

Základní informace o tarifu




















Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu

Platnost od:
1. září 2018

do pásma z pásma	P	0	B
dvoupásmo	P	0	B
cena platnost	Základní jízdné v Praze:		
0	32 Kč – platnost 90 min.		
B	24 Kč – platnost 30 min.		



do pásma z pásma	1	2	3	4	5	6	7	8	9
cena platnost	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.	76 Kč 10 p./270 min.	84 Kč 11 p./300 min.	92 Kč 12 p./330 min.	100 Kč 13 p./360 min.
cena platnost	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.	76 Kč 10 p./270 min.	84 Kč 11 p./300 min.
cena platnost	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.	76 Kč 10 p./270 min.
1	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
2	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.
3	24 Kč 3 p./60 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.
4	32 Kč 4 p./90 min.	24 Kč 3 p./60 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.
5	46 Kč 6 p./150 min.	32 Kč 4 p./90 min.	24 Kč 3 p./60 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.
6	54 Kč 7 p./180 min.	40 Kč 5 p./120 min.	32 Kč 4 p./90 min.	24 Kč 3 p./60 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.
7	62 Kč 8 p./240 min.	54 Kč 7 p./180 min.	46 Kč 6 p./150 min.	32 Kč 4 p./90 min.	24 Kč 3 p./60 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.	32 Kč 4 p./90 min.
8	76 Kč 10 p./270 min.	68 Kč 9 p./240 min.	62 Kč 8 p./210 min.	54 Kč 7 p./180 min.	46 Kč 6 p./150 min.	32 Kč 4 p./90 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	24 Kč 3 p./60 min.
9	100 Kč 13 p./360 min.	84 Kč 11 p./300 min.	76 Kč 10 p./270 min.	68 Kč 9 p./240 min.	62 Kč 8 p./210 min.	54 Kč 7 p./180 min.	46 Kč 6 p./150 min.	32 Kč 4 p./90 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 přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, neplatí na území měst Prahy a Kladaň a Kladna
Pásmo P: tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a výjimečně železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P
Pásmo 0: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy
Pásmo B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okrajích území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy
Vnější pásma: mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Vždy doazdívejte časovou a zárovň platnost/jízdenky!

ČasoPID

únor 2019


PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Dopravní podnik
hlavního města Prahy
Dopravci PID

OBSAH:

Snažíme se, aby autobusy a vlaky na sebe lépe navazovaly	1
Práce vlakvedoucí je náročná, říká Lucie Pípalová	4
Zastávky PID / Jinočany, Zbuzany, Ořech, Chýněc	7
Noční vlaky - schéma	12
Nový přístřešek pro Prahu	14
Obce, které obsluhuje PID / Velvary	16
Vozi vás na linkách PID / Arriva City	21

SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH AKCÍ PID V ROCE 2019

30. 3.

Symbolické 5. výročí Cyklohračka ve Slaněm

13. 4.

Autobusový den PID v Letňanech

27. 4.

Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou

1. 6.

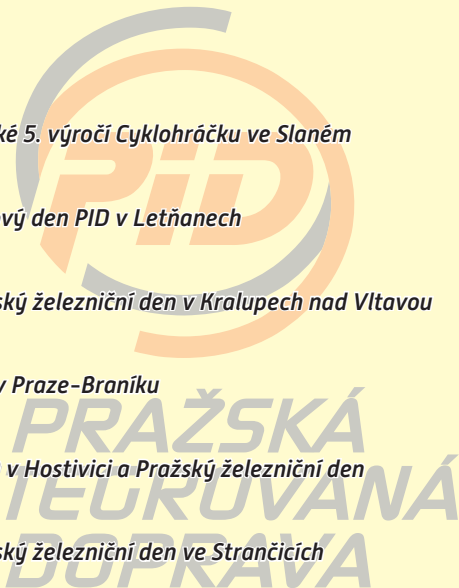
Den dětí v Praze-Braníku

7. 9.

25 let PID v Hostivici a Pražský železniční den

12. 10.

Středočeský železniční den ve Strančicích



Základní informace o tarifu

do pásma z pásma	dvoupásmo	P	0	B
1	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.
2	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.	18 Kč # platnost 2 p./30 min.
3	24 Kč # platnost 3 p./60 min.	24 Kč # platnost 3 p./60 min.	24 Kč # platnost 3 p./60 min.	24 Kč # platnost 3 p./60 min.
4	32 Kč # platnost 4 p./90 min.	32 Kč # platnost 4 p./90 min.	32 Kč # platnost 4 p./90 min.	32 Kč # platnost 4 p./90 min.
5	40 Kč # platnost 5 p./120 min.	40 Kč # platnost 5 p./120 min.	40 Kč # platnost 5 p./120 min.	40 Kč # platnost 5 p./120 min.
6	46 Kč # platnost 6 p./150 min.	46 Kč # platnost 6 p./150 min.	46 Kč # platnost 6 p./150 min.	46 Kč # platnost 6 p./150 min.
7	54 Kč # platnost 7 p./180 min.	54 Kč # platnost 7 p./180 min.	54 Kč # platnost 7 p./180 min.	54 Kč # platnost 7 p./180 min.
8	62 Kč # platnost 8 p./210 min.	62 Kč # platnost 8 p./210 min.	62 Kč # platnost 8 p./210 min.	62 Kč # platnost 8 p./210 min.
9	68 Kč # platnost 9 p./240 min.	68 Kč # platnost 9 p./240 min.	68 Kč # platnost 9 p./240 min.	68 Kč # platnost 9 p./240 min.

Území hl. m. Prahy

Předplatní časová jízdenka pro pásma P, 0 a B

Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu

	4	5	6	7	8	9
1	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
2	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
3	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
4	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
5	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
6	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
7	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
8	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.
9	32 Kč # 4 p./90 min.	40 Kč # 5 p./120 min.	46 Kč # 6 p./150 min.	54 Kč # 7 p./180 min.	62 Kč # 8 p./210 min.	68 Kč # 9 p./240 min.

Platnost od: 1. září 2018

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, neplatí na území měst Prahy a Kladsna
- Pásma P:** metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a výhledové železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P
- Pásma 0:** stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy
- Pásma B:** stanovené úseky příměstských autobusových linek na okraji území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy
- Vnější pásma:** území mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
- Vždy dojíždíte časovou a zároveň platnou jízdenkou!**

SNAŽÍME SE, ABY AUTOBUSY A VLAKY NA SEBE LÉPE NAVAZOVALY

Doprava se často skrývá za anonymními vozidly, ale ve skutečnosti jsou to především lidé. Nejen řidiči, se kterými jsme často v kontaktu, ale také technici a v případě přípravy nových dopravních opatření především projektanti a tvůrci jízdních řádů. Představitelé obcí je znají, scházejí se s nimi a projednávají připomínky. Pro běžné cestující jsou však skryti. Integraci Křínecka a Velimska připravoval **Vlastimil Janoušek**, vedoucí oddělení jízdních řádů a integrace IDSK, tak jsme si s ním v lednu povídali o projektantské rutině, ale i zvláštěnostech, které musel řešit. „*Specifikem této oblasti bylo vytvoření návazností na vlaky v Poděbradech, Velimi, Pečkách a Nymburku,*“ řekl nám později.



