

Tabulka cen plnocenných jízenek pro jednotlivou jízdu

Platnost od:
1. září 2018

do pásma		P		0		B		1		2		3		4		5		6		7		8		9		Vysvětlivky:	
z pásma		P		0		B		1		2		3		4		5		6		7		8		9		4 p./90 min. pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pro danou kombinaci pásme lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je představení a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, nepatří na území měst Prahy	
Základní jízdné v Praze:		32 Kč – platnost 90 min.		24 Kč – platnost 30 min.		18 Kč		40 Kč		46 Kč		32 Kč		62 Kč		54 Kč		76 Kč		68 Kč		92 Kč		100 Kč		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
1		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
2		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
3		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
4		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
5		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
6		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
7		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
8		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	
9		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		pásové jízdenky, pásové pásen/platnost v minutách	



ČasoPID
duben 2019



Dopravci PID

OBSAH:

Vlaky jsou v PID stále populárnější

Pozvánky na akce PID

Vozí vás na linkách PID / Stenbus

Linka 23 jezdí Prahou již dva roky...

Noční provoz PID - schéma

Jak to bylo se Standardy kvality poskytovaných služeb...

Tramvaj v horní části Václavského náměstí přinese...

Obce, které obsluhuje PID / Hrusice

1
5
6
9
12
14
17
20

MRAVENCÍ SE VALÍ NA PRAHU



Městská vlaková linka S34 zažila nedávno velkou slávu, na kterou se bude ještě dlouho vzpomínat! Dopravce KČD Doprava po měsíčním zkušebním provozu oficiálně představil a uvedl do provozu dvojici zbrusu nových motorových jednotek řady 813/913 od slovenského výrobce ŽOS Zvolen. Vlaky vítaly zástupy občanů v Čakovcích, Kbelích i Satalicích. Tyto částečně nízkopodlažní motorové jednotky s kapacitou 65 míst k sezení a až 102 míst ke stání nahrazují původní motorové vozy řady 810 s přívěsnými vozy 010. Nové vlaky jsou vybaveny čalouněnými látkovými sedadly, klimatizací, a Wi-fi připojením na internet. Motor o výkonu 257 kW dokáže vyvinout rychlost až 90 km/h. Dopravce KČD Doprava, který je znám převážně díky záchraně a provozování velkého množství cenných historických vozidel, nyní přichází s opačným konceptem - do systému PID nasazuje to nejnovější, co se vyrábí. Dvojice motorových vozů mají přezdívkou Kristýnka a Klárka dle jmen dětí zakladatele a ředitele KČD - p. Bohumila Augusty. Městská linka S34 vyjela úplně poprvé na trasu mezi Masarykovým nádražím, Vysočany, Satalicemi, Kbely a Čakovcemi 3. června 2013, kdy nejen Prahu sužovaly zatím největší povodně od roku 2002. V hektickém období s výrazně omezeným provozem metra pomáhaly celý týden převážet cestující historické vozy řady M262 Kredenc a M286 Krokodýl. Od prvotních plánů ze strany obsluhovaných městských částí, které sahají až do roku 2008, nabrala jednání rychlý spád a již k 1. říjnu 2013 vyjela linka v trvalém provozu, zajištěná motorovými vozy řady M152. O půl roku později musela být nahrazena kapacita některých spojů o přípojný vůz. Tento koncept vydržel do dnešních dnů, kdy se z původních vozů stávají záložní, pokud bude potřebovat některý z Mravenců malý oddych.

Základní informace o tarifu

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

Platnost od:
1. září 2018

do pásma z pásma		dvojpásmo		P		O		B		1	2	3	4	5	6	7	8	9	Vysvětlivky:		
cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		cena platnost		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 Kládky
1		2		3		4		5		6		7		8		9		Pásmo P:			
Území hl. m. Prahy		Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		metro, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, privozy a výhledově železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P	
1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		Pásmo O:	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	
18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min.		18 Kč # 2 p/30 min			

VLAKY JSOU V PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVĚ STÁLE POPULÁRNĚJŠÍ



Cestovat vlakem na jízdenky Pražské integrované dopravy jsme si v Praze zvykli už před mnoha lety. Rok 2018 znamenal další rozšíření systému o osmé a deváté vnější pásmo, a tak stále více obyvatel Středočeského kraje může využívat výhody integrovaného systému a čísla z posledního průzkumu provedeného na podzim roku 2018 potvrzují, že lidé to stále více činí.

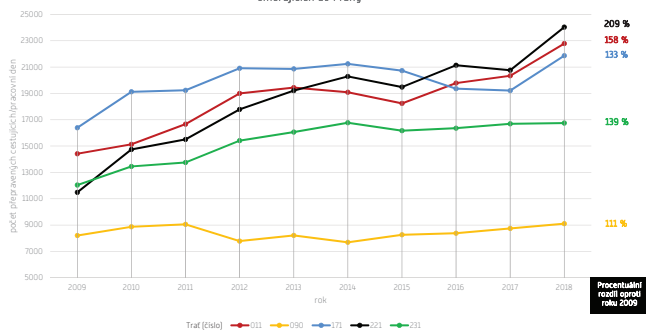
V roce 1994 cestovalo na jízdenky městské hromadné dopravy (integrace byla v plenkách a o vnějších pásmech se zatím hovořilo mezi odborníky) každý den ve vlacích necelých 14 tisíc cestujících. Od té doby jejich počet stále stoupá až na 92 566 v roce 2018. Když to srovnáváme s první polovinou devadesátých let, jedná se o více než šestinásobný nárůst. „V příměstských vlacích už dnes cestuje na jízdenky Pražské integrované dopravy velká většina cestujících. Lidé se rychle naučili, že jízdenky Pražské integrované dopravy, ať ty pro jednotlivou jízdu, nebo předplatní (na měsíc a déle), vycházejí levněji než jízdenky Českých drah. Navíc na ně můžete dál libovolně přestoupit třeba na návazný autobus. Počítáme, že počty cestujících, kteří ve vlacích upřednostní právě lístek integrované dopravy, dál porostou,“ sdělil ředitel ROPIDu Petr Tomčík.

Rok 2018 přinesl také přelomové novinky v pořizování jízdních dokladů na cesty vlakem. Všechny pokladny Českých drah na tratích zařazených do systému Pražské integrované dopravy prodávají také jízdenky PID. U okénka stačí říci kolik pásem a od kdy požadujete platnost a obdržíte jízdenku, se kterou můžete přestoupit i na navazující autobus či jiný dopravní prostředek. Od srpna 2018 funguje aplikace PID Lítačka, která vám nejen vyhledá spojení, ale můžete si přes ni koupit i libovolnou jízdenku Pražské integrované dopravy, nejen pro dospělé, ale i pro děti. Stačí mít bankovní kartu, která umožňuje platby přes internet. Jízdenku, kterou máte na displeji telefonu (mobilního zařízení), ukážete při kontrole ve vlaku nebo autobusu.

Od roku 1992 se pravidelně sleduje, kolik lidí využívá ke svým



Vývoj počtu přepravených cestujících v osobních vlacích v nejzatíženějších úsecích elektrifikovaných tratí směřujících do Prahy



cestám v Praze železniční dopravu. V prvním roce sledování to bylo v pracovní den 78 tisíc cestujících. Na stejné úrovni s malými výkyvy se počet cestujících držel poměrně dlouho až do roku 2008. Pokud nepočítáme povodňový rok 2002, bylo maximem přepravených 81 220 cestujících v roce 1996. Na sklonku první dekády nového milénia zájem o cesty vlakem začal stoupat. V roce 2009 bylo napočítáno 86 370 cestujících a o tři roky později byla překonána hranice 100 tisíc – 103 340 pasažérů. Trend se nezastavil a pokračuje. Malá stagnace byla vidět v letech 2014 až 2016, ale v posledních dvou letech zájem strmě stoupá (2017 – 137 889 cestujících v pracovní den a 2018 – 157 633). V minulém roce jezdil v pracovní dny vlakem dvojnásobný počet cestujících proti letům 1992 až 2008.

