

OBSAH:

Pavel Procházka: Do konce roku chceme zvládnout...	1
Fotodokumentace (Zahájení provozu linky 23 a Autobusový den PID Letňany)	3
Vozí Vás na linkách PID – KČZ DOPRAVA, S. R. O.	6
Zájem o cestování vlakem v Praze významně roste!	9
Noční provoz PID / plánek	12
Standardy kvality čeků modernizace	14
Obce, které obsluhuje PID / Město Mladá	17
Elektronická informační tabulka na Strossmayerově náměstí	21
Městská knihovna v Praze	23

STŘEDOČESKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN NA BENEŠOVSKU 27. 5. 2017

V sobotu 27. 5. 2017 cca od 10:00 do 17:00 se bude v železniční stanici Benešov a okolí konat středočeský železniční den naplněný jízdami historických i moderních vlaků, bohatým doprovodným programem v Benešově i možnostmi svezení historickým autobusem na zámek Konopiště. Ve zvláštních vlacích bude platit Tarif PID a ČD, jízdy historickým autobusem budou zdarma.

HISTORICKÉ VLAKY

- vlak s parní lokomotivou „Ušatá“ na trase Praha-Braník – Davle – Čerčany – Benešov – Votice a zpět
- vlak s diesellovou lokomotivou T 435 (sdružení Posázavský Pacifik) v rámci stanice Benešov v Prahu a jízdy na Vlečku ORIN silo Benešov
- jízdy motorové lokomotivy BN 60 v rámci stanice Benešov v Prahu

MODERNÍ VLAKY

- elektrická jednotka řady 660 „InterPanter“ na trase Praha hl. n. – Čerčany – Benešov – Votice a zpět
- motorová jednotka řady 844 „RegioShark“ na trase Praha hl. n. – Čerčany – Sázava / Týnec nad Sázavou / Benešov – Vlašim a zpět

HISTORICKÝ AUTOBUS

- Škoda 706 RTO LUX v trase Benešov – Konopiště – Benešov se zájezdy do Týnce nad Sázavou

DOPROVODNÝ PROGRAM

- prezentace konferenčního vozu Českých drah
- výstavní vůz sdružení Posázavský Pacifik, výstava o následníkovi trůnu Ferdinandovi d'Este
- prohlídka historické čekárny Ferdinanda d'Este a dopravní kanceláře pro řízení provozu
- ukázky modelové železnice
- ukázky otáčení lokomotivy na točném sdružení Posázavský Pacifik
- prohlídka pivovaru Ferdinand
- prohlídka hasičské techniky na prostranství přilehlého parkoviště
- občerstvení, infostánky

DALŠÍ PLÁNOVANÉ AKCE:
DEN DĚTÍ V BRANIKU

- Jízdy parním a motorovým vlakem
- Jízdy motorovým vlakem do depa metra na Kačerově
- Historická tramvajová linka Nádraží Braník – Národní divadlo – Národní třída – Nádraží Braník
- Historická autobusová linka Nádraží Braník – Nádraží Modřany
- Bohatý doprovodný program na nádraží Praha-Braník

REGIONÁLNÍ DEN PID V BEROUNĚ

- Historické vlaky kolem Berounky
- Historické motorové vlaky z Berouna do Zdice a z Berouna do Velkolomu Čertovy schody
- Historická autobusová linka po Berouně a ke skanzenu Solvayovy lomy
- Prohlídka areálu dopravní Probo Bus v Králově Dvoře
- Pivovar Berounský medvěd u berounského nádraží, skanzen Solvayovy lomy, muzeum Výtopna Zdice

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost:
od 10. června 2012

do pásma z pásma		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								
		P		O		B								

PAVEL PROCHÁZKA:

„DO KONCE ROKU CHCEME ZVLÁDNOUT PLNOHODNOTNÝ ROZJEZD“

Integrovaná doprava

Středočeského kraje



Potichu a nenápadně vstoupil na scénu v Praze a především ve Středočeském kraji organizátor

veřejné dopravy na tomto území, IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje). Na podzim jsme vás informovali o jeho založení, které bylo schváleno 19. září minulého roku zastupitelstvem Středočeského kraje. Nyní už se naostro pracuje.

„Dopravní část organizace začala pracovat v pondělí 3. dubna 2017 a od 1. května 2017

funguje také ekonomická část,“ říká na úvod ředitel IDSK Pavel Procházka. „Zatím dopravní část sedí v Letňanech na dispečinku Pražské integrované dopravy a ekonomové na krajském úřadě ve Zborovské. Do rekonstruovaných kanceláří ve druhém patře budovy v Rytířské ulici na Praze 1 bychom se měli nastěhovat v průběhu července letošního roku.“

Pokud se bojíte, že IDSK je další mamutí organizací, mýlíte se. Má patnáct zaměstnanců, osm dopraváků a sedm ekonomů a pracovníků vnitřní správy. *„Původně byla myšlenka jednoho organizátora pro Prahu a Středočeský kraj, ale legislativa to neumožňuje, a tak byl zvolen systém dvou organizátorů, kteří budou velmi úzce spolupracovat. IDSK se bude zabývat primárně územím Středočeského kraje,“* říká Procházka. *„ROPID bude pro IDSK zajišťovat systémové věci jako je marketing.“* Převážnou většinu obcí zajímá, jak to bude s dopravním plánováním, neboť to se jich bytostně dotýká. *„Plánování budou zajišťovat obě organizace a budeme postupovat podle území, tam kde převažuje velká vazba na Prahu, bude projektovat ROPID, naopak v místech, kde příměstské linky jen vjíždějí do Prahy a mají malou vazbu na území města, bude projektovat IDSK,“* naznačuje dělení ředitel. *„Máme osm projektantů, tak se dá předpokládat, že i území dělené s ROPIDem rozdělíme na osm částí.“*

Jako jeden celek musí také fungovat ekonomika celého systému. *„Pod IDSK budou všechny dopravní prostředky na území Středočeského kraje v závazku veřejné služby,“* dozvídáme se od Pavla Procházky. Není to jenom o komunikaci s ROPIDem, ale také s ostatními organizátory, neboť ve svých okrajových územích má Středočeský kraj vazby i na své sousedy. *„Musíme zajistit kvalitní dopravu i do regionálních center v sousedních krajích, není to jen vazba na Prahu.“*

