

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 příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahu

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

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



ČasoPID
únor 2018

OBSAH:

Rozšíření integrace na železnici od 4. 2. 2018	1
Tři přívozy mimořádně pomáhají pražské dopravě	4
Obce, které obsluhuje PID / Kytín	6
Jak nejlépe cestovat na jednu jízdenku - I. díl	10
Tarifní pásma PID na železnici - od 4. 2. 2018	12
Nárůst počtu cestujících ve vlacích v Praze pokračuje!	14
Vozí Vás na linkách PID / Valenta Bus s. r. o.	16
V Praze na Zbraslavi a v Rudné jsou testovány...	19
Se systémem PID panuje spokojenost	21

ROZŠÍŘENÍ INTEGRACE NA ŽELEZNICI OD 4. 2. 2018

[STRANA 1 - 3]

DOJÍŽDĚNÍ VLAKEM V RÁMCI SYSTÉMU PID (CESTUJÍCÍ STARŠÍ 15 LET)

Cenové srovnání (Tabulky srovnávají ceny traťových jízdenek ČD pro uvedené relace s cenami předplatních kuponů PID)

Trasa	Měsíční varianta		
	ČD	ČD s IN25	PID/PID*
Hořovice – Praha-Smíchov	2520 Kč	1890 Kč	1560/1900 Kč
Příbram – Praha-Smíchov	3080 Kč	2310 Kč	1780/2110 Kč
Zdice – Praha-Smíchov	2128 Kč	1596 Kč	1350/1680 Kč
Beroun – Praha-Smíchov	1792 Kč	1344 Kč	1130/1470 Kč
Hořovice – Beroun	1036 Kč	777 Kč	700 Kč
Zdice – Beroun	616 Kč	462 Kč	460 Kč
Příbram – Beroun	1792 Kč	1344 Kč	920 Kč
Příbram – Jince	756 Kč	567 Kč	460 Kč
Rakovník – Praha-Veleslavin	2716 Kč	2037 Kč	1780/2110 Kč
Rakovník – Kladno	1904 Kč	1428 Kč	1130 Kč

Trasa	Čtvrtletní varianta		
	ČD	ČD s IN25	PID/PID*
Hořovice – Praha-Smíchov	6660 Kč	4995 Kč	4200/5080 Kč
Příbram – Praha-Smíchov	8140 Kč	6105 Kč	4800/5680 Kč
Zdice – Praha-Smíchov	5624 Kč	4218 Kč	3600/4480 Kč
Beroun – Praha-Smíchov	4736 Kč	3552 Kč	3000/3880 Kč
Hořovice – Beroun	2738 Kč	2054 Kč	1800 Kč
Zdice – Beroun	1628 Kč	1221 Kč	1200 Kč
Příbram – Beroun	4736 Kč	3552 Kč	2400 Kč
Příbram – Jince	1998 Kč	1499 Kč	1200 Kč
Rakovník – Praha-Veleslavin	7178 Kč	5384 Kč	4800/5680 Kč
Rakovník – Kladno	5032 Kč	3774 Kč	3000 Kč

PID* = včetně předplatné pro území hl.m. Prahy

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost: od 10. června 2012

do pásma z pásma		dvójpásmo		1	2	3	4	5	6	7
P	cena platnost	O	cena platnost	B	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B Území hl. m. Prahy					
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
1	cena platnost	2	cena platnost	3	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
2	cena platnost	3	cena platnost	4	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
3	cena platnost	4	cena platnost	5	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
4	cena platnost	5	cena platnost	6	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
5	cena platnost	6	cena platnost	7	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min
					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 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 přístupná 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 O: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

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

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

ROZŠÍŘENÍ INTEGRACE NA ŽELEZNICI OD 4. 2. 2018 – RAKOVNICKO A HOŘOVICKO



Až o třetinu se zlevní lidem cestování na dalších železničních linkách ve Středočeském kraji. Od 4. února 2018 bude možné nově cestovat na Berounsku, Příbramsku, Hořovicku i Rakovnicku vlaky Českých drah také na jízdenky Pražské integrované dopravy. Do systému se zapojí kromě osobních vlaků i rychlíky. Ve vlacích bude možné využívat jak předplatní kupony Pražské integrované dopravy, tak nově i jízdenky PID pro jednotlivou jízdu. Nejvíc ušetří ti, kteří dojíždí pravidelně.

Rychlíkem na jízdenky PID až do Rakovníka, Kařezu nebo Příbrami

Největší novinkou bude od 4. února možnost cestovat do těchto nových oblastí Středočeského kraje na jízdné Pražské integrované dopravy všemi rychlíky. Týká se to těchto linek:

- **R16** (Praha – Beroun – Zdice – Hořovice – Kařez)
- **R24** (Praha – Kladno – Stochov – Lužná u Rakovníka – Rakovník)

V úseku Praha – Kladno jízdné PID v rychlících již platí, nově se od 4. 2. 2018 připojuje na této lince do systému PID úsek Kladno – Rakovník.

- **R26** (Praha – Beroun – Zdice – Lochovice – Příbram)

„Intenzivně jsme jednali s Českými drahami, abychom systém Pražské integrované dopravy rozšířili do rychlíků i v dalších částech Středočeského kraje. Železnice je nepostradatelná v rychlém dojíždění do Prahy pro desetitisíce lidí každý den,“ zdůrazňuje radní Středočeského kraje pro oblast dopravy František Petrtýl. „Jen z Berouna a jeho bezprostředního okolí jezdí do Prahy každý den několik tisíc lidí. Pokud jste chtěli jet vlakem na jízdenku PID do Prahy, mohli jste doteď využít jen pomalejší osobní vlaky. Proto rozšiřujeme nabídku i o 19 rychlíků, které z Berouna do Prahy v pracovní dny jezdí. A stejně tak se zlepší cestování rychlíky v Příbrami, Jincích, ve Zdicích, Hořovicích, Kařezu, Rakovníku nebo třeba ve Stochově a Novém Strašecí.“

Cestující ušetří

„Kromě toho, že je cesta rychlíkem do Prahy mnohem pohodlnější než autem nebo autobusem, bude také pro řadu cestujících nově levnější,“ doplnil ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) Pavel Procházka. „Především ve srovnání s klasickými traťovými jízdenkami ČD budou lidé počítat úspory ve stokorunách měsíčně. Navíc na jednu jízdenku dojedou do Prahy a dál na ni mohou přestoupit na tramvaje, metro nebo autobusy. Bude to mnohem pohodlnější.“

Příklad: Jak ušetřit s časovým kuponem PID

Za měsíční traťovou jízdenku ČD na trase Hořovice – Praha-Smíchov zaplatí cestující starší 15 let dnes 2520 Kč, resp. 1890 Kč, pokud cestuje na traťovou jízdenku se slevou IN25. Pokud nově využije měsíční časový

kupon PID pro Prahu plus šest pásem, vyjde ho měsíc cestování na 1900 Kč, a to včetně možnosti cestovat MHD po Praze. Pokud nevyužívá městskou dopravu, měsíc dojíždění z Hořovic na Smíchov ho bude stát jen 1560 Kč. Ještě víc lze ušetřit při pořízení čtvrtletních kuponů PID pro šest pásem, konkrétně na trase Praha-Smíchov – Hořovice je pak úspora až 3060 Kč (viz tabulka na vnitřní straně obálky).

Zapojení těchto rychlíků do systému Pražské integrované dopravy ulehčí i dnešním osobním vlakům, které jsou především ve špičkách velmi vytížené. „Předpokládáme, že řada cestujících využije nově rychlíky, a tím se uvolní kapacita v osobních vlacích pro další cestující. Vidíme to třeba v Benešově u Prahy, kde je možné rychlíky využívat na jízdné Pražské integrované dopravy od dubna 2017. Lidé si vždy velmi rychle najdou ten nejvýhodnější způsob cestování. Tímto opatřením nejenže přinášíme cestujícím další možnost, jak v rámci PID cestovat, ale zároveň jim tím šetříme čas i peníze za jízdné a ve výsledku nabízíme našim klientům větší komfort cestování. Proto nemám obavu, že by o to nebyl na Berounsku, Příbramsku nebo Rakovnicku zájem,“ dodává Petr Tomčík, ředitel organizace ROPID.