„V loňském roce přibýlo ve vlacích Pražské integrované dopravy v Praze 20 tisíc cestujících. Je to dané také tím, že se do systému zapojily nově i rychlíky z Prahy směrem do Kolína a do Berouna,“ vysvětluje Petr Tomčík a dodává: *„Pokud bychom srovnali čísla při stejném počtu spojů jako v roce 2017, narostl nám počet cestujících ve vlacích Pražské integrované dopravy skoro o čtyři procenta. Je vidět, že cestování vlakem v Praze a okolí je rok od roku populárnější. Souvisí to i s tím, že stále přidáváme do jízdního řádu nové spoje. Tou poslední největší změnou bylo prosincově zavedení nových spěšných vlaků do Benešova a také do Kutné Hory nebo zkrácení intervalu z Prahy do Říčan na 15 minut i mimo špičky pracovních dnů.“*

Dříve narození si pamatují, že vlakem po Praze jezdili jen po divíni nebo zaměstnanci železničního dopravce, ale situace se v poslední době výrazně změnila. Zavedení taktového jízdního řádu společně se zkrácením intervalů doplněné o moderní vlaky láká na železnici stále více cestujících. *„Do budoucna jsme postaveni před velkou výzvou, provoz vlaků na hlavních tratích kolem Prahy v posledních letech dosáhl limitů vozidlového parku i tratí samotných. Ve špičkách pracovních dnů jezdí spoje Eska s vypětím sil a vlaky jsou vytížené v průměru na 80 až 100 %. V současné době jsme ve stavu, kdy fakticky již není možné ve špičkách přidávat vozy (z důvodu jejich nedostatku) ani vlaky (z důvodu vysokého vytížení tratí), ačkoli je to žádoucí,“* popisuje situaci na pražských kolejích tiskový mluvčí ROPIDu Filip Drápal.

Největší zájem o cestování je na kapacitních tratích, kde v posledních letech došlo ke zkrácení intervalu zpravidla na 15 minut. Podle průzkumu z října 2018 jsou nejvytíženějšími tratěmi následující:

- **Praha – Úvaly** *(a dále do Peček a Kolína)*: 37 tisíc cestujících za den
- **Praha – Říčany** *(a dále do Benešova u Prahy)*: 34 tisíc cestujících za den
- **Praha – Černošice** *(a dále do Berouna)*: 27 tisíc cestujících za den
- **Praha – Zeleneč** *(a dále do Lysé nad Labem a Nymburka)*: 23 tisíc cestujících za den

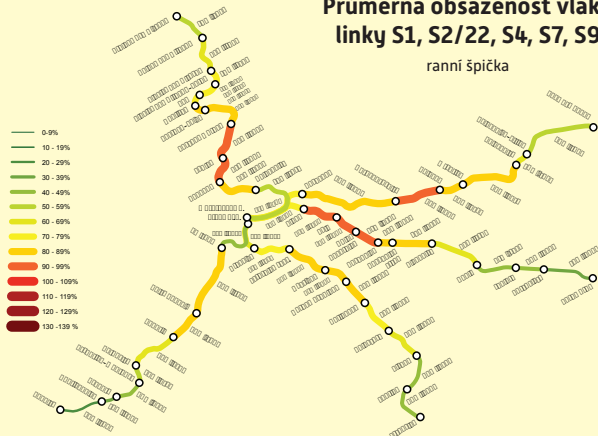
JAK TO BUDE DO BUDOUCNA?

V uplynulých 30 letech se podařilo v Praze a okolí zrealizovat mnoho velkých železničních staveb (Nové spojení, modernizace tratí do Kolína, Benešova, Kralup a další). Právě na modernizovaných tratích nejvíce rostou počty přepravených cestujících. Avšak rozvoj železničního provozu je mnohem rychlejší než rozvoj infrastruktury. Naštěstí díky aktivitě Správy železniční dopravní cesty lze v následujícím desetiletí očekávat další významné stavby – nová trať Vršovice – Hostivař (stavba již probíhá), či modernizace tratí Praha – Lysá nad Labem, Praha – Beroun nebo Praha – Kladno. Součástí těchto staveb by mělo být i vybudování nových kapacitních P+R parkovišť v blízkosti železničních stanic. Pochopitelně každá významná stavba přináší s sebou dočasná omezení a snížení kapacity. ROPID společně s IDSK a Správou železniční dopravní cesty a také jednotlivými dopravci aktivně spolupracují, aby dopady na cestující byly co nejmenší.

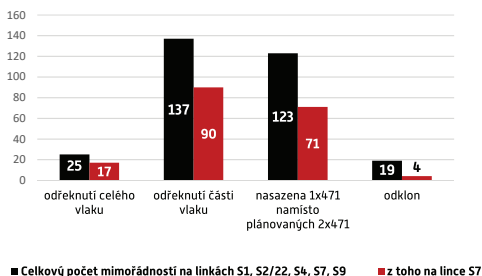
Zásadní rekonstrukce železničních tratí jsou jednou z cest, kterou je plánována modernizace železnice v Praze a okolí. Velká pozornost se věnuje také vozovému parku. Posledními nově dodávanými vozidly pro vlaky Eska byly elektrické jednotky 471 CityElefant, jejichž dodávky skončily v roce 2013. Společně s dopravci, primárně s Českými drahami, je nyní připravována obnova a doplnění vozidlového parku. Hlavní důraz je kladen

Průměrná obsazenost vlaků linky S1, S2/22, S4, S7, S9

ranní špička



Mimořádnosti na páteřních linkách S v lednu 2019

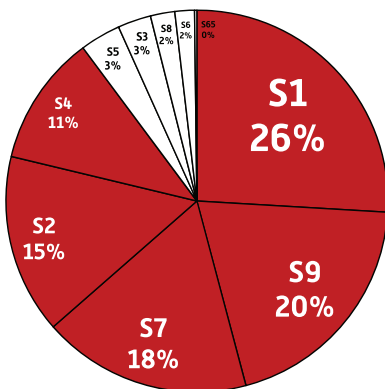


na linky provozované elektrickou trakcí, které mají stále velký potenciál rozvoje a kde již stávající soupravy složené ze dvou CityElefantů s kapacitou 620 sedících cestujících nestačí. Jde o linky S1, S2/S22, S7 a S9 (nejvytíženější tratě), pro které připravujeme pořízení vysokokapacitních dvoupodlažních elektrických jednotek. Stávající CityElefanty by postupně měly projít modernizací tak, aby splňovaly současné požadavky cestujících. Půjde o doplnění wifi a zásuvek.

Na důležitých neelektrifikovaných tratích by se v horizontu několika let měla rovněž objevit nová vozidla. V těchto případech však musí být pečlivě koordinována investice do vozového parku s investicemi do tratí samotných. Je předpoklad, že dojde k elektrifikaci tratí z Prahy do Kladna, Všetat a do Berouna přes Rudnou, u kterých elektrifikaci a zkapacitnění organizátoři dopravy prioritně požadují.