Praha a Středočeský kraj představují čtvrtinu rozlohy České republiky, kde žije dva a půl miliónu obyvatel, a tak veřejná doprava je velice důležitou tepnou života území. *„V Praze se uvádí dělba přepravní práce 57:43, což znamená, že 57 % obyvatel ke svým cestám používá městskou hromadnou dopravu a 43 % jezdí auty. Ve Středočeském kraji je tento poměr možná 20:80. Je naším cílem tuto statistiku vylepšit,“* plánuje Procházka. Jedním z úkolů bude připravit také standard dopravní obslužnosti na území kraje. Nejedná se o oblasti v těsném sousedství s Prahou,

kde jsou v některých oblastech intervaly autobusů srovnatelné s městem samotným. *„Bude to standard pro většinové území, většinou pro vnitroregionální vztahy, přibližně od třetího vnějšího pásma dále.“*

Páteční dopravou ve Středočeském kraji bude jednoznačně železniční doprava. *„Budeme také řešit parkování automobilů, neboť se pohybujeme na území, kde v některých oblastech je výhodnější, aby lidé přijeli autem k železnici, mohli tam nechat auto na parkovišti P+R a dál pokračovali vlakem, než abychom zajišťovali nákladnou autobusovou dopravu, kterou budou využívat jen jednotlivci,“* představuje ředitel IDSK důležitý pohled na dopravu v kraji. Cílem organizátora bude, aby ve špičkách jezdily autobusy v hodinovém intervalu a v sedle ve dvouhodinovém, a také byly zajištěny alespoň čtyři páry spojů o víkendech. Tyto kroky mají vést k tomu, aby veřejná doprava byla co nejatraktivnější a využívalo ji stále více obyvatel obsluhovaného území.

Vyšší atraktivitu celého systému může zajistit již zmiňovaná železnice, proto IDSK jedná také s ministerstvem dopravy. *„Musím říct, že nám ministerstvo hodně pomáhá a jsme dohodnutí, že dojde k zapojení všech rychlíků do systému, které jsou v závazku veřejné služby. V systému budou i jízdy historických vlaků, které dělají důležitou obsluhu o volných dnech.“*

IDSK se bude podílet na pěti technických projektech, především preferenci autobusové dopravy ve vozidlech i na křižovatkách, vývoji informačního systému pro cestující a jízdenkových automatů. V současnosti jsou s nákupem jízdenek na území Středočeského kraje problémy, síť prodejních automatů není příliš rozvinutá, zatím nebyla potřeba. Do kompetence středočeského organizátora patří také tarifní politika. *„Zodpovídáme za tarifní změny na svém území, případné změny musí být schváleny v kraji a společně Operátorem ICT v Praze se aktivně podílíme na vytvoření multikanálového odbavovacího systému pro Prahu a Středočeský kraj,“* dozvídáme se od Pavla Procházky.

Plánů má společnost IDSK více než dost, co preferuje její ředitel do konce letošního roku? *„Naším prvním cílem je plnohodnotný rozjezd a fungování organizace, čeká nás ještě zmiňované stěhování. Potom se musíme připravit na smluvní zajištění dopravy a také budeme pokračovat podle schváleného harmonogramu integrace. Do konce roku nás čekají tři lokality, v létě to bude Kladensko, což je velká oblast, a potom dvě menší. Jednou je dokončení integrace ve směru z Kouřimi na Kolín, kde je už dnes lomený tarif, zde nás čeká dokončení. Připravujeme také dokončení integrace na Mělnicku, což představuje oblast Kokořínska, příjezdy od Nymburka a Mšena, ještě se nejedná o příjezdy a odjezdy do Mladé Boleslavi,“* vyjmenovává priority následujících měsíců Pavel Procházka.

AUTOBUSOVÝ DEN PID LETŇANY (8. 4. 2017)





VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

KŽC DOPRAVA, S. R. O.

Železniční dopravu v rámci Pražské integrované dopravy nezajišťuje pouze národní dopravce České dráhy, ale také společnost KŽC Doprava. Pokud jste pravidelnými čtenáři ČasoPIDu není tato informace pro Vás nová ani překvapivá, spíše je to zopakování známého faktu platného již deset let. Společnost zahájila dopravní činnost v roce 2006 a do systému byla zařazena nejdříve ve vnějším pásmu o rok později, a to Podlipanským motoráčkem na Kouřimsku. Od roku 2010 jezdí KŽC i na území Prahy, kde započala s provozem Pražského motoráčku.



„Podlipanský motoráček bude v provozu i v letošním roce, stejně jako tomu bylo loni, tedy od června do konce září o víkendech,“ říká ředitel společnosti Bohumil Augusta. O tři roky později byl do systému zařazen také Pražský motoráček, který jezdí po Pražském Semmeringu z hlavního nádraží na Zličín. Během jízdy se můžete kochat netradičními pohledy na Prahu a Vltavu. *„Také provoz Pražského motoráčku zajišťujeme ovšem celoročně o víkendech a svátcích mimo Vánoce a podařilo se nám tak vhodně doplnit provoz linky S65. Průměrná obsazenost jednoho spoje je padesát cestujících. Každý provozní den jezdí čtyři páry spojů,“* představuje pražskou linku provozovanou jedním retro vozidlem ředitel dopravní společnosti.

KŽC Doprava neprovozuje linky pouze o víkendech a svátcích, ale také v pracovní dny. To se s motoráčkem 810 můžete setkat na lince S34 mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi. *„Zde se podařilo stabilizovat jízdní řád, jezdíme v pravidelném hodinovém taktu a v ranních a odpoledních špičkách dokonce přidáváme přípojný vůz 010, v preferovaném směru je linka trvale vytížená,“* dozvídáme se od Augusty. Linky S34 se dotknou plánované velké výluky v pražském železničním uzlu. *„Chystá se výluka vršovického nádraží a Negrelliho viaduktu, také bude dokončena oprava zastřešení hlavního nádraží, to vše se nega-*

tivně podepíše na kapacitě železničních tratí, která už je i nyní vyčerpáná. Tyto skutečnosti se projeví také na vozbě linky S34.“

Činnost dopravce není omezena jen na systém Pražské integrované dopravy. Další vlaky provozuje i mimo systém. Žhavou novinkou loňského roku se stal Rakovnický rychlík, jedoucí z pražského hlavního nádraží přes Karlštejn, Beroun, Nižbor, Křivoklát do Rakovníka. „*Je to první retrorychlík v rámci České republiky. Loni jsme jezdili v rámci zkušebního provozu pouze v létě a souprava praskala ve švech. Letos jezdíme od konce dubna do konce září o sobotách. Loni měla souprava tři vozy, letos máme 6 vozů, takže můžeme kapacitu vlaku průběžně doplňovat o další vagony. Součástí je samozřejmě bufetový vůz,*“ představuje novinku Augusta.

