

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

Tabulka cen jednotlivého plnocenného jízdného

Platnost:
od 10. června 2012

do pásma z pásma		dvoj pásma		P		0		B		1		2		3		4		5		6		7	
P autospol	cena	Jednotlivé jízdné v Praze:																					
	platnost	32 Kč - platnost 90 min																					
	cena	24 Kč - platnost 30 min																					
	platnost																						
P autospol	cena	40 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	148 Kč	156 Kč	
	platnost	5 p/120 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	17 p/660 min	18 p/720 min	19 p/780 min	
	cena	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	148 Kč	156 Kč	
	platnost	6 p/150 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	17 p/660 min	18 p/720 min	19 p/780 min	
P autospol	cena	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	148 Kč	
	platnost	7 p/180 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	17 p/660 min	18 p/720 min	
	cena	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	148 Kč	
	platnost	8 p/210 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	17 p/660 min	18 p/720 min	
P autospol	cena	68 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	
	platnost	9 p/240 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	17 p/660 min	
	cena	76 Kč	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	140 Kč	
	platnost	10 p/270 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	16 p/600 min	
P autospol	cena	84 Kč	68 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	
	platnost	11 p/300 min	9 p/240 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	15 p/540 min	
	cena	92 Kč	76 Kč	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	76 Kč	84 Kč	92 Kč	100 Kč	108 Kč	116 Kč	124 Kč	132 Kč	
	platnost	12 p/360 min	10 p/270 min	9 p/240 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min	12 p/360 min	13 p/420 min	14 p/480 min	

VYSVĚTLIVKY:

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

pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přístupná a platí max. 15 minut - neplatí ve vlacích PID

Pásmo P: metro, tramvaje, městské autobusy na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

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

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

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



ČasoPID

červen 2017



Aktuální informace z PID	1
Prázdninový provoz PID	3
Vozí Vás na linkách PID – OAD KOLÍN, S. R. O.	5
Fotodokumentace <i>[Dny PID – Velké Přílepy a Beroun, Dětský den – Braník]</i>	8
Přeprava jízdních kol v PID / plánek	12
25 let od zapojení železnice... – I. díl	14
Obce, které obsluhuje PID / Středokluky	17
Zastávky Pražské integrované dopravy	21

Další regionální den Pražské integrované dopravy se bude konat v sobotu 17. června 2017 v Berouně. Hlavním centrem dění bude zdejší vlakové a autobusové nádraží, odkud se budou rozjíždět historické vlaky i autobusy do širokého okolí. Místní autobusový dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY zpřístupní svůj areál u Králově Dvoře a vybraným zájemcům nabídne možnost vyzkoušet si řidičský autobusový trénink.

Speciální vlak s občerstvením vás sveze po nákladní vlečce až k velkolomu Čertovy schody, jiný historický motorák spojí berounské nádraží s železničním muzeem Výtopna Zdice. Autobusy vás odvezou do Bubovic ke skanzenu Solvayovy lomy, kde můžete kromě muzea těžby a dopravy vápence zažít dobrodružnou jízdu důlním vláčkem. Historickým patrovým vlakem nebo „Žabotlamem“ se do Berouna dostanete až z Prahu za běžné jízdné PID nebo ČD.

- *historické vlaky kolem Berounky (přes Karlštejn i přes Rudnou)*
- *historické motorové vlaky z Berouna do Zdí a z Berouna do velkolomu Čertovy schody*
- *historická autobusová linka po Berouně (mezi nádražím, centrem a areálem Probo Bus)*
- *historická autobusová linka ke skanzenu Solvayovy lomy*
- *prohlídka areálu dopravy Arriva (Probo Bus) v Králově Dvoře*
- *pivovar Berounský medvěd u berounského nádraží (možnost exkurze v pivovaru, ochutnávka)*
- *skanzen Solvayovy lomy (s dopravou autobusem z Berouna)*
- *muzeum Výtopna Zdí (s dopravou vlakem z Berouna)*

