

OBSAH:

Trvalé změny PID od 29. 4. 2017	1
Standardy kvality PID - Autobusy (Vyhodnocení za rok 2016)	5
Praha vypíše soutěž na design zastávkového označníku	7
Vozí Vás na linkách PID - Pražská paroplavební společnost / VITTUS GROUP	8
Příměstská doprava PID / plánek	12
Radim Kohutka: „Podařilo se integrovat také rychlíky do Benešova“	14
Obce, které obsluhuje PID / Velké Přílepy	17
Zastávky Pražské integrované dopravy	21

REGIONÁLNÍ DEN PID - VELKÉ PŘÍLEPY 13. 5. 2017

V sobotu 13. května 2017 se ve Velkých Přílepech koná další Regionální den Pražské integrované dopravy. V době cca od 10:00 do 17:00 hod. se můžete těšit na bohatý doprovodný program nejen ve Velkých Přílepech, ale také v Úněticích při příležitosti 6. výročí znovuotevření Únětického pivovaru. Od stanice metra Bořislavka bude provozována zvláštní autobusová linka s historickými vozidly, která společně s posílenou pravidelnou linkou 316 zajistí lepší spojení z metropole na tuto akci. Další zvláštní autobusová linka propojí roztocké nádraží, Únětický pivovar, Velké Přílepy a zříceninu hradu Okoř, která bude navíc navázána v Noutonicích na příjezdy a odjezdy výletního vlaku Cyklohráček.

LINKY HISTORICKÝCH AUTOBUSŮ:

- Linka PID 1

Roztoky, nádraží – Únětice, Pivovar – Velké Přílepy – Noutonice [Cyklohráček] – Okoř
- Linka PID 2 [316]

Bořislavka – Horoměřice – Velké Přílepy – Tursko – Holubice

Na co se můžete těšit:

- Jízdy autobusem Karosa ŠD 11 a dalšími historickými vozidly
- Promítání filmů s dopravní tematikou pro malé i velké diváky v kině Velké Přílepy
- Řemeslné trhy a kolotoče vč. zajištěného občerstvení
- Únětické pivo z Pivovaru Únětice
- Další doprovodný program v Úněticích při příležitosti 6. výročí znovuotevření Únětického pivovaru

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		1	2	3	4	5	6	7
dvójpásmo	P	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B						
	O	Území hl. m. Prahy						
	B							
cena platnost	1	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	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	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min	24 Kč 3 p/60 min
	4	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min	32 Kč 4 p/90 min
	5	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min	40 Kč 5 p/120 min
	6	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min	46 Kč 6 p/150 min
	7	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min	54 Kč 7 p/180 min

VYSVĚTLIVKY:

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

pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je 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, přívoz 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 okraji území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy

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

TRVALÉ ZMĚNY PID OD 29. 4. 2017



Vážení cestující, k termínu 29. dubna 2017 dochází na základě vyhodnocení komplexního přepravního průzkumu metra v pracovních dnech k posílení provozu metra na všech třech linkách. Na řadě městských autobusových linek jsou zkráceny večerní intervaly, linky 113, 119, 136 a 213 jsou posíleny také ve špičkách. V oblasti Uhřetěveska je na základě požadavků městských částí realizováno posílení provozu, zejména v okolí zastávky Venušina a ve směru ke stanici metra Háje. Vzhledem k tomu, že příměstské a regionální autobusové linky již zaplnily číselnou řadu od 301 do 499 a integrovaná doprava ve Středočeském kraji se rozvíjí plynule dále, jsou pro její potřeby uvolněna čísla od 501 do 750. Z tohoto důvodu dochází k přečíslování všech nočních linek PID a vybraných denních městských a regionálních linek.



POSÍLENÍ PROVOZU METRA:

- V pracovní dny jedou všechny vlaky na lince A až do stanice NEMOCNICE MOTOL.
- V ranní špičce pracovního dne jedou všechny vlaky na lince C i v úseku Ládví – LETŇANY.
- Na všech linkách metra je posílen páteční provoz, je zrušen omezený páteční jízdní řád.
- Na všech linkách metra jsou zkráceny intervaly v pracovní dny na konci odpolední špičky.
- V období od 21 do 22:30 je celotýdenně na linkách metra zkrácen interval z 10 na 7,5 min.

POSÍLENÍ PROVOZU DENNÍCH AUTOBUSOVÝCH LINEK:

- V různých obdobích prac. dnů je zkrácen interval na linkách 113, 119, 125, 136, 180 a 213.
- Kvůli zajištění návazností na posílený večerní provoz metra je každý den v období od 21 do 22:30 zkrácen interval na většině autobusových linek (z 20 na 15 minut a ze 40 na 30 minut).
- O víkendech je zkrácen interval na lince 100 a na linku 118 jsou nasazeny kloubové autobusy.

PŘEČÍSLOVÁNÍ LINEK:

Číslo nočních tramvajových linek se mění z 51-59 na 91-99:

51 »	91	52 »	92	53 »	93
54 »	94	55 »	95	56 »	96
57 »	97	58 »	98	59 »	99

Číslo nočních městských autobusových linek se mění z 501-515 na 901-915:

501 »	901	502 »	902	503 »	903
504 »	904	505 »	905	506 »	906
507 »	907	509 »	909	510 »	910
511 »	911	512 »	912	513 »	953*
514 »	914	515 »	915		

* linka 513 je nahrazena příměstskou linkou 953

Číslo nočních příměstských autobusových linek se mění z 601-610 na 951-960:

601 »	951	602 »	952	603 »	953
604 »	954	605 »	955	606 »	956
607 »	957	608 »	958	609 »	959
610 »	960				

Číslo vybraných denních městských autobusových linek se mění v souvislosti s tím, že od začátku září 2017 budou čísla vyššími než 250 označovány školní linky:

251 »	211	253 »	190	260 »	210
261 »	221	262 »	212	263 »	208
269 »	209				

Číslo denních regionálních autobusových linek, jezdících zcela mimo Prahu, se mění ze 401-420 na 651-670:

401 »	651	402 »	652	403 »	653
404 »	654	405 »	655	406 »	666
407 »	667	409 »	659	410 »	660
411 »	661	412 »	662	413 »	663
414 »	664	415 »	665	416 »	656
417 »	657	418 »	658	419 »	669
420 »	670				

ZMĚNY TRAS DENNÍCH AUTOBUSOVÝCH LINEK:

- 184** Z důvodu posílení provozu metra A je zkrácena o úsek Vypich – HRADČANSKÁ.
- 202** Na své trase obousměrně zajíždí do zastávek Bakovská v ulici Bakovské.
- 203** Všechny spoje o víkendu zajíždějí do zastávky Milíčov.