Nově také vlakem s jízdenkami PID pro jednotlivou jízdu

V integrovaných osobních vlacích i rychlících na Příbramsku, Hořovicku, Berounsku i Rakovnicku lze nově využívat také krátkodobé přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu. I ty jsou často výhodnější než klasické jízdné ve vlaku, zvláště v situaci, kdy cestující nemá slevovou kartu ČD.

„Na řadě tratí Středočeského kraje už je možné jízdenky PID pro jednotlivou jízdu využívat, nově se přidá dalších sedm úseků,“ říká ředitel Regionálního obchodního centra ČD Jakub Goliáš. „Na všech zastávkách ale zatím nemáme žluté označovače jízdenek PID pro jednotlivou jízdu. Než jimi stanice a zastávky vybavíme, umožníme cestujícím nákup jednotlivých jízdenek PID a jejich označení přímo v pokladnách stanic Beroun, Hořovice, Jince, Kladno, Kladno město, Křivoklát, Příbram, Rakovník, Stochov a Zdice. Zákazník si sám zvolí datum a čas začátku platnosti jízdenky pro jednotlivou jízdu, a pak už ji nemusí označovat.“

Příklad: Jak ušetřit s jízdenkou PID pro jednotlivou jízdu

Cestujícím, kteří nedojíždí vlakem každý den, se vyplatí vyzkoušet jízdenky PID pro jednotlivou jízdu, úspora může být i více než 50 %. Například při cestě z pražského smíchovského nádraží do Berouna stojí obyčejné jízdné ČD 69 Kč, jednotlivá jízdenka PID vyjde na 46 Kč, a pokud má cestující Lítačku s kuponem pro Prahu (pásma P, O, B), dokoupí si do vlaku už jen jízdenku PID za 32 Kč. Stejným vlakem může také nově jet například až do Kařezu za 68 Kč s jízdenkou PID (za 54 Kč, pokud máte na Lítačce roční kupon pro území hlavního města) namísto obvyklých 110 Kč, což je cena obyčejné jízdenky ČD (viz tabulka na straně 3).

Výhoda i při cestování na Plzeňsko

Výhody nové integrace pod křídly Pražské integrované dopravy pocítí i zákazníci za hranicemi kraje. „Okruh využití jízdenek PID je ještě větší, ocení to lidé hlavně směrem na Plzeň. Nově na ně můžete dojet až do Kařezu, kde tarif Pražské integrované dopravy navazuje na systém Integrované dopravy Plzeňska. Jednotlivé i časové jízdenky PID mohou lidé nově použít tak, že si koupí například jízdenku PID z Berouna do Kařezu a z Kařezu dál využijí jízdné Integrované dopravy Plzeňska. I to je cesta, jak

za vlak výrazně ušetřit," doplnil ředitel IDSK Pavel Procházka.

Na základě iniciativy Středočeského kraje a organizátorů dopravy se povedlo v uplynulém roce zapojit do systému jednotného jízdného všechny významné rychlíkové linky v regionu. Naposledy se mapa rychlých železničních spojení rozšířila v prosinci, kdy na ní přibýly přímé vlaky z Benešova, Kolína a Kutné Hory.

Nově integrované železniční úseky od 4. února 2018 – kompletní přehled

Trať	Linka	Úsek
120	S50	nově v úseku Kamenné Žehrovice – Stochov – Lužná u Rakovníka – Rakovník
120	S51	Rakovník – Lužná u Rakovníka
162	S53	Rakovník – Lubná
161	S57	Rakovník – Rakovník západ
170, 200	S60	nově v úseku Králův Dvůr–Popovice – Zdice – Lochovice – Příbram
170	S70	nově v úseku Králův Dvůr–Popovice – Zdice – Hořovice – Kařez
174	S75	nově v úseku Beroun–Závodí – Zbečno – Křivoklát – Rakovník
172	S76	nově v úseku Vižina – Lochovice

Nově integrované rychlíkové linky

171, 170	R16	Praha – Beroun – Zdice – Hořovice – Kařez
120	R24	nově v úseku Kladno – Stochov – Lužná u Rakovníka – Rakovník
170, 173, 200	R26	Praha – Beroun – Zdice – Lochovice – Příbram

Cenové srovnání (jízdenky ČD pro jednu cestu a jízdenky PID pro jednotlivou jízdu)

Trasa	ČD *	ČD #	PID *	PID #
Hořovice – Praha–Smíchov	90 Kč	68 Kč	62 Kč	46 Kč
Příbram – Praha–Smíchov	110 Kč	83 Kč	68 Kč	54 Kč
Zdice – Praha–Smíchov	76 Kč	57 Kč	54 Kč	40 Kč
Beroun – Praha–Smíchov	64 Kč	48 Kč	46 Kč	32 Kč
Hořovice – Beroun	37 Kč	28 Kč	24 Kč	—
Zdice – Beroun	22 Kč	17 Kč	18 Kč	—
Příbram – Beroun	64 Kč	48 Kč	32 Kč	—
Příbram – Jince	27 Kč	20 Kč	18 Kč	—
Rakovník – Praha–Velešlavín	97 Kč	73 Kč	68 Kč	54 Kč
Rakovník – Kladno	68 Kč	51 Kč	40 Kč	—

ČD* jízdenka ČD obyčejná

ČD# jízdenka ČD sleva IN25

PID* jízdenka PID jednotlivá (platná na celou trasu)

PID# jízdenka PID jednotlivá v kombinaci s předplatným pro území hl.m. Prahy (pásma P, O a B)

TŘI PŘÍVOZY MIMOŘÁDNĚ POMÁHAJÍ PRAŽSKÉ DOPRAVĚ



Prosinec přinesl dvě výrazné změny především pro pražské chodce, neboť léta používaná spojení přestala fungovat. V prvních prosincových dnech spadla lávka v Troji a její náhradou se stal přívoz

spojující Císařský ostrov a Troju. O dva týdny později byl pro chodce uzavřen železniční most, a tak na svou mírně upravenou trasu opět vyrazil přívoz P5 mezi Císařskou loukou, zastávkou Kotevní a Výtoní. Od 25. ledna je také v provozu přívoz P7 mezi Holešovicemi a Karlínem, neboť pro tramvaje byl uzavřen Libeňský most.

Plavby mezi Císařským ostrovem a Trojou zajišťuje ekologická elektroloď Mistr Jan Hus. „Je to první loď svého druhu v Praze, která nabízí ekologickou dopravu,“ říká Jan Hamza, předseda představenstva Pražské paroplavební společnosti. „Kapacita lodi je dvacet osob a v současné době jezdí v intervalu 10 až 20 minut.“ Přívoz jezdí od 7 do 19 hodin v pracovní dny, v sobotu a v neděli od 8 do 19 hodin. Ve špičkách pracovních dní od 7 do 9 a od 15 do 18 hodin jezdí v intervalu 10 minut, v ostatních obdobích ve dvojnásobném. Šest plaveb za hodinu je ideální počet, který přívoz zvládne, ve výjimečných případech lze nějakou plavbu přidat, ale to nelze dlouhodobě garantovat. „V současné době jsme mimo plnou sezónu a kapacita přívozu je plně naplněna, o víkendech s námi jezdí stovky lidí,“ dodává Hamza.

Plavby tohoto přívozu ovšem od prvního dne existence narušuje vyšší stav hladiny Vltavy. Koryto Vltavy je u Troje poměrně úzké, je zde silnější proud než v jiných místech, proto může být provoz přívozu při vyšším průtoku nebezpečný. Přívoz tak nejezdil v prvních lednových dnech, ani na začátku čtvrtého týdne úvodního měsíce roku a předpoklad obnovení plaveb je zatím nejistý.