Jak náročná je příprava nově integrovaných oblastí Středočeského kraje?

Příprava integrace je vždy časově náročná záležitost, a i když se konkrétně v projektu integrace Křínecka a Velimska jedná o poměrně menší území oproti ostatním, různá specifika daných oblastí práci prodlužují.

Co pro vás na těchto dvou integrovaných oblastech nejnáročnější a jak zástupci obcí reagují na požadavek organizátora dopravy, že spoje autobusových linek budou navázány na vlakové spoje?

Reakce obcí jsou pozitivní a velice nás potěšil pochvalný e-mail z městyse Křínec, že se jedná o historicky nejzdařilejší řešení dopravní obslužnosti. Ostatní obce návaznosti na vlaky v Nymburku, Pečkách, ale například i ve Velimi kvitují, jelikož byly z jejich strany požadovány. Mnoho občanů nyní k vlakovým nádražím jezdí auty, což se nyní, doufejme, změní. Nejnáročnější z hlediska jízdních řádů bylo vyhovět dojížděcům dětí do více škol z hlediska různé spádovosti.

O spuštění integrace jsme se bavili poprvé již v létě 2018, proč byla její faktická realizace několikrát odložena a dochází k ní v březnu 2019?

Bohužel se sešla celá řada vlivů, které nám integraci nedovolily spustit. Z těch nejzásadnějších mohu jmenovat například nové podmínky pro vydávání licencí na autobusové linky, kvůli nimž se prodloužily lhůty administrativních procesů. S komplikacemi se potýkal i dopravce, který čekal na dodávku nových autobusů, a také chyběli řidiči autobusů.

Jak dlouho se integrovanou oblastí seznamujete a jak dlouhá doba uplyne od první myšlenky na změnu do chvíle, kdy se v dané oblasti rozjedou nové linky?

Seznamování s oblastí je proces, který zahrnuje osobní zmapování terénu, nakreslení linek do mapy a analýzu platných jízdních řádů. Musíme zjistit, odkud kam lidé nejčastěji cestují,

do jakých škol dojíždějí děti, kde je potenciál nového spojení a kde je naopak spojení historicky zajišťováno, ale není využíváno. Konkrétně v této oblasti nově zavádíme přímé spojení ze Sokolče do Kolína, a naopak rušíme autobusy do Radimi a Chotutic, kde jsou v souběhu s železnicí. Následně společně s dopravcem prověřujeme provozní a technické otázky – v poslední době zejména počet potřebných vozidel a řidičů. Taková příprava jedné oblasti trvá minimálně devět měsíců, u náročnějších oblastí i přes rok.

Jak probíhá projednávání s obcemi?

Po vytvoření návrhu tras linek probíhá první jednání se všemi dotčenými městy a obcemi. Intenzivní komunikaci s obcemi při přípravě považujeme za velmi důležitou pro úspěch integrace. Občas se setkáváme s problémy nashromážděnými za delší dobu a snažíme se vyhovět. Po připomínkách k trasám a zastávkám jsou připravovány jízdní řády, které představujeme na druhém jednání. Na třetím jednání by již mělo dojít k všeobecné dohodě na jízdních řádech a začínají další činnosti, o nichž bych ale mluvil ještě dlouho (příprava tiskových materiálů, oběhování vozidel a mnohé další).

Integrovaná doprava, to velmi často znamená přidání spojů ve večerních hodinách nebo o víkendu, jak jsou tyto změny dotčenými obcemi přijímány? Je vůbec ze strany obcí poptávka po takových spojích?

Expresivně řečeno, je po takových spojích přímo hlad. Pokud chcete, aby lidé jezdili ve větší míře veřejnou dopravou např. do zaměstnání, není možné, aby poslední spoj jel mezi 16. a 17. hodinou. Reagujeme tím na posuny pracovní doby do pozdějších hodin, a tak je důležité, aby se cestující mohli dostat rovněž z práce domů. V současné době na řadě míst chybí dopolední spojení.

V čem byly integrované oblasti v březnu 2019 specifické a v čem naprosto shodné s integrovanými oblastmi v minulosti?

Shodné pro všechny oblasti je to, že se snažíme linky a jízdní řády zjednodušit, a ve společných úsecích zkoordinovat, aby spoje nejezdily za sebou, a pak delší dobu nic. Specifikem této oblasti bylo vytvoření návazností na vlaky v Poděbradech, Velimí, Pečkách a Nymburku.

Hodně se hovoří o tom, že dopravci v současné době bojují s nedostatkem řidičů. Jak moc tento faktor musí brát na zřetel projektant dopravy?

Jsme s dopravci v intenzivním jednání od samotného zahájení příprav integrace. Znají dotčenou oblast velice důkladně, a tak přinášejí své provozní poznatky, s nimiž dále pracujeme. Jsou první, kteří vidí návrhy nových tras autobusových linek a samozřejmě jízdní řády. Bohužel situace s nedostatkem řidičů se mění tak rychle, že co platilo před měsícem, nemusí platit dnes.

Co budete dělat první den, kdy nová organizace provozu vstoupí v platnost? Kdy může být projektant spokojen, že se mu práce povedla?

První pracovní den se rozhodně nebudu schovávat v kanceláři, ale strávím ho na Nymbursku v terénu. To však neplatí jen

o prvním dni, chceme, aby každý projektant do své oblasti pravidelně jezdil a „nasával“ zkušenosti z provozu osobně. A kdy můžu být spokojen? Dříve jsem se domníval, že po spuštění integrace si může projektant oddechnout, ale nyní vím, že tím začíná další maratón. I když můžete být přesvědčeni, že jste odvedli dobrou práci, vždy se objeví provozní komplikace, cestující si zvykají na nové linky či časy spojů, a tak se objevují připomínky, které se průběžně řeší. Je nutné novou organizaci provozu sledovat a postupně vyhodnocovat. Na celkové zhodnocení je ovšem vždy třeba minimálně rok počkat, než si provoz lidově řečeno „sedne“.

Díky za rozhovor!