Stranou nezůstávají ani podmínky pro cestující. Všechny vlaky Pražské integrované dopravy budou postupně vybaveny systémem sledování polohy GPS. Tím se cestujícím, ale i organizátorům zlepší přehled o provozu vlaků na celé síti. Nové vlaky, ale i část stávajících vozidel se bude vybavovat novými LCD obrazovkami, které budou zobrazovat nejen trasu vlaku, ale i dynamické online informace o návazných přípojích.

POČTY CESTUJÍCÍCH NA RADIÁLNÍCH LINKÁCH S Z PRAHY



POZVÁNKY NA AKCE PID

AUTOBUSOVÝ DEN PID V LETŇANECH NABÍDNE NEJEN MODERNÍ I HISTORICKÉ AUTOBUSY (13. 4. 2019)

V sobotu 13. dubna 2019 od 10:00 do 17:00 se bude konat již třetí ročník tzv. Autobusového dne PID, který bude podobně jako v předchozích dvou letech velkou přehlídkou historických i moderních autobusů.

I letos se tak v terminálu u stanice metra Letňany můžete těšit na přehlídku současných vozidel autobusových dopravců, kteří jsou zapojeni do systému Pražské integrované dopravy, nebo na historické autobusy, které jsou takřka nedílnou součástí většiny dopravních akcí PID. S historickými autobusy se opět budete moci svézt zdarma na devíti speciálních linkách do širokého okolí Letňan, které vás dopraví třeba k dáblické hvězdárně, k zámkům ve Chvalech, Ctěnicích i Brandýse nad Labem či k bobové dráze na Proseku. Na běžných linkách PID vedených přes Letňany bude možné se také svézt aktuálně provozovanými testovacími vozidly na alternativní pohon.

STŘEDOČESKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN - KRALUPY NAD VLTAVOU (27. 4. 2019)

V sobotu 27. dubna 2019 od 10:00 do 18:00 se bude konat v Kralupech nad Vltavou a jejich širokém okolí další Středočeský železniční den, který bude ideální příležitostí ke svezení historickými i moderními vlaky a také historickými autobusy. Kromě jízdy parního vlaku, historických elektrických a motorových vlaků a autobusů, ale i moderních vlakových jednotek, se bude na kralupském nádraží konat bohatý doprovodný program včetně možnosti exkurze do knihovny ČD, či komentovaných prohlídek na zámku Nelahozeves za zvýhodněné vstupné.

V tento den pojede také speciální parní vlak Svätý Jiří na Řípskou pouť a k železničnímu muzeu ve Zlonicích, kam bude v tento den prodloužen i dětský výletní vlak Cyklohráček.

Jízdy speciálních vlaků:

- parní vlak „sv. Jiří“ z Prahy přes Kralupy nad Vltavou na Řípskou pouť
- parní vlak v okolí Kralup nad Vltavou
- historický motoráček „Hurvínek“ do Nelahozevsi
- moderní jednotka „InterPanter“ a vlak vedený historickou lokomotivou „Bobina“ na vybraných pravidelných spojkách mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou
- historický motorák „Singrovka“ na pravidelných spojkách do Velvar
- motorová jednotka „RegioShark“ z Kralup nad Vltavou na Řípskou pouť
- Jízdy historických autobusů:
- Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves zámek a zpět
- Kralupy nad Vltavou – Velké Přílepy – Noutonice (návaznost na Cyklohráček) a zpět
- Okružní jízdy v Kralupech nad Vltavou

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

STENBUS S. R. O.



Letos uplyne deset let od doby, kdy byla do systému Pražské integrované dopravy zařazena společnost Stenbus bratří Jirásků. Její historie se začala psát v roce 1995, kdy byl jejím hnacím motorem starší z bratrů Stanislav. S autobusy jezdil převážně při výlukách tramvajové dopravy. Od roku 2008 je to společná firma obou bratrů, Stanislava a Lukáše. Právě s mladším bratrem Lukášem jsme si povídali, co se ve firmě změnilo za poslední měsíce od listopadu 2016, kdy se na stránkách ČasoPIDu objevila naposled. „Posílili jsme naši pozici a dařilo se nám expandovat,“ těší Lukáše Jiráska. „Výkony se nám podařilo navýšit o 30 %. Nejezdíme jen naše linky, ale čtyři vozidla a osm řidičů jezdí jako subdodávky pro jiné dopravce.“



Vozidla Stenbusu můžete také potkat při zajišťování náhradní dopravy při mimořádnostech na železniční trati z Prahy do Kolína přes Český Brod. „Máme to tam blízko a jsme ochotni při jakékoliv situaci zaskočit,“ slyšíme. „Naším cílem je, abychom žádné zakázky nemuseli odmítat. Oproti velkým dopravcům máme výhodu malé firmy, já nebo bratr můžeme okamžitě rozhodnout.“

Alfou a omegou pro všechny dopravce v těchto měsících je nedostatek provozního personálu. Lukáš Jirásek si nestěžuje. „Náš tým jsme dokázali v posledních měsících posílit. Náborové kampaně děláme jednou ročně a v současné době nemáme s řidiči problém. Všem dopravcům vznikají personální problémy na jaře a v létě, když se ovšem na opakovanou situaci připravíte a předvídáte ji, tak nejste při jejím výskytu překvapeni.“ Lukáše Jiráska těší, že si dokáže poradit i při mimořádných situacích. „I při subdodávkách pro jiné dopravce jezdíme na 100 %.“ Spolumajitele firmy těší, že se nemusí spoléhat na brigádníky ani zahraniční řidiče. „Celkem máme 65 zaměstnanců, řidičů je



necelých 60, zbytek jsou mechanici, kteří se o vozy starají.“

Autobusy Stenbusu vypomáhají nejednomu soukromníkovi v Pražské integrované dopravě. „Nechceme, aby vedení města mělo dojem, že na soukromníky není spoleh

a větší počet linek dostal městský dopravce, proto se snažíme kolegům pomoci,“ prozrazuje Jirásek. V létě 2017 pomohla vozidla Stenbusu při integraci Kladenska, kde byly v prvních týdnech velké problémy. Nyní jejich služby využívá několik dopravců. Oba bratry těší, že jejich firma nikdy nemusela během své existence využít subdodávek kolegů.

Vozový park Stenbusu v současnosti čítá 50 vozidel, nejen standardní délky, ale k dispozici jsou i mikrobusey s různou kapacitou. Společnost zajišťuje několik smluvních doprav pro velké společnosti především v okolí Prahy. *„Na městských linkách dojíždíme v současnosti starý vozový park, obnovu vozového parku máme předjednanou po výběrových řízeních, které v letošním roce vyhlásí ROPID. Obnovu počítáme provést vozidly značky MAN,“* představuje plány Jirásek. Podle jeho slov nejsou dodací lhůty nových vozidel zrovna krátké. *„V září 2018 jsme poptávali jeden autobus a nebude ani v letošním roce.“*

Zmiňovaná výběrová řízení jsou pro bratry Jiráskovi velkou výzvou. *„Na výběrová řízení se zodpovědně připravujeme, máme k dispozici stabilní tým bez brigádníků. Svě pozice na trhu chceme udržet a pro kolektiv zajistit práci na dalších 10 let.“* Dopravu na vysoutěžených linkách potom bude společnost zajišťovat novými vozy, které budou splňovat všechny standardy kvality služby, které sleduje ROPID.