- 208** (původně 263) Mezi zastávkami Sídliště Jahodnice a U Radiály se ve směru Depo Hostivař zřizuje zastávka U Jahodnice.
- 213** Vybrané spoje jsou ve směru ze zastávky Želivského prodlouženy po trase linky 232 o úsek Horčičkova – Křeslice – Nové Pitkovice – Nové náměstí – NÁDRAŽÍ UHRŘÍNĚVES.
- 226** Nová linka v trase HÁJE – Uhříněves – Venušina – Kolovraty – Lipany – BENICE (nahrazuje linky 265 a 267).
- 227** Nová linka v trase HÁJE – Uhříněves – Kolovraty – NEDVĚZÍ (nahrazuje linku 267).
- 228** Nová linka v trase NÁDRAŽÍ UHRŘÍNEVES – BENICE (nahrazuje linku 265).
- 229** Nová linka v trase DEPO HOSTIVAŘ – Uhříněves – Hájek – KRÁLOVICE (nahrazuje linku 266).
- 232** Je zrušena (v její původní trase provoz plně nahrazen a posílen prodloužením linky 213).
- 265** Je zrušena (nahrazena linkami 226 a 228).
- 266** Je zrušena (nahrazena linkou 229).
- 267** Je zrušena (nahrazena linkami 226 a 227).
- 572** Nová školní linka v trase DOLNOKŘESLICKÁ – Nové nám. – Uhříněves – NÁDR. UHRŘÍNEVES.

ZMĚNY TRAS A ZŘÍZENÍ ZASTÁVEK U NOČNÍCH AUTOBUSOVÝCH LINEK:

- 513** Je zrušena (všechny spoje linky prodlouženy za hranice Prahy a začleněny do linky 953).
- 901** (původně 501) ANDĚL – Smíchovské nádraží – Novodvorská – IKEM – Kunratice – Šeberov – Opatov – Na Košíku – Strašnická – SKALKA (v úseku Anděl – Jinonice nahrazena provozem nové linky 908).
- 906** (původně 506) Ze zastávky Nové náměstí je prodloužena přes Benice, Lipany a Kolovraty do NEDVĚZÍ (zrušeny zastávky Picassova a Nádraží Uhříněves), ze zastávky Strašnická je prodloužena po trase Štěchovická – V Rybníčkách – SKALKA.
- 908** Nová noční linka v trase ANDĚL – Malvazinky – Farkář – JINONICE (nahrazuje linku 901).
- 910** Mezi zastávkami Platónova a Poliklinika Modřany se zřizuje zastávka Písková.
- 911** Mezi zastávkami Rokoska a Bulovka se ve směru Čakovice zřizuje zastávka Vychovatelna.
- 953** (původně 603) Je posílena o spoje zrušené linky 513 a v úseku Prosek – Výst. Letňany je nově vedena přes zastávky Nový Prosek a Letňanská (zrušena zastávka Garáže Klíčov).
- 956** (původně 606) V úseku U Tří svatých – U Studánky je nově vedena přes zastávku Betán (zrušené zastávky Kunratická škola, Kunratice a Šeberák nově obsluhuje linka 901).

ZMĚNY NÁZVŮ ZASTÁVEK:

původní název	nový název	pro linky
Bělocerkevská <i>[v ul. Ruská]</i>	Volyňská	175
Malá Ohrada <i>[v ul. Jeremiášova]</i>	Archeologická	142, 184, 566, 904
Na Groši <i>[v ul. Pražská]</i>	Záveská	175
Nad Malou Ohradou <i>[v ul. Tlumačovská]</i>	Malá Ohrada	142
Nádraží Čakovice <i>[v ul. Cukrovarská]</i>	Za Avíí	136, 140, 158, 166, 202, 351, 377, 911
Osecká <i>[v ul. Osecká]</i>	Dvorní	162
Skládka Chabry <i>[v ul. Spořická]</i>	Klášterecká	202
Spořická <i>[v ul. Spořická]</i>	V Kratinách	169, 202

NOVÉ ZASTÁVKY:

název zastávky	charakter	pro linky
Ke Kříži <i>[v ulici Ke Kříži, směr Pitkovice]</i>	na znamení	213, 228, 325, 906, 959
Nádraží Čakovice <i>[v ul. Ke Stadionu]</i>	na znamení	140, 158, 166, 202
Sušická <i>[v ul. na Pískách]</i>	na znamení	131, 915

Vážení cestující, jsme si vědomi, že zejména změny číslování linek jsou pro Vás nepříjemné. V tomto případě ale jejich realizace umožní zrychlit proces integrace regionálních autobusových linek do systému Pražské integrované dopravy a tím rozšířit území, na němž se cestující mohou přepravovat na jeden jízdní doklad. Proto věříme, že výše uvedené změny přijmete s pochopením. Děkujeme.

STANDARDY KVALITY PID AUTOBUSY

VYHODNOCENÍ ZA ROK 2016



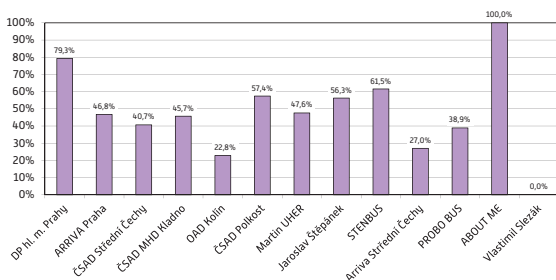
Rok 2016 byl již šestým rokem běžného měření a vyhodnocování standardů kvality PID pro autobusovou dopravu. Roční hodnocení dává objektivnější představu o dlouhodobé kvalitě jednotlivých dopravců a na základě výsledků za celý rok lze jednotlivé dopravce lépe porovnávat. Zvláště dopravce s malým podílem výkonů, u kterých mohly výsledky kvůli malému počtu měření značně kolísat. U standardů „stáří vozidel“ a „podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku“ se hodnoty vztahují k 31. 12. 2016.

Obecně byl bohužel konstatován celkově negativní trend dílčího snižování kvality u části dopravců. Jedinými pozitivními standardy, kde došlo k celkovému zlepšení, jsou bezbariérovost, obslužení zastávek, prodej jízdenek řidiči na městských linkách a čistota zastávek. I nadále pokračovala obnova vozového parku, pořízování nízkopodlažních vozidel nebo obnova zastávkových zařízení. Podařilo se tak navýšit podíl bezbariérově přístupných vozidel (z 61 % v roce 2015 na 67 % v roce 2016), což se promítlo také v jízdních řádech formou navýšení počtu garantovaně nízkopodlažních spojů. Průměrné stáří vozového parku za všechny dopravce se mírně zvýšilo na 8,7 let (v roce 2015 to bylo 8,5 let).

Bohužel zhoršení plnění napříč dopravci bylo zaznamenáno u standardů plnění grafikonu, dodržení kapacity (předepsaného typu) vozidla, garance bezbariérových spojů, prodej jízdenek na příměstských linkách, informování ve vozidlech i na zastávkách, přesnost provozu (předjetí), ústrojová kázeň a stáří vozidel.

Nejčastěji neplněným standardem je stejně jako v roce 2015 informování cestujících ve vozidlech (nesplnilo 10 ze 13 dopravců), většinou se ale nejedná o zásadní prohřešky, které by výrazně zhoršovaly podmínky pro cestování. Zčásti jde o technické závady na odbavovacím zařízení, částečně je neplnění úrovně náročnosti zaviněno nedodržováním povinností jednotlivými řidiči (zejména hlášení zastávek).

2.1.A Bezbariérovost vozidla
podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku



Celkově negativní trend lze bohužel sledovat zejména v souvislosti s prohlubujícím se nedostatkem řidičů napříč většinou dopravců. To mělo za následek pokles kvality provedené služby a zvýšený počet závad, které jsou sledovány v souvislosti s činností provozního personálu.

