinu obyvatel obce tvoří cizinci. V budoucnu by Bašť mohla mít až 3500 obyvatel, ale v současné



době byla výstavba pozastavena.

Potěšující zprávou pro všechny obyvatele obce je poměrně bohatý spolkový život. Tradicí českých obcí jsou fotbalisté, SK Bašť, příznivci cyklistiky se scházejí v Cyklo teamu Bašť, aktivní jsou zahrádkáři, rybáři, kynologové, spolek „Bašť se baví“ připravuje akce především pro rodiny s dětmi, aktivní je i Klub seniorů. *„Jsme obec, která nemůže lákat na žádné památky, ani nemáme žádné tradiční akce, na které bychom k nám mohli pozvat přespolní,“* doplňuje místostarosta.



Podle Pamětí obcí okresu Karlínského je první zmínka o Bašti již z jedenáctého století. Tehdy král Vratislav daroval sedm popluzí a les ve Velké Bašti kapitule Vyšehradské jako prebendu, tedy k užívání. Další zmínka je z roku 1327, kdy se jmenuje držitelem této prebendy Jindřich, arcijáhen kouřimský a kanovník vyšehradský. Jmen vlastníků za další století najdeme několik. Poslední zmínka je z roku 1680, kdy Krištof Ferdinand Popel z Lobkovic prodal Velký Bašť hraběti Janu Hertwigovi z Nostizů, v jehož držení zůstal Velký Bašť až do zrušení roboty v roce 1848. Na konci 19. století se politická obec Bašť skládala ze dvou osad Malého Baště a Velkého Baště. V roce 1924 nastaly změny v pojmenování osad. Velký Bašť se změnil na Bašť a Malý Bašť na Baštěk. V obou bývalých osadách najdeme opravené kapličky.

Jak bylo uvedeno výše, v Bašti žádné významné turistické cíle nehledejte, ale přesto malý tip pro příznivce turistiky máme. Z Líbeznic, kam přijedete z Prahy autobusem, můžete vyrazit po žluté západním směrem a zhruba po dvou kilometrech dorazíte za rozcestí Háje Beckov, který se nachází na hranicích Baště. Dále značené cesty nevedenou, ale po neznačených vedoucích Beckovem můžete dorazit až do Panenských Břežan. *„Pro pěší jsme na Beckově připravili malou naučnou stezku, která je vhodným místem na procházky,“* slyšíme od místostarosty. Bašť a její okolí nabízí ideální podmínky pro cyklisty. *„Směrem k Mělníku je to příjemná rovinka, a tak zde najdou možnost na svezení všichni příznivci cyklistiky.“*

Dopravní obslužnost PID obce Bašť

Příměstská autobusová linka	368
Regionální autobusová linka	417

STANDARD ZASTÁVEK PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Zastávkám se na stránkách ČasoPIDu věnujeme pravidelně, každý druhý měsíc vám představuje dobré příklady i ty horší, se kterými se můžeme v rámci Pražské integrované dopravy v Praze a okolí setkat. Tentokrát nebudeme putovat po konkrétních zastávkách současnosti, ale představíme si materiál, který hovoří o tom, jak by zastávky Pražské integrované dopravy měly vypadat v budoucnu.



Se zastávkou je to stejné jako s každou jinou výkladní skříní obchodu nebo restaurace. Pokud musíte cestovat autobusem, tramvají či vlakem, tak pojedete i když vzhled zastávky nebude zrovna ideální, ale pokud máte možnost volby, tak vás ošklivá zastávka od cesty veřejnou dopravou spíše odradí, než aby vás nalákala. Platí to i naopak, pokud zastávka působí příjemně, je dobře vybavena a máte zde všechny potřebné informace pro využití služby, tak si i váhavý cestující řekne, mohl bych to jednou vyzkoušet. *„Atraktivní zastávky, kvalitní a bezpečný přístup na ně, přirozeně povede k vyššímu využívání veřejné dopravy a vyšší konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuálnímu automobilismu,”* představuje základní myšlenku nového dokumentu Vojtěch Novotný, který jej v ROPIDu připravuje.