Za první tři čtvrtletí roku 2018 byl Stenbus dvakrát mezi dopravci s vysokou kvalitou poskytovaných služeb (splněno více než 80 % sledovaných standardů) a jednou byl mezi dopravci s vyšší poskytovanou kvalitou (splněno 60 až 80 % standardů). V kvalitě poskytovaných služeb patří Stenbus dlouhodobě k nejlepším, jen jeden rok od 2011 nebyla společnost mezi dopravci s vysokou kvalitou poskytovaných služeb. Lepšími výsledky se mohou pochlubit jen dva z 13 sledovaných dopravců.

Vozidla Stenbusu vyráží na linky ve východní části hlavního města z domovské základny v Horních Počernicích. *„Rádi bychom se udrželi v této části města a přilehlé oblasti Středočeského kraje. Opravárenskou základnu máme také v Horních Počernicích,“* doplňuje Jirásek.

Kromě linek v systému Pražské integrované dopravy a smluvní dopravy zajišťuje Stenbus zájezdovou dopravu a také linku jedoucí na Šumavu



z autobusového obřatířtě Na Knířecí. „Od 1. dubna 2019 plánujeme rozšíření dopravy na řumavu, bude tam nový jízdní řád.“ Po- kud tedy jezdíte do již- ních oblastí naší země, můžete využít vozidel tohoto dopravce.



Jiř v roce 2016 hovoři- li bratři Jiráskové o svém muzeu městských dopravních pro- středků. Jak jsou na tom na začátku roku 2019? „Muzeum se nachází ve Velké Lečici, máme ho jako soukromou sbírku, ale máme u toho restauraci, ve které bychom rádi dělali tradiční bály a nikoliv diskotéky.

Několikrát za rok bychom chtěli muzeum otevřít i pro veřejnost,“ vysvět- luje Lukáš Jirásek. Začát- kem února proběhla ko- laudace a na konci roku 2019 nebo začátkem roku 2020 by mělo být vše hotové a připravené na otevření.



STENBUS S. R. O.

Adresa sídla: Jana Čerstvého 42,
Přaha 5

Zapojen do systému PID: od roku 2009

V současné době provozované linky:

městské linky PID

208, 209, 210, 221, 222

příměstská linka PID

354

Web: www.stenbus.cz



LINKA 23 JEZDÍ PRAHOU JIŽ DVA ROKY, A JAKÁ JE JEJÍ BUDOUCNOST?



Provoz linky 23 byl slavnostně zahájen v sobotu 25. března 2017 na smyčce Královka. Za dva roky provozu se linka stala součástí systému Pražské integrované dopravy a využívá ji stále více cestujících, jak o tom svědčí slova technického ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy Jana Šurovského: „Z provozního hlediska se prokázalo, že zvolená trasa je vhodná. To je nejvíce zřejmé o víkendech v letní sezóně, kdy jsou spoje posilující linku 22 v centrálním úseku její trasy velmi vytíženy. Linka je mimo jiné hojně využívána zahranič-



ními turisty, neboť spojuje lokalitu s velkým množstvím hotelových kapacit s atraktivními cíli Malé Strany a Pražského hradu.“

Od soboty 9. března linka 23 nejezdí na svou stálou konečnou na Zvonařce, ale je prodloužena až na Čechovo náměstí, a tak ji mohou využívat také cestující z oblasti Vršovic. Tato změna bude v platnosti až do poloviny července letošního roku, dokdy bude přerušen tramvajový provoz na Vinohradské ulici. Zároveň došlo ke zkrácení intervalu na 15 až 16 minut v pracovních dnech. Letní víkendový provoz (interval 15 minut) byl v letošním roce zahájen již 9. března. Další změna na lince 23 je plánována od pátku 19. dubna, kdy linka ve směru do centra nebude obsluhovat zastávku Pohořelec, ale pojedje přes nově zřízenou zastávku Myslbekova v ulici Hládkov.

V nevýlukovém stavu jezdí linka 23 v intervalu 30 minut v pracovních dnech, o letních víkendech až do 17. listopadu má in-





terval 15 minut a v zimě jsou rozestupy mezi spoji stejné jako v pracovní dny, tedy půlhodina. „V pracovní dny je provoz linky zajišťován čtyřmi vlaky, o letních víkendech je vypravováno vlaků šest, v zimě o víkendech stačí tři,“ vysvětluje Šurovský. Od 5. ledna jsou pravidelně dva vlaky vypravovány z vozovny Střešovice, která tak po dlouhých letech opět vypravuje pravidelné vlaky do sítě. Dlouhá léta Střešovice zajišťovaly „pouze“ vypravených komerčních nostalgických jízd. Zbytek pořadí zajišťuje hloubětinská vozovna.

Zajistit vozy na linku 23 nebylo před dvěma roky nic jednoduchého. Pro laika je provozována běžnými vozy T3, které jsou součástí pražského provozu již od roku 1962, ale populární „té trojky“ procházejí postupnými modernizacemi a staré typy jsou vyřazovány. Na přelomu let 2016 a 2017 se podařilo pro potřeby linky 23 zajistit 4 vozy T3M (evidenční čísla 8013, 8014, 8042 a 8085) a 16 vozů T3SUCS (evidenční čísla 7142+7144, 7205+7282, 7188+7189, 7191+7290 a 7262 / 9 vozů z vozovny Hloubětín/ a 7122+7121, 7234+7235 a 7269+7275 a 7174 / 7 vozů z vozovny Střešovice/). Kromě uvedených vozů byly ponechány ještě dva vozy na získání potřebných náhradních dílů a následnou likvidaci. V současné době je k dispozici pro linku 23 také vůz 7001, který byl v době zahájení provozu na generální opravě v hostivařských dílnách.

Následně byla pro provoz zajištěna poslední dvojice historických „té trojek“ 6892 a 6921, která byla téměř sedm let odstavena a prakticky neprovozována. Posledním přírůstkem pro linku bude školní vůz 5520, který po plánované rekonstrukci zřejmě opět dostane číslo 6312, jaké měl v minulosti. „Z výše uvedeného je zřejmé, že vyjma vozu ev. č. 7001 se jednalo o vozy více či méně dožilé a pokud má být provoz linky 23 nadále udržitelný, tak bylo nutné zahájit program generálních oprav vozů T3 a jejich zrychlovačových modifikací,“ vysvětluje omlazovací kůru vozů pro linku 23 Jan Šurovský.

Fandové tramvají se mohou těšit na dvojici unikátních vozů, které se nejpozději v příštím roce objeví na lince 23. „V listopadu rozhodlo představenstvo Dopravního podniku hlavního města Prahy o nákupu dvou skříní vozů T2 z DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou za účelem provedení celkové opravy vozů



T3SUCS 7174 a 7275 s využitím náhradních skříní unikátních vozů T2," vysvětlil technický ředitel a doplnil: „Vozy T2 na lince 23 budou opravdovými unikáty celosvětového významu, protože všechny ostatní „tė-dvojky“, včetně naší 6002, jsou již výhradně muzeními vozidly.“