Obecné hodnocení kvality jednotlivých dopravců (pořadí dle celkového procenta plnění standardů)

Dopravci s vysokou kvalitou (splněno 80 a více % standardů)

* = takto označení dopravci splnili všechny standardy

Dopravní podnik hl. m. Prahy*

STENBUS*

MARTIN UHER

ČSAD POLKOST

Dopravci s vyšší kvalitou (splněno mezi 60 % a 80 % standardů)

ČSAD MHD Kladno

ABOUT ME

PROBO BUS

ČSAD Střední Čechy

Jaroslav Štěpánek

ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY

Dopravci s průměrnou kvalitou (splněno mezi 40 % a 60 % standardů)

ARRIVA PRAHA

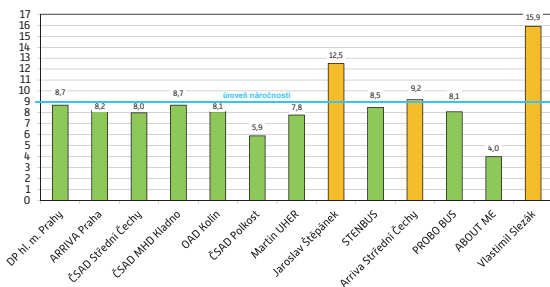
OAD Kolín

Vlastimil Slezák

Dopravci s nižší kvalitou (splněno méně než 40 % standardů)

—

8.1.A Stáří vozidel
průměrné stáří vozidel



PRAHA VYPÍŠE SOUTĚŽ NA DESIGN ZASTÁVKOVÉHO OZNAČNÍKU A ELEKTRONICKÉHO PANELU



Hlavní město Praha v rámci zlepšení podoby a vybavení zastávek veřejné dopravy pověřilo organizaci ROPID uspořádáním veřejné soutěže na nový vzhled zastávkového označníku a elektronického odjezdového panelu, dvou základních informačních prvků zastávek povrchové veřejné dopravy.

ZASTÁVKOVÝ OZNAČNÍK

Označník zastávky veřejné dopravy je jedním z výrazných a charakteristických prvků ve veřejném prostoru, upozorňuje na přítomnost veřejné dopravy a slouží i jako orientační prvek v daném území. Z tohoto důvodu by na něj měly být kladeny nároky nejen z hlediska jeho praktické funkce, ale i jeho designu. V současné době existuje mnoho typů označníků používaných jak na území Prahy, tak i Středočeského kraje. Jedním z cílů, které byly deklarovány při schvalování projektu Standard přestupních bodů a zastávek povrchové dopravy PID, je budoucí sjednocení podoby a modernizace vzhledu zastávkových označníků PID tak, aby splňovaly současné požadavky na design prvků ve veřejném prostoru a podtrhly kvalitu moderního integrovaného dopravního systému.



ELEKTRONICKÝ ODJEZDOVÝ PANEL

Kromě označníku zastávky veřejné dopravy byl do této designové soutěže zahrnut i elektronický odjezdový panel. Samostatně stojící elektronický informační panel zobrazující odjezdy spojů ze zastávky v reálném čase je jedním ze základních moderních prvků informování cestujících ve veřejné dopravě. Praha je jedno z posledních vyspělých měst v Evropě bez většího rozšíření těchto prvků. Definice designu tohoto prvku je prvním krokem pro následné žádoucí rozšíření těchto efektivních prvků informování cestujících na zastávkách PID.

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem soutěže je tedy design zastávkového označníku a návrh designu elektronického odjezdového panelu, základních prvků vybavení zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy zahrnutých do systému PID.

Cílem otevřené graficko-designerské soutěže je nalézt kultivovanou podobu obou prvků tak, aby spolu vzájemně vizuálně korespondovaly, splňovaly všechny funkční požadavky a umožňovaly flexibilní řešení v závislosti na různorodých požadavcích.

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST, A. S.

Parníky na Vltavě patří ke koloritu Prahy už více než jedno a půl století, a to zásluhou Pražské paroplavební společnosti. Firma, která v březnu zahájila již 152. plavební sezónu na Vltavě. „*Naši chloubou je dvojice historických parníků Vltava a Vyšehrad, které byly prohlášeny kulturními technickými památkami,*“ říká výkonný ředitel společnosti Štěpán Rusňák. Jako obvykle je oblečen v bílé plavební uniformě své společnosti.

Pražská paroplavební společnost provozovala za dobu své existence celkem 42 parníků. Ten první zahájil provoz 26. srpna 1865 a byl vyroben ve slavné Rustonce, jejíž zbytky se v Karlíně dochovaly až do nedávna. „*Jsme výjimečná firma, která se stala nejen kulturním, technickým, ale i společenským dědictvím naší republiky.*“ Od místa našeho rozhovoru je to k Vltavě sice několik stovek metrů, ale Štěpán Rusňák alespoň promítá historické dokumenty o přepravě osob na Vltavě, aby kulisa povídání byla dokonalá. I dnes se můžete svézt parníky Paroplavby na hodinových cestách Prahou, ať už pod Karlovým mostem nebo Vyšehradem. Asi každý Pražan zná tradiční linku Paroplavby z Rašínova nábřeží přes Dvořákovo nábřeží do ZOO. „*Během sezóny přepravíme na této lince přes osmdesát tisíc cestujících, a tak každý patnáctý návštěvník zoologické zahrady připluje lodí,*“ doplňuje statistiku Rusňák.

Na nejtradičnější trasu vyplouvá linka z Rašínova nábřeží na Slapy. Pluje se každý víkend od května do konce září. „*Vyplováme přesně v 8:30, kdy se po Vltavě rozezní zvon lodního zvonu a parní píšťaly, která je slyšet až na Plzeňskou ulici do Motola. Podle nás se dají řídit hodiny,*“ těší šéfa. Na konci července a srpna jsou provozovány plavby také k mělnickému zámku. „*Tuto cestu by měl absolvovat každý Čech, vyplouváme již v sedm hodin ráno, neboť se jedná o patnáctihodinovou plavbu.*“ Právě plavby na Slapy a do Mělníka přitahují obdivovatele z celé Evropy, stejně jako dva unikátní pražské parníky.

Díky parníkům přežila i jedna již téměř zapomenutá profese, a to bidelníci. „*Pomáhají kapitánovi manévrovat loď především v plavebních komorách, při přístavních manévrech nebo pokud je nutno loď otočit v silném proudu řeky,*“ vysvětluje již téměř zapomenuté řemeslo na vodě Rusňák. V současné době patří Pražská paroplavební společnost pod Evropskou vodní dopravu, největšího provozovatele lodní dopravy v České republice. Hýčkané parníky Vltava a Vyšehrad mají ještě původní parní stroje od firmy ČKD Kolben-Daněk, které jsou ve vynikajícím stavu, a právě proto byly prohlášeny kulturními technickými památkami. Nejen plavba po Vltavě je náplní činnosti společnosti. Patří k ní také pořádání výstav, osvětová a vzdělávací činnost, spolupráce se spolky jako je Vltavan nebo sportovními kluby. Chloubou je také jedinečný stopadesátiletý archiv, ve

kterém najdete nejen dobové dokumenty, ale také výstřižky z novin a historické filmy.

Paroplavba a Pražská integrovaná doprava? Toto spojení bude v letošním roce fungovat již třetí sezónu. V srpnu 2015 začal jezdit přívoz P7 spojující Holešovice, Štvanici a Karlín. Právě o provoz této linky se Paroplavba stará. Vrátila se k provozování přívozů po sedmdesáti letech, od třicátých do poloviny čtyřicátých let minulého století jezdil její parník mezi Císařskou loukou a Vyšehradem.