„Cestu po lávce využívalo v sezóně několik tisíc lidí za víkend, a to není možné žádným přívozem nahradit, proto tuto cestu nebude zoologická zahrada v sezóně 2018 inzerovat,“ mrzí Hamzu. Zá-

jem o návštěvu pražské zoo byl v minulém roce rekordní, téměř jeden a půl miliónu návštěvníků, proto zahrada řeší především velkokapacitní způsoby dopravy.

V polovině prosince se také opět rozjel přívoz pod železnič-



P5



P7

ním mostem. „*Krátce po potom, co spadla lávka v Troji, mi volalo několik zástupců obcí, abych přívozy nahradil jejich lávky a mostky, což mě překvapilo,*“ říká Zdeněk Bergman, majitel společnosti Pražské Benátky, která provozuje přívoz pod železničním mostem. „*Máme nějaký personální plán na celý rok, navíc jsme přívoz provozovali i o Vánocích a na Silvestra, ale měli jsme volnou lidskou kapacitu, tak jsme provoz přívozu zvládli.*“



P8

Také přívoz mezi kotvišti Výtoň – Kotevní a Císařská louka pluje od 7 do 19 hodin v pracovní dny a od 8 do 19 hodin o sobotách a nedělích. Ve špičkách pracovního dne od 7 do 9 a od 15 do 18 hodin je interval 10 minut, v ostatních obdobích dvojnásobný. „*Zájem o přívoz je nárazový, jsou období, kdy jsou fronty a cestují s námi desítky cestujících a jsou plavby s jedním nebo dvěma lidmi,*“ doplňuje Bergman. Plavby zajišťuje stejně jako v loňské sezóně převozní prám Bivoj. Zavedením přívozu se zlepšila také obsluha Císařské louky.

Podle Bergmana dopravní význam přívozu P5 roste. „*V roce 2017 jsme převezli dvojnásobný počet cestujících než v roce 2016, proto nabízíme, aby byl přívoz v provozu celoročně, navíc máme v návrhu novou a větší loď.*“



P8

V současné době přívoz nezajíždí na Smíchovskou náplavku, kam by se měl vrátit na konci března, kdy začíná standardní plavební sezóna pražských přívozů.

O více než dva měsíce dříve než bylo plánováno, ve čtvrtek 25. ledna, se rozjel také přívoz P7 mezi Pražskou tržnicí, Štvanicí a Rohanským ostrovem, aby bylo zlepšeno spojení mezi Prahou 7 a 8, neboť o týden dříve byl omezen provoz na Libeňském mostě. Loď Holka Pražské paroplavební společnosti, kterou pravidelní cestující dobře znají z letních měsíců, pluje v pracovní dny od 7 do

18 hodin v intervalu 30 minut, s tím že od 7 do 10 a od 15 do 18 jezdí v intervalu polovičním. O sobotách, nedělích a svátcích je na přívozu interval 30 minut.



P8



KYTÍN

Chcete na chvíli vysadit, opustit ruch velkoměsta a odpočinout si v brdských lesích? Vydejte se do Kytína, obce pod brdským hřebenem, kam se dostanete autobusem za tři čtvrtě hodiny ze Smíchovského nádraží, pokud není na dálnici mezi Prahou a Mníškem pod Brdy nějaký problém. Z Prahy vyrazíte linkou 317 a v zastávce Mníšek pod Brdy, Kaple musíte přestoupit na minibus (možná mikrobús) linky 446, ze kterého za pět minut vystupujete na upravené návsi v Kytíně.

V tomto případě se přestupu v neznámém prostředí bát nemusíte, po vystoupení pokračujete po jednom chodníčku několik metrů a už nastupujete. Linka 446 je totiž návazná na linku 317 a řidič pečlivě sleduje, zda někdo nemá zájem přestoupit. „Je to důležité zejména pro staré lidi z kytínského domova důchodců,“ vysvětluje řidič.



Po vystoupení z autobusu v Kytíně se stačí rozhlédnout okolo sebe a je vám jasné, že se místní o obec příkladně starají. Ani nemusíte daleko chodit a můžete se posadit na jednu z mnoha



laviček a kochat se příjemnou středočeskou obcí s 559 obyvateli. První osady se na území Kytína objevovaly již v 10. až 12. století, ve 13. až 14. století byl postaven kostel. První oficiální dochovaná zpráva o Kytíně pochází z 24. června 1321, z doby vlády Jana Lucemburského, který Kytín povýšil na ves trhovou neboli městečko. Za tři roky bude slavit obec významné jubileum.

Proč právě název Kytín, pro obec obklopenou brdskými lesy? Podle pověsti se v místě obce zastavila při své pouti paní Korutanská, která v místní studánce omyla tvář nevidomému

dítěti, a ono začalo vidět. První, co uvidělo a pojmenovalo, bylo „kytí“, právě proto název Kytín a tři rozkvetlé květiny ve znaku obce, který potkáte velmi často. Kytínskou studánku můžete navštívit i dnes, nachází se pod kostelem Nanebevzetí Panny Marie. U studánky se v minulosti zastavovali poutníci při cestách na Svatou horu u Příbrami, proto byla v dobách socialistických zazděna. Opět spatřila světlo světa v roce 2011, kdy byla farářem Janem Dlouhým vysvěcena.



Někdo by mohl být autobusovým přestupem nedaleko od domova znepokojen, ale v obci panuje se systémem Pražské integrované dopravy spokojenost. „Systém si prošel mnoha peripetiemi, ale v současné době se nám ve spolupráci s dopravcem, organizací ROPID a krajem podařilo dotáhnout systém k dokonalosti a jsme s ním spokojeni,“ říká starosta Miloslav Holý. „Vyrůstal jsem v dopravě, v ČSAD, a tak doprava byla jednou z mých priorit. Byla doba, kdy sem měl jezdit jeden autobus ráno, v poledne a večer, to by byl velký zásah do života obce. Nyní jezdí lidé ve vytopených, krásných vozech, což v minulosti nebylo. Já pamatuji, když jsme chodili na křižovatku pěšky.“ Zlom nastal v červenci roku 1996, kdy do Kytína začala jezdit linka 317 provozovaná Martinem Uhrem a od roku 2011 platí současný systém s přestupem na linku 446.

Přestupy se mohou zdát jako samoučelné, ale díky přípojmům se obci podařilo snížit náklady. „Využití pro střední nebo kloubový autobus tady rozhodně nebylo, takto máme dobré spojení do Mníšku i do Dobříše, navíc systém umožňuje i večerní cesty za kulturou do Prahy a potom návrat domů,“ doplňuje starosta. V roce 2018 zaplatí Kytín za autobusy bezmála 390 tisíc korun. „Nic není zadarmo, tak je nám jasné, že musíme platit.“ Doprava je pro Kytín životně důležitá. „Za drtivou většinou služeb musí místní dojíždět.“

Kytín nemá školy, a tak 49 dětí musí dojíždět do Mníšku nebo do Dobříše. „Pro ranní cesty do školy jsme domluvili přímé spoje, aby zejména menší děti na prvním stupni nemusely přestupovat,“ slyšíme od Miloslava Holého. V roce 2017 skončil v Kytíně obchod, a tak obec zejména seniorům domluvila spoj, který odjíždí v 10:00 z Kytína do Mníšku pod Brdy k nákupním centrům a v 10:50 se vrací zpátky. I nadále si starosta sleduje vytíženost jednotlivých spojů. „Jednou za dva měsíce sleduji každý spoj, kolik s ním jede lidí. Vychází mi, že každý den odjíždí z Kytína přibližně 170 lidí a obdobný počet se také vrací, zde záleží, kolik lidí vyráží z domova seniorů a kolik lidí za nimi přijíždí.“

Díky kvalitní dopravě se stává Kytín turistickým cílem pro Prahu. „Jezdí k nám zejména starší občané z Prahy, kteří míří například do Brd na výšlapy. V letní sezóně k nám jezdí také cyklobus z Dobřichovic, který je stále plný.“

Pro návštěvníky Kytína je připravena dobrá infrastruktura.