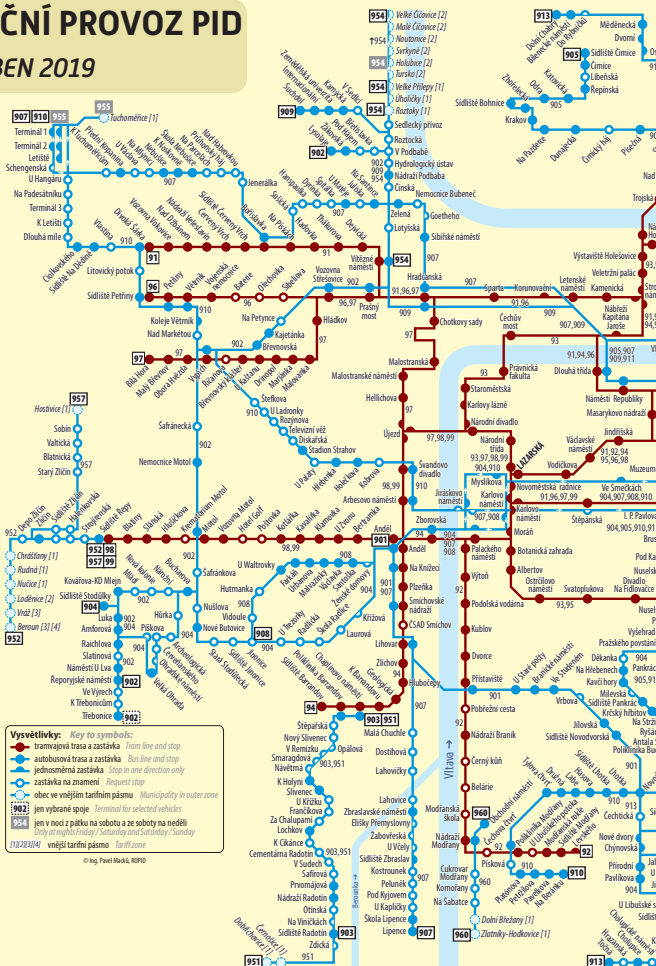
Pokud všechny opravy vozů dobře dopadnou, můžete se těšit na lince 23 na vlak složený z vozů T2, T3, T3M a T3SUCS. Zbývající dva vlaky budou kombinací vozů různých typů, v prvním případě půjde o T3 [6312] a T3SUCS a ve druhém o T3SU [7001] a T3SUCS. Záloha bude postavena z vozů T3SUCS. „Cesta k optimalizovanému vozovému parku linky 23 nebude snadná, je nutné trvale provádět dvě velké opravy vozů ročně. Pokud se to podaří, lze garantovat bezproblémový provoz nostalgické linky 23 v horizontu dalších 10 let,“ vysvětlil Jan Šurovský.

Na první pohled vypadá linka 23 jako kterákoliv jiná, kterou pravidelně jezdíte za prací nebo zábavou, ale není tomu tak. Pokud všechno dobře dopadne, bude to unikátní přehlídka legendárních „tė trojek“, jak prošly pražskými ulicemi. Budou mít i jednu nevýhodu oproti svým mladším kolegyním, nebudou na ní nízkopodlažní vozy, ty se ve větší míře v Praze objevují až s nástupem nového milénia, kdy původním vozům T3 mělo být odzvoněno.



NOČNÍ PROVOZ PID

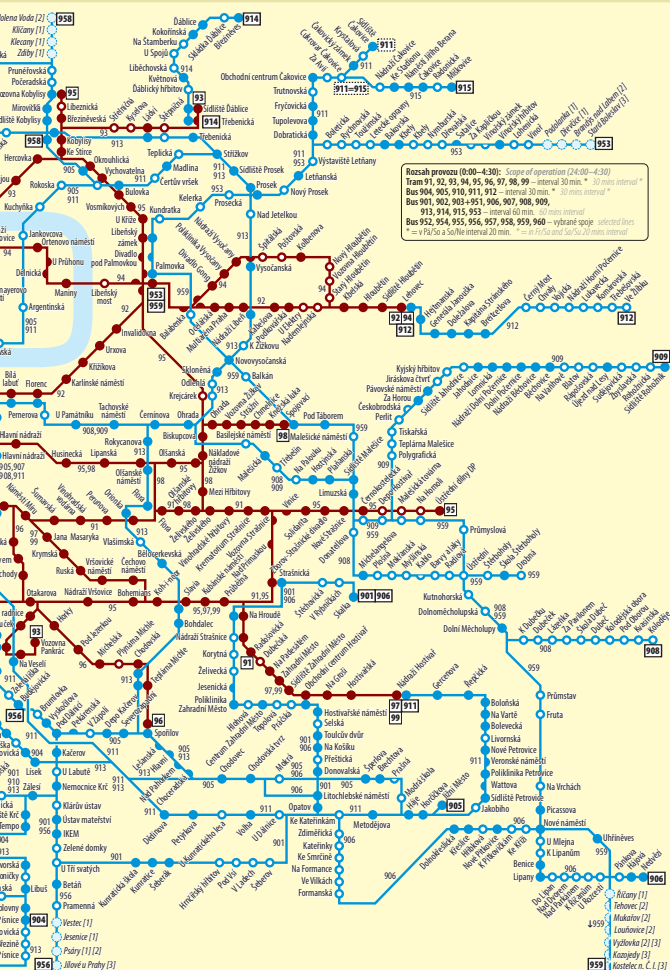
DUBEN 2019



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.



Pražská integrovaná doprava na Facebooku



Načti si QR kód ;-)

Facebook
„Pražská integrovaná doprava“

> aktuality z provozu
 > zajímavosti a akce

Sledujte nás!



JAK TO BYLO SE STANDARDY KVALITY POSKYTOVANÝCH SLUŽEB V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ V ROCE 2018?



Pravidelný čtenář ČasoPIDu ví, že se minimálně jednou ročně věnujeme Standardům kvality poskytovaných služeb. Teď právě nastal ten čas. Z pohledu jednotlivce jsme buď spokojeni, nebo ne, záleží na tom, jaké máme zkušenosti při svých cestách. Navíc, většinou když všechno funguje a není žádný problém, tak to bereme jako samozřejmost. Pokud ovšem něco neklape, jak by mělo, tak jsme jako na trní a snažíme se hledat nápravu.

Rok 2018 byl osmým v řadě, kdy probíhalo ostré měření standardů u všech autobusových dopravců podílejících se na systému Pražské integrované dopravy. Dvanáct dopravců je hodnoceno po celé období, sedm jich přistoupilo do systému až po jeho rozšíření v roce 2017, a tak minulý rok byl pro ně teprve druhým ve společnosti standardů.

V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ SE MĚŘÍ 18 STANDARDŮ KVALITY:

- **plnění grafikonu** *(je rozděleno na městské a příměstské linky) – sleduje se, zda spoje jezdí podle jízdního řádu*
- **dodržení kapacity** *– zde jde zejména o to, aby dopravci nasazovali správná vozidla a nedocházelo k tomu, že místo standardního vozidla pojede midibus, nebo místo kloubového standardní, které mají nižší kapacitu*
- **bezbariérovost vozidla** *– je snaha, aby co nejvíce vozidel bylo nízkopodlažních a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace mohli bez problémů cestovat*
- **garance bezbariérových spojů** *– spoje zajišťované nízkopodlažními vozidly jsou uvedeny v jízdním řádu, a tak dopravce musí bezbariérovost dodržovat*
- **obslužnost zastávek** *– všechny zastávky se musí obsluhovat, nepřijatelné je některé zastávky vynechat, ať je důvod jakýkoliv*
- **doplňkový prodej jízdenek MHD**
- **prodej jízdenek Pražské integrované dopravy**
- **funkčnost odbavovacího zařízení** *– jde zejména o označovací strojky*
- **informování ve vozidlech**
- **informování na zastávkách**
- **přesnost provozu**
- **přestupní vazby**
- **chování jízdního personálu**
- **ústrojová kázeň**
- **čistota vozidel**
- **čistota zastávkových zařízení**
- **rizikové situace**
- **stáří vozového parku**

Všechno jsou to oblasti, které jsou pro cestující důležité, aby



byli s cestováním veřejnou dopravou spokojeni. Ještě v letošním roce 2019 budou vyhodnocovány současné standardy, od roku 2020 vstoupí v platnost nové, náročnější, které přinesou výraznější posun v poskytovaných službách.