V letošním roce byla sezóna zahájena již v pátek 24. března lampiónovými jízdami od páté do deváté večerní. „*Letošní novinkou je nasazení nového kapitána, Miloše Hartmana, zkušeného převozníka pražského,*“ doplňuje Štěpán Rusňák. I v letošním roce mohou cestující využívat plavidlo HolKa, hornopalubový katamarán, jehož jméno pochází ze jmen pražských čtvrtí, které právě přívoz spojuje. Propojení Holešovic a Karlína lodí má také svoji historii. „*Oprávněnost zavedení přívozu dokazují i čísla. Jsme třetím nejvytíženějším pražským přívozem, za dvě sezóny s námi jelo více než sto tisíc cestujících,*“ těší Rusňák. Právě HolKa zavedla mezi pražskými přívozy nový standard, je to plavidlo, do kterého pohodlně nastupují také cestující s kočárky, jízdními koly a psi. „*P7 je přívoz s největším počtem přepravených psů,*“ dodává s úsměvem perličku výkonný ředitel.

Služeb přívozu nevyužívají jen výletníci, ale také pracující. „*V ranních hodinách s námi jezdí hodně úředníků nebo dětí do škol a odpoledne je špička mezi třináctou a šestnáctou hodinou. Náš přívoz má řadu plaveb mimo jízdní řád, nechceme, aby cestující museli dlouho čekat.*“ Cestující ho nejvíce využívají od června do konce září, kdy je počasí k cestám po vodě nejpriznivější. Více cestujících na Štvanici by mohla lákat také nová tramvajová zastávka Štvanice, která byla uvedena do provozu také v sobotu 25. března 2017, ve stejný den se rozjely i další sezónní pražské přívozy.

Přáním pražských architektů je, aby se právě přívoz stal iniciačním bodem pro rozšíření volnočasových aktivit na Štvanici. „*Důležité je vybudování přípojky elektrického proudu, aby*



mohlo být zřízeno letní občerstvení, které by zpříjemnilo čekání na přívoz. Mohla by vzniknout pláž s lehátky, sportoviště a loď s plaveckým bazénem,” přibližuje Rusňák plány na ostrově. Ideální situace není ani na karlínské straně přívozu, kde je v plánu vybudovat především lepší přístup na nástupní molo, ale celé území Rohanského ostrova ještě není stabilizované, proto zatím není možné dostat stavební povolení pro potřebné úpravy. „Chtěli bychom vybudovat bezbariérový přístup, ale paradoxně to není legálně možné,” trápí Rusňáka.

PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST, A. S.

Adresa sídla:	Blanická 2 Praha 2
Zapojen do systému PID:	od roku 2015
V současné době provozované linky:	přívoz PID
P7	
Web:	www.paroplavba.cz

VITTUS GROUP, S. R. O.

Jarní počasí láká k vodě, a to nejen ke koupání či slunění. Jedinečné pohledy na Prahu a její památky se nabízejí z hladiny Vltavy, a ty vám může nabídnout společnost Vittus group, která kromě přívozu mezi Lihovarem a Veslařským ostrovem provozuje také dvě půjčovny lodiček. Jedna je v sousedství přístaviště na Lihovaru a ta druhá je v samotném centru Prahy, na náplavce Hollar pod Smetanovým nábřežím. Obě půjčovny jsou v provozu od prvního dubnového dne letošního roku. Přívoz jezdí stejně jako všechny sezónní v Praze od soboty 25. března 2017.

„V půjčovně na smíchovské straně, u Lihovaru, si můžete pronajmout lodičku s vlastním motorem a prozkoumat na vlastní pěst různá vltavská zákoutí,” říká majitel firmy Jiří Knap. „K řízení těchto lodiček není potřeba žádné řidičské oprávnění, jízda s nimi je snadná a intuitivní, takže se nikdo nemusí bát, že by ztroskotat.” Pokud si chcete prohlédnout jedinečné pražské panorama v centru, potom se vyplatí na náplavce Hollar půjčit velmi populární šlapadlo ve tvaru autíčka.

V létě letošního roku oslaví společnost Vittus group deset let v systému Pražské integrované dopravy. Od poloviny července roku 2007 provozuje přívoz mezi Lihovarem a Veslařským ostrovem, pouze v roce 2008 jezdil přívoz do Žlutých lázní. Je možné, že se opět do této Pražany vyhledávané destinace vrátí. *„V nejbližší době bychom rádi začali jednat s majiteli Žlutých lázní o podmínkách znovuoobnovení zastávky, neboť během roku tam míří nezanedbatelná část našich cestujících,”* vysvětluje Jiří Knap.

Vittus group je malou rodinnou firmou, která klade důraz pře-

devším na kvalitu přepravy. Cestující na přívoze vozí loď Josefína. „Pepina, jak ji přezdívají naši kapitáni, je naší pýchou a jsme na ni náležitě hrdí,“ dozvídáme se od majitele. Na zastřešenou palubu Josefiny se dostane 11 cestujících, kteří mají možnost vyhlídky na přidi i zádi plavidla. „Možnost výhledu dělá z běžné cesty za prací či do školy, malou výletní a vyhlídkovou plavbu.“ Josefína je bezbariérová, navíc i přístavní můstky jsou uzpůsobeny pro pohyb invalidních vozíků a kočárků. Samozřejmostí je také přeprava jízdních kol, která si můžete vzít s sebou na palubu zdarma.

„K provozování přívozu potřebujete zjednodušeně řečeno dvě věci, loď a posádku. I když postavit kvalitní plavidlo není jednoduché, tak paradoxně mnohem těžší je najít kvalitní posádku. Nám se to naštěstí dlouhodobě daří a jsme na naše kapitány patřičně hrdí,“ těší Jiřího Knapa. Mezi Podolím a Smíchovem se můžete svézt v pracovní dny od 6 do 22 hodin, o víkendech se začíná o hodinu později. V pracovní dny Josefína vykoná celkem 48 plaveb z jednoho vltavského břehu na druhý a zpět, přívoz totiž jezdí ve dvaceti minutových intervalech. „V případě zvýšené poptávky cestujících je linka z kapacitních důvodů v provozu nepřetržitě,“ upřesňuje majitel firmy. „Největší zájem o přívoz je v letních měsících, ale jarní a podzimní měsíce zájmem cestujících léto zdárně dohánějí.“



VITTUS GROUP, S. R. O.