Integrovaný dopravní systém vychází z přestupů mezi jednotlivými typy dopravy. Místní dopravou dojedete většinou ke kapacitní kolejové dopravě (v případě Prahy a okolí metro nebo vlak) a pokračujete dále ve své cestě. Pokud je ovšem přestup komplikovaný, odrazuje ještě více než špatná zastávka, proto Vojtěch Novotný přidává další nosnou myšlenku materiálu: *„Kvalitní přestupní body, které lépe a jednoduše propojí jednotlivé druhy dopravy podle hesla ‚přestup není bariéra’.”* Myšlenka zrodu koncepčního materiálu se zrodila na začátku roku 2015 a v lednu 2016 Rada hlavního města Prahy pověřila ROPID jeho přípravou.



Doprava významně určuje vzhled veřejného prostranství, proto s organizátorem dopravy spolupracuje také další městská organizace IPR (Institut plánování a rozvoje) a akademickou půdu zastupuje Fakulta dopravní ČVUT. „Po pověření vznikla pracovní skupina, která má deset členů a jsou v ní zastoupeny všechny zmiňované organizace,“ doplňuje Novotný.

V průběhu prvního pololetí 2017 by měl být materiál schválen a na území Prahy by měl být závazný. „Standard zastávek PID je však určený i pro Středočeský kraj. Naší snahou bude, aby podobně jako Rada hlavního města Prahy materiál schválila i Rada Středočeského kraje a doporučovala ho krajským organizacím a středočeským obcím,“ dozvídáme se. Některé stavby, které na území Prahy proběhly v posledních měsících, jsou již v souladu s tímto materiálem. Stejně jako u všech ostatních standardů, které jsou v Pražské integrované dopravě nastavené a sledované, měl by mít z výsledku prospěch především cestující, ať již jezdí pravidelně nebo občas. „Naší snahou je, aby na zastávku vedla nejkratší a přímá cesta, která bude přehledná a bezpečná,“ říká Vojtěch Novotný. „Máme k dispozici moderní know-how a chceme, aby bylo uplatňováno.“

Systém Pražské integrované dopravy, to je více než tisíc zastávek, na některých nastoupí či vystoupí několik jedinců v pracovních dnech, naopak stanicemi pražského metra projde i několik desítek tisíc cestujících každý den. Proto jedním z prvních kroků při přípravě materiálu byla kategorizace zastávek do pěti skupin označených písmeny A až E. Do „áčka“ patří významné přestupní body celosíťového významu. Jedná se o velké přestupní uzly mezi více druhy dopravy nebo velké terminály veřejné dopravy, samozřejmě v této kategorii jsou také přestupní body se železničními stanicemi, s dálkovou dopravou a také zastávky u mezinárodních letišť.

V „céčku“ najdeme malé přestupní uzly, což je například přestup mezi vlakem a autobusem lokálního významu, nebo také nácestné zastávky s vysokým obratem cestujících či v blízkosti





významného zdroje a cíle dopravy jako jsou nemocnice, školní areály nebo sportovní haly. Poslední kategorie zahrnuje zastávky na okraji měst nebo větších obcí, případně zastávky mimo zástavbu, které jsou zpravidla málo využívané.

Dokument také jasně vymezuje, jaká má být docházková vzdálenost na zastávky. Čtyři sta až šest set metrů ve městech, zejména na sídlištích. O čtyři stovky metrů více musí zvládnout cestující v kompaktních sídlech s nízkopodlažní zástavbou a dokonce kilometr a půl musíte zvládnout na zastávku, pokud je umístěna v území s rozptýlenou zástavbou. Ideální mezizastávková vzdálenost byla také určena na čtyři sta až šest set metrů v zastavěném území. Minimální vzdálenost by měla být 200 metrů, ale to jen v případě, že jsou obsluhovány významné cíle s vysokou frekvencí cestujících.

Další kapitola se věnuje tramvajovým a autobusovým zastávkám. *„Definujeme prostor zastávky, ale i pěší vazby na ni, samozřejmě je také řešení nástupních hran a jejich výška, ta je velmi podstatná v případě osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Jsou řešeny také stavební typy zastávek, na rušných komunikacích to jsou většinou tramvajové ostrůvky a autobusové zálivy, ale na zklidněných komunikacích jsou zálivy komplikací, proto se přikláníme k zastávkám v jízdním pruhu, nebo k výstavbě zastávkového mysu, zátkové zastávky nebo dalších typů, které se používají v zahraničí,“* vysvětluje zásady pro zastávky Novotný. *„Celý dokument projednáváme také s organizacemi zastřešující vozíčkáře a nevidomé, aby zde přijaté zásady vyhovovaly i těmto občanům.“* Pozornost je také věnována umístění zastávek v okolí křižovatek. Určitě znáte situaci, kdy stojíte na rohu a vyhlížíte, z kterého směru přijede vámi požadovaný spoj. *„U křižovatek linek je ideální umístění zastávek za křižovatkou, aby všechny linky do daného směru odjížděly z jedné zastávky. Všichni známe Karlovo náměstí a dilema odkud to pojedete dříve, když chci jet na I. P. Pavlova,“* vysvětluje odborník na zastávkovou problematiku.