U každého měřeného standardu je stanovena úroveň náročnosti, pokud ji dopravce vyrovná či překročí, bere se standard za splněný. Každý dopravce dostává vyhodnocení, kde se dozví, kde se mu dařilo a na co by si měl dát v dalším období větší pozor. Standardy jsou vyhodnocovány čtvrtletně, ale někteří dopravci mají nižší výkony, a tím projdou i nižším počtem měření, proto směrodatnější jsou roční výsledky. Celkově jsou dopravci rozděleni do následujících kategorií:

- **doprovce s vysokou poskytovanou kvalitou – splněno 80 % a více sledovaných standardů**
- **doprovce s vyšší kvalitou – splněno 60 až 80 % sledovaných standardů**
- **doprovce s průměrnou kvalitou – splněno 40 až 60 % sledovaných standardů**
- **doprovce s nižší kvalitou – splněno méně než 40 % sledovaných standardů**

Čtyři dopravci (Dopravní podnik hlavního města Prahy, Martin Uher, Stenbus a ČSAD POLKOST) poskytovali v minulém roce **vysokou kvalitu**, z toho dvojici prvně jmenovaných se podařilo splnit všechny sledované standardy.

Pětice (ČSAD Česká Lípa, Autodoprava LAMER, ČSAD Slaný, ČSAD Benešov a ČSAD MHD Kladno) byla zařazena mezi dopravce s **vyšší poskytovanou kvalitou**.

Osm dopravců (ARRIVA Střední Čechy, POHL Kladno, About Me, Arriva City, Valenta Bus, ČSAD Střední Čechy, Vlastimil Slezák a Kateřina Kulhánková) dosáhlo **průměrné kvality** a dvojice Jaroslav Štěpánek a OAD Kolín byla zařazena mezi dopravce s **nižší kvalitou**.

Jak bylo napsáno výše, rok 2018 byl osmým v pořadí ve vyhodnocování Standardů kvality služeb a celkový výsledek nebyl nejlepší. Pokud ohodnotíme jednotlivé kategorie jako ve škole, vysoká kvalita – 1, vyšší kvalita – 2, průměrná kvalita – 3 a nižší kvalita – 4, dostaneme průměrnou „známku“ za všechny dopravce v roce 2018 – 2,42. Je to druhý nejhorší výsledek od roku 2011. Jaké byly předchozí roky? 2011 – 1,92; 2012 – 1,46; 2013 –

1,54; 2014 – 1,46; 2015 – 1,54; 2016 – 1,92 a 2017 – 2,47.

Je zajímavé, že po dlouhém fungování standardů došlo k poklesu poskytované kvality, spíše by tomu mělo být naopak. Nejhorší výsledek



roku 2017 je ještě možná omluvitelný, neboť do systému vstoupilo sedm nových dopravců, kteří se standardy v minulosti neměli své zkušenosti. „Starousedlíci“ měli k rozkoukání zkušební rok 2010, kdy se celý systém rozbíhal. Nováčci z roku 2017 skočili do systému rovnýma nohama. Navíc nejhorší výsledky měly v roce 2018 dopravci, kteří jsou v systému již dlouho a standardy by pro ně měly být každodenní rutina.

Co lze ještě dodat k roku 2018? Snížená kvalita je vinou především přetrvávajícího nedostatku provozních pracovníků, zejména řidičů (to se týká všech dopravců). Na druhou stranu musíme uvést, že se s celorepublikovou krizí ohledně řidičů dopravci Pražské integrované dopravy vyrovnali se ctí a v současné době již k personálním výpadkům prakticky nedochází. Celkové zlepšení sledujeme u bezbariérovosti vozidel, ústrojové kázně a čistoty vozidel. Naopak nejčastěji neplněnými standardy bylo plnění grafikonu, garance bezbariérových spojů a informování cestujících ve vozidlech.

Desetileté smlouvy podepsané na sklonku roku 2009 pomalu končí, ale i přes tento fakt pokračovala obnova vozového parku pořizováním nízkopodlažních vozidel. Podíl bezbariérově přístupných vozidel stoupl v posledním roce o pět procent (ze 66 na 71), došlo také k omlazení vozového parku z 8,9 na 8,5 roku.

DLOUHODOBÁ BILANCE STANDARDŮ KVALITY SLUŽBY U JEDNOTLIVÝCH DOPRAVCŮ

Doprovaci hodnocení od roku 2011:

1.	Dopravní podnik hlavního města Prahy a Martin Uher	1,0
3.	Stenbus	1,125
4.	ČSAD POLKOST	1,25
5.	About Me	1,625
6.	ČSAD MHD Kladno	1,75
7.	Arriva Střední Čechy	2,0
8.	Jaroslav Štěpánek	2,125
9.	Arriva City, OAD Kolín a ČSAD Střední Čechy	2,375
12.	Vlastimil Slezák	2,875

Doprovaci hodnocení od roku 2017:

1.	Autodoprava LAMER a ČSAD Slaný	2,0
3.	ČSAD Česká Lípa	2,5
4.	Valenta Bus, Kateřina Kulhánková, POHL Kladno a ČSAD Benešov	3,0

MARTIN ŠUBRT: TRAMVAJ V HORNÍ ČÁSTI VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ PŘINESE ZRYCHLENÍ ŘADY SPOJENÍ PO CENTRU



Možná lépe, než pravý australský bumerang se vrací téma tramvají v horní části Václavského náměstí. V současné době to vypadá, že jsme blízko návratu tramvají do míst, kde jezdily ještě v osmdesátých letech 20. století. O tramvajích na Václavském náměstí jsme si povídali s náměstkem ředitele ROPIDu pro městskou dopravu a marketing Martinem Šubrtem. „V horní části Václavského náměstí předpokládáme provoz tří standardních tramvajových linek,“ představil vizi budoucí tramvajové dopravy.

Tramvaje přestaly jezdit na Václavském náměstí v osmdesátých letech 20. století. Krátce po změnách v listopadu 1989 se o návratu tramvají začalo opět hovořit. Jaká je situace v současnosti?

Na základě podnětu nového vedení hlavního města Prahy a usnesení Rady HMP č. 2 965 ze dne 27. listopadu 2018 byla v gesci Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy a Dopravního podniku hlavního města Prahy zahájena příprava výstavby tramvajové tratě mezi Vinohradskou ulicí a ulicemi Jindřišská a Vodičkova. Projekt je ve fázi výběru projektanta. Kromě výstavby tramvajové tratě bude součástí řešení i kompletní revitalizace horní části Václavského náměstí, při níž dojde k významnému rozšíření prostorů pro pěší a pobytových zón.

Mnohokrát jsem slyšel názory, že je tramvaj zbytečná, ale naopak jsem slyšel i názory, že výrazně pomůže zlepšit dopravní obslužnost v centru města. Jaké jsou hlavní přínosy návratu?