Adresa sídla: Novákových 970/41
Praha 8

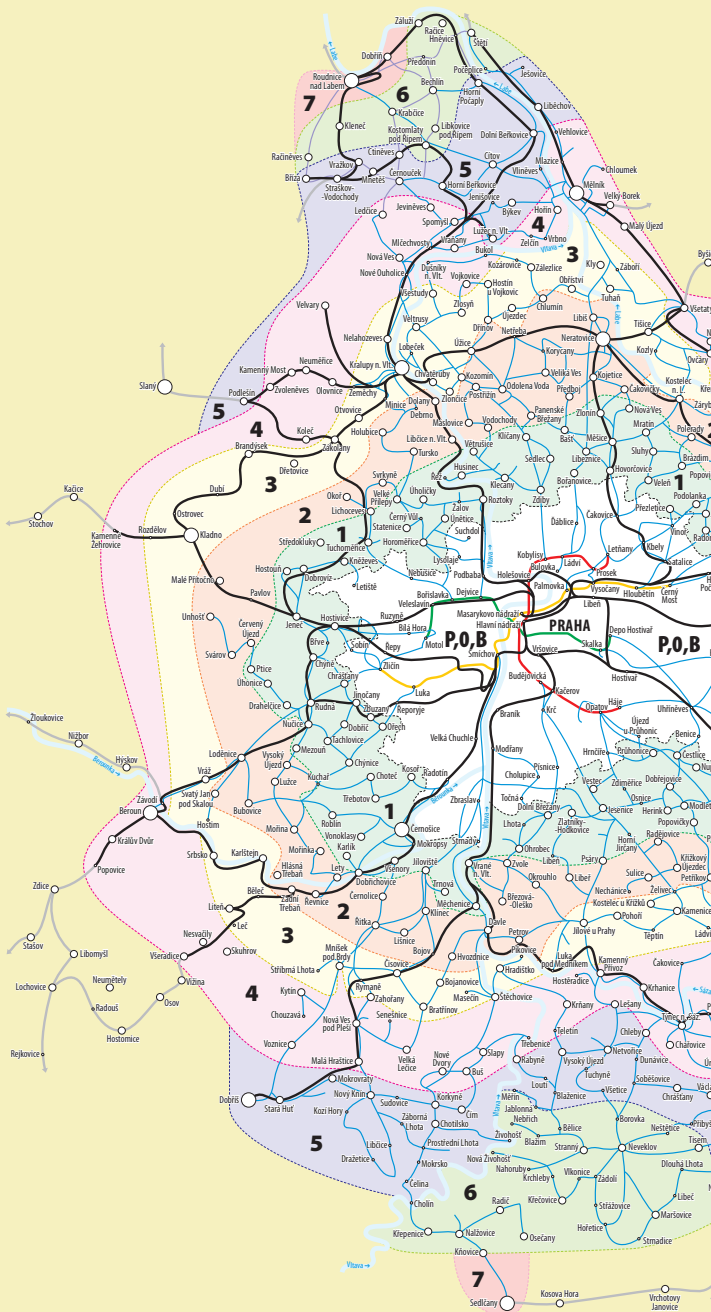
Zapojen do systému PID: od roku 2007

V současné době provozované linky:

přívoz PID

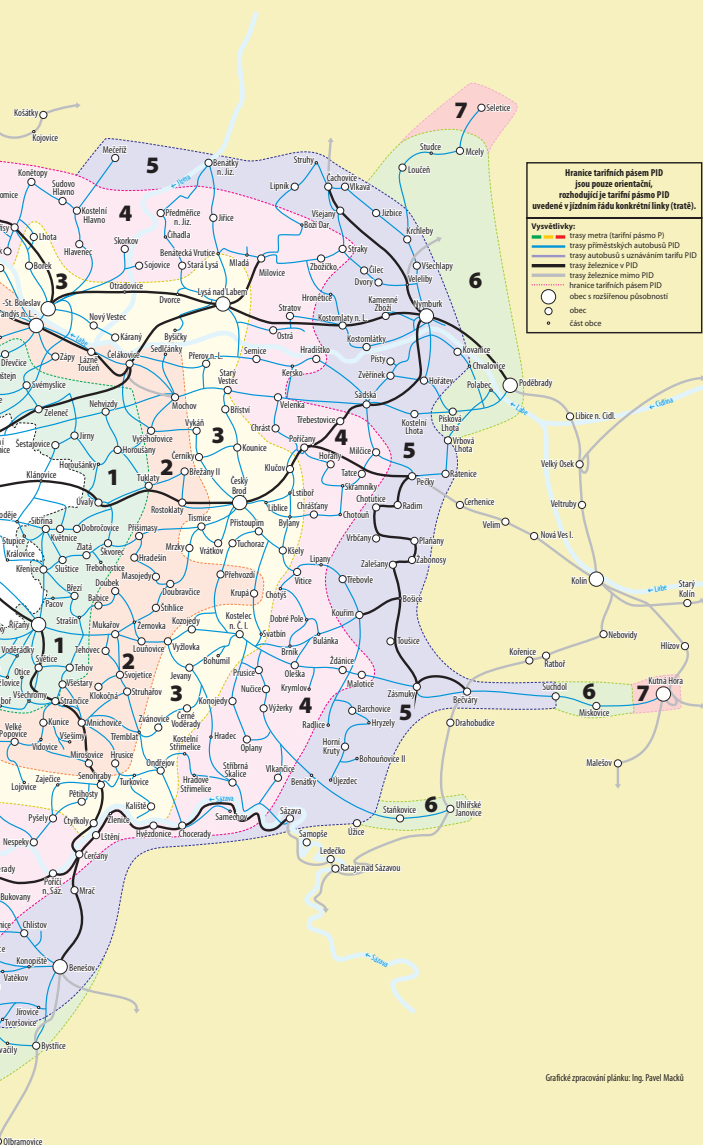
P3

Web: www.pujcovna-lodicek.cz



PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA PID

k 1. 4. 2017



Grafické zpracování plánu: Ing. Pavel Macků

RADIM KOHUTKA: „PODAŘILO SE INTEGROVAT TAKÉ RYCHLÍKY DO BENEŠOVA“

Systém Pražské integrované dopravy se první dubnový den letošního roku opět rozšířil, tentokrát o oblast, jejímž centrem je Benešov. Přípravu integrace měl na starosti projektant Radim Kohutka, se kterým jsme si povídali tři týdny před zahájením provozu.



Dnes je již jasné, že nově integrovanou oblast obsluhuje šest nových regionálních linek a linkové vedení čtyř stávajících [332, 362, 390 a 438] bylo změněno. Deset uvedených linek nahradilo patnáct linek, které jezdily v oblasti v minulosti. Na první pohled se zdá být podobná úloha velmi jednoduchá a někdo neznalý by si mohl říct, že taková změna je připravena za několik málo týdnů. Ovšem chyba lávky, jak se dozvídáme od projektanta: *„Již v létě minulého roku jsem začal provádět rozbor dopravní obslužnosti v dané oblasti, dělal jsem si přehled o dopravcích, kteří se zde pohybují. Na přelomu října a listopadu 2016 se uskutečnila první schůzka s dotčenými obcemi. Celé dopravní opatření se připravovalo téměř tři čtvrtě roku.“*

Po schůzce již následovala příprava jízdních řádů, které byly následně předloženy k připomínkám. *„Podařilo se nám zapracovat 99 % všech došlých podnětů, což považuji za dobré,“* sděluje Radim Kohutka. V přípravě projektantovi ROPIDu pomohly průzkumy, které dostal od stávajícího dopravce v oblasti, ČSAD Benešov. *„Všichni cestující jsou evidováni, a tak předaná čísla jsou přesná a hodně nám pomohla v přípravě. Důležitá je také osobní zkušenost s danou oblastí, rozhodně se změny nedají projektovat od stolu. Proto probíhala konzultace nejen s dopravcem, ale také s kolegyní z krajského úřadu, která má danou oblast ve správě. V neposlední řadě probíhala komunikace s jednotlivými starosty.“* Po zapracování připomínek se ještě ladily další detaily a kompletně celá oblast byla připravena koncem února letošním roku, zhruba měsíc před spuštěním.