„V únoru 2017 byl u nás otevřen pivovar s restaurací, a tak jsem měl strach, aby se to neprojevalo na současné restauraci, ale každá si našla své zákazníky. Navíc pokud přijedou návštěvy za babičkami a dědečky do domova, tak si mají kde sednout v příjemném prostředí,“ doplňuje

starosta. Dvojici restaurací doplňuje ještě stylové občerstvení, to vše ve vzdálenosti ani ne sto metrů.

Rok 1990 byl pro Kytín velmi významný. Opět se stal samostatnou obcí, v letech 1980 až 1990 patřil pod Mníšek pod Brdy. *„V roce 1990 jsme měli 297 obyvatel a mnozí mladí odcházeli, protože tu nebyli dobré podmínky k životu. Nyní jsme opět oblíbeným místem, mnozí se sem vrací a staví se nové domy. Podařilo se nám udělat velký skok pro život v 21. století,“* těší starostu. Obec je kanalizována, proběhla rekonstrukce čistírny odpadních vod, z jedné třetiny již je hotov nový vodovod a zejména se podařilo vylepšit místní komunikace, které byly v žalostném stavu. Žádnou výstavbu satelitního typu ovšem v Kytíně nenajdete. *„Snažíme se ubránit a chceme, aby nově stavěné domy byly vesnického charakteru,“* dozvídáme se.

Ani v Kytíně nechybí bohatý spolkový život. Na prvním místě musíme jmenovat sbor dobrovolných hasičů, který byl založen v roce 1882. *„Kromě sboru dobrovolných hasičů máme i jednotku. Lidi mezi tím rozdíl nevidí, ale pro nás je to velmi důležité, neboť Bojovský potok se dokáže při velkých deštích rozlít a máme celou náves pod vodou. Jezdili k nám hasiči z Mníšku, ale když je například silný vítr u nás, tak je i v Mníšku a my jsme museli čekat dlouhé minuty, než přijedou, takto jednotka může zasahovat ihned, což je pro nás důležité,“* slyšíme od Miloslava Holého.

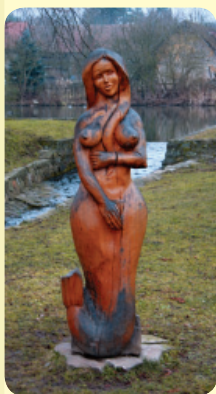
Od roku 1920 funguje v Kytíně Sokol, jehož fotbalové hřiště minete po levé straně při cestě od kaple. Pro nejmenší je zřízen dětský klub Kytíňáček, který sídlí v budově Obecního úřadu. *„Pouze předškolní výchovu musí děti absolvovat už ve školkách, tak tady jsou*





ti menší,“ říká starosta ke klubu, který byl založen v roce 2014. Nechybí ani místní kapela Kytínští Kanci nebo ochotnický spolek Kytínští Švábíci.

Abychom Kytín představili v celé jeho kráse, musíme zmínit, že k němu patří i dvě chatové osady, Rovina na Kytínské louce a Chouzavá. Osada Rovina patřila původně pod trampské osady Kytín, kde byla první chata postavena v roce 1928. Osada Chouzavá vznikla z původní zaniklé staleté osady strážců zlaté stezky „Chodová“. *„Kytín má v současné době 219 čísel popisných a tři stovky rekreačních objektů. Některé z nich jsou v současnosti využívány celoročně,*“ říká starosta. A tak je počet obyvatel Kytína v létě dvojnásobný.



Do Kytína se vyplatí vyrazit kdykoliv, může být cílem vašich cest, pokud přejdete hřeben z Dobřichovic či Řevnic, na výběr je několik tras po různých značených cestách. Záleží pouze na vaší zdatnosti a času, který vašemu putování chcete vyhradit. Hezká cesta je také z Jíloviště po červené až na rozcestí Na Rovinách a poté po žluté do Kytína. Celá cesta měří více než 16 kilometrů, a tak je dobré si vyhradit čtyři nebo pět hodin. Odměnou může být pivo z Kytínského pivovaru, nejen desítka nebo dvanáctka, ale také patnáctka. *„Nosnou akcí je pro nás Kytínské kulturní léto, které se v letošním roce bude konat*

od 18. do 25. srpna, vystoupí různé kapely a bude malá pouť. V rámci této akce se koná soutěž hasičských družstev ve stříkání historickou stříkačkou, tzv. koňkou. V minulém roce se zúčastnilo patnáct družstev, kdo nemá vlastní koňku, tomu půjčíme naši,“ říká s hrdostí starosta Miloslav Holý.

V roce 2014 se v Kytíně konalo sochařské sympozium a od té doby je na území obce rozmístěno deset soch (Paní Korutanská s děckem, Yvonka, Madona, Pieta, Vrběnka z lesovny, Fabián, Kája Mařík, Rybář, kapr Pepa a lavička s kytínským znakem). Pokud si budete chtít všechny sochy prohlédnout, také si uděláte pěkný výlet po Kytíně a jeho okolí.

Dopravní obslužnost PID obce Kytín

Regionální autobusové linky 446, Cyklobus

JAK NEJLÉPE CESTOVAT NA JEDNU JÍZDENKU – I. DÍL

VLAKEM Z PRAHY



Jednou z předností integrovaného dopravního systému je skutečnost, že můžete cestovat na jednu jízdenku různými dopravními prostředky, které provozují různí dopravci. V současné době vám jedna jízdenka stačí na to dostat se z Prahy až do hloubi Středočeského kraje.

Nyní se podíváme na to, jak nejlépe cestovat z Prahy vlakem. Základní dělení probíhá po první otázce, využíváte při cestách po Praze předplatné nebo ne?

Mám předplatné pro Prahu (pásma P, O, B)

Pokud předplatné využíváte, vlastníte jízdenku na 30 dní až jeden rok, jste minimálně studentem, kterému bylo 15 let, nebo jste seniorem do 65 let, platíte plnocenně jízdně. V Praze mohou cestovat zdarma také děti od 6 do 15 let, za trochu jiných podmínek senioři ve věku 65 až 70 let a senioři nad 70 let.

Upozornění: Na území Středočeského kraje nemají senioři ve věku 60 až 70 let žádnou slevu, a tak platí plně jízdně. Ve vlacích na území Středočeského kraje nemají slevu ani senioři 70+. Po Praze může zdarma jezdit vlakem tato skupina pouze s nahranou aplikací nebo s Průkazem „Senior 70+“. Pokud aplikaci nemáte, musíte zaplatit.

Pokud vlastníte některý z dokladů, který umožňuje cestování v Praze, a chcete vyrazit z Prahy do Středočeského kraje, tak máte dvě možnosti, koupit si jízdenku dopravce (v drtivé většině Českých drah z poslední zastávky nebo stanice na území Prahy, ale to nevyžíváte přednosti integrované dopravy), nebo využít jízdního dokladu Pražské integrované dopravy.

Jedete-li z Prahy například do čtvrtého vnějšího pásma, tak si zakoupíte jízdenku Pražské integrované dopravy na čtyři vnější pásma, která má časovou platnost 90 minut a její cena je 32 Kč. Nezapomeňte, že si jízdenku musíte označit, což můžete učinit na některé ze stanic. **Toto platí v případě, že jedete osobním nebo spěšným vlakem.** Pražská jízdenka vám platí až na hranice města a na ni navážete zakoupenou jízdenkou integrovanou. Takto to platí nejen při cestě do zmiňovaného čtvrtého pásma.