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

do pásma		P	0	B	1	2	3	4	5	6	7
z pásma		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
dvojpásmo											
Predplatní časová jízdenka propásmo P, O a B											
Území hl. m. Prahy											
cena	platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
cena	platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
cena	platnost	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min
cena	platnost	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min
cena	platnost	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	24 Kč # 3 p/60 min	24 Kč # 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min
cena	platnost	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	46 Kč # 6 p/150 min	32 Kč # 4 p/90 min	32 Kč # 4 p/90 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min
cena	platnost	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	54 Kč # 7 p/180 min	40 Kč # 5 p/120 min	40 Kč # 5 p/120 min	24 Kč # 3 p/60 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min

Platnost:
od 10. června 2012

VYSVĚTLIVKY:

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

pro danou kombinaci pásem lze
použít těž jízdenku v ceně 12 Kč,
která je přestupní a platí max.
15 minut - neplatí ve vlacích PID

Pásmo P: metro, tramvaje, městské autobusy na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo 0: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

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

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

AKTUÁLNÍ INFORMACE Z PID

NOVÝ PŘÍVOZ P4 KAZÍN – ČERNOŠICE OD 1. 6. 2017



Od 1. 6. 2017 je do systému Pražské integrované dopravy zapojen první příměstský přívoz. V části trasy již existující lodní linky po řece Berounce mezi pražským Kazínem a černošickými Mokropsy bude zkušebně zavedeno uznávání jízdenek PID. Cestující tak budou moci kombinovat přívoz s vlaky v Černošicích nebo s autobusovou linkou do Lipenců. Přívoz se sezonním provozem spojuje břehy Berounky přímo pod kazínskou skálou a nabízí tak rychlé spojení mezi pravobřežním pražským Kazínem a levobřežními černošickými Mokropsy.

Nově integrovaný přívoz P4 bude fungovat každý den cca mezi 9:50 a 19:00 v intervalu 60 minut a nasazena bude bezbariérově přístupná loď s kapacitou 40 cestujících. Jízdní řád naleznete na www.ropid.cz. Přívoz P4 zajišťuje pouze plavby uvedené v jízdním řádu, které jsou zajištěny mezi výletními plavbami mezi černošickým a mokropským jezem.



Přístaviště Kazín se nachází přímo severně od kazínské skály a 450 m od zastávky autobusové linky 243 (v provozu v pracovní dny, v Lipencích navazuje na linku 241 ze Smíchovského nádraží).

Přístaviště Černošice, Mokropsy se nachází 600 m od železniční zastávky Černošice-Mokropsy obsluhované linkou S7.

Obě přístaviště jsou zařazena v tarifních pásmech B i 1, tedy



přívozem lze cestovat na standardní pražské jízdenky (24, 32 Kč) i na jízdenky platné v 1. vnějším tarifním pásmu. Nejlevnější jízdenka PID stojí 18 Kč. Lze též využít předplatní kupon pro Prahu, nebo pro pásmo 1. Na plavidle je doplňkový prodej jízdenek PID pro jednotlivou jízdu pouze v hodnotách 24/12 a 32/16 Kč [plnocenná/zvýhodněná]. Na tomto prvním příměstském přívozu PID však nebudou platit SMS jízdenky.

ZMĚNA AUTOBUSOVÝCH DOPRAVCŮ PID OD 1. 6. 2017



Od 1. 6. 2017 dochází z důvodu reorganizace skupiny ARRIVA, pod kterou spadají dosavadní dopravci ARRIVA PRAHA, ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY a PROBO BUS k následujícím změnám názvů dopravců autobusových linek:

původní název	▼	týká se linek PID
nový název		
ARRIVA PRAHA s.r.o.	▼	165, 211, 220, 223, 240, 303, 304, 326, 327, 328, 331, 332, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 344, 348, 353, 362, 383, 385, 391, 397, 428, 441, 444, 445, 461, 462, 463, 465, 469, 479, 484, 489, 490, 494, 495, 651, 653, 656, 658, 956, 960
ARRIVA CITY s.r.o.		
ARRIVA PRAHA s.r.o.	▼	308, 309, 310, 311, 313, 315, 358, 380, 451, 664, 665, 951, 952
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.		
PROBO BUS a.s.	▼	164, 384, 425
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.		