Na začátku práce stojí před projektantem také důležitý úkol, aby finanční náklady na provoz autobusů zůstaly zhruba na



stejně úrovni, jako tomu bylo v minulosti. „V oblasti financí se snažíme zůstat plus mínus na nule. Snažíme se oblast přeskádat a lépe uspořádat, aby bylo nové linkové vedení ekonomičtější. V této oblasti jsme vsadili především na páteřní linky. Jedna z nich je vedena z Benešova přes Týnec nad Sázavou do Jílového u Prahy a druhá mezi Benešovem, Netvořicemi a Štěchovicemi. Významné je také prodloužení linky 332 z Jílového přes Netvořice do Neveklova,“ vypočítává hlavní změny Radim Kohutka. „Snažil jsem se vylepšit stávající stav, ale někde převládají letité zkušenosti a některé obce jsou zvyklé na své ‚vyježděné‘ časy. K výraznému posílení oproti stávajícímu stavu dochází o víkendech.“



I když se může zdát, že poslední týdny už jsou jen laděním drobností před zahájením provozu, v případě integrace na Benešovsku tomu tak nebylo. „Potýkáme se ještě s technickými problémy, a to především s vybavením autobusů,“ říká Kohutka. „Jde především o odbavovací systém, který musí vyhovovat nejen Pražské integrované dopravě, ale také té Středočeské, kterou cestující užívali do konce března.“

O dopravu na Benešovsku se bude starat ČSAD Benešov, dopravce, který již v systému působil na lince 401, ale to bylo už v letech 2001 až 2005. Přesně po dvanácti letech se dopravce do systému vrací. „Jedná se celkem o dvacet pět vozů, které musí být připraveny pro systém Pražské integrované dopravy. Je to trochu něco jiného než zapojení nového dopravce ČSAD Česká Lípa v oblasti Mělníka na začátku letošního roku, kde to byly jen asi 4 vozy. Pro dopravce jsou to vyšší výdaje, přitom současné smlouvy platí do konce roku 2019,“ dozvídáme se. ČSAD Benešov patří do holdingu ICOM transport, jednoho z největších dopravců na území České republiky. „Vozidla dopravce budou patřit v systému k nejmladším, nejstarší mají šest let a průměrné stáří je tři roky,“ doplňuje příjemnou zprávu především pro cestující projektant. Změna se netýká pouze vozidel, ale také zastávek a zastávkových označníků, i ty musí odpovídat sledovaným standardům kvality služby.

Obce, kterých se dotkla integrace první dubnový den letošního roku, jsou sdruženy v dobrovolném svazku obcí Benebus a jednotlivé obce si ještě připlácejí na dopravu mimo základní dopravní obslužnost hrazenou krajským úřadem. „Svazku obcí předsedá starosta Benešova, který byl velmi aktivní, a spolupráce byla velmi dobrá. Už samotná jednání na jednotlivé obce zapůsobila velmi pozitivně, a tak ještě před začátkem ostrého provozu zaslaly dopis na Středočeský kraj, zda by zbývajících ob-

last mohla být zaintegrována dříve než na konci roku 2018, kdy je zařazena ve schváleném harmonogramu. Musím říct, že to mě osobně překvapilo,” říká Radim Kohutka a dodává: „Obce jsou s návrhem spokojené a moc pocít, že se na nový systém dopravy těší.”

Svou roli také sehrála skutečnost, že někteří starostové v oblasti již mají své zkušenosti s Pražskou integrovanou dopravou. *„Když jsme například jednali se starostou Kamenného Přívozu, tak nám řekl, že je mu je jedno, jaký autobus bude jezdit, ale důležité je, aby to už byl jeden systém. Do konce března se v několika obcích cestující setkávali se dvěma.”* Podobná zkušenost panovala i v Týnci nad Sázavou, kde jsou zkušenosti s linkou 339 nebo v Jílovém u Prahy.

Jedním z klíčových kroků v integraci byla dohoda o zařazení rychlíků mezi Prahou a Benešovem do Pražské integrované dopravy. *„Hodně obcí hovořilo o návaznosti autobusů na rychlíky a od 1. dubna letošního roku se nám podařilo, že bude návaznost na rychlý segment dopravy mezi Benešovem a Prahou.”* Rychlíky jezdí z pražského hlavního nádraží do Benešova za 39 minut, zatímco osobní vlaky o 23 minut déle, a to je významný časový rozdíl při pravidelném dojíždění. Zatím se nepodařilo integrovat spěšné vlaky, které do Benešova provozuje společnost Arriva Transport.

Nový systém si vyžádal také některé tarifní úpravy. Právě cena dopravy, je jedním z nejpodstatnějších hledisek pro její uživatele. *„Z Benešova do Neveklova to byly dříve tři zóny, nyní to budou pouze dvě pásma, některým cestujícím se cestování zlevní, ale zdražit by se rozhodně nemělo,”* dodává Kohutka. Samotný Benešov jako centrum oblasti je zařazen v pátém tarifním pásmu a Neveklov jako nejjižnější zapojené místo v šestém.

Společně s oblastí Benešovska vstupuje do systému i oblast Sedlčanska, která byla připravena již k novému roku, ale kvůli vzájemné provázanosti došlo k zapojení až první dubnový den. Na Benešovsku se systém Pražské integrované dopravy rozrostl o město Benešov a dalších šestnáct obcí.





VELKÉ PŘÍLEPY

Několik kilometrů severně za Prahou a na spojnici mezi Vltavou a obcí Okoř, s legendární zříceninou hradu, najdete Velké Přílepy. Obec, která v posledních letech prošla významným rozvojem, stejně jako mnoho dalších, odkud to není daleko do Prahy. Z Bořislavky, od stanice metra, dojedete autobusem do Velkých Přílep za necelých dvacet minut, což je z hlediska dojížděky velmi atraktivní lokalita.



V lednu to bylo dvacet let, co do obce začala jezdit linka č. 316, stejně jako v roce 1997 jezdí i dnes většina spojů do Holubic, ale vybrané spoje byly nedávno prodlouženy až do Kralup nad Vltavou. V ranních špičkách pracovních dnů,

konkrétně mezi šestou a osmou hodinou ránní, jezdí autobusy do Prahy téměř po pěti minutách. Nejsou to jen spoje linky 316 na Bořislavku, ale také linka 350 jezdící přes Roztoky na Dejvickou. S hromadnou dopravou panuje ve Velkých Přílepech spokojenost, jak říká starostka obce Věra Čermáková: „*Pražská integrovaná doprava je na vysoké úrovni a počet spojů do Prahy by nám mohli mnohé obce závidět.*“ Malé problémy nastaly na sklonku srpna minulého roku, kdy byly v Praze rozšířeny zóny placeného stání. „Potom se objevily stížnosti, neboť kapacita autobusů ve špičkách nestačila. Jezdili s nimi i lidé, kteří před tím preferovali osobní auta. ROPID ovšem operativně navýšil počet spojů a v současné době chodí stížnosti pouze na zpoždění nebo vynechání spoje,“ doplňuje starostka. Ani pro Velké Přílepy není doprava levnou záležitostí, v roce 2016 na ni putovalo z obecního rozpočtu 911 182,69 Kč.

Pochvala patří zastávkám ve Velkých Přílepech. V zastávce Pražská najdete výtvarně vyzdobené stěny. „*Přímo si to o vymalování říkalo. Na straně od Prahy je kresba místní umělkyně Elišky Hesslerové, druhou stranu ztvárnily děti ze Základní umělecké školy v Libčicích nad Vltavou,*“ říká starostka. V centru obce najdete



přístřešek doplněný o stojan na knihy a časopisy, který se těší zájmu cestujících.