SCHÉMA LINEK PID NYMBURK - KŘINEC

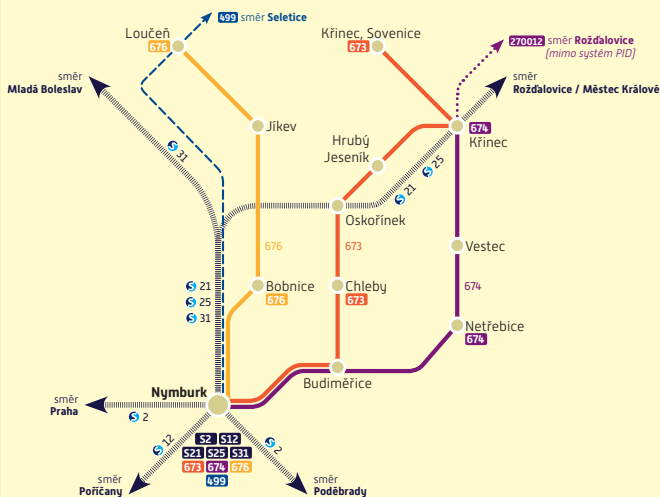
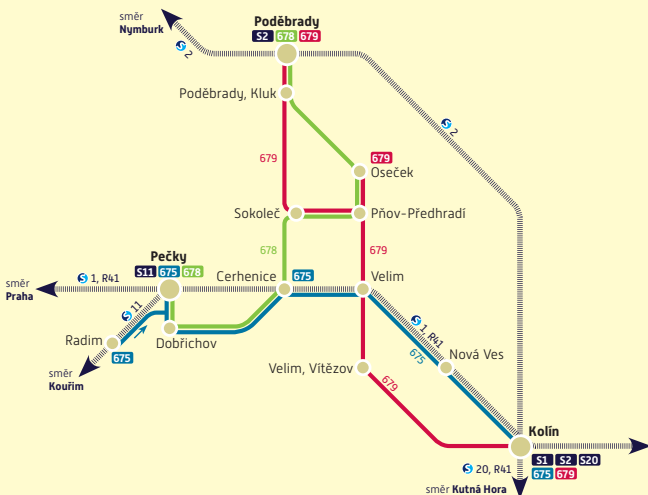


SCHÉMA LINEK PID PODĚBRADY - PEČKY - KOLÍN



PRÁCE VLAKVEDOUCÍ JE NÁROČNÁ, ŘÍKÁ LUCIE PÍPALOVÁ

„Dobrý den, kontrola jízdenek,“ zazní příjemným ženským hlasem v železničním voze Českých drah a vy začnete štrachat v peněžence, příručním zavazadle nebo v kapsách, v současnosti už i v mobilním telefonu, a hledáte jízdenku, kterou se prokážete při kontrole. Při svých cestách vlaky Českých drah můžete narazit i na dlouh vlasou vlakvedoucí Lucii Pípalovou.

„Pokud někomu řeknu, že dělám vlakvedoucí, tak si to spousta lidí plete se strojvedoucím, proto raději říkám, že dělám průvodčí,“ vysvětluje Lucie Pípalová. Pro laiky,



kteří se tolik neorientují v železničářských pojmech, můžeme nabídnout jednoduché vysvětlení. Strojvedoucí je „řidič“ vlaku a třeba na rychlících jej téměř nespatříte, pokud upřeně nehledíte na příjíždějící lokomotivu. Vlakvedoucí je šéf vlaku z pohledu všech osobních vozů a komunikace s cestujícími. *„Mým úkolem po nástupu do práce je převzít si soupravu, nahlásit se u strojvedoucího, zjistit, zda funguje osvětlení, toalety, případně klimatizace. Pokud jsou nějaké závady, musím je zadat do systému, aby byly odstraněny, případně zmírněny,“* slyšíme část povinností vlakvedoucí.

Pokud máte kladný vztah k cestování, může být práce vlakvedoucího vhodná i pro vás. *„Jako první čeká zájemce přijímací pohovor, potom zdravotní testy, především na očním a ušním, a také přísné psychologické testy,“* slyšíme první kroky. Následuje měsíční kurz a po něm ještě deset směn pod dohledem zkušenějšího kolegy, tzv. v zácviku. *„Potom už nováček vyfasuje uniformu a začne pracovat samostatně.“* Většina vlakvedoucích nebo průvodčích je zařazena do některého z turnusů a podle něj pracuje. *„U nás jsou turnusy na osobních vlacích, rychlících a také vlacích vyšší kvality, jako pendolino. Já v současné pracuji na rychlících, ale v sezóně tak čtyřikrát měsíčně jezdím populární Cyklohráček,“* vysvětluje své zařazení Pípalová, která křížuje ve vlacích Českou republiku sedmým rokem.

Vlaky jezdí 24 hodin denně každý den v roce, a tak i personál nastupuje do práce každý den v roce. *„Můj turnus je 20denní a pracuji dvě denní a potom dvě noční a potom mám volno. Spočítala jsem si, že každý týden ujedu průměrně dva tisíce kilometrů. Rozhodně to není práce pro rodinné typy, což už cítím i na sobě. Je to náročná práce.“* Také vlakvedoucí chodí do práce v hodinách, kdy většina populace ještě spí. *„V současné době mám nejdřívější nástup ve 3:43, ale v minulosti, když jsem jezdila*

osobní vlak ze Středokluk, tak byl nástup i ve 2:50," dozvídáme se od pohledně ženy. „Nyní už bydlím na Ohradě, tak to mám tramvají na hlavní nádraží sedm minut, ale když jsem bydlela na Černém Mostě, tak byly ranní nástupy poměrně krušné.“

Co přivedlo Lucii Pípalovou do služeb železničního dopravce? „Prarodiče," říká okamžitě. „Babičku už si moc nepamatuji, ale pocházím z Osoblažska, kde je jedna z tuzemských úzkokolejek. Bydleli jsme blízko nádraží, děda byl strojvedoucí, tak jsme chodili poměrně často mávat vlakům." Lucie sice vystudovala zdravotní lyceum, ale nakonec skončila na kolejích. „V rámci svého turnusu jezdím do Českých Budějovic přes Tábor, do Plzně, do Havlíčkova Brodu, nejdelší destinací je Přerov, kam jezdíme od prosincové změny jízdního řádu rychlík Přerovský zubr.“

Právě Přerov je jedno ze dvou míst, kde vlakvedoucí nocuje. „Dvakrát během turnusu máme noční přestávku v Přerově. Přerušení služby činí necelé čtyři hodiny, někteří kolegové dokáží usnout. Já to jedu v kuse. Během naší přestávky vlaky jezdí stále a na nádraží se moc dobře spát nedá," vysvětluje Pípalová. Další noční přestávku ji turnus prisoudil v Čáslavi. Ptáte se na nejoblíbenější destinaci? „Kvůli přírodě ráda jezdím do Tanvaldu a pracovně mám nejraději cestu do Plzně, tu si беру v době volna nejvíc.“ Naopak postrachem pro vlakvedoucí byl noční rychlík Bohemia, ale ten již od nového jízdního řádu pražští vlakvedoucí a průvodčí nejezdí, setkáme se na něm s kolegy z Bohumína.