Ostatní linky PID stávajícího dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY zůstávají pod tímto dopravcem.

VÝLUKA NEGRELLIHO VIADUKTU OD ČERVENCE 2017



Z důvodu rekonstrukce Negrelliho viaduktu bude od července 2017 po dobu cca dvou let přerušen provoz vlaků mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha Masarykovo nádraží. Vlaků od Kladna a Hostivice budou zkráceny do nové provizorní zastávky Praha-Bubny Vltavská v blízkosti stanice metra C Vltavská, ostatní vlaky od Kralup nad Vltavou (osobní vlaky i rychlíky) budou odkloněny přes stanici Praha-Holešovice na Masarykovo nádraží.

Jako náhradní dopravu bude možné použít především metro a tramvajovou linku 14. Po skončení opravy zastřešení nástupišť na Hlavním nádraží cca v září 2017 budou rychlíky do Kralup nad Vltavou navraceny zpět na Hlavní nádraží.



PRÁZDNINOVÝ PROVOZ PID

1. 7. 2017 – 2. 9. 2017



Každý rok cestuje o letních prázdninách pražskou hromadnou dopravou méně cestujících. Řada Pražanů je na dovolených, žáci a studenti na prázdninách a tento počet cestujících zdaleka nedorovná rostoucí počet turistů, kteří do hlavního města přijíždějí. Téměř jedinou možností, jak si vzít volno, má i skupina několika tisíc řidičů metra, tramvají i autobusů. Právě z těchto důvodů jsou prázdniny obdobím, kdy dochází k mírnému prodloužení intervalů na většině linek PID a současně probíhá větší množství rekonstrukcí komunikační i kolejové sítě.

Úpravy v jízdních řádech o letošních prázdninách jsou podobná těm, která proběhla v loňském roce. K prodloužení intervalů dochází zejména v období přepravních špiček pracovních dnů, kdy je patrný největší pokles poptávky.



METRO

Na všech linkách dojde v pracovní dny k prodloužení intervalů o 1–2 minuty. Počátkem července (od 1. 7. do 10. 7.) bude z důvodu výměny pražců uzavřen úsek na lince C mezi stanicemi Florenc a Pražského povstání. Od 11. 7. začne první etapa rekonstrukce stanice Muzeum na lince A, při níž bude uzavřeno její nástupiště ve směru Depo Hostivař. 7. srpna bude naopak po sedmiměsíční rekonstrukci znovu otevřena stanice Jinonice na lince B.



TRAMVAJE

Po dobu prázdnin nebudou v provozu doplňkové linky 4 a 21. Na pátečních linkách 9, 17 a 22 bude ve špičkách pracovních dnů prodloužen interval ze 4 na 5 minut, kolem poledne pak z 5 na 6 minut. U ostatních linek dojde k úpravě intervalů ve špičkách pracovních dnů z 8 na 10 minut a kolem poledne z 10 na 12 minut.

Linka 16 pojede celotýdenně jen v trase Lehovce – Kotlářka.

V souvislosti s vyšším počtem návštěvníků okolí Malé Strany budou od 1. 7. na linku 15 nasazovány v pracovní dny i o víkendech dvouvozové či kloubové tramvaje. Pokračuje tak trend snižování počtu sólo vozů na tramvajových linkách. Zatímco v loňském roce jezdilo o víkendech 87 sólo tramvají, v letošním roce 19 z nich již vyjede v dvouvozové či kloubové podobě. Snížení počtu vypravovaných sólo tramvají o víkendů přispívá k nárůstu podílu bezbariérových spojů v tramvajové síti a k většímu využití nejnovějších tramvají 15T.