Tyto názory se liší většinou podle toho, kde dotyčný bydlí. Pro cesty z okraje města do centra metrem je následná pěší docházka do cíle většinou bezproblémová. Pokud ale v centru bydlíte a potřebujete se zde během dne v rámci různého vyřizování pohybovat, je cestování daleko obtížnější. Oproti sedmdesátým letům minulého století se řada spojení prodloužila i o více než 10 minut a v centru je paradoxně nadále nejvýhodnější jezdit



Zdroj: Mgr. Pavel Fojtík

autem. Kromě odtržení dolní části Vinohradské ulice od centra se zhoršilo spojení z Václavského náměstí do části Vinohrad, Vršovic a Žižkova. Třeba cesta ze zastávky Ruská na Dlouhou třídu kdysi trvala bez přestupu okolo 18 minut, dnes ji hromadnou dopravou zvládnete s jedním až dvěma přestupy téměř za 30 minut. Přitom autem i s čekáním v kolonách jedete stejný úsek do čtvrt hodiny.

Přínosem tramvají v horní části Václavského náměstí by mělo být zrychlení řady spojení po centru nebo do jeho nejbližšího okolí. Dále se výrazně zlepší stabilita a pravidelnost tramvajového provozu, protože bude některé kritické úseky (například Ječnou ulici) kudy objet. Když se dnes stane jakákoli mimořádná událost ve Vodičkově či Ječné ulici, tramvajový provoz v celé Praze je paralyzován a tramvaje pak nejezdí ani cestujícím v okrajových částech města. To by se mělo změnit. Posledním přínosem projektu tramvajové trati v horní části Václavského náměstí je pak samotný impuls pro zahájení dlouho očekávané revitalizace náměstí, na kterou se čeká už od roku 2005.

Kudy budou tramvajové koleje na Václavském náměstí trasovány, středem jako v minulosti, nebo po okraji?

Kolegové z IPR, Dopravního podniku a JCA na základě řady podrobných úvah dospěli k názoru, že by náměstí slušel nový střední pěší a pobytový pás. Od sochy sv. Václava až po ulice Jindřišskou a Vodičkovu by tak tramvaje nejezdily uprostřed jako v minulosti, ale obě koleje by byly přibližně 19 metrů od sebe. Tím by trvale zůstal zachován i současný pietní prostor pod sochou sv. Václava.

Kdy je návrat tramvají do horní části Václavského náměstí reálný?

Aktuální harmonogram předpokládá, že by k zahájení stavby mohlo dojít v roce 2022 a k jejímu dokončení o rok později. Stavbě samotné tramvajové tratě bude předcházet rekonstrukce stropních desek vestibulů metra stanic Muzeum i Můstek (ve středu Václavského náměstí). K této rekonstrukci by po desítkách let užívání došlo i bez realizace tramvajové tratě, bude jen doplněna o požadavky, které na konstrukci klade současný tramvajový provoz. Možná se to málo ví, ale i přes vestibul linky C u Muzea tramvaje ve směru na Václavské náměstí v letech 1978 až 1980 již jezdily.

Musím se zeptat, jak bude řešeno křížení tramvajové trati s magistrálou nad i pod budovou Národního muzea?

Toto křížení není z dopravního hlediska nikterak komplikované. Po dokončení stavby Severojižní magistrály (rok 1978) vznikly křižovatky Wilsonova – Vinohradská i Legerova – Vinohradská v podobě, kdy zde nová kapacitní silnice v dnešních parametrech křížila tramvajovou trať vedoucí na Václavské náměstí. V místě, kde tramvaje projížděly na náměstí, dnes pod Muzeem procházejí chodci. Nad Muzeem připomíná někdejší existenci tramvajového trojúhelníku dodnes odsunutá stopčára pro vozidla v Legerově ulici. Tramvaje zde projížděly v místě, kde dnes vyjíždí auta z Vinohradské ulice. V tomto ohledu vlastně půjde o návrat k původnímu stavu, přičemž obnovený průjezd tramvají se zde nemusí žádným způsobem projevit na kapacitě sa-



Zdroj: dobová publikace Metrostavu

motné magistrály. Pro tu je kapacitním hrdlem uzel na náměstí I. P. Pavlova, kde je kvůli autům odbočujícím z Ječné směrem k Muzeu nutné třířázové řízení křižovatky.

Tramvajových linek jezdilo na Václavském náměstí docela dost, jak to bude po obnovení tramvajové tratě? Už máte nějakou představu o linkovém vedení po zprovoznění tramvajové tratě?

Základní představa o možné podobě linkového vedení existuje již od roku 2016, kdy pro nás bylo úkolem při realizaci velkých změn v tramvajovém provozu navrhnout síť tak, aby se v dalším období i po dokončení nových tratí měnila co nejméně. Určitě nedojde k nějakým převratným změnám, spíše k vhodnému doplnění současného provozu. V horní části Václavského náměstí předpokládáme provoz tří standardních tramvajových linek. Jedna linka by spojovala Újezd, Národní třídu a Lazarskou s Muzeem, Vinohradskou ulicí a Florou, druhá linka Náměstí Republiky a Masarykovo nádraží s Muzeem, zastávkou I. P. Pavlova, Náměstím Míru a Vršovickým náměstím. Třetí Náměstí Republiky a Masarykovo nádraží s Muzeem, zastávkou I. P. Pavlova, Bruselskou, Nuselskými schody a Nádražím Vršovice. Počet spojů u sochy sv. Václava by odpovídal ve špičkách počtu tramvají, které nyní jezdí například v Karlíně.

Začátkem roku 2019 byl prezentován i návrh na vedení tramvají okolo Státní opery a Hlavního nádraží. Kdy je reálné vybudování této tramvajové tratě, která také zlepší dopravní obslužnost centra města?

Příprava této trati pokračuje rovněž, nicméně je pravděpodobné, že k její realizaci dojde až s určitým odstupem po výstavbě úseku na Václavském náměstí. Z hlediska rozvoje obsluhy Hlavního nádraží hromadnou dopravou jde z naší strany rovněž o prioritu, která je nicméně nyní teprve ve fázi pořizování změny územního plánu.

Díky za odpovědi.

OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA



HRUSICE



Svou velikostí ani počtem obyvatel Hrusice nijak nevybočují z řady středočeských obcí. Přesto je jejich jméno velmi známé díky národnímu umělci Josefu Ladovi. Ten se v Hrusicích v chaloupce s popisným číslem 15 narodil. Dnes rodné Ladovo stavení nestojí, ale na domku, který stojí na jeho místě je pamětní deska nejvýznamnějšímu rodákovi. Díky

Ladovým obrázkům je velmi znám i hrusický kostelík sv. Václava. Je jen málo obrázků známého výtvarníka, na kterých by chyběl. Středem obce je do dnešních dní.



„Jsme malou obcí se zachovaným historickým jádrem a příjemnou přírodou v okolí,” charakterizuje dnešní Hrusice starosta Petr Sklenář. Stačí vystoupit na zastávce v obci a zmínka o Josefu Ladovi společně s obrázky vám doslova padnou do oka. Stačí se podívat na hospodu „U Sejků” a jste v obci přivítáni. Odkaz známého umělce přetrvává do dnešních dní, a to nejen díky památníku, který najdete jižně od středu obce. Pro veřejnost je otevřeno od středy do neděle o 9 do 16:30 s půlhodinovou polední přestávkou. Vstupné pro dospělé činí 65 korun. *„Naším cílem je pořádat komentované prohlídky naší obcí, na kterých by se navštěvovala místa, která jsou známá z děl Josefa Lady jako Obecní pastouška, Jedličkova louže, Šmejkalova a další,”* slyšíme od starosty.



Místa známá z literatury můžete navštívit už dnes. V obci je velmi dobré značení, a tak vše potřebné lehce najdete, navíc v obci je několik informačních

panelů informujících o hrusických zajímavých místech.