Jedete-li do prvního nebo druhého pásma koupíte si jízdenku za 18 Kč (jízdenky za 12 Kč ve vlaku neplatí!), která platí 30 minut, při cestě do třetího pásma si koupíte jízdenku za 24 Kč platnou 60 minut, a tak dále. Pokud z vlaku ještě přestupujete na autobus, integrovaná jízdenka vám platí i v navazujícím spoji, ale musí být zařazen do systému Pražské integrované dopravy (linky číselné řady 300 až 600) a nesmí být překročena časová a pásmová plat-



nost jízdenky!

Příklad: Chci navštívit přátele na Kladně, bydlí několik zastávek autobusem od nádraží. Vyrážím z Veleslavína, vlastním předplatné na pražskou dopravu, a tak mi stačí integrovaný lístek na 3 pásma (Kladno je ve 3. pásmu; 24 Kč a platnost 60 minut), po příjezdu do Kladna ještě může přestoupit na tamní autobusovou dopravu, linky čísel 601 až 614. Jen nesmím překročit časový limit 60 minut!

Vybraným rychlíkem v některých případech odlišně

Do systému jsou ovšem zařazeny i vybrané rychlíky, kterými také můžete cestovat na jízdenky Pražské integrované dopravy. Pokud v rychlíku navazujete na pražskou předplatní jízdenku zakoupenou jízdenkou integrovanou, neliší se postup a ceny od osobního nebo spěšného vlaku.

Ovšem, chcete-li v rychlíku na pražské jízdné navázat jízdným dopravce, platí pražské jízdné v rychlíku pouze do poslední zastávky na území Prahy, ve které rychlík zastavuje. Ve směru na Kolín je to Praha-Libeň, ve směru do Lysé nad Labem stanice Praha-Vysočany atd. Z uvedené stanice už si musíte koupit jízdenku dopravce.

Nemám předplatné pro Prahu (pásma P, O, B)

Pokud předplatné na cestování Prahou nemáte, tak si kupujete jízdné dopravce, nebo si musíte koupit jízdenku na všechna potřebná pásma. Pokud pojedete například z Proseka do Berouna, tak si koupíte jízdenku na 8 pásem (P s dvojitou hodnotou, O, B, 1, 2, 3, 4) označíte si ji při vstupu do metra či autobusu a platí vám až do Berouna. Jízdné Vás bude stát 62 korun a platí 3,5 hodiny. Ze Smíchovského nádraží (pokud pojedete jenom vlakem) použijete jízdenku na 6 pásem (O, B, 1, 2, 3, 4) za 46 korun s platností „pouze“ 2,5 hodiny. I v tomto případě vám jízdenka v cílové stanici platí na navazující autobusový spoj zařazený do systému PID do časové a pásmové platnosti jízdenky!

Omezení jízdného ve vlacích

Do systému PID patří pouze osobní a spěšné vlaky a vybrané rychlíkové a spěšné linky – vždy jen 2. vozová třída. Na integrovaných linkách a úsecích lze využít kromě tarifu dopravce také jízdní doklady PID.

Některé vlakové linky S nemusí být integrovány v celé své trase [zejména dále od Prahy]. V úsecích, ve kterých nejsou vlakové linky S integrovány, doklady PID neplatí. Informace o integraci linky S lze získat například z jejího jízdního řádu nebo ze schématu na straně 12 a 13. Integrované stanice a zastávky mají přiřazené tarifní pásmo.

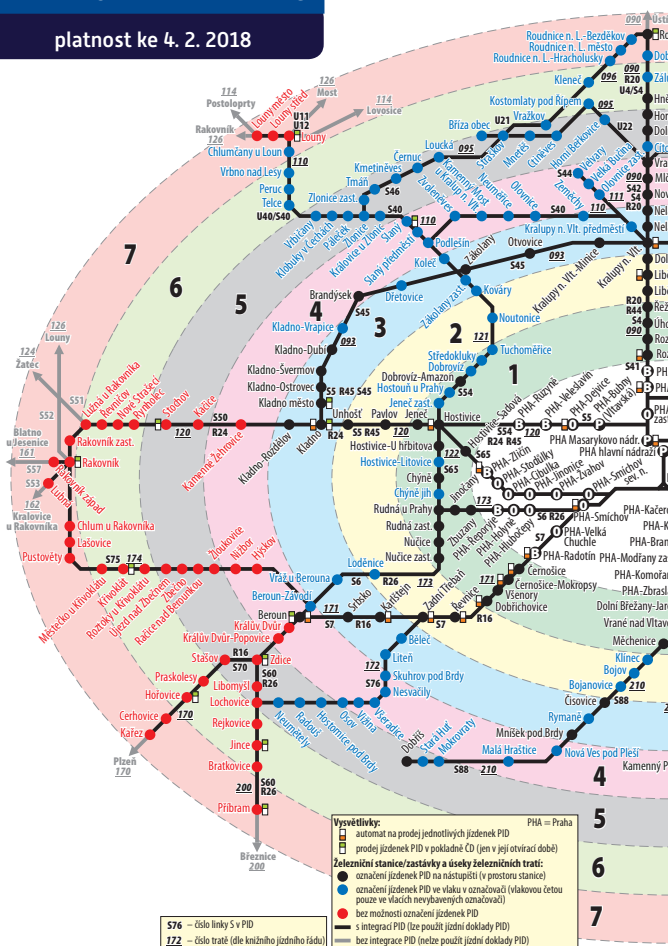
Ve vlacích PID neplatí následující jízdenky a slevy:

- SMS jízdenka
- Sleva pro doprovod dítěte 0–3 roky
- Bezplatná přeprava psa
- Dvoupásmová jízdenka za 12 (resp. 6 Kč) na 15 minut
- Žákovské jednotlivé jízdenky PID
- Zaměstnanecké jízdné PID
- Zaměstnanecké jízdné DP Praha

Cestující musí využít jiných jízdenek. Vždy podle Tarifu PID nebo tarifu železničního dopravce (České dráhy, KŽC doprava).

TARIFNÍ PÁSMO PID NA ŽELEZNICI

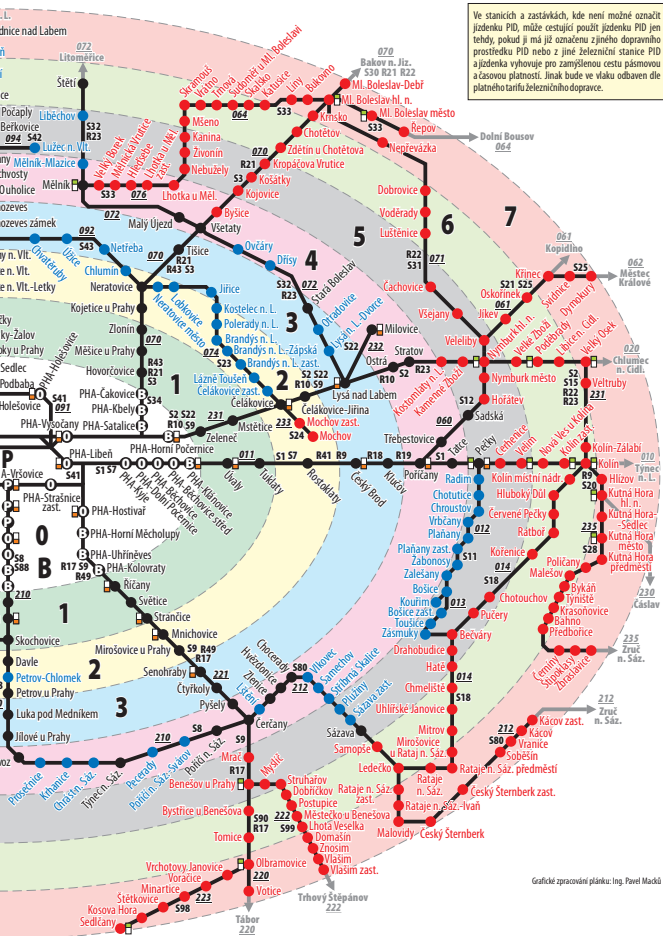
platnost ke 4. 2. 2018



INFORMACE O PID

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

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



Pražská integrovaná doprava na Twitteru



Twitter
„@PIDoficialni“

> mimořádnosti v reálném čase
> novinky z první ruky

Sledujte nás!