Kromě již zmiňovaných vlaků se příznivci železniční nostalgie a přátelé netradičního cestování mohou těšit na další motoráčky jako Kokořínský, Polabský, Posázavský, Otavský, Lužický, Kamenický a Podřipský. Vlaky jsou provozovány nepravidelně o víkendech, a tak je lepší se o nich informovat na webových stránkách dopravce www.kzc.cz.

Na jaká vozidla se můžete na motoráčcích těšit v letošním roce?

„*V letošním roce došlo k doplnění jednoho vozu řady B (322) a lokomotivy řady 749 (006), jejíž nasazení spolu s dalšími „bertami“, které provozujeme (253, 259), plánujeme prioritně na Rakovnický rychlík, případně Posázavský motoráček. Na ostatní výkony budou nasazeny tradiční soupravy, které jezdily i v minulosti. Jako záložní budou k vidění lokomotivy s vozy Bmx či B. Klasická souprava*

bude jezdit především na rychlících do Rakovníka,“ dodává Augusta důležité podrobnosti především pro fanoušky železnice, kterých není v tuzemsku málo.

Na velký třesk se mohou těšit všichni příznivci železniční dopravy a cestování v roce 2018. „*Od příštího roku budou všechny vlaky jedoucí v Praze a ve Středočeském kraji provozované naší společností zařazeny do systému integrované dopravy, proto nyní připravujeme nová vozidla, abychom rozsah dopravy zvládli. Víkendové vlaky budou v provozu zhruba od velikonoce do konce října o sobotách, nedělích a svátcích, v tak zvaném rozšířeném rekreačním létě,*“ těší Bohumila Augustu nová výzva. „*Těší nás, že si politici, ale i organizátoři dopravy, uvědomili význam víkendové dopravy zajišťované retrovozidly a je to vzor i pro*





ostatní kraje v České republice, neboť Praha a Středočeský kraj jdou v tomto ohledu příkladem ostatním."

Se společností KŽC Doprava se budete moci setkat i v sobotu 17. června 2017 při regionálním dnu Pražské

integrované dopravy v Berouně nebo i na jiných nostalgických akcích. „Nedávno jsme vzali motorák 810, který normálně jezdí na lince S34, a jeli jsme se 110 příznivci železnice z 12 zemí Evropy projíždět železniční tratě v Dolním Slezsku [Polsko]. Vozidlo ujelo během víkendu 1000 kilometrů na tratích na pomezí Česka, Německa a především v Polsku," přibližuje jednu z dalších aktivit společnosti Bohumil Augusta. Navazuje se tak na tradice



Klubu železničních cestovatelů, který letos oslaví již 32 let od svého vzniku v červnu roku 1985. Právě z činnosti Klubu vznikl současný provozovatel především železniční dopravy nejen podle jízdního řádu, ale také na zakázku.

KŽC DOPRAVA, S. R. O.



Adresa sídla: Meinlinova 336
Praha 9

Zapojen do systému PID: od roku 2007

V současné době provozované linky:
železniční

S34, Podlipanský motoráček, Pražský motoráček
na železničních tratích

012, 013, 070 a 122

Web: www.kzc.cz

ZÁJEM O CESTOVÁNÍ VLAKEM V PRAZE VÝZNAMNĚ ROSTE!



První říjnový den letošního roku si připomeneme 25 let od zapojení Českých drah do integrovaného systému v Praze a okolí. Tehdy se dalo cestovat pouze mezi 23 místy vzdálenými deset kilometrů od centra Prahy na všechny předplatní jízdenky Dopravního podniku hl. m. Prahy. Až od 1. července 1994 bylo možné cestovat na předplatní jízdenky mezi všemi železničními stanicemi a zastávkami na území Prahy.

Právě v roce 1994 se také uskutečnil první průzkum, kolik cestujících jezdí ve vlacích na území Prahy na jízdenky integrované (tehdy ještě městské) dopravy a kolik využívá jízdenek vydaných Českými drahami. Tehdy cestovalo na jízdenky městské hromadné dopravy 17,4 % cestujících a podíl v následujících letech stále rostl až do roku 2013, kdy na území Prahy využívalo jízdenky Pražské integrované dopravy 73,23 % cestujících. Je patrné, že za dvě dekády se zcela změnily návyky cestujících, železniční jízdenky vyměnili za integrované, což je jedna z hlavních předností integrované dopravy nejen v Praze a Středočeském kraji, ale ve všech systémech světa.



Od roku 2001 je možné cestovat na železnici také na jednotlivé jízdenky Pražské integrované dopravy, ale jejich využití není příliš velké. V prvním roce používání to byla rovná 4 %, maximum bylo dosaženo o tři roky později, v roce 2004, kdy se jednotlivé jízdenky podílely na celku 10,6 %. Od té doby jejich podíl klesá a od roku 2011 se jejich podíl ustálil na hodnotě okolo 5,3 %. V každém z dalších let jsou rozdíly v setinách procent.

V roce 2011 došlo k překročení hranice 70 % dokladů Pražské integrované dopravy na železnici. Od té doby se procento dokladů PID ustálilo na hranici 72 %, jednotlivé roky přinášejí pouze drobné odchylky. V roce 2016 jezdilo na pražských železničních tratích 71,6 % cestujících s jízdními doklady PID, jednotlivé jízdenky z toho tvořily 5,38 %. Uvedená čísla platí pro pracovní dny, o víkendu je používání jízdních dokladů integrované dopravy nižší a tvoří pouze 55,2 %. „Výletníci“ spíše preferují jízdenky železniční.