Podstatná změna Velkých Přílep nastala od roku 2000. Na konci dvacátého století měla obec osm set obyvatel, dnes jsou to přes tři tisíce trvale hlášených, několik stovek občanů bez trvalého pobytu a čtyři stovky cizinců s dlouhodobým pobytem. *„Změnu přinesla skutečnost, že byla dokončována výstavba povolená územním plánem z roku 1995, ale s původními developery nebyly uzavírány plánovací smlouvy a obec nedostávala finanční příspěvky na infrastrukturu. Ta se musela řešit z obecního rozpočtu a také za pomoci dotací,“* vrací se k posledním letům Věra Čermáková. Několik desítek domů bude postaveno ještě v následujících letech, ale nárůst obyvatel by měl být už jen pozvolný a přirozený.

Na rozsáhlou bytovou výstavbu musela obec aktivně reagovat, byly postaveny dva nové pavilóny mateřské školy, kapacita zá-



kladní školy byla zdvojnásobena, modernizací prošla čistička odpadních vod. V obci nechybí chodníky, stejně jako bezpečné přechody na frekventovaných silnicích procházejících obcí. *„Pro naši obec to byly životně důležité projekty. Těmi ostatními už jsme si dělali radost, ale stále nám chybí například dětský lékař, specializované obchody nebo některé služby,“* hodnotí poslední dekádu starostka. *„Úspěchem pro naši obec je každá dokončená stavba, každý metr chodníku, každý vysazený strom, prostě vše, co zkvalitní život v obci. Skutečně hrdí jsme na to, že jsme se včas postarali o to, aby naše děti měly kam chodit do mateřské a základní školy. To v obcích v prstenci okolo Prahy není vůbec obvyklé.“*

Výzvou před obcí je vytvoření nového zklidněného centra. *„Zatím je centrem obce křižovatka,“* říká kriticky Věra Čermáková. *„Proto jsme vypsalí architektonickou soutěž na vytvoření klidového centra obce, to je věc, která nám chybí.“*

Většina obyvatel Velkých Přílep směřuje do Prahy, ať již za prací, nebo do škol, malé procento cestovat nemusí, neboť pracují přímo ve Velkých Přílepech. Část obyvatel také směřuje do Kralup nad Vltavou nebo Kladna. V roce 2016 do Kralup nad

Vltavou prodloužené spoje linky 316 těmto občanům pomáhají, což potvrzuje i starostka. „*Shledávám velký potenciál právě v Kralupech nad Vltavou. Pro nás byl hlavní důvod prodloužení autobusu do Kralup v umístění žáků druhého stupně v tamních základních školách. V poslední době jsme sice podstatně navýšily kapacitu naší základní školy, ale pro děti z Turska a Holubic stačit nebude. Pevně věřím, že právě díky dobrému autobusovému spojení budou do Kralup směřovat i studenti středních škol a občané našeho regionu tam najdou zajímavé pracovní uplatnění.*“

Možná vás překvapí informace, že oblast Velkých Přílep je jednou z nejstarších sídelních oblastí v Čechách. Společně s lokalitami v Úněticích, Černém Volu a Libčicích nad Vltavou jsou soustavně obývány již od mladší doby kamenné. Archeologické

výzkumy začaly v lokalitě již v první polovině 19. století a s přestávkami pokračují až do současnosti, nyní především v místech rozsáhlé výstavby. Výsledkem výzkumů je řada významných nálezů prakticky ze všech prehistorických období. Sídliště kultury nálevkovitých pohárů z pozdní doby kamenné (3500 až 2000 let př. n. l.), které se nacházelo v místech dnešní Dvořákovy a Smetanovy ulice, je největším dosud objeveným sídlištěm této kultury v Čechách. Na jižním



okraji obce, na tzv. Ženiškově poli, bylo objeveno sídliště únětické kultury patřící do starší doby bronzové (2000 až 1800 let př. n. l.). Dalším zajímavým nálezem z Velkých Přílep je objev velkého jezdeckého hrobu z doby stěhování národů v 6. století našeho letopočtu.

V raném středověku vznikly na území obce dvě vsi, první byly samotné Velké Přílepy, které jsou poprvé zmiňovány v roce 1228 a patřily Svatovítské kapitule na Pražském hradě. Druhou vsí byl Kamýk, který patřil klášteru benediktinek u sv. Jiří na Pražském hradě a poprvé je také připomínán v roce 1228. V samém závěru třicetileté války, v roce 1648, byly obě vsi vydrancovány švédskými vojáky generála Königsmarka. Ke znovuosídlení došlo ve druhé polovině 17. století. Ke sloučení obou obcí do jedné politické došlo v roce 1859 a na konci 19. století zde žilo bezmála 700 obyvatel. Významně byla zastoupena také židovská komunita, dokonce v Kamýku stála synagoga. Velké Přílepy současnosti mnoho historických památek nenabízejí, za zmínku stojí dvojice kapliček na území bývalých vsí.



To ovšem neznamená, že Velké Přílepy nestojí za návštěvu. V současné době je zde bohatý spolkový a kulturní život, stačí se podívat na webové stránky obce, kde se to pozvánkami

hemží. *„Hrdí jsme na kulturní centrum, galerii a divadélko pro děti. Jsme rádi, že se nám podařilo vzkřísit kino, které nemá nouzi o diváky,”* je spokojená starostka Věra Čermáková. Aktivní jsou také myslivci, rybáři, zahrádkáři, amatérští divadelníci nebo fotbalisté, starající se také o mládež. S vývěskami spolků se setkáte v blízkosti centra. *„Máme několik sportovních a tanečních kroužků pro děti a dospělé. Lidé v obci jsou opravdu aktivní a kapacita obecních budov již nestačí, proto uvažujeme o stavbě nové tělocvičny, která by sloužila nejen základní škole ke sportovnímu využití, ale mohly by se v ní konat i jiné akce, třeba kulturní. Věřím, že návštěvníky by mohly zajímat výstavy v galerii nebo každoroční festival Přílepské ladění,”* dozvídáme se.

Velké Přílepy a jejich okolí může být také zajímavým cílem pro turisty. Pokud přijedete do Velkých Přílep a chcete vyrazit na Okoř, tak z autobusové zastávky půjdete zhruba půl kilometru ulicí Kladenskou, projdete okolo kapličky sv. Gotharda a dorazíte na rozcestí Velké Přílepy, Kamýk. Odtud již půjdete po modré až do cíle cesty. Cesta vede přes Noutonice, kde na zdejší železniční stanici zastavuje o sobotách, nedělích a svátcích populární Cyklohráček, který vás také může přiblížit do Velkých Přílep. K samotné zřícenině hradu Okoř je to z Velkých Přílep necelých pět kilometrů.

Východním směrem můžete jít po silnici do Úholiček, kde po necelých dvou kilometrech narazíte na žlutou značku, východním směrem pokračujete na rozcestí Švestkovna, kde můžete zvolit kratší cestu po zelené do Úholiček, nebo delší, ale zajímavější přes vrch a hradiště Řivnáč a dále na Levý Hradec, odkud sejdete po zelené k Vltavě a podél řeky můžete dorazit až na nádraží v Roztokách u Prahy. Takto popsaná trasa je dlouhá deset kilometrů a zvládnete ji za necelé tři hodiny. Cestu si můžete zkrátit, když se z Levého Hradce vydáte na zastávku Roztoky-Žalov. Z Roztok u Prahy přes Úholičky a Velké Přílepy je to na Okoř patnáct kilometrů. Velké Přílepy mohou být i příjemnou zastávkou na cestě, neboť nabízejí dvě restaurace a stejný počet cukráren.