Načti si QR kód :-)



NÁRŮST POČTU CESTUJÍCÍCH VE VLACÍCH V PRAZE POKRAČUJE!



Železniční doprava v Praze je stále populárnější. Na podzim 2017 jsme si připomněli čtvrtstoletí od zapojení vlaků do systému Pražské integrované dopravy. Tehdy cestovalo v Praze vlakem v pracovní den 78 000 cestujících, o 25 let později už to bylo 138 000, což představuje nárůst o 77 %. V devadesátých letech už se mnohokrát hovořilo o soumraku železniční dopravy, ale poslední roky ukazují, že železnice je podstatnou součástí celého systému a při cestách ze Středočeského kraje do Prahy je to nenahraditelná páteř systému.

Dlouhá léta byl počet cestujících na území Prahy konstantní, pohyboval se okolo 80 tisíc v pracovních dnech. K nárůstu začalo docházet v letech 2008 a 2009, hranice sto tisíc byla poprvé překročena v roce



2012 – cca 103 000 cestujících a v následujících letech zaznamenáváme stále vyšší poptávku po přepravě po železnici.

V minulých letech došlo k rozšíření integrované dopravy o rychlíkové spoje, aby doprava ze vzdálenějších oblastí Středočeského kraje byla komfortní. Proto ve statistice z roku 2017 už jsou započítáni také cestující v rychlících na území Prahy. Právě 138 000 cestujících využilo v pracovní den všechny vlaky zapojené do systému, pokud bychom cestující v rychlících odečetli, dostáváme se k číslu 128 000 cestujících. V roce 2016 cestovalo vlaky na území Prahy 121 000 cestujících. Pokud srovnáme toto číslo jen s cestujícími osobními vlaky, registrujeme v uplynulém roce nárůst bezmála 6 %. Pokud přičteme i cestující v rychlících dostáváme se k nárůstu o 14 %!

Nejvíce cestujících jezdí vlakem na dvoukolejných tratích, kde se interval ve špičkách pracovních dnů již blíží městské hromadné dopravě a je srovnatelný s intervalem na S-bahnu v městech na západ od našich hranic. Na pěti dvoukolejných tratích využilo železniční dopravu v pracovní den 120 000 cestujících, tedy 87 % z celkového počtu. Nejvíce pasažérů jezdí mezi Prahou a Říčany na trati 221 (linka S9) 31 000. Na této trati se za 25 let integrované dopravy počet cestujících téměř zdvojnásobil.



Na druhém místě jsou společně tratě mezi Prahou a Úvaly (trať 011, linka S1) a mezi Prahou a Zelenčí (trať 231, linka S2). Na obou přesáhl počet cestujících v pracovní den 24 tisíc. Na destinaci do Úval o 660 cestu-

jících a do Zelenče o 370 osob. Zatímco na trati mezi Prahou a Úvaly registrujeme nárůst v posledních 25 letech o 5 tisíc cestujících, trať mezi Prahou a Zelenčí je stále populárnější, počet cestujících se díky integraci zvýšil čtyřnásobně. V roce



1992 bylo napočítáno pouze 5850 cestujících. Čtvrté místo patří trati mezi Prahou a Černošicemi, tu v pracovní den minulého roku využívalo 22 500 cestujících. Zde se počet cestujících proti roku 1992 zvýšil o polovinu. Z dvoukolejných tratí jezdí relativně nejméně cestujících mezi Prahou a Roztoky, a to 17 400, ale i zde registrujeme padesátiprocentní nárůst proti devadesátým letům 20. století.

Z jednokolejných tratí patří první místo té mezi Prahou a Hostivice přes Veleslavín s 6 500 cestujícími. Na druhé příčce je trať z Prahy do Měšic, kterou využilo v pracovní den 5 000 cestujících.

Hlavní výhodou integrované dopravy je možnost cestování na jeden jízdní doklad různými dopravními prostředky. Pokud počítáme pouze cestující osobními vlaky, tak více než 70 % cestujících využívá jízdenek PID, a bezmála 29 % cestujících jezdí na jízdenky dopravců. Drtivá většina pasažérů používá předplatní jízdenky integrované dopravy, jednotlivé lístky používá k cestě 5,4 % cestujících. Pokud se podíváme na statistiku i s rychlíky, tak jedna třetina cestujících jezdí na doklady dopravce a dvě třetiny na doklady integrovaného systému. Opět platí, že jednotlivé jízdenky systému používá pouze pět procent cestujících.

Nejvíce cestujících využívá ke svým cestám nádraží, která jsou napojena na stanice metra. Nejvyšším obratem, 46 100 cestujících, se může pochlubit pražské hlavní nádraží, na druhém místě je Masarykovo nádraží s 32 300 cestujícími, a to ještě trať od Kladna je nyní ukončena v Bubnech. Třetí největší obrat jsme zaznamenali na smíchovském nádraží 14 000 cestujících. Míst s obratem více než pět tisíc cestujících jsme napočítali sedm, pět v Praze (Libeň, Radotín, Vršovice, Klánovice a Holešovice) a dvě za Prahou (Říčany a Úvaly).

Obrat více než tisíc osob má osmnáct stanic a zastávek, čtrnáct na území Prahy (Podbaba, Veleslavín, Dejvice, Bubny, Strašnice zastávka, Hostivař, Horní Měcholupy, Uhřetěves, Kolovraty, Běchovice, Dolní Počernice, Kyje, Vysočany a Horní Počernice) a čtyři za Prahou (Hostivice, Černošice, Zelenč a Roztoky u Prahy). Zde ovšem musíme poznamenat, že ze stanic a zastávek za Prahou byly sledovány pouze ty první.



VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

VALENTA BUS S. R. O.

Dalším nováčkem mezi autobusovými dopravci v systému Pražské integrované dopravy je společnost Valenta bus. Na sklonku léta a na podzim 2017 dokázala firma Valenta bus zaskočit při hodně diskutované integraci Kladenska a od listopadu má licenci na provozování dvou linek. „Chtěl jsem se dostat do systému od roku 2000, ale licence na linky byly již rozděleny, a já musel čekat na chybu druhých, a ta nyní přišla. Když jsem dostal nabídku, tak jsem neváhal,” říká Libor Valenta, zakladatel a do dnes hybatel firmy. „Kdybych ji dostal znovu, opět bych do toho šel,” doplňuje.

Cesta Libora Valenty k autobusové dopravě také nebyla úplně přímá, možná rozhodla náhoda. V osmdesátých letech 20. století Libor Valenta jezdil automobilové závody do vrchu a automobilové soutěže. Závodní vůz přepravoval na závody starým autobusem Škoda 706 RTO, který chtěl v začátcích devadesátých let nahradit novým, kterým byla už zakoupená Karosa ŠD 11. V tu dobu ovšem začaly nové ekonomické podmínky, a tak při stání před funkčním autobusem se rozhodl, že nebude sloužit k dopravě auta na závody, ale přepravě cestujících na zájezdy. „Začal jsem jezdit zájezdovou dopravu, tehdy se mi nechtělo jezdit od zastávky k zastávce a opustil jsem svět automobilových závodů,” vzpomíná Libor Valenta na začátky firmy. Několik měsíců po prvním autobusu byl zakoupen také druhý a modernější, Karosa C734.