Procentní vyjádření ovšem nehovoří o tom, kolik cestujících vlakem v Praze cestuje. Stoupá nebo klesá zájem o cestování jedním z páteřních dopravních prostředků ve městě? Zde můžeme srovnat čísla z let 2006, 2011 a 2016, tedy za posledních deset let. K vyššímu zájmu o železniční dopravu v Praze měla pomoci zejména povodeň v roce 2002, kdy právě železnice byla jednou ze zásadních náhradních doprav za několik měsíců nefunkčního metro, navíc se v té době objevily také moderní vozidla CityElefant. Potvrzují čísla tuto domněnku?



Zde je jednoznačná odpověď: Ano! V roce 2016 cestovalo v Praze vlaky o 61,3 % cestujících více než v roce 2006. O víkendu je nárůst „jen“ 59,4 %. Zatímco průzkum z roku 2006 prozradil, že po železničních tratích v Praze jelo ve všední den 74 987 cestujících, v minulém roce už to bylo 120 932. O víkendu v roce 2006 cestovalo 38 457 klientů a v minulém roce 61 292. Uvedená čísla jasně dokládají, že je železnice v Praze stále oblíbenějším dopravním prostředkem. Proti roku 2015 cestovalo loni o 4 173 cestujících každý den více. V roce 2011 cestovalo vlakem v Praze „jen“ 96 478 cestujících, nárůst za posledních pět let je tedy více než 25 %! Víkendový nárůst v posledních pěti letech dosahuje bez mála 40 %.

Páteří pražské železnice je pět dvoukolejných tratí na území města vedoucích do Klánovic, Sedlce, Radotína, Kolovrat a Horních Počernic. Více než čtyři pětiny cestujících (v pracovní dny 84,1 %) využívá spoje právě na těchto tratích, kde jsou krátké intervaly, většinou kratší než třicet minut. Podle loňského průzkumu jezdí nejvíce cestujících mezi hlavním nádražím a Kolovraty (25 832), druhé místo patří trati mezi Masarykovým nádražím a Klánovicemi (22 717) a třetí je trať z hlavního nádraží přes Smíchov do Radotína (20 630). Počet cestujících na tratích z Masarykova nádraží do Sedlce, respektive Horních Počernic je téměř totožný (16 373, resp. 16 209). Také na těchto tratích došlo v posledních letech k nárůstu počtu cestujících o více než 50 %. V roce 2006 nejezdilo do Sedlce a Horních Počernic ani deset tisíc cestujících (9549, resp. 9934). Na trati mezi hlavním nádražím a Kolovraty se počet cestujících téměř zdvojnásobil, z 13 399 na 25 832 (nárůst o 92,8 %!).

Na tratích do Klánovic, Kolovrat a Radotína jezdí na předplatní jízdenky PID více než 70 % cestujících v pracovní dny, do Horních Počernic je to „jen“ 67,7 % a na trati mezi Masarykovým nádražím a Sedlcem jen 57 %. S posledně jmenovanou tratí se nízký podíl jízdenek PID táhne už dlouhé roky, v roce 2001 je používalo při cestě podél Vltavy necelých 30 % cestujících. Naopak na špici byla dlouhá léta trať do Radotína, až v minulém roce se před ni těsně dostala trať do Klánovic.

V roce 2006 byl podíl hlavních železničních tratí ještě o více než 3 % vyšší než loni, a tak můžeme konstatovat, že nárůst nenastal pouze na tratích s hustým provozem, ale i na těch menších, jednokolejných, které tak krátký interval technologicky neumožňují. Význam „lokálek“ je patrný i o víkendu, zatímco v roce 2006 jejich služeb využilo necelých 12 % cestujících, v minulém roce to bylo už 18,2 %.

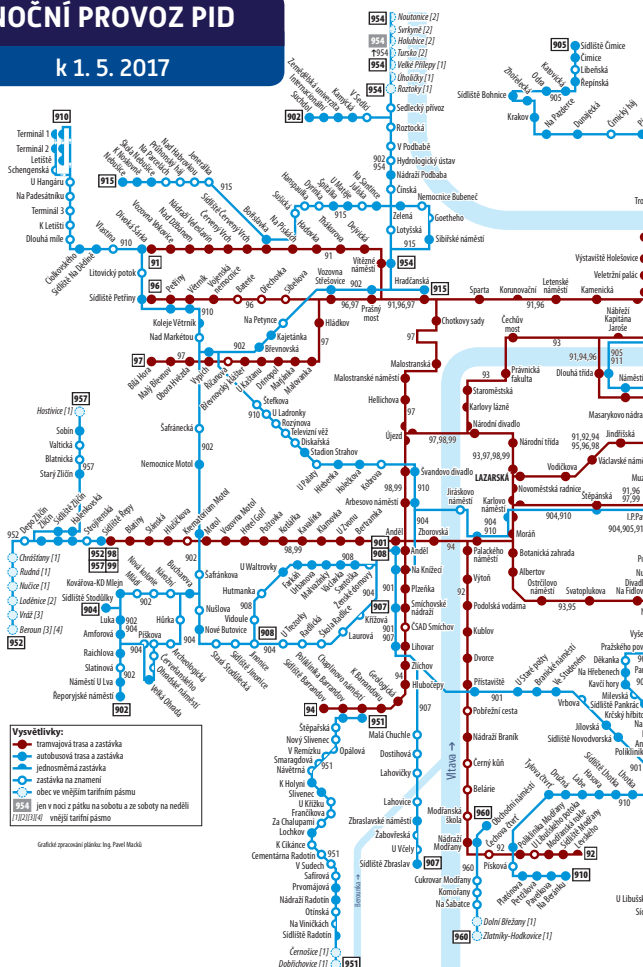


VÝVOJ NÁRŮSTU CESTUJÍCÍCH OD ROKU 1992 DO ROKU 2016



NOČNÍ PROVOZ PID

k 1. 5. 2017



INFORMACE O PID

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

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



PID ve spojení s Vámi

Facebook, Twitter, Instagram a RSS kanál



Pražská integrovaná doprava
důležité informace a zajímavosti



@PIDoficialni
mimořádnosti z první ruky



PIDoficialni
fotky a zajímavosti z provozu



www.ropid.cz/rss.php
kompletní informace o provozu

STANDARDY KVALITY ČEKÁ MODERNIZACE



Stávající Standardy kvality služby, závazné pro všechny autobusové dopravce v PID, jsou v platnosti od roku 2009, kdy se začalo se zkušebním měřením, a od následujícího roku už se měří naostro. Postupně se do měření standardů zapojovaly také další druhy dopravy. Každé čtvrtletí jsou všechny standardy vyhodnocovány a autobusoví dopravci jsou zařazováni do skupin, podle toho kolik standardů se jim podařilo splnit. Nejlepší dopravci, kteří splnili více než 80 % sledovaných standardů, jsou zařazeni mezi dopravce s vysokou poskytovanou kvalitou.