Sice je Lucie Pípalová zařazena v rychlíkovém turnusu, ale na vlaky Pražské integrované dopravy se také podívá. „Před některými rychlíkovými cestami ještě jezdíme osobáky například do Řevnic, Berouna, Kolína, Strančic nebo Benešova. Dneska, když jsou v systému Pražské integrované dopravy zařazeny i rychlíky, setkávám se s PIDem poměrně často. V rychlíku do Kolína jezdí v současné době polovina lidí na Lítačku." Když si povídáme o rozdílech mezi rychlíky a osobáky, Lucie hned jeden nepřijemný přidává. „V rychlících moc lidí na černo necestuje, ale v City Elefantech vidíme, jak před námi někteří cestující utíkají. Nemáme šanci to pořádně zkontrolovat, což není dobré.“

Práce vlakvedoucího nebo průvodčího přináší mnoho zajímavých zážitků. „Já práci беру jako dobrou životní zkušenost, před nástupem jsem byla nesmělá a mojí slabou stránkou bylo, že



neumím komunikovat. Při práci jsem se naučila rychle reagovat," vypráví Pípalová a dodává: „Jednou jsem v horkém létě jela osobák. Bylo dusno a jedné paní se udělalo špatně, a tak jsem v Satalicích volala záchranku, neboť jsem měla podezření na infarkt.“

Hlavní pozitivem vidí Pípalová, že pomůže dostat se lidem z místa A do místa B.

I když v jednom lednovém dni se jí to nepodařilo. „Jela jsem rychlík z Českých Budějovic do Prahy, neplánovaně jsme zastavili ve Střezimíři a stáli jsme tam pět minut, tak jsem se spojila s dispečerem, co se stalo. Řekl mi, že spadlo trolejové vedení. Následně bylo rozhodnuto, že úsek přejedeme náhradními autobusy. Ty přijely za 20 minut. Naštěstí se cestující z pěti železničních vozů dokázali vměstnat do dvou autobusů a odjeli jsme do Olbramovic, kde jsme opět nastoupili do vlaku a pokračovali do Prahy. Bohužel, jelo pět cestujících, kteří jeli na vysokou školu na zkoušku a kvůli zpoždění 90 minut ji nestihli a museli zvolit jiný termín. To mě mrzí.“

Vlakvedoucí má na starosti pět vozů, a tak při takové mimořádnosti je to pro něj pořádná šichta. „Rychlík byl sestaven ze starých vozů s kupé, a tak jsem musela chodit kupé od kupé, každému vysvětlovat, co stalo a jaké bude řešení. Bylo to náročné.“ Jízdu z Českých Budějovic ovšem směna vlakvedoucí nekončila, z Prahy ještě odjela do Havlíčkova Brodu a zpátky. „Byl to hodně dlouhý den, výkon jsem měla patnáct hodin, od 5:30 do 20:30.“ Dlouhé směny jsou vyvažovány volnými dny. „Je pravda,

že v průběhu měsíce mám vlastně 13 dní volna.“ Ale ani vlakvedoucích a průvodčích není mnoho, a tak se někdy musí zaskočit i z plánovaného volna.



ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

Tentokrát přinášíme náš seriál o zastávkách Pražské integrované dopravy o měsíc později, než je obvyklé, ale porce navštívených míst nebude o nic menší. Vydali jsme se do čtyř obcí nedaleko za Prahou, pro které je systém Pražské integrované dopravy už více než dvě dekády samozřejmostí. V některých věcech mohou být právě navštívené obce inspirací pro nováčky, kteří vstoupili do systému nedávno, nebo se nyní připravují na vstup. Stejně jako v minulém díle i tentokrát, to nebude jen o zastávkách autobusových, ale v menší míře i o těch železničních.

JINOČANY

Vystupujeme v Jinočanech na náměstí, téměř naproti sobě jsou tu dvě zastávky. Ta blíže k rybníčku slouží pro linku 352, naproti ní se nastupuje do linek 309 a 310 v obou směrech. Na obou zastávkách najdeme klasické označníky vybavené, jak se sluší a patří. Jízdní řády jsou čitelné, nechybí tarifní tabulka. Samozřejmě by sloupkům pomohlo vyčištění od vandalů, ale na druhou stranu, kterým sloupkům v Praze a okolí nikoliv? Na obou zastávkách jsou také prostorné přístřešky, a tak vás nezaskočí ani nepřízeň počasí. Oba přístřešky by ovšem zasloužily větší péči zřejmě ze strany obce, aby výlep v nich nebyl hodně náhodný, a tím působily nečistě. Stačí se inspirovat v okolních obcích, ty mají výlep vyřešen lépe. Nechybí ani odpadkové koše. Vylepšení by snad mohl přinést jen elektronický informační panel, který by mohl být pro obě zastávky společný.

Jednu malou výtku můžeme adresovat ke sloupku linky 352. Ve-



dle červeného označníku stojí i přenosný označník Českých drah pro náhradní autobusovou dopravu při výlucce železniční tratě. Jízdní řády ovšem informují o výlukách ze srpna 2018. Třeba v letošním roce také dojde k omezení železniční dopravy a sloupek je připraven již v předstihu.

Z náměstí jsme pokračovali k železniční zastávce. Část cesty vede po moderním chodníku, v místě, kde již skončila výstavba, pokračuje jen pěšina, ale postačuje. Horší to může být v době dešťů nebo blížícího se tání. Také oběma zastávkám u nádraží nelze moc vytknout. Sloupky jsou pěk-





né, nechybí přístřešky s odpadkovými koši. Jen v přístřešku už by nemuselo být linkové vedení z prosince 2014. Od té doby už k nějakým změnám určitě došlo. Na sloupku ve směru do obce, najdeme přivázaný leták informující o omezení autobusového provozu ze září 2018.

Před železniční zastávkou zaujme stojan na jízdní kola, ale v zimě je prázdný. Na samotné zastávce zaujme umístěný označovač jízdenek. Jinak není zastávce co vytknout, až na stopy vandalů, ale kde jejich stopy v současnosti nenajdete? Máte se

kde schovat, a navíc v přístřešku je také aktuální a čitelná informační vitrína. Překvapí pouze elektronický informační systém. Dlouhou dobu byl temný, až se dvě až tři minuty před příjezdem vlaku ozvalo hlášení o příjezdu spoje, tak se rozsvítil. Jak by to bylo v případě zpoždění?



ZBUZANY

Zastávka ve Zbuzanech toho má za sebou mnohem více než ta jinočanská a na první pohled je to vidět. Vandalové se zde vyřádili, ale co třeba dát zastávku k dispozici streetartovým umělcům? Myslím, že by mohla vypadat mnohem lépe a byla by lepší vizitkou obce. Velkou pochvalu si zaslouží





rozsáhlá půjčovna knih, ať už se vydáte na cestu směrem do Prahy, nebo do Berouna, za jízdy se nudit nemusíte. Také tady nechybí označovač a všimáme si lépe vyřešeného elektronického informačního systému. Stále na něm najdete nejbližší spoje v obou směrech.