O letošních prázdninách mohou turisté směřující na Pražský hrad také poprvé využít v březnu zavedenou nostalgickou tramvajovou linku 23, která v úseku I. P. Pavlova – Malostranská – Pražský hrad – Malovanka posiluje provoz linky 22. V pracovní dny jezdí v intervalu 30 minut, o víkendech a svátcích má interval 15 minut.

Provoz tramvají ovlivní v létě také několik oprav tratí, které chystá Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Na počátku prázdnin

proběhne oprava trati v Seifertově ulici, v srpnu bude zahájena rozsáhlá rekonstrukce trati v Nuselském údolí, která se protáhne až do podzimních měsíců. Konkrétní dopravní opatření budou zveřejněna s dostatečným předstihem.



AUTOBUSY

Na většině městských autobusových linek dojde k úpravě jízdních řádů na prázdninový provoz. V ranní špičce pracovních dnů se prodlouží interval z 6 na 7,5 minuty, odpoledne ze 7,5 na 10 minut. O letních prázdninách nebudou v provozu školní spoje ani autobusové linky 305, 343, 451 a 465. Školní linky vyjedou opět až 4. září a v souvislosti s postupující integrací regionálních autobusových linek dostanou nová čísla. Číselnou řadu 551 až 575 nahradí čísla 251 až 275.



VLAKY

Vlakové linky v rámci PID pojedou o letních prázdninách podle platných jízdních řádů, prázdninová omezení se jich netýkají [jen v ojedinělých případech je zrušen školní spoj].

TRVALÉ ZMĚNY PID

Od 1. 7. 2017 současně se zahájením prázdninového provozu dojde k drobným trvalým úpravám vybraných linek PID. Kromě trvalého posílení kapacity tramvajové linky 15 o víkendech bude na základě žádosti MČ Praha 13 stávající autobusová linka 142 rozdělena na linky dvě. Část s původním číslem 142 bude vedena mezi Novými Butovicemi a Velkou Ohradou a budou na ní nově nasazeny kloubové vozy. V úseku Velká Ohrada – Nádraží Veleslavín – Nové Vokovice pojedou linka pod staronovým číslem 225. Vzhledem k tomu, že vozy linek 142 a 225 využijí veškeré dostupné odstavné plochy v obratišti Velká Ohrada, dojde ke změně trasy linky 137, která ve směru od metra Luka pojedou do konečné zastávky Malá Ohrada (dříve Nad Malou Ohradou).

V souvislosti s připravovanou změnou čísel školních linek z 551-575 na 251-275 dojde od začátku prázdnin ke změně čísla městské linky 255 na 246.

Po znovuotevření stanice metra Jinonice dostane 7. srpna finální podobu obsluha areálu Nové Waltrovky v Praze 5 a nejbližšího okolí.



VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

OKRESNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOLÍN, S. R. O.

Uběhlo o něco málo více než půl roku a opět jsme se vypravili do Nymburka, kde sídlí jedna ze čtyř provozoven společnosti Okresní autobusová doprava Kolín [OAD Kolín] a s ředitelem Martinem Pípalem jsme hovořili o tom, co provozovateli přinesly změny, které v okolí Nymburka proběhly od neděle 26. března letošního roku, kdy došlo k další etapě rozšíření systému Pražské integrované dopravy. *„Bylo to pro nás spousta starostí, za poslední dobu asi největší akce takového rozsahu, ale většina cestujících přijímá změnu pozitivně,“* říká na úvod ředitel.