Co ovšem platí dnes, bude za deset let historií, nad kterou jen mávneme rukou, a proto se i standardy musí modernizovat a vylepšovat, aby veřejná doprava držela krok s měnícím se okolím. Současné smlouvy na provozování autobusové dopravy v rámci Pražské integrované dopravy končí v roce 2019, a pokud nebude rozhodnuto o jejich prodloužení, od roku 2020 budou smlouvy nové, z nichž alespoň část bude uzavírána na základě výsledků výběrových řízení. Proto již nyní ROPID připravuje nové standardy, které by měly být součástí nově uzavřených smluv. Pokud patříte k ročníkům dříve narozeným, určitě si vzpomenete, že hlášení zastávek nebo informační displeje ve vozidlech ke standardnímu vybavení rozhodně nepatřily. Dnes už nám vozidlo bez této výbavy přijde jako něco, co na linky PID nepatří. Stačilo dvacet let a vnímání veřejné dopravy osob se podstatně změnilo. Díky standardům se postupně úroveň dopravy zvýšila, a to nejen v systému Pražské integrované dopravy.

NOVÉ STANDARDY BUDOU PŘÍSNĚJŠÍ I PŘESNĚJŠÍ

Modernizace vozidel a zlepšení podmínek pro cestující bude pokračovat i v budoucnu. Aktuální představa je taková, že na počátku kontraktu by měla být určitá část vozidel stará maximálně tři roky. Tím bude zajištěna výraznější obměna vozového parku, výhodná z hlediska nových požadavků na vzhled a výbavu autobusů. Průměrné stáří vozového parku by nemělo stejně jako nyní překročit 9 let, ale zpřísnění je plánováno u horní hranice věku vozidel: nejstarší vozidla by měla jezdit ve věku maximálně 15 let. A pokud bude v době kontraktu dopravce pořizovat vozidla, měla by být pouze nová. Tím chceme přispět zejména k čistšímu životnímu prostředí, neboť čím novější vozidla, tím přísnější limity pro exhalace. Tyto podmínky mají také zabránit tomu, aby se systém PID stal odkládištěm starších vozů z jiných koutů republiky nebo dokonce ze zahraničí. Průběžná obnova vozového parku naopak umožní inovace v rámci doby trvání kontraktu, ale i konstantní kvalitu v průběhu celé desetileté smlouvy.

Nové standardy se budou týkat také vybavení vozu. Nezbytností by měla být klimatizace nejen pro řidiče, informační LCD disple-

je v takovém počtu, aby měli cestující k dispozici nejen stávající informace o trase, ale i o přestupech na návazné linky a další aktuality. Ve vozidlech by mělo být více tlačítek STOP, neboť naším cílem je, aby všechny zastávky měly stejný charakter „na znamení“. Zkušenosti se zastávkami na znamení čerpá ROPID v Ústeckém kraji nebo v okolních zemích (Německo, Rakousko, Maďarsko), kde je taková praxe naprosto běžná.

Ohledně vnitřního vybavení vozidel bude nový standard rozlišovat, na jaké linky budou vozidla nasazována. Na městských linkách, kde je zpravidla cestovní doba kratší, bude jiný požadavek na typ a počet sedadel, než na linkách delších, více či méně s dálkovým charakterem. Samostatnou kapitolou je nový standard upravující teplotu ve vozidle, ať už v létě, kdy se bude používat klimatizace, nebo v zimě pro vytápění. Stanoveno bude konkrétní teplotní rozmezí, se kterým by se cestující ve vozidlech měli setkávat. Jelikož se jedná o novou, dosud nepřilíš prozkoumanou oblast, se kterou bohužel nemají příliš zkušeností ani kolegové z jiných oblastí ČR ani v zahraničí, bude se tento standard ladit za běhu k maximální spokojenosti cestujících. Je však nutné si uvědomit, že zejména hledisko teploty je velmi subjektivní záležitost a že stejně jako u linkového vedení nebo časových poloh jízdních řádů se nezavděčíme všem.

Příprava nových standardů probíhá i ve spolupráci s výrobci vozidel. V době přípravy jsme objeli všechny hlavní výrobce autobusů a u nich jsme zjišťovali, jak náročné je vybavení jednotlivými novými komponenty. Nové standardy by ze strany dopravců měly být reálně splnitelné, ekonomicky přijatelné, ale námi požadované autobusy by měly být i technicky vyrobitelné. Navíc příprava nových standardů probíhá i v úzké spolupráci s jednotlivými dopravci i například se zástupci hendikepovaných.

BEZBARIÉROVOST JAKO SAMOZŘEJMOST

V polovině devadesátých let 20. století byla nízkopodlažní vozidla popelkou a v jízdních řádech se začaly objevovat garantované spoje. Na přelomu druhé a třetí dekády 21. století už bude v městské hromadné dopravě 75 % vozidel nízkopodlažních a v příměstské minimálně polovina. Všechna nově nakupovaná vozidla budou nízkopodlažní nejen jako pomoc hendikepovaným, ale také pro lepší cestování hůře pohyblivých osob nebo osob s kočárky.