Na autobusové zastávce u nádraží ve směru do Prahy najdeme velký přístřešek s lavičkou a nekoordinovaným výlepem. Ve směru do Jinočan přístřešek chybí, ale cestujících tím směrem asi moc nejezdí. Na zastávkových sloupcích zaujmou také cedulky o zákazu kouření, ty na mnoha místech v síti nepotkáte. V prostoru pro jízdní řády najdete informaci o aplikaci PID Lítačka, což jsme na cestách také zatím moc neviděli. Na zastávce u obecního úřadu nalezneme i velmi dobře udržovanou vývěsku obecního úřadu, a tak místní mohou při čekání získat potřebné informace o dění v obci. Při obhlídce sloupku se zamýšlíme nad tím, zda by informace o lince nemohla být i z druhé strany. Část cestujících může přicházet z opačného směru a mohli by se tak dozvědět číslo linky dříve než na zastávce, ale kolik náhodných cestujících se na zastávkách objevuje? V opačném směru u obecního úřadu zaujme velký a čistý přístřešek, který se od jara do podzimu zelená.



OŘECH

Právě v Ořechu se před 27 lety začala psát historie Pražské integrované dopravy a na obci je to vidět. Je patrné, že komunikace, silnice i chodníky prošly v minulosti modernizací a na autobusovou dopravu byl brán zřetel. Na zastávky se dostanete po chodníku, nevystupujete do škarpy, jak je někde stále ještě „dobrým“ zvykem. Na zastávkách, kde se předpokládá delší čas čekání (ve směru do





Prahy), jsou bez výjimky přístřešky. Ve většině z nich nechybí informace obecního úřadu a nesetkáváme se s černým výlepem. Navíc náměstí v Ořechu zdobí velké hodiny a také ukazatel teploty, i taková maličkost je příjemná v ranním shonu.



Ještě jedna pochvala letí do Ořechu, a to za vyřešení přístřešku, když není místa nazbyt. V zastávce Ořech ve směru z Prahy je k vidění případ hodný následování. Pokud se jako návštěvník chcete blíže seznámit se zajímavostmi obce, jsou pro vás připraveny tabulky s QR kódy na několika místech. Jejich seznam je k dispozici na mapě u zastávky ve směru do Prahy. O tom, že se při rekonstrukci na Pražskou integrovanou dopravu myslelo, dokazuje zastávka Ořech, K Ovčínu. Je hodně pravděpodobné, že když se zde nastupovalo nebo vystupovalo v minulosti, bylo potřeba dobrou obuv, dnes projdete bez nejmenších problémů.

Všechny zastávkové sloupky v Ořechu jsou stejné, jako jsme zvyklí v Praze, a tak o tom, že již nejsme na území hlavního města nás informuje jen hlášení v autobuse: „Pozor, změna tarifního pásma.“





CHÝNICE

Poslední naší zastávkou po blízkém okolí Prahy byla Chýnice. Obec, kam linka Pražské integrované dopravy došla o něco později než do tří výše zmiňovaných míst. V obci jsou dvě zastávky, my jsme navštívili tu Pod Radnicí, kterou obsluhují dvě linky, 301 a 309. Sloupek ve směru z Prahy je standardní jako na mnoha jiných místech, jen trochu překvapí, že jsou zde dvě skříňky na jízdní řády. Jedna pro 301 a druhá pro 309. Ve směru do Prahy je dispozici velký přístřešek, který je opravený a čistý, ani takové drobnosti nebývají pravidlem. V obou směrech najdeme lavičky a odpadkové koše, a tak není co vytknout.



Noční vlaky

Night trains

odjezdy z Prahy kolem 0:30 a
departures from Prague around 0:30 a



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)
- 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.pid.cz/jizdni-rady), včetně možnosti objednání jejich zaslání na e-mail.

3:30 a 2:30 – trvalý stav – platnost od 1. ledna 2019

d 2:30 – permanent situation – valid as of January 1st 2019



Každý den

odjezdy ze stanice Praha hl. n.

Everyday

train departures from Praha hl. n. station

- S 1** 0:30 → Kolín
- S 2** 0:30 → Poděbrady
ve stanici Lysá nad Labem
navazuje linka **S22** → Milovice
- S 3** 0:18 → Mělník
- S 4** 0:30 → Kralupy nad Vltavou
- S 5** 0:19 → Kladno-Ostrovec
- S 6** 0:38 → Beroun
jede ze stanice
Praha-Smíchov
- S 7** 0:30 → Beroun
- S 8** – jede pouze v úseku
Vrané nad Vltavou – Čerčany
(navazuje na linku **S88** z Prahy)
- S 88** 0:30 → Dobříš
ve stanici Vrané nad Vltavou
navazuje linka **S8** → Čerčany
- S 9** 0:30 → Benešov u Prahy

Pouze víkendy

(noci Pá/So a So/Ne)

odjezdy ze stanice Praha hl. n.

Weekends only (nights Fri/Sat & Sat/Sun)

train departures from Praha hl. n. station

- S 1** 2:30 → Kolín
- S 2** 2:30 → Kolín
ve stanici Lysá nad Labem
navazuje linka **S22** → Milovice
- S 3** 2:33 → Mělník
- S 4** 2:30 → Kralupy nad Vltavou
- S 5** 2:30 → Kladno-Ostrovec
- S 6** 2:34 → Beroun
- S 7** 2:30 → Beroun
- S 8** 2:30 → Čerčany
- S 9** 2:30 → Benešov u Prahy



234 704 560
www.pid.cz



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA



České dráhy
Národní dopravec

Pražská integrovaná doprava na Facebooku



Načti si QR kód ;-)

Facebook
„Pražská integrovaná doprava“

> aktuality z provozu
> zajímavosti a akce

Sledujte nás!



NOVÝ PŘÍSTŘEŠEK PRO PRAHU

Zdroj textu a obrazové dokumentace vítězného návrhu: IPR Praha

K novému designu městských laviček, odpadkových košů a stojanů na kola se dnes přidává i nový design zastávkového přístřešku a zábradlí. Autory vítězného návrhu jsou prof. MgA. Michal Froněk, prof. M.A. Jan Němeček, MgA. Aleš Kachlík a Ing. arch. Martin Klanica. Výsledky tzv. jednacího řízení s uveřejněním, které vyhlásil Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) v polovině listopadu schválila i Rada hl. m. Prahy. První testovací prototyp bude uveden do provozu v říjnu 2019.