Zájezdovou dopravou se firma zabývá do dnešních dní. „Jezdíme pro různé zákazníky, od cestovních kancelář, přes různé skupiny, školy a firmy,” dozvídáme se. Postupně se také rozšiřoval vozový park a v posledních deseti letech také zkvalitňoval o vozidla značky Setra pro zájezdovou dopravu. „Pro linkovou dopravu (obchodní centra a výluky ČD) jsme začali pořizovat autobusy značek IVECO a Setra. Dá se říct, že každý rok jsme přidali jeden autobus, dnes máme 26 vozidel.” Zájezdově autobusy jezdí v barvě stříbrné a linkové v bílé s velkým názvem



Valenta na boku. V průběhu letošního roku bude vozový park dopravce rozšířen o dva nové autobusy Setra. „Minulý týden jsme v Německu dohodli dodávku dvou nových zájezdových autobusů. Prvním bude Setra S 517 HDH, který bude desátým v naší republice, a úplnou novinkou bude Setra S 531 DT, který bude první v České republice,“ představil novinky Libor Valenta. Nové autobusy dostanou novou barvu, informující o nové image dopravce sídlícího několika kilometrů za Prahou.

Během téměř tři dekád se zájezdovou dopravou projel majitel firmy téměř celou Evropu. „Moji řidiči byli ve všech zemích Evropy. Musím se přiznat, že já jsem nebyl s autobusem v Anglii, Řecku nebo Albánii.“ Od prosince do března ovšem není po zájezdech taková poptávka, a tak firma hledala i jiné uplatnění. Začala jezdit linky k nákupním centrům ve Stodůlkách nebo Letňanech. „V posledních pěti letech zajišťujeme také dopravu při výlukách Českých drah,“ dozvídáme se od Libora Valenty. Společnost dbá také na kvalitu poskytovaných služeb, poprvé v roce 2012 byla certifikována na ISO a v květnu 2017 splnila certifikaci ISO 9001 i 14001 podle norem z roku 2015.

Ani malým dopravním firmám se nevyhýbají problémy s řidiči. „Jeden z řidičů je nemocný, a tak musím jezdit já. Dnes jsem jezdil šejdra do osmi hodin ráno a odpoledne v jednu hodinu vyjždím opět,“ slyšíme od Libora Valenty, který pomalu řidičské řemeslo chce pověsit na hřebík. „Snažím se předávat firmu svému synovi Markovi, který je zrovna dnes pracovně se zájezdem ve Francii.“ Firma Valenta bus má v současné době k dispozici 14 řidičů. „Samozřejmě řidiče sháníme, když je největší krize, tak musí vyrazit i kluci z dílny, kteří také mají řidičské oprávnění na autobus.“

Zázemí má firma v Nučicích, ale linky provozuje v okolí Kladna. „Máme daleké výjezdy, a tak jsme se snažili, abychom měli k dispozici stání v blízkosti obsluhovaných linek, což se podařilo ve Stehelčevsi,“ přibližuje novou logistiku Libor Valenta.



Zapojení do systému Pražské integrované dopravy přineslo také některé problémy. „Pro nás není problém jezdit podle jízdního řádu, to musíte i při železničních výlukách, ale zvýšila se nám byrokracie. Znamená to pro nás daleko více výkazů a přehledů.“ Zapojení nebylo ani levnou záležitostí. „Samozřejmě jsme museli všechny autobusy vybavit odbavovacím a informačním systémem, máme kasy na bezkontaktní platby, což vyšlo na dva milióny korun a nyní nás ještě čeká modernizace čtyřiceti zastávkových sloupků za tři sta tisíc korun, a to všechno pouze na dva roky, co máme smlouvu,“ vypočítává náročnost vstupu do systému Valenta. „Pokud nám smlouvu neprodlouží,

tak se nám to nikdy nemůže vrátit.“ Provozované linky jsou vedeny po nekvalitních silnicích, a tak je předpoklad, že se zvýší i náklady na údržbu vozidel.



Dopravci na Kladensku se na nový způsob dopravy připravovali zhruba rok, firma Valenta bus musela všechno zvládnout za dva měsíce, nejen po stránce technické, ale i personální. Řidiči se museli sžít s novým odbavovacím systémem. Některé drobnosti, které mají k dispozici kolegové, ještě na nováčka čekají. *„Na zájezdových autobusech dbáme na to, aby naši řidiči byli slušně ustrojeni a měli firemní oblečení, na linky máme pro řidiče pouze trička. Chceme řidiče obléci podle standardu, ale to je další investice, která nás čeká,“* dodal Libor Valenta.

LIBOR VALENTA
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

VALENTA BUS S. R. O.

Adresa sídla: Mezouň 161,
Karlštejn

Zapojen do systému PID: *od roku 2017*

V současné době provozované linky:

příměstská linka PID

323

regionální linka PID

620

Web: www.valenta-bus.cz



V PRAZE NA ZBRASLAVI A V RUDNÉ JSOU TESTOVÁNY NOVÉ ZASTÁVKOVÉ SLOUPKY



Papírové jízdní řády jsou na zastávkových sloupcích v posledních letech samozřejmostí, ale nová doba přináší i nové požadavky, a tak jsou stále více od cestujících vyžadovány aktuální odjezdy. V hustém provozu v Praze a okolí se může stát nepříjemná mimořádnost každou chvíli, tím pádem může být narušen pravidelný provoz, proto je po aktuálních odjezdech taková poptávka.

Na jaře minulého roku jsme vás informovali o čtyřech nových zastávkových sloupcích na Strossmayerově náměstí. Kromě časových odjezdů také informují o tom, od jakého zastávkového sloupku linka daného směru odjíždí. Sloupky mají dobré hodnocení veřejnosti.

„Za rok jejich služby jsme nezaregistrovali žádný problém, poptávka je pouze po aktuálních odjezdech, ale tyto data od Dopravního podniku stále nemáme,“ říká vedoucí odboru Technického rozvoje a projektů Radim Vysloužil.

Zastávkové sloupky na Strossmayerově náměstí jsou napojeny na noční proud, a jak ukázal pilotní projekt, nejsou s tím problémy. Baterie se během noci dokáže dostatečně nabít, aby zvládla celodenní provoz. Problémy se mohly objevit v létě, kdy se noční svícení používá daleko méně než v zimě. Také dispečeri mohou vstupovat na tyto displeje a textově zadávat informace o mimořádnostech, a tím informovat cestující.

Koncem roku 2017 postoupil ROPID do druhé fáze pilotního projektu. Zkouší zastávkové sloupky nikoliv na noční proud, ale se solárním napájením. *„Několik dní před vánočními svátky jsme instalovali nový zastávkový sloupek na Zbraslavském náměstí, tedy do místa, kde není možnost přivedení elektrického proudu nebo za výrazných finančních nákladů,“* říká Jan Šimůnek, který má projekt zastávkových sloupků na starosti. Byl osazen, co do rozměrů běžný zastávkový sloupek, ale nad jízdními řády nechybí 15palcový CHLCD displej, který pracuje na principu e-papíru. Nad hlavou zastávkového sloupku vidíte také solární panel.

První testování solárního panelu probíhalo v Mníšku pod Brdy s 20 W panelem, nyní ve Zbraslavi je k dispozici 50 W panel, a navíc je nastaven tak, aby na něj, co nejvíce svítilo slunce ve



dnech, kdy je krátký sluneční svít, tj. v prosinci a lednu. „Od nainstalování jsme zatím nemuseli panel udržovat. Cílem pilotního projektu je získat zkušenosti, aby v budoucnu podobné panely mohly být téměř bezúdržbové,“ doplnil Šimůnek. Snahou ROPIDu je, aby displej vykazoval co nejnižší možnou spotřebu energie a tím vydržel v provozu co nejdelší dobu, i kdyby byly nepříznivé povětrnostní podmínky. Displej formátu CHLCD se přepisuje dvakrát za minutu a měl by vydržet 14 dní bez jakéhokoliv dobíjení.

Druhý testovací zastávkový sloupek byl umístěn v prvních lednových dnech v Rudné u Prahy v zastávce U Kina. Zde je k dispozici 13palcový displej s technologií klasického e-papíru. Solární panel je také jiný než ve Zbraslavi, má tvar stříšky a jeho kapacita je 100 W. „Dostali jsme několik připomínek ohledně designu sloupku, ale ten zatím řešen nebyl, pro nás je nyní prioritou technologické řešení,“ vysvětluje Vysloužil. Ani s tímto sloupkem nejsou zatím větší problémy a cestující tak dostávají kvalitnější informace. Jediným problémem, který v současné době řešíme, jsou občasné výpadky datového připojení. „Zvolili jsme zastávky ve Zbraslavi a Rudné záměrně, neboť v obou jezdí dopravci, od kterých máme k dispozici údaje o aktuální poloze spojů, a tak displeje ukazují i aktuální čas odjezdu,“ doplnil Vysloužil.