REPREZENTATIVNÍ VOZIDLA I ŘIDIČI

Zavádění nových standardů má i svá úskalí. V současné době je to u všech dopravců nedostatek řidičů. V autobusové dopravě je řidič klíčová osoba. Kromě řízení také prodává a kontroluje jízdenky a na jeho celkovém chování záleží, jak cestující službu přijmou. V současné době se na celostátní úrovni řeší zvýšení mezd pro řidiče, aby se situace přece jen trochu zlepšila a nesmírně zodpovědné povolání řidiče si opět získalo potřebný respekt. I v budoucnu bude nezbytným vybavením řidiče stejnokroj, ale přísněji definovaný než dosud.

Nejen důstojný vzhled řidičů, ale i jednotný a reprezentativní vzhled vozidel budou nové standardy řešit. Již nyní se u části vozidel můžete setkávat s jednotným červeno-modro-bílým nátěrem, který symbolizuje provázanost pražské a středočeské dopravy. Nově bude tato barevná kombinace povinná pro všechny nově pořízované autobusy na příměstských a regionálních linkách. Pro čistě pražské linky bude postačovat červeno-bílá kombinace vycházející z tradičního nátěru pražského Dopravního podniku. Jednotný vzhled, to však není jen barva karoserie, ale i přesně definované umístění a velikost jednotlivých log, piktoqramů a dalších nápisů. Několikaletá praxe s aplikací jednotného nátěru nás utvrzuje v nutnosti definovat konkrétní požadavky co nejpřesněji, aby byl vzhled napříč všemi dopravci opravdu jednotný. Jedná se totiž o jeden ze základních vizuálních prvků, který jednoznačně identifikuje příslušnost k systému Pražské integrované dopravy. V rámci řešení jednotného vzhledu vozidel jsou navržena také pravidla pro používání reklamy včetně možnosti využívat určité části ploch vozidel k propagaci veřejné dopravy a naopak poměrně striktní zákaz reklamy na produkty automobilového průmyslu.

KVALITA JE KOMPLEXNÍ ZÁLEŽITOST

Nejsou to jen zde popisované standardy, ale i další podmínky, které bude nutné splnit pro úspěch při výběrových řízeních. Například stav a úroveň zastávek, zda má dopravce dispečink a je schopen v krátké době nahradit případný výpadek na jím provozovaných linkách. Otazník zatím zůstává nad odbavovacím systémem ve vozidlech, který by měl projít také modernizací. V posledních měsících se úspěšně vyzkoušel také nákup jízdenek ve vozidle pomocí bezkontaktní platební karty. I tato služba by měla být v budoucnu standardem.

Samozřejmě s novými standardy bude muset projít výraznou změnou i sazebník postihů, aby dopravci standardy neignorovali. Jelikož se zvýšení kvality může promítnout i do výše rozpočtu, který je věnován na provoz veřejné dopravy v rámci systému PID, musí ještě nové standardy projít schválením jak v Praze, tak i ve Středočeském kraji. S ohledem na tento proces je možné, že dojde ještě k dalším úpravám oproti současnému návrhu. Výsledkem jejich modernizace by měl být nejen spokojený cestující, který rád využívá služeb Pražské integrované dopravy, ale také mnoho dalších uživatelů individuální dopravy, kteří díky kvalitním službám dají přednost dopravě veřejné.

řejnosti a médií 12. prosince 1997. Letos tedy oslaví dvacetiny. „Když jsem jela v minulosti něco vyřizovat na úřady, tak se mě vždy ptali: Máslovice, kde to je. Nyní už jsme určitě v podvědomí obyvatel. Mnozí mi říkají, že v muzeu byli, nebo se tam chystají,“ vysvětluje starostka a především velká místní patriotka.



Jak bylo popsáno výše, název obce s máslem nesouvisí, ale po jeho vyslovení či napsání máte máslo vždy před očima. Navíc zřízením muzea obec získala turistickou atrakci, která přitahuje pozornost. Výhodná je i poloha Máslovic vzhledem k Praze. V současné době vás přímo na náves přiveze za půlhodinu autobusová linka č. 374 od stanice metra Kobylisy. „Jsme spokojeni se systémem Pražské integrované dopravy, nás se ranní tlačení netýkají, neboť jsme konečná stanice, ale solidárně podporujeme kolegy z dalších obcí, aby byly přidány další spoje, protože situace je v současnosti z Klecan do Prahy neúnosná. My si nestěžujeme,“ říká starostka k dopravní obslužnosti.

Z výše napsaného můžete mít dojem, že Máslovice jsou poměrně velkou obcí. Možná, co se týká rozlohy, ale počtem obyvatel patří k těm menším. „V současné době máme 354 obyvatel a před politickými změnami jsme jich měli 327,“ říká Vladimíra Sýkorová. „Nejsme zastánci rychlého nárůstu počtu obyvatel. V poslední době bylo dokončeno dvanáct nových domů a máme určeny lokality, kde může k další výstavbě dojít.“ Velikosti obce odpovídá i infrastruktura. „Máme pouze mateřskou školu, letos slavíme 40 let od jejího postavení. Děti dojíždějí do školy do



Klecan, což je autobusem přijatelných 15 minut, a některé směřují i do Prahy,“ dozvídáme se. Ještě v devadesátých letech dvacátého století v obci býval obchod, ale jeho provozování se ne-

vyplatilo, a tak se za nákupy musí dojíždět. Stále funguje místní knihovna.

Z Máslovic to není daleko ani do Kralup nad Vltavou (7 kilometrů), ale tam autobus nejedí, a tak většina obyvatel směřuje na Prahu.



„Především mě těší, že obyvatelé neodcházejí jinam a zůstávají v obci,“ říká starostka. „Podařilo se nám vizuálně zlepšit obec vysazením záhonů s květinami a eliminovat nepořádek na veřejném prostranství. U fotbalového hřiště jsme vykáceli již nemocné topoly, ale okamžitě jsme vysázeli stromy nové.“ Na dohled od obecního úřadu je také hospoda. *„Má otevřeno odpoledne. Obci se však zdařilo koupit budovu, kde byly hospoda a sál v minulosti. Nyní připravujeme rekonstrukci a po ní se vrátí hospoda tam, kde bývala v minulosti, a obec bude mít sál, kde budeme dělat různé kulturní a společenské akce. Zatím je můžeme pořádát pouze na návsi pod širým nebem,“* přibližuje aktuální novinky starostka.