„Chceme moderní metropoli se vším všudy a k tomu neodmyslitelně patří na první pohled tak obyčejné, ale velmi viditelné věci, jako jsou odpadkové koše, lavičky či zastávky MHD. Na údržbu těchto věcí navíc Praha historicky vynakládá nepřiměřené peníze, a i toto hledisko vítěz soutěže dokázal zohlednit. Jsem rád, že se nyní tyto věci řeší skutečně profesionálně,“ říká radní pro oblast správy majetku Jan Chabr.

Zadáním jednacího řízení bylo navrhnout takový přístřešek, který je funkční, kvalitní, reprezentativní a má univerzální a nadčasový design. Porotci hodnotili i snadnou údržbu a odolnost proti vandalismu.

„Zvítězil velice kvalitní návrh, který bude věrně sloužit Pražanům po další desetiletí. Vítězné duo autorů, které získalo prvenství i v designové soutěži na set lavičky, koše a stojanu na kola, dokázalo, že lze skloubit funkčnost a eleganci,“ vysvětluje Ondřej Boháč, ředitel IPR Praha.



Jak bude zastávka vypadat?

Vítězný návrh porota ocenila zejména za jeho designovou čistotu, variabilitu, komfort užívání a jednoduchost sériové výroby a celkové údržby. Nové přístřešky tak mají nejen estetický přínos ale i výrazně sníží náklady na provoz a údržbu. Vítězný přístřešek je z práškovaného litého hliníku černo šedivé barvy a kromě jedné bočnice určené k reklamním účelům má všechny



ostatní stěny průhledné. Uvnitř zastávky je umístěn orientační panel, který informuje o časech a datu, odjezdech, předpovědi počasí a také nese název zastávky.

Zajímavým prvkem vítězného návrhu je průchozí zadní stěna zastávky. Ta podle autorů umožní snadnější přístup a pohyb uvnitř přístřešku a v jeho okolí. Tento konkrétní typ s průchozí zadní stěnou je jen jedním z celé série různých variant přístřešků, které autoři navrhli.



Jaký je další postup?

Autoři vítězného návrhu budou mít nyní čas na dopracování návrhu a vytvoření testovacího prototypu. Testovací prototyp by měl být osazen v říjnu 2019. Po zapracování výsledků z testovacího režimu autoři uzavřou licenční smlouvu na využití díla s pražským magistrátem. Město poté vypíše výběrové řízení na dodavatele.

Zastávkové přístřešky se začnou obměňovat v roce 2021, kdy městu vyprší smlouva se současným dodavatelem městských přístřešků – JCDecaux. První kusy budou ty patřící JCD – prozatímní odhad je 767 kusů, následně se vymění dosluhující prvky.



OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA



VELVARY



Foto: archiv města Velvary

Král nás zve na návštěvu? Nikoliv, „jen“ královské město! Severně od Prahy, pár kilometrů od Kralup nad Vltavou leží Velvary, královské město, které se může pochlubit mnoha nejen historickými zajímavostmi. Stojíte-li na náměstí, jedná se o největší a nejzachovalejší náměstí v kraji. Jak se na něj dostanete?

Z Prahy máte dvě možnosti, přes Kladno autobusem, nebo vlakem přes Kralupy nad Vltavou. Stačí položit otázku na dopravu a starosta města Radim Wolák spustí spokojená slova: *„S dopravou jsme stále více spokojeni. Železnice, která k nám vede, má opravené koleje, těší nás zejména, že každoročně přibývá spojů, nyní k nám jede vlak jednou za hodinu a obyvatelé našeho města toho využívají.“*

Není však jen železnice, také autobusové spoje jsou pro občany velmi důležité. *„Město je spádovou oblastí, spoje jsou důležité zejména pro děti z okolních obcí, které k nám jezdí do školy, řada lidí sem dojíždí za prací,“* slyšíme ze starostových úst. Navíc autobusy jsou důležité i pro místní obsluhu. *„Města naší velikosti se žel obecně potýkají s úbytkem služeb, a tak je pro nás důležité mít se jak dostat do Slaného, Kralup nad Vltavou nebo Kladna.“* Centrum Velvar ale rozhodně nezeje prázdnotou, krámků je tu dosti a místní pekárnu a řezníka velvarským můžeme jen závidět.

Největším místním zaměstnavatelem je firma Metal Trade Comax, která má celkem čtyři výrobní závody a v nich zaměstnává 570 lidí. *„Firma Comax bohudík podporuje místní dění a nabízí místním lidem dobré pracovní uplatnění, ale i tak hodně našich obyvatel jezdí za prací do okolních měst, ať už Slaného, Kralup,*

Kladna nebo Prahy, proto jsme rádi, že mohou využívat veřejnou dopravu," dodává starosta.

Velvary jsou městem, o němž první zmínka pochází z roku 1282. V té době patřily vysehradské kapitule, po roce 1357 osada připadla královské koruně a Karel IV. ji zřejmě povýšil na městečko. Právě ke 14. století se váže jedna z pověstí, která nepřímo ovlivňuje život i v současnosti. „Říká se, že při stavbě Karlova mostu vydal Karel IV. výnos o zvláštní dani, královská města musela přispět dodávkou vajec do malty. Velvarští si toto nařízení vyložili po svém a do-

dali vejce vařená. Tehdy se staly terčem posměchu, ale dnes se k tradici hrdě hlásíme, máme tu dokonce spolek Natvrdlí, který razí tvrdovaječnictví jako užitečný světonázor, který spočívá ve schopnosti vyložit si některá zbytečná nařízení po svém a lépe," vypráví s úsměvem na tváři starosta.

Vaječná sbírka patří k Velvarům do dnešních dní. „Vždy týden před Velikonocemi pořádáme akci zvanou Vajíčkobraní, jsou tu trhy, řemesla, doprovodný program, celý den vybíráme nejlepší velvarská vejce. Ta následně skupina statných vejconošů odnese v nůších do Prahy, jdou pěšky nočním pochodem a vejce předávají řediteli Muzea Karlova mostu.“

Rok, kdy Velvary získaly městská práva, není znám, neboť v roce 1482 shořel městský archiv a s ním i důležité listiny. Ovšem ještě v listopadu 1482 Vladislav II. Jagellonský práva a výsady obsažené ve shořelých listinách potvrdil, včetně svého majestátu ze 4. dubna 1482, jímž vyzdvihl městečko Velvary na město.

Významné postavení si Velvary držely až do 19. století, dnes jsou místem především historickým a památkovým, kde se klidně žije. „V současnosti mají Velvary o něco více než tři tisíce obyvatel. Lidé ve městě pomalu přibývají, ale naším cílem není stavba satelitních sídlišť, ale spíše ožívování budov v centru města, chceme, aby si Velvary zachovaly svou půvabnou historickou tvář," dozvídáme se od starosty. Také Velvary nemají problém se školskými zařízeními. „Máme u nás mateřskou školu, základní školu a základní uměleckou školu, všechna zařízení našťastí dobře fungují a odpovídají našim potřebám.“ Pod Velvary patří ještě



Foto: Pavel Bakalář



Foto: Radim Wolák

místní části Ješín, Velká a Malá Bučina.