Od dob Josefa Lada se v Hrusicích mnohé změnilo. Nepřekvapí modernizace, ale zvýšil se podstatně počet obyvatel. Tři roky poté, co se „Pepík Ševců“ alias Josef



Lada narodil (v roce 1890) žilo v Hrusicích 425 obyvatel. Počet se udržoval přibližně stejný dlouhá léta a maxima dosáhl v roce 1970, 524. Poté nastal úpadek na 333 přihlášených v roce 1998. O dvacet let později je situace úplně jiná, obec čítá 830 obyvatel. Nějaký nový satelit jako v jiných místech Středočeského kraje? „Nová výstavba není formou satelitu, ale zaplňováním volných míst. Jediná souvislá nová výstavba je v místní části Hrušov za dálnicí D1 u Senohrab,“ popisuje starosta.

Také Hrusice jsou rekreační obcí, dnes na jejich katastru najdeme 270 obytných domů a 400 chat. „V letních měsících se počet obyvatel zdvojnásobí,“ slyšíme. Zvýšení počtu obyvatel přineslo Hrusicím výrazné omlazení. Současný průměrný věk je 38,1 roku. S omlazením ovšem přišly starosti s umístěním dětí do škol. „V Hrusicích školu nemáme, pouze školku.“ Ta se nachází v místě bývalé školy, kterou navštěvoval malý Josef Lada. „Děti od nás chodí do školy do Mnichovic, tam školu stále přistavují, ale míst se stále nedostává. Situace ve školství za Prahou je velmi složitá, my ani nemáme pozemek, kde bychom školu mohli postavit,“ řekl Petr Sklenář.

Omlazení obce s sebou nese tlak i na služby. „Lidé, kteří k nám přicházejí, očekávají takové služby, jaké jsou ve městech, a to samozřejmě nejde.“ Kromě už zmiňované mateřské školy najdete v obci smíšené zboží, obecní knihovnu, Czech point a hospodu. „Nejsložitější je dostupnost místně příslušné pošty v Senohrabech, tam se lidé dostanou pouze autem.“ K moderní obci patří také dobrá doprava. Do systému Pražské integrované dopravy byly Hrusice zařazeny v prosinci roku 2002, kdy se rozjela linka 490 mezi Strančicemi a Stříbrnou Skalicí.

„Linka 651 byla zřízena pro dopravu dětí do školy, ale v současné době už ji také využívají lidé, kteří jedou do Strančic na vlak a dále pokračují do Benešova nebo do Prahy,“ říká starosta a doplňuje. „Žádnou stížnost na dopravu jsem neslyšel. Do budoucna by-

chom rádi přidali nějaký spoj pozdě večer, flamendr. Zatím k nám jede poslední autobus okolo osmé večer.“ Současná úroveň dopravy stojí obec necelých 120 tisíc korun ročně. Většina aktivního obyva-



telstva musí za prací dojíždět Prahy, Benešova nebo Říčán. V obci žádného většího zaměstnavatele nenajdete. Pokud jste fyzicky zdatní, můžete vyrazit na vlak do nedalekých Mirošovic. Z centra Hrusic to jsou na vlakovou zastávku dva kilometry, ale s poměrně velkým převýšením. Když se zmiňujeme o dopravě, musíme zmínit, že do katastru Hrusic patří také kousek nejznámější tuzemské komunikace, dálnice D1. Z té také můžete spatřit již zmiňovaný hrusický kostelík.



První písemná zmínka o Hrusicích je už více než 800 let stará a je uchovaná v panovnickém dekretu Přemysla Otakara I., daného na Pražském hradě 17. ledna 1205. Kromě jména Hrusice se vyskytuje i jméno Hrušice. V nejstarších dobách patřily Hrusice zřejmě pod přímou správu vládnoucího rodu Přemyslovců. Později přecházely pod správu blízkých hradů jako Stará Dubá, Čejchanův hrádek u Chocerad a Ježov. Dlouhá léta patřila obec pod Komorní hrádek u Chocerad. K výrazným změnám došlo až v roce 1848, kdy obec získala samosprávu a byla řízena obecním zastupitelstvem v čele se starostou. Prvním starostou se stal Matěj Šebek. Působení samosprávy se na obci začalo pozitivně projevovat na přelomu 19. a 20. století, kdy se začaly budovat komunikace, byla zřízena obecní knihovna a byl postaven most přes potok v dolní části obce.

V současné době jsou v obci vodovod, kanalizace i plyn pro drtivou většinu obyvatel samozřejmostí. „*Stoprocentního pokrytí nedosáhneme, zavést vodu, kanalizaci nebo plyn do chatových oblastí by bylo velmi náročné,*“ doplňuje starosta. Společně se sousedními Senohraby obec využívá čistírnu odpadních vod. V nejbližší době se chce obec věnovat opravám komunikací a výstavbě chodníků, které v některých místech chybí. Cílem je také zvýšení bezpečnosti automobilového provozu v centru obce. Hlavní tah prochází historickými ulicemi, které nejsou příliš široké, a tak pohyb chodců nebo cyklistů není úplně komfortní.

Starousedlíci, ale i nově příchozí se starají o bohatý spolkový život v obci. „*Máme zde Sokol, který organizuje především fotbal a florbal. Místní fotbalisté mají dva dospělé týmy a tři mládežnické. Historicky jsou aktivní baráčníci, máme dětský národopisný soubor Josefa Lady, hodně činné je také sdružení dobrovolných*

hasičů,“ vypočítává starosta. Členové spolků se aktivně podílejí na životě v obci například při úklidu. Stranou nezůstávají ani chataři, kteří jsou sdružení



ve Sdružených osadách Hrusice. Dlouholetou tradici mají v Hrusicích tři bály: myslivecký (také myslivecký spolek je v obci), hasičský a baráčnícký. Posledně jmenovaný se koná v maskách a je velmi populární. Mezi tradiční akce v obci patří vítání občánků, pálení čarodějnic pořádané Sokolem, Potlach nebo házení podkov pod pořadatelstvím sdružených osad.



Už více než 50 let patří k životu obce také měsíčník Hlas Hrusic. „Dříve vycházel nepravidelně, nyní se snažíme, aby vycházel každý měsíc a byl trochu výpravnější než v minulosti,“ popisuje starosta důležitou součást místní komunikace.

Hrusice rozhodně stojí za návštěvu, a proto přicházíme s jedním typem, jak se seznámit s obcí proslavenou Josefem Ladou. Vlakem dojedete do Mirošovic a přímo od nádraží vede žlutá turistická značka do Hrusic. Při výstupu ke kostelíku se zadýcháte, ale v obci je několik míst, kde si můžete odpočinout, jedním z nich je hospoda U Sejků. Pokud navštívíte památník Josefa Lady, tak v obci strávíte několik desítek minut. Dále budeme pokračovat po žluté až na rozcestí Na Šmejkalce, odkud bude naším společníkem červená turistická značka. Vede po východním okraji katastru Hrusic. Na rozcestí v Hrušově se k nám přidá i modrá. Ta nás okolo zříceniny hradu Ježova zavede až do Mirošovic. Od rozcestí v centru je to na nádraží zhruba půl kilometru opět

po žluté. Přímo u zastávky je i restaurace, kde se můžete občerstvit. Cesta po turistickém značení měří osm kilometrů, záleží na vás, kolik si navíc přidáte při pobytu v Hrusicích. S návštěvou památníku máte program minimálně na půl dne.



Dopravní obslužnost PID obce Hrusice

Regionální autobusové linky 490, 651



ČasoPID

DUBEN 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: *3. dubna 2019*

Vydal ROPID a IDSK v dubnu 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