Do kompletního obrázku obce patří také část u Vltavy, která je v mapách označována Na Dole. I ta má svou veřejnou dopravu, a to přívoz, který ji spojuje s Libčicemi na druhém břehu. V části u Vltavy mnoho obyvatel nebydlí, ale nachází se tu od roku 1923 Výzkumný ústav včelařský, jediná instituce svého druhu v České republice. Přívozu využívají především jeho zaměstnanci, chataři a turisté. *„Od nás je to k přívozu 1 200 metrů, i když je jízdní řád známý, málokdo ho využívá. Snad jen ti, kdo směřují do oblasti Roztok nebo v Praze do Suchdola. Je to fajn, že existuje a máme i vazbu v Libčicích na vlak,“* říká starostka. Jízdní řád přívozu najdete i na zastávce autobusu, a tak pokud náhodou má autobus technické problémy, jako tomu bylo při naší návštěvě, můžete se vydat do Prahy alternativním způsobem.

Nejen přívozem a výzkumným ústavem je tato část proslavená. *„Máslovice jsou také vinařskou obcí, a proto má právo pořádát vinobraní,“* dozvídáme se překvapivou informací. *„Dříve tu vznikalo Dolské bílé a červené, dnes se tu vaří Dolská medovina, která je vyhlášená v celé republice.“*

Také v Máslovicích pulzuje spolkový život. Dříve zde pracovali hasiči, zahrádkáři a myslivci, ale to už je minulostí. V současnosti je aktivní neformální spolek rybářů Dolák, spolek Májka, který pravidelně staví Májku a klub motorkářů Shooters. Stále ještě existuje sportovní klub SK Máslovice, ale organizovaný fotbal už se v obci nehraje. *„Ti, kdo hráli dobře, šli za lepším a nyní nemáme nikoho, kdo by se toho ujal. Hřiště ovšem udržujeme a může si někdo přijít zahrát,“* prozrazuje starostka. To ovšem neznamená, že už se nesportuje. Aktivní jsou nohejbalisté a volejbalisté, pro ty obec zajišťuje tělocvičnu v Klecanech, aby bylo kde hrát v zimních měsících. Máslovické ženy se scházejí v knihovně.

Několik typů na návštěvu Máslovic nabídly již předchozí řádky. Stačí doplnit, že muzeum másla je otevřené o víkendech a svátcích od 10 do 12 a od 13 do 16 hodin kromě února. Navíc do obce můžete přijet i na další akce. Poslední lednovou sobotu se konal masopust se zabijačkou, 8. dubna turistický pochod Máslovická šlápota, 24. června bude Svatojánská noc na Vltavě a o tři týdny později bude pohodová jízda na lodích mezi Bohnicemi a Máslovicemi po Vltavě. Podzimní program začíná 9. září Posvícenským vinobraním, pokračuje 21. října dýňováním, 18. listopadu se bude tvořit betlém z másla, který bude od 3. prosince do 28. ledna 2018 k vidění v muzeu.



„Betlém je z normálního kupovaného másla, které se po skončení výstavy samozřejmě nedá jíst,“ říká Vladimíra Sýkorová.

Závěrem ještě doplníme turistický tip. Pokud chcete do Máslovic vyrazit z Prahy pěšky, tak je ideální červená značka začínající u trojské zoologické zahrady. Samozřejmě se můžete napojit také u mol přívozů P1 a P2 v Podhoří a Zámčích. Cesta je převážně po rovině podél Vltavy, až poslední víc než kilometr od přívozu Na Dole do obce je do kopce. Celková délka je 18 kilometrů a v pohodovém tempu ji zvládnete za čtyři až pět hodin. V samotných Máslovicích se ještě vyplatí vyrazit na skálu zvanou Choč, ze které je nádherný výhled na Vltavu. Pokud je pro vás 18 kilometrů moc, tak můžete do obce dorazit autobusem, tam si prohlédnout muzeum a vyrazit na Choč nebo se vydat



1 200 metrů k přívozu na Vltavě po naučné stezce připravené obcí. Od přístaviště v Libčicích jste po 400 metrech na nádraží, odkud jedou vlaky každých třicet minut do Prahy.

Dopravní obslužnost PID obce Máslovice

Příměstská autobusová linka 374

ELEKTRONICKÁ INFORMAČNÍ TABLA NA STROSSMAYEROVĚ NÁMĚSTÍ



Povídání s Radimem Vysloužilem, vedoucím odboru technického rozvoje a projektů, je vždy velmi inspirativní a zajímavé, neboť přináší novinky, které zlepšují cestování veřejnou dopravou v Praze a jejím okolí. Stejně tomu bylo i tentokrát. Pokud pravidelně jezdíte přes Strossmayerovo náměstí, tak jste si jistě všimli, že od konce března jsou v uzlu nové zastávkové sloupky, jejichž součástí jsou také elektronické informační tabla, které informují o pravidelných odjezdech tramvají ze všech zastávek v uzlu.

Strossmayerovo náměstí je jednou z mnoha křižovatek v Praze, kde jsou zastávky situovány před křižovatkou, a tak spoje do vámi preferovaného směru jedou z několika míst. „Mám stát na této zastávce nebo sousední?“ často přemítají cestující a přebíhají, když vidí přijíždět požadovaný spoj. Nyní stačí pohled na displej a víte, zda zůstat stát, nebo se odebrat za roh. *„Nové sloupky byly nainstalovány 30. března 2017. Byl to náš záměr vybrat místo v Praze, kde do jednoho směru jezdí linky z více zastávek,“* říká na úvod Radim Vysloužil. *„Navíc jsme se pohybovali v památkové rezervaci, kde nebylo možné zajistit stálý přívod elektrického proudu, a tak můžeme využívat pouze noční proud z veřejného osvětlení.“*

Mnohá omezení, která při přípravě byla, vedla k použití nízkoenergetického panelu, tzv. e-papíru. *„Spotřeba elektřiny je v tomto v případě pouze, když se informace na panelu přepisují, pro vlastní zobrazení není potřeba žádné energie. Přes den je panel napájen z baterie, která je umístěna ve sloupku a v noci se baterie dobíjí z veřejného osvětlení.“* Několik cestujících si posteskl na velikost informačního panelu, ale i pro ty má Radim Vysloužil vysvětlení. *„Použili jsme největší možný panel, který šel do sloupku integrovat.“*

Jednotlivé zastávkové sloupky na Strossmayerově náměstí byly označeny písmeny, a tak kromě čísla linky s cílovou zastávkou a doby odjezdu je znázorněno i písmeno sloupku, odkud spoj odjíždí. Na zastávkovém sloupku najdete také schéma celého uzlu s vyznačenými zastávkovými sloupky a jejich označením.