Velvary nejsou jen městem historickým, ale také spolkovým. V letošním roce slaví 155 let od svého založení Sbor dobrovolných hasičů. V roce 1864 byl založen jako první v českých zemích panem Karlem Krohnem. V roce 2018 vyjeli velvarští hasiči ke 43 výjezdům a podařilo se jim také obnovit činnost dorostu. Sportovní slávu Velvar šíří místní fotbalisté – TJ Slovan Velvary. Od roku 2018 hrají třetí nejvyšší soutěž, Českou fotbalovou ligu, a po podzimní části soutěže jsou uprostřed tabulky na 9. místě. *„Fotbalisté se dohodli s pražskými Bohemians 1905 a s podporou města tu vznikla Fotbalová akademie Bohemians Praha 1905 – Velvary, která stahuje sportovní talenty z velkého okolí,“* říká starosta. Chloubou velvarských fotbalistů je nově hřiště s nejmodernějším umělým povrchem.



To však není ze spolkového života zdaleka vše, najdeme zde občanská sdružení Natvrdlí a Človíček, jejichž členové se starají o kulturní vyžití, hodně práce odvádí také skupina dobrovolníků, kteří se snaží obnovit prvorepublikovou plovárnu u Malovarského rybníka. *„Zpustlý areál zažil v minulosti několik rozkvětů a je potěšitelné, že rukou dobrovolníků ožívá zas, na brigády chodí mnoho lidí z celého města a staly se společenskou událostí, v letošním roce by tu mělo vzniknout nově zázemí, krásná dřevostavba plovárenského stylu s venkovním jevištěm a bufetem, moc se na ni těšíme,“* přibližuje plány Radim Wolák.

Ve výčtu velvarských spolků můžeme pokračovat svazem chovatelů, sdružením Tiger Jiu Jitsu, které má stále početnější dětskou základnu, dobře fungují šachisté, včelaři, nechybí ani početný pěvecký spolek a velmi aktivní je také Velvarská Kostka, nabízející programy pro malé, ale i seniory v budově odpovídající jejímu názvu. Aby se mohlo společenské vyžití v obci ještě zlepšit, plánuje obec vybudování kulturního sálu v bývalém hotelu Záložna, která najdete na náměstí přibližně naproti radnici. Zchátralá budova byla díky nevydařené privatizaci na spadnutí, nyní se však snad blýská na lepší časy a brzy bude zase sloužit městu.

Pokud se rozhodnete k návštěvě Velvar, můžete obdivovat tři kostely. V blízkosti radnice, jejíž stavba začala v roce 1618, ale radikálně byla přestavěna v letech 1793 až 1797 Ignácem Palliardim, se nachází kostel sv. Kateřiny, který je připomínán již v roce 1337. Nejcennější dochovanou částí je dnešní sakristie

s fragmenty nástěnných maleb. Koncem 17. století byl kostel upraven v barokním slohu architektem Pavlem Ignácem Bayerem. Návštěva je možná během nedělní mše od 8 do 9 hodin.

Druhou sakrální stavbou ve městě je kostel Všech svatých, který stojí na vyvýšenině nad Červeným potokem v místě původně samostatné osady Malovary, která postupně s Velvary splynula. Hřbitovní kostel sv. Jiří výrazně chátral, a tak jej od církve převzalo město a nyní pracuje na jeho obnově. Na náměstí zcela jistě neunikne vaši pozornosti



Mariánský sloup z let 1713 až 1719. Jedná se o sochařské dílo Františka a Matěje Tollingerů a kameníka Antonína Falkeho. Na náměstí krále Vladislava nebo v jeho blízkosti můžete ještě obdivovat budova děkanství, Panskou hospodu, starou fortunu, Redutu, Bártofský dům nebo Pražskou bránu, postavenou v roce 1580 vlašským stavitelem Bartolomějem Vlachim.

Cílem vaší návštěvy v královském městě může být také Městské muzeum nacházející se v Pražské ulici několik kroků od náměstí. Seznámíte se tak s bohatou historií od 13. až po 19. století a také s řemesly a obchody, které byly ve Velvarech provozovány. Velvary se mohou pochlubit i vlastní hymnou, tou je známá píseň Ó, Velvary. Pokud navštívíte muzeum, seznámíte se s příběhem vzniku této písně. V blízkosti kostela sv. Kateřiny se nachází Děkanství dvůr, který je domovem nedávno otevřeného Muzea technických hraček. Najdete tam mechanické hračky z doby rakousko-uherské, ale i první Československé republiky. Některé

hračky si budete moci vyzkoušet, neboť jsou na klíček, jiné například na páru. Druhá expozice unikátního muzea je v budově na náměstí a je zaměřena na hračky dopravní, milovníci mašinek budou nadšeni!

Také pro příznivce umění budou Velvary vyhledávaným cílem, neboť si zde můžete prohlédnout tři ucelené a ojedinělé malířské sbírky. V muzeu je ojedinělá ucelená sbírka obrazů George Karse, v Galerii Na špýcharu můžete obdivo-



Foto: Pavel Bakalář



vat díla Jiřího Corvina a v Panské hospodě byla otevřena galerie výtvarníka Tomáše Vosolobě. „Naší snahou je, aby návštěvníci města mohli u nás strávit příjemný den, nejen návštěvami památek, muzeí nebo galerií, ale třeba i sportem, máme velké množství hřišť

a také již zmiňovanou přírodní plovárnu, oproti vyhledávaným turistickým centrům je zde klid a pohoda,“ zve na návštěvu starosta Radim Wolák.

Nemůže vynechat ani typ na turistický výlet. Možností je několik, záleží na tom, zda chcete ve Velvarech cestu začít, ukončit, nebo městem jen projít. Od železniční zastávky Nové Ouholice můžete vyrazit po zelené turistické značce, která vás po nece-



lých osmi kilometrech přivede do Velvar. Samozřejmě z Velvar můžete vyrazit zpět nebo opačným směrem do Kralup. Při cestě do Kralup můžete ve Velké Bučině odbočit na vrch Radovič, kde je postavena zajímavá rozhledna a vy se při dobré viditelnosti můžete kochat krásným výhledem na Říp a celé České středohoří. Po návratu na zelenou budete pokračovat až na rozcestí Nad Lutovníkem, kde si můžete vybrat, zda vaše cesta skončí v Nelahozevsi nebo v Kralupech nad Vltavou. O něco málo kratší je cesta po žluté do Nelahozevse.

Dopravní obslužnost PID obce Velvary

Železniční linka	S44
Regionální autobusové linky	593, 617, 621, 623

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ARRIVA CITY S.R.O.