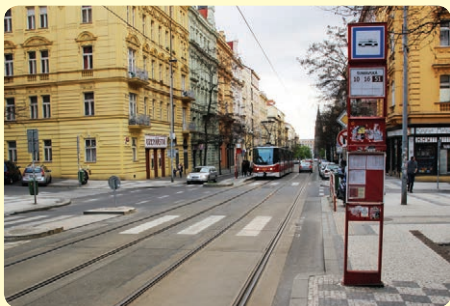
Další stránky se věnují obratištím tramvají a autobusů. *„Naším hlavním cílem je, aby obratiště nebyla překážkou v území, proto jsou zmíněna i tramvajová úvratňová obratiště, která by mohla*

využívat obousměrná vozidla,” sdělil Vojtěch Novotný. Stranou zájmu nezůstaly ani zastávky a stanice železniční dopravy. I u nich se v některých případech potýkáme se špatným označením a velmi důležité je také napojení nástupiště na přednádražní prostor s návaznou dopravou. „Také v tomto případě je naším cílem, aby přestup mezi vlaky a návaznou dopravou byl co nejjednodušší, čistý a přímý. Dnes v mnoha případech není přestup zřejmý a náhodný cestující ho musí hledat,” slyšíme od Novotného. „Naším cílem je, aby přestupy na železnici byly značeny podobně, jako je tomu u metra, kde jsou přestupy srozumitelné. Důležitou roli v tomto případě hraje infosystém.” Stranou nezůstaly ani podchody, velmi důležitá spojnice přednádražního prostoru a nástupišť.

Přestupním bodům se pak věnuje samostatná část dokumentu. Velice důležitou součástí přestupu jsou informace, které se cestujícím poskytují. *„Informace o přestupu potřebuje cestující v přirozeném a logickém sledu. Všechny musí být v přestupním bodě dostupné, i když si cestující může zjistit vše potřebné před cestou. Informace by neměl cestující vyhledávat, ale měly by mu být intuitivně nabídnuty,”* je přesvědčen Vojtěch Novotný. Současná realita ovšem není tak vstřícná, navíc některé tuzemské normy neumožňují řešení běžné za hranicemi. *„Například u nás normy nesmyslně zakazují umístění zastávky na mostě, které přitom nabízí i výborné možnosti na přestup jako je tomu v Německu, Rakousku a Švýcarsku,”* dozvídáme se.

Informační systém je nedílnou součástí vybavení zastávky. Vše začíná označníkem, v Praze dobře známe charakteristický červený. *„V letošním roce chceme vypsát soutěž na nový označník, který by měl být také červený, ale měl by být přece jen modernější než stávající typ,”* myslí si odborník. Přístřešek na zastávkách cestující vyhledávají především při rozmarech počasí a ty ve většině případů budují obce samotné, proto najdeme v rámci celého systému jejich širokou paletu. Běžným vybavením se v současnosti stává také elektronický panel s informacemi, nikoliv pohled na jízdní řád, ale na tabuli s aktuálními odjezdy. Za standard se dnes bere odpadkový koš, hodiny nebo lavička. Na frekventovaných zastávkách by neměl chybět také automat na jízdenky, u těch nejvytíženějších informační kiosek.

V péči o zastávky a přestupní prostory hrají hodně významnou roli také majetkoprávní vztahy. *„Současný stav není právě ideální, vstupuje do toho velké množství subjektů, proto se snažíme nastínit, jak by měla vypadat efektivní správa zastávek a také jejich efektivní využití,”* uzavírá představení nového standardu Vojtěch Novotný.



ČasoPID

ÚNOR 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 8. února 2017

Vydal ROPID v únoru 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.ropid.cz
ropid@ropid.cz