Do budoucna mohou být na zastávkách použity i větší informační panely, neboť ROPID ve spolupráci s hlavním městem Prahou v současné době vypisuje výběrové řízení na nový design zastávkových sloupků pro Prahu i Středočeský kraj. *„Měly by být navrženy tři typy zastávkových sloupků od komfortních přes standardní až po obyčejný, který bude použit na zastávkách*



s nízkou frekvencí cestujících," doplňuje plány Radim Vysloužil. Výhodou elektronického informačního tabla je skutečnost, že kromě odjezdů mohou být zobrazovány další důležité informace pro cestující. *„Máme vyvinut software, který nám umožňuje posílat informace na zastávkové sloupky podle naší potřeby. Mohou být znázorněny ve spodním řádku jako doplňující informace k uváděným odjezdům nebo přes celou obrazovku,“* doplnil vedoucí odboru.

Nové sloupky jsou zcela jistě přínosem, ale cestující se ptají, proč sloupky ukazují pouze odjezdy podle jízdního řádu. *„Samozřejmě to není ideální, ale bohužel Dopravní podnik hlavního města Prahy aktuální data neposkytuje. Pokud podobný panel umístíme na zastávku, kde zastavují ostatní dopravci v rámci systému Pražské integrované dopravy, tak jsme schopni poskytovat aktuální data, neboť od všech ostatních dopravců tato data máme k dispozici,“* vysvětluje Vysloužil.

Během prvních tří týdnů provozu si sloupky získaly mnoho příznivců. *„Na facebooku máme mnoho pozitivních reakcí a samozřejmě také připomínky a náměty, jak postupovat dál, nebo kam podobná zařízení instalovat,“* dozvídáme se.

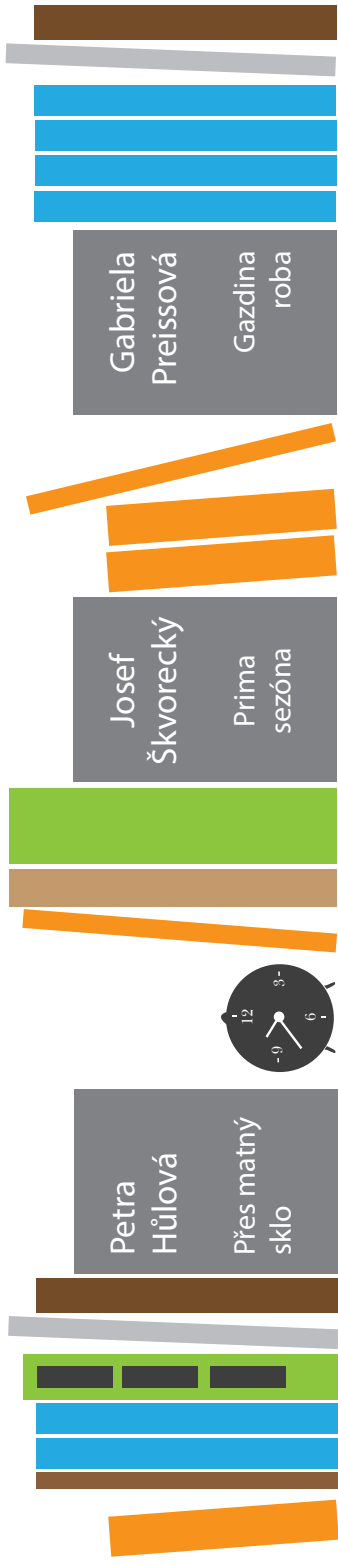
Instalací sloupeků na Strossmayerově náměstí vývoj nekončí, ale pokračuje. *„Ve druhé etapě chceme připravit energeticky nezávislý sloupek, který bude často využíván v rámci Pražské integrované dopravy. Energeticky nezávislý sloupek bude řešen pomocí fotovoltaických panelů a solární energie.“*

„Dalšími prvky, které bychom rádi využili, jsou syntéza hlasu a reproduktor pro nevidomé,“ představuje další plány Vysloužil. I v tomto případě se musí jednat o nízkoenergeticky náročné zařízení. První čtvrtletí roku 2017 nepřineslo novinky jen na poli zastávkových sloupeků. V Kralupech nad Vltavou byly nainstalovány dva informační panely pro cestující na nádraží, kde dochází ke značnému počtu přestupů mezi vlaky a návaznou autobusovou dopravou. Cestující na pražském letišti mohou využívat čtyř nových multifunkčních automatů na prodej jízdenek, kde mohou platit nejen mincemi, ale také bankovkami a bankovními kartami, kontaktními i bezkontaktními. Vzhledem k neustále rostoucí oblibě bezhotovostních plateb připravuje ROPID další typ automatů umožňujících platbu pouze bankovními kartami. Tyto automaty budou umístěny spolu s běžnými automaty přijímající i hotovost v místech, kde je potřeba více automatů, například v metru, na nádražích a na letišti. Jeden z prvních testovaných automatů by měl být třeba ve stanici metra Můstek. Tento nový typ je samozřejmě levnější, protože odpadá příjem hotovosti a i údržba a provoz bude jednodušší.

Důležitým krokem na poli kompatibility jednotlivých zařízení přinese překlad a aplikace německé normy o standardizaci komunikace jednotlivých technických zařízení ve vozidlech hromadné dopravy. *„Dnes za námi přichází mnoho výrobců se svými novinkami, ale mnoho času a energie nás stojí, aby tato zařízení mezi sebou našla společnou řeč. Aplikací této normy se nám podaří problémy odstranit,“* doplňuje Radim Vysloužil.

stahujte e-knihy
zdarma

**www
mlp.cz**



Městská knihovna v Praze



ČasoPID

KVĚTEN 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 5. května 2017

Vydal ROPID v květnu 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.ropid.cz
ropid@ropid.cz