V systému Pražské integrované dopravy se hovoří o významném nasazení sloupků s elektronickými informacemi v budoucnosti, právě pilotní projekty slouží k vyladění všech technických a technologických zařízení. Tato praxe už se v Praze a okolí podle Radima Vysloužila osvědčila. „Podobný postup jsme zvolili i u automatů na jízdenky. Zkoušeli jsme několik typů a získali jsme tak cenné poznatky. Dopravní podnik v nedávné době vypisoval výběrové řízení na nové

automaty na jízdenky a naše poznatky jim pomohly, aby vybrané zařízení bylo co nejlepší a ušetřili si čas zkoušením.“ Až přijde čas nových zastávkových sloupků v Praze a okolí, odpadnou měsíce zkoušení a využijí se zkušenosti ze Strossmayerova náměstí, ale i Zbraslavi a Rudné u Prahy.

SE SYSTÉMEM PID PANUJE SPOKOJENOST



Již po jedenácté připravila společnost Czech consult pro ROPID anketní průzkum spokojenosti cestujících s Pražskou integrovanou dopravou. Výsledky jsou pro organizátora i jednotlivé dopravce zapojené do systému potěšující. Spokojených cestujících je 92 %, zatímco nespokojených jen 8 %. I tato čísla potvrzují skutečnost, že veřejná doprava v Praze a okolí je jednou z nejlepších na světě, jak se ukázalo v několika zahraničních průzkumech z posledních let.

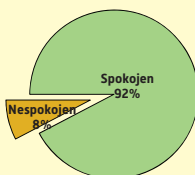
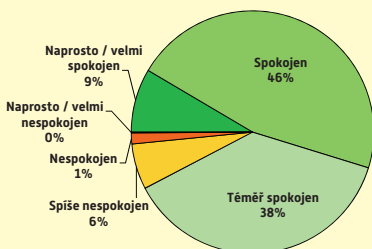


Dotázaní si při anketě mohli vybrat ze šesti stupňů škály spokojenosti. Naprosto spokojených je 8,5 % cestujících, odpověď, že jsou spokojeni, vybralo 46,3 % dotázaných a téměř spokojených je 37,6 %. Čtvrtý stupeň znamená být spíše nespokojen a tuto odpověď zvolilo 6,1 % dotázaných, nespokojených je 1,5 % a velmi nespokojených je pouhá desetina procenta. V roce 2009 bylo spokojených 79 % dotázaných, za osm let se počet spokojených cestujících zvýšil o 13 %. Zatímco v roce 2009 byla průměrná známka na šestibodové stupnici 2,91, v roce 2017 klesla na 2,46, což jen o dvě setiny vyšší než v roce 2015.

Celková spokojenost se službami PID

Kód	Popis	Počet	Podíl
1	Naprosto / velmi spokojen	81	8,5%
2	Spokojen	441	46,3%
3	Téměř spokojen	358	37,6%
4	Spíše nespokojen	58	6,1%
5	Nespokojen	14	1,5%
6	Naprosto / velmi nespokojen	1	0,1%
Celkem		953	100,0%

	2009	2011	2013	2015	2017
Průměrná známka [1-6]	2,91	2,64	2,57	2,44	2,46
Celková spokojenost	79%	87%	87%	91%	92%



Dále byla zjišťována důležitost a spokojenost s jednotlivými kritérii Pražské integrované dopravy. Celkem dotazovaní hodnotili 13 kritérií: bezbariérovou přístupnost Pražské integrované dopravy, informovanost o jízdních řádech, výlukách a cenách jízdného, preferenci veřejné dopravy před individuální dopravou, ochranu před trestnou činností a vandalismem, přívětivost personálu dopravců, čistotu a údržbu stanic a zastávek, čistotu vozidel, přesnost provozu neboli dodržování jízdních řádů, kapacitu spojů, cenovou úroveň jízdného, návaznosti a přestupní vazby, dostupnost jízdních dokladů a technický stav vozidel.

Sedm z celkového počtu třinácti kritérií dosáhlo spokojenosti do 2,0. Nejnižší hodnocení (1,8) tedy nejvyšší spokojenost je s kritérii informovanost o jízdních řádech, výlukách a cenách jízdného, dostupnost jízdních dokladů a technický stav vozidel. Čtyři kritéria (preferenci veřejné dopravy, ochrana před trestnou činností a vandalismem, přesnost provozu a kapacita spojů) byla ohodnocena od 2,1 do 2,4. Nejmenší spokojenost panuje s čistotou stanic a zastávek a také s čistotou vozidel, jejich hodnocení dosáhlo 2,7. Průměrná spokojenost napříč kritérii je 2,13, velmi podobná jako před dvěma roky. Zatímco před dvěma roky byla důležitost třinácti sledovaných kritérií 84 %, v roce 2017 poklesla na 76 %.

Také anketní průzkum spokojenosti dokazuje, jak přínosné je sledovat vyhlášené standardy kvality poskytované služby. Díky průběžnému měření a vyhodnocování se daří poskytované služby zlepšovat. Více než 91 % respondentů nemělo žádnou připomínku nebo vzkaz pro ROPID, čtyři procenta dotázaných měli připomínky k celkovému provozu Pražské integrované dopravy, do dvou procent připomínek bylo k technickému vybavení, bezdomovcům ve vozidlech a ostatním činnostem.

Další otázky byly směřovány na chování cestujících v Pražské integrované dopravě. Více než tři čtvrtiny cest veřejnou dopravou trvá od 16 do 45 minut. Tento údaj je velmi podobný již celé čtvrtstoletí. V roce 1993 trvalo od 16 do 45 minut 70 % cest, minimum ve sledovaném období bylo šedesát procent a maximum 76 %. Průměrná doba jedné cesty dosáhla 32 minut, což je srovnatelné s údaji z předchozích průzkumů, ale přece jen průměrná doba jedné cesty o několik minut klesla, neboť v roce 2007 dosáhla 35 minut. Do jedné hodiny trvá více než 96 % všech cest veřejnou dopravou. I tento údaj je několik let neměnný.

Pětina cestujících na svých cestách nepřestupuje, dvě pětiny přestupují jednou a třicet procent dvakrát. Deset procent na svých cestách přestupuje třikrát a vícekrát. V roce 2007 byl průměrný počet přestupů 1,76 na jednu cestu, po deseti letech se snížil na 1,37 přestupu na cestu. Vzhledem k tomu, že většina cestujících na svých cestách přestupuje, proto je celkově přijatelnější model s nižším počtem linek s přestupy než model přímých linek bez přestupů. Pro první variantu se dlouhodobě vyslovují dvě třetiny dotázaných a jedna třetina je pro linky bez přestupů.





Městská knihovna v Praze

RUDY LINKA

Rudy Linka Trio: American Trailer Live

1. 3. 2018 od 19.30

Ústřední knihovna, velký sál

vstupné 350 Kč

www.mlp.cz/akce

PRA
PRA
PRA
PRA

HA
GUE
GA
G

ČasoPID

ÚNOR 2018

Redakční rada:

Filip Drápal, Petr Malík, Miloš Jelínek (za ROPID)

*Martin Jareš, Oldřich Buchetka, Iva Tyle,
Vlastimil Janoušek (za IDSK)*

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

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *5. února 2018*

Vydal ROPID a IDSK v únoru 2018

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

Náklad: *18 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 560



Integrovaná doprava

Středočeského kraje



www.pid.cz
ropid@ropid.cz



www.idsk.cz
idsk@idsk.cz