Dopravní obslužnost PID obce Velké Přílepy

Příměstské autobusové linky 316, 350 a 604

ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Tentokrát byla přestávka mezi cestami po zastávkách Pražské integrované dopravy o měsíc delší než obvykle a naše kroky vedly na jihovýchod od Prahy, do obcí, kde jezdí autobusové spoje PIDu poměrně často a do některých již hodně dlouho. V celém regionu se od sebe zastávkové sloupky příliš neliší, jejich zázemí je někde lepší, jinde o něco horší.

JESENICE

První naší zastávkou je Jesenice, významná obec za Prahou, kam linky Pražské integrované dopravy jezdí již dvacet let a ve špičkách dokonce po několika minutách. Vystupujeme přímo v obci a zastávkový sloupek nás okamžitě zaujal. Čísla zde zastavujících linek jsou zde uvedena zřejmě všechna, ale těch použitých typů písma a samolepek. Samolepka systému Pražské integrované dopravy už je hodně vyšisovaná, inu dvě desetiletí jsou dlouhá doba. Jízdní řády nechybějí, jsou čitelné a hlavní výhodou je zastávkový informační panel, který cestující informuje o aktuálních odjezdech i zpožděních. Za tablo patří velká pochvala, sloupek by ovšem ozdravnou kúru zasloužil. Obnovu by si zasloužil i sloupek ve směru do Prahy, vše potřebné na něm najdete, navíc opět nechybí zastávkový informační panel, ale opět působí ošuntěle. Stejně jako manipulační zastávka linky 428. Název dopravce už se od toho uvedeného několikrát změnil, ale sloupek stále stojí. Jen si nejsme jisti, zda je právě tím ideálním lákadlem pro využití služeb Pražské integrované dopravy. Dobrou službu můžete obdržet i v oprýskaném domě, ale pokud vstupujete do příjemného prostředí, hned se cítíte lépe. Na zastávce Jesenice, bytovky je situace obdobná, velké výtky nejsou, ale zlepšení by mohlo nastat.



PSÁRY

Další zastávkou jsou Psáry. Navštěvujeme zastávku přímo v obci a poté také Psáry, Domov Laguna. Všechny jsou jako přes kopírák. Ke sloupku můžeme mít drobné výhrady, čísla linek jsou psána jiným fontem, ale můžeme to brát jako nepodstatný detail. Jízdní řády nechybí, jsou čitelné, dá se přečíst i tarifní tabulka. Na zastávkách nechybí bytelný přístřešek, který vás před nepřízní počasí ochrání, pokud nepříjde déšť přímo proti

zastávce. V budce je lavička a také nechybí vývěska s informacemi obecního úřadu, mnoho jich není, ale snahu informovat občany registrujeme. V době čtení těchto řádků již to není aktuální, protože systém Pražské integrované dopravy byl rozšířen až do Neveklova, a tak linka mimo systém již nejedí, ale při naší návštěvy byl z druhé strany jízdních řádů vylepen ten neintegrováný. Dobrou vizitku dopravci to nedělá, ale takové praktiky jsou nejen v Psárech.

V době naší návštěvy vystupoval v obci cirkus, a tak zastávkové sloupky sloužily také jako reklamní nosiče na tuto akci. Posloužil i manipulační sloupek, který stejně jako v Jesenici má svá nejlepších léta dlouho za sebou, proto se za obnovu a lepší vzhled rozhodně přimlouváme. V Psárech stojí za pozornost ještě obecní informační systém, který najdete na mnoha místech v obci, a výrazně vám usnadní orientaci, pokud nejste místní.



JÍLOVÉ U PRAHY

Po několika minutách cesty z Psár vystupujeme v Jílovém u Prahy. Nevystupujeme na náměstí, v centru dění, nejprve si prohlédneme zastávku Pražská, která je blízko školy, a v době naší návštěvy už se školáci pomalu shlukují na zastávce na cestu domů. V zastávce ve směru od Prahy je sloupek postarší, vyčistit by potřebovalo především plexisklo před jízdními řády, neboť se na něm podepsali vandalové. Ve směru do Prahy najdeme i stříšku, pod kterou se můžete schovat v případě nepříznivého počasí, této skutečnosti musí být upraven i zastávkový sloupek. Stříška a sloupek jsou totiž v těsném kontaktu.

Od zastávky Pražská jste za několik minut na náměstí, významném přestupním uzlu v regionu. Situace se změnila od prvního dubnového dne, kdy bylo do systému Pražské integrované dopravy zapojeno také Benešovsko. Ve směru od Prahy stojí na chodníku pěkný přístřešek, ale má pouze stříšku, a tak moc před deštěm neochrání. Pokud je déšť doprovázen bočním větrem, musíte hledat ochranu jinde. Nechybí koš a lavička, jízdní řády jsou čitelné. V opačném směru je horší především sloupek, stálý už je v zapomnění a pod



přístřeškem se krčí přenosný s poničenou hlavou. Přesně podle manuálu jsou vyvedena čísla linek. Jedna z bočnic je vyhrazena reklamní či informační ploše, ale ta zeje prázdnotou. Několik inzerátů je nalepených na skle. Pod přístřeškem najdeme i lavičku, o základní komfort je postaráno, ale v tak významném bodě by se hodil například automat na jízdenky nebo jiné doplňkové vybavení či služby.

KAMENICE

Cestou z Jílového do Kamenice linkou 444 sledujeme nácestné zastávky a především sloupky v Pohoří by zasloužily omlazovací kůru. Cílovou zastávkou je Kamenice, Kulturní dům, také významný přestupní uzel. Zde potkáváme pouze jeden sloupek, za to se zabudovaným elektronickým informačním systémem s aktuálními odjezdy jednotlivých spojů a linek. Čitelné jízdní řády jsou samozřejmostí, stejně jako přístřešek s lavičkou a informační tabulí obecního úřadu. Pokud nemáte hodinky, na sousední budově jsou velké ručičkové, a tak ani s časem nebudete mít problém. Jediným negativem, které slyšíme i od cestujících, je skutečnost, že všechny spoje odjíždějí od jednoho sloupku, rozdělení na jednotlivé směry by pasažéři přivítali.

Od kulturního domu se vydáváme pěšky na zastávky do Olešovic a Nové Hospody. Základní klasika jako v celém regionu je dodržena, jízdní řády jsou na sloupcích, stejně jako čísla linek, nechybí přístřešky s lavičkou a odpadkovým košem. Jediným negativem je umístění jízdních řádů linek nezapojených do systému PID a také příchod na zastávky. Chodníky nejsou úplnou samozřejmostí, a pokud musíte pokračovat po hlavní silnici mezi Olešovicemi a Novou Hospodou, potom to doporučujeme pouze za příznivého počasí. Provoz automobilů je poměrně hustý, za deště či sněhu není cesta po krajnici žádný med a hrozí nebezpečí znečištění.



ČasoPID

DUBEN 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 7. dubna 2017

Vydal ROPID v dubnu 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.ropid.cz
ropid@ropid.cz