Ještě loni na podzim provozovalo OAD Kolín 15 příměstských autobusových linek a dnes už je to 22, o sedm více. *„Znamenalo to pro nás vybavit dvacet autobusů odbavovacím systémem, což jsou zejména označovače jízdenek, hodiny a hlásiče zastávek. Elektronické orientace jsme do starších autobusů nedávali, dohodli jsme se na výjimce, že můžeme používat papírové,“* doplňuje Martin Pípal. *„Samozřejmě to pro nás znamenalo zvýšené náklady, ale to bereme v rámci nákladů na provoz. Zároveň s tím také došlo ke zvýšení úrovně poskytovaných služeb v oblasti Nymburska.“* Do 25. března 2017 tvořil systém Pražské integrované dopravy čtvrtinu všech výkonů dopravce, nyní už je to zhruba třetina.

Nová organizace provozu, to však nebyly jen náklady, ale také zvýšené výkony. *„V současné době máme výkony přibližně o 700 kilometrů denně vyšší, než tomu bylo před změnou. Proto jsme také pořídili tři nové autobusy, dva nízkopodlažní a klimatizované SORy a jedno nízkopodlažní a klimatizované Iveco,“* dozvídáme se. Právě nová vozidla znamenají také zvýšení komfortu pro cestující v Nymburce a okolí. Změna organizace dopravy také přinesla výměnu zastávkových sloupků, a tak po



Nymburce nyní září klasické červené s čísly linek a jízdními řády. „Celkově to dobře vypadá a navíc cestující mají více informací než v minulosti. S výměnou označníků nám pomohlo město Nymburk, nyní už jsme narazili na možnosti výrobce, proto v okolí bude dokončena výměna označníků do konce května.“

Největší změnu prožívají asi obyvatelé samotného Nymburka. Dříve místní městskou dopravu zajišťovala jedna linka, ale ta byla nově rozdělena do dvou, které v Nymburce začínají nebo končí. „Lidé byli na něco zvyklí, a to se jim teď změnilo, tak je k tomu také pár připomínek, ale věřím, že si všichni brzy zvyknou a bude to v pořádku. Celkově mají cestující k dispozici více autobusů.“ Každá novinka potřebuje svůj čas, a tak je to i s autobusovou dopravou. Se spuštěním nového linkového vedení se také přizpůsobuje komunikační síť. „Nově linky jezdí také po ulicích, kde dříve nejezdily, proto i tuto situaci monitorujeme a snažíme se ji učesat, aby celý systém byl vypilovaný,“ říká k některým problémům Martin Pípal.

Zvýšené výkony jsou pozitivem pro dopravce, ale také s sebou nesou vyšší potřebu lidských zdrojů, tedy řidičů. „Od prvního ledna jsme přidali řidičům, a tak průměrná mzda v současné době dosahuje 32 tisíc korun, což je o pět tisíc více než bylo v minulém roce,“ registrujeme pozitivní informace, ale deficit řidičů stále přetrvává. „Stále spolupracujeme s úřady práce a na začátku roku se nám podařilo vyškolit pět řidičů za naše peníze. Ideální jsou pro nás kan-



didáti s řidičským oprávněním C, kteří už mají zkušenosti s většími vozidly, u zájemců s řidičským oprávněním B trvá vyškolení delší dobu, ale ani to není pro nás špatná cesta," dozvídáme se od ředitele.



Změny na konci března byly prvním krokem v integraci, která se bezprostředně dotýká OAD Kolín. „Integrace bude pokračovat i nadále. Od prvního října má dojít k integraci na Kolínsku a Kouřimsku, kde už část spojů integrovaných je a od poloviny prosince by mělo dojít k integraci z Nymburka směrem na Mladou Boleslav. Tam dnes funguje integrovaný systém jen do Vlkavy, a tak dojde k logickému protažení linek,“ jsou nám představeny plány na nejbližší měsíce. Samozřejmě i na pokračující integraci se musí dopravce připravit. „Máme v plánu ještě nákup dvou nebo tří nízkopodlažních a klimatizovaných autobusů. Tímto trendem chceme jít i v budoucnu,“ doplňuje ředitel Martin Pípal.

OKRESNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOLÍN, S. R. O.

Adresa sídla: Polepská 867
Kolín IV



Zapojen do systému PID: od roku 2002

V současné době provozované linky:

městská linka PID

212

příměstská linka PID

398

regionální linky PID

421, 422, 423, 426, 427, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 436, 443,
480, 483, 491, 493, 497, 498, 499, 661, 662

Web: www.oad.cz

FOTODOKUMENTACE Z AKCÍ PID V KVĚTNU A ČERVNU 2017

REGIONÁLNÍ DEN PID VELKÉ PŘÍLEPY (13. 5. 2017)



REGIONÁLNÍ DEN PID BENEŠOV U PRAHY (27. 5. 2017)



DEN DĚTÍ V BRANÍKU [3. 6. 2017]







PŘEPRAVA JÍZDNÍCH KOL V PID

Trvalý stav ke dni 1. 5. 2017



Letiště Václava Havla Praha
(Terminál 1, 2)

Divoká Šárka

Praha-Ruzyně

Sidliště Petřiny

Petřiny

Bílá Hora

Nemocnice Motol

S65

Cyklohráček

Praha-Zličín

Zličín

Stodůlky

Luka

Lužiny

Hůrka

Praha-Holyně

Praha-Reporyje

Praha-Stodůlky

Praha-Cibulka

Nové Butovice

Praha-Jinonice

Praha-Žvahov

Praha-Hlubočepy

Sidliště Barrandov

Praha-Velká Chuchle

Praha-Modřany zast.

Lahovický

Praha-Radotín

Praha-Modřany

Praha-Komořany

Praha-Zbraslav

Praha-Sedlec

Praha-Dejvice

Praha-Podbabá

Praha-Holešovice

Grafické zpracování plánu: Ing. Pavel Macků



234 704 560

www.ropid.cz

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.



Facebook
„Pražská integrovaná doprava“



Twitter
„@PIDoficialni“



Instagram
„PIDoficialni“



YouTube
„Pražská integrovaná doprava“

25 LET OD ZAPOJENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY DO INTEGROVANÉHO SYSTÉMU – I. DÍL

DEVADESÁTÁ LÉTA



Do politických změn v roce 1989 se o integrovaně dopravě v Praze, ale i celém Československu nehovořilo. Pokud jste chtěli z okrajových částí města vyrazit do centra vlakem, museli jste mít železniční jízdenku. Většina Pražanů ovšem vlastnila předplatné vydávané Dopravním podnikem, a tak se vlakem po Praze jezdilo minimálně. Takový člověk byl většinou brán za podivína. Vlak k přepravě do a z Prahy používali především obyvatelé měst a obcí Středočeského kraje, a to převážně na dvoukolejných tratích vedoucích do Prahy, kde jezdilo více spojů než na jednokolejkách.

Pravidelný interval železničních spojů v Praze a okolí byl snem v plánech dopravních projektantů. „*Pravidelný interval, to znamenalo pro železnici velký zásah do jízdních řádů, proto se o integraci moc nechtělo hovořit,*“ vzpomíná na první polovinu devadesátých let 20. století Zdeněk Strádal. S železničním dopravcem vyjednával Strádal nejprve z pozice dopravního ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy, který dělal na počátku devadesátých let první kroky v integraci dopravy, a později byl ředitelem ROPIDu.