Dopravce Arriva City je přímým pokračovatelem ČSAD Vršovice, které patřilo k zakladatelům systému Pražské integrované dopravy v první polovině devadesátých let. V začátcích integrované dopravy provozovalo ČSAD Vršovice dvě městské linky, dnes Arriva City patří k největším dopravcům v systému, provozuje městské, příměstské i regionální linky, celkem jich napočítáme více než 40. Cestující se s jejich vozidly mohou setkat především v jižních částech Prahy a přilehlých oblastech Středočeského kraje. Vozidla jsou vypravována ze čtyř provozoven: v Malešicích, Satalicích, Jílovém u Prahy a Neratovicích. O současném dění ve společnosti jsme si povídali s jejím ředitelem Mgr. Petrem Čihákem.

Již několik měsíců se cestující mohou setkat s názvem dopravce Arriva City, z čeho vznikl a proč jste jej zvolili?

Název vychází z charakteru dopravy, kterou ARRIVA zajišťuje v Praze a jejím nejbližším okolí a také v Teplicích. Ostatní společnosti Arrivy mají zpravidla název odvozený od regionu, kde působí (Východní Čechy, Střední Čechy, Morava...), ale v případě Prahy a Teplic by to bylo velmi komplikované. Proto vznikl název City.

Které z bývalých provozoven patří dnes do Arriva City? Kde jsou autobusy odstavovány a kde využíváte zázemí?

Využíváme depo a hlavní opravárenskou základnu v Praze-Malešicích, kam jsme se přestěhovali z Vršovic. Původní areál někdejšího ČSAD už pro dnešní potřeby provozu naprosto nevyhovoval, řidiči by mohli dlouze vyprávět... Dále pod nás patří Jílové, Satalice, Neratovice a samozřejmě Teplice. Aktuálně zřizujeme novu provozovnu v Žatci, kde zajišťujeme dopravu místo končícího dopravce pro Ústecký kraj.

Jste jedním z nejvýznamnějších dopravců v rámci Pražské integrované dopravy, kolik používáte vozidel pro linky PID, jakých typů a značek?

Aktuálně provozujeme 315 autobusů a 30 trolejbusů. Největší podíl autobusů tvoří vozy SOR (47 %) dále pak Iveco (21 %), Karosa (17 %) a Solaris (10 %).

Je veřejným tajemstvím, že dopravci v současné době bojují s nedostatkem řidičů? Jak je na tom v současné době Vaše společnost? Je nějaká náborová akce, která Vám přinesla větší počet řidičů?

Ani naše společnost není výjimkou, bojujeme s nedostatkem řidičů, které se snažíme získat náborovými akcemi v podobě billboardů, polepů autobusů, reklamy v médiích ale také videí na sociálních sítích. Když





k nám přijdete jenom s řidičským oprávněním na osobní auto, na autobus si vás už sami vyškolíme a autoškolu zaplatíme. Současně skupina Arriva hledá řidiče i v zahraničních zemích, zejména na

Ukrajíně nebo v Srbsku. V Praze a okolí je velmi vysoká zaměstnanost, řidiči se tu hledají mnohem hůř než v jiných regionech. A nejde jen o řidiče, chybí i další profese jako jsou mechanici, autoelektrikáři a podobně.

Máte řidiče, kteří jsou ve Vaší společnosti od nepaměti a zaznamenali různé organizační změny společnosti?

Ano, máme dlouholeté zaměstnance, jejichž práce a loajalitu si vážíme. Jsou to chlapi, kteří zasvětili celý svůj život autobusům a vy vždycky víte, že se na ně můžete spolehnout.

Jak velkě úsilí stojí dodržovat všechny stanovené Standardy kvality služby sledované ROPIDem? Vaše společnost patří v kvalitě spíše k těm průměrným, čím si to vysvětľujete?

Stále zvyšující se nároky, které provázejí standardy kvality služby, není někdy jednoduché naplnit, ale chceme v systému Pražské integrované dopravy jezdit a chceme být dopravcem, který si tady svoje místo zaslouží. Na rovinu – vím, že se musíme v řadě věcí dál zlepšovat.

Kolik pochval na služby společnosti Arriva City jste v posledních měsících obdrželi? Připravujete pro cestující nějakou akci nebo zajímavost na letošní rok?

Pochvaly řidičům či odpovědným pracovníkům předáváme, ale jejich přesnou evidenci nevedeme. Důležité je, aby se vždy dostaly ke konkrétnímu řidiči, každého to potěší. Když se ptáte na akce, nechci ještě moc prozrazovat, ale právě repasujeme Karosu ŠD 11 a věřím, že letos ji už budeme moct předvést také fanouškům těchto strojů. Určitě i letos připravíme také den otevřených dveří v Teplicích.

Jaké máte stáří vozového parku a plánujete obnovu parku v letošním roce, případně jakými vozidly?

Průměrné stáří autobusů v naší společnosti je 8,7 roku. Letos





chystáme nákup 21 kloubových autobusů, které budou jezdit v systému Pražské integrované dopravy na linkách z regionu do hlavního města. Právě velkokapacitní autobusy jsou velmi důležité, abychom dokázali zvládnout stále rostoucí poptávku po spojích Pražské integrované dopravy. Velká část z nich půjde na Neratovicko, ale zamíří i do Jílového a do Malešic. Budou to kloubové autobusy od tuzemského výrobce SOR.

Provozujete i jiné linky než Pražskou integrovanou dopravu? Provozujete stále elektrobusesy mezi Budějovickou a centrem na Brumlovce, jaké máte zkušenosti s touto dopravou?

Ano, provozujeme například ARRIVA EXPRES mezi Prahou a Teplicemi, tato linka je velmi úspěšná a našla si své stálé zákazníky. Elektrobusesy na Brumlovce jezdí stále a jsme s nimi velmi spokojeni. Jsem přesvědčený, že do konceptu městské dopravy skvěle zapadají, a já osobně bych si přál, aby se jich objevovalo v Praze stále víc.

Díky za rozhovor.

ARRIVA CITY S. R. O.

Adresa sídla: U Stavoservisu 692/1b,
Praha 10

Zapojen do systému PID: od roku 1993 (jako ČSAD Vršovice)

V současné době provozované linky:

městské linky PID

155, 163, 211, 220, 223, 228, 240, 253, 254, 264

příměstské linky PID

303, 326, 327, 328, 331, 332, 333, 335, 337, 339, 341, 343,
344, 348, 353, 362, 383, 385, 391, 397, 956, 960

regionální linky PID

428, 441, 444, 445, 461, 462, 463, 465, 469, 479, 482,
484, 489, 490, 494, 495, 651, 653, 656, 658

Web: www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/dcerine-spolecnosti/arriva-city

ČasoPID

ÚNOR 2019

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*

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

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *7. února 2019*

Vydal ROPID a IDSK v únoru 2019

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