Slova Zdeňka Strádala potvrzuje také František Prošek, který působil v odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy. „*S železnicí to bylo složitější, v tom se angažovala Ing. Kořínková, která se stala předsedkyní jakési komise dopravy. Snad ani tehdy jsem nevěděl, do jaké míry to byla komise oficiální a institucionální. Jednání jsem se zúčastňoval, ale nevybavuji si složení, nejednalo se o nějak jmenované členy, ale bylo to otevřené osobám dopravě blízkým. Na jednání byli zváni také zástupci ČSD, ale byli z velmi nízké hierarchické řídicí úrovně, tj. bez možnosti něco ovlivnit a prosadit. Navíc se na jednáních měnili, ale měli jednu společnou vlastnost, byli naprosto negativističtí. Na programu byly debaty o posilování dopravy, o intervalové dopravě a tarifu, ale nic z toho nebylo možné! Na úrovni této komise se nic nepodařilo prosadit a její činnost skončila ve ztracenu.*“

Později byla uzavřena dohoda na politické bázi města s vyšší strukturou vedení ČSD a mohlo dojít k prvním integračním krokům. K prvnímu zapojení železniční dopravy tehdy ještě pod městskou dopravou došlo od 1. října 1992. Mezi 23 místy na železnici vzdálenými do 10 kilometrů od centra města začaly platit všechny předplatní jízdenky Dopravního podniku. Recipročním krokem městského dopravce byla bezplatná přeprava vlakových a lokomotivních čtů ČSD, později Českých drah, zdarma při režírních jízdách na území hlavního města Prahy. Na předplatní jízdenku bylo možné cestovat například z Velké Chuchle na hlavní nádraží, ale nikoliv už z Radotína. Na dalších dvoukolejných tratích byly hraničními zastávkami Sedlec,

Na další krůček se čekalo více než rok. Od 1. listopadu 1993 bylo možné cestovat vlakem na předplatní jízdenky Dopravního podniku na trati 011 až do Klánovic. Při pohledu o čtvrtstoletí zpět se takový krok může zdát banální, ale vzhledem k tomu, že se jednalo o trať s největší příměstskou frekvencí, bylo možno považovat tento krok za významný v celém rozvoji integrovaného systému. Navíc si musíme uvědomit, že tehdy ještě nejezdilo metro až na Černý Most, a tak autobusy do východní části Prahy vyrážely z Palmovky a jízdní doba byla několik desítek minut. Vlakem jste se z Klánovic na Masarykovo nádraží dostali za necelých 25 minut, navíc bez nutnosti řešit problémy s jízdním dokladem.

Od začátku roku 1994 začala vyvíjet činnost tehdy nová a neznámá organizace ROPID, a tak byl systém Pražské integrované dopravy konečně potvrzen také institucionálně. Od 1. července 1994 došlo k dalšímu významnému kroku, a to zapojení do systému všech železničních stanic a zastávek na území Prahy. Mezi železničními stanicemi a zastávkami bylo možné cestovat na 15denní prázdninové, měsíční, čtvrtletní, půlroční nebo roční předplatní jízdenky vydané Dopravním podnikem hlavního města Prahy osobními nebo spěšnými vlaky. Zapojení železniční dopravy do Pražské integrované dopravy hodně pomohl tehdejší generální ředitel Českých drah Emanuel Šíp, jak vzpomíná Zdeněk Strádal. *„Pro rozvoj byl důležitý postoj tehdejšího ředitele, pana inženýra Šípa. Dráhy tehdy bojovaly s výrazným úbytkem cestujících v souvislosti s prudkým vzrůstem automobilizace. Generálnímu řediteli jsem tehdy vysvětlil, že integrovaný systém znamená i revitalizaci železnic. On moji argumentaci akceptoval a uložil svým podřízeným, aby se České dráhy zapojily a aktivně spolupracovaly na rozvoji integrovaného systému. Dnes je jasně vidět, že integrace Českým drahám skutečně pomohla.“*



Od 1. července 1994

od 1. 7. 1994 byla uzavřena dohoda mezi **Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID)**, zastupujícím hlavní město Prahu, a **Českými drahami s.o.** o rozšíření zavedeného integrovaného dopravního systému (IDS) na všechny železniční stanice a zastávky na území hlavního města Prahy (železniční uzel Praha).

Při současné jízdě vlakem Českých drah po Praze i mimo území hlavního města Prahy je dovolena pouze kombinace předplatní časové jízdenky DP a.s. Praha a předplatní traťové jízdenky ČD.



Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.



V roce 1994 jezdilo v Praze vlaky pouze 17,4 procenta cestujících na předplatní jízdní doklady integrovaného systému, v loňském roce už to byl více než čtyřnásobek. Více než dvacet procent cestujících využívalo předplatní jízdenky pouze na tratích z Masarykova nádraží do Klánovic a z hlavního nádraží do Radotína. V první polovině devadesátých let cestovalo v Praze vlakem 80 tisíc cestujících v pracovní dny, v loňském roce to bylo už 120 tisíc. Padesátiprocentní nárůst jasně hovoří o zvyšující se popularitě železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy.

Pražská integrovaná doprava na železnici vstoupila na území obcí za Prahou v roce 1995. Od 1. ledna 1995 bylo zavedeno první vnější tarifní pásmo v autobusové dopravě a vlaky se přidaly k 31. květnu 1995. Tehdy se jednalo pouze o zastávky vzdálené zhruba sedm kilometrů od Prahy (Černošice, Černošice-Mokropsy, Hostivice, Hostivice-Litovice, Hovorčovice, Jarov, Jeneč, Jeneč zastávka, Měšice u Prahy, Roztoky u Prahy, Rudná u Prahy, Úvaly, Vrané nad Vltavou, Zbuzany a Zeleneč). Do těchto stanic a zastávek bylo možné cestovat na předplatní časovou jízdenku doplněnou dodatkovým kupónem.

Další rozvoj integrovaného systému nastal od 1. ledna 1996, kdy vznikla čtyři vnější tarifní pásma [1 až 4]. Pro snadnou orientaci cestujících byly tehdy vydány přehledné mapky, které názorně zobrazovaly v kterém pásmu železniční zastávka nebo stanice leží. V tarifu byly stanoveny ceny doplňkových kupónů zvlášť pro železniční tratě (ten musel být používán společně kupónem na městskou hromadnou dopravu v Praze) a zvlášť pro autobusy a železnici (ty bylo možné používat samostatně).

Ještě musíme také zmínit datum 24. května 1998, kdy byl takový (intervalový) provoz zaveden na trati 231 z centra přes Vysočany do Čelákovic, Lysé nad Labem a Kolína. Od toho dne byl intervalový provoz na železnici skutečností na všech dvoukolejných tratích ústících do Prahy. O rok později zaplatil ROPID Českým drahám za uznávání jízdenek PID finanční úhradu ve výši 54 miliónů korun.

Pokračování najdete v dalším vydání ČasoPIDu.



**Regionální organizátor
pražské integrované dopravy**

Tratový jízdní řád vlaků Českých drah jezdících na území hl. m. Prahy v rámci PID, ve kterých platí předplatní časové jízdenky MHD

Praha hlavní nádraží - Praha Radotín (výřez trať 171)

číslo vlaku omezení jízdy	9900 v	7800 v	9902 x	7802	9904	1860 x	9906	7806	9908
Praha hlavní nádr.		2.45	3.25			5.40			6.59
Praha Smíchov	0.05	2.55	3.35	4.40	5.25	p5.49	5.54	6.40	7.10
Praha V. Chuchle	0.10	3.00	l	l	l	l	5.59	l	l
Praha Radotín	0.14	3.04	3.43	4.48	5.33	l	6.03	6.48	7.18

číslo vlaku omezení jízdy	1862 S+	9952 S+L	9910	9912	7810	9914	7812	9916	9940 x
Praha hlavní nádr.	7.50					11.57			
Praha Smíchov	p7.59	8.20	8.30	9.47	11.10	12.08	12.42	13.21	13.55
Praha V. Chuchle	l	l	l	9.52	l	l	l	13.26	14.00
Praha Radotín	l	8.28	8.38	9.56	11.18	12.16	12.50	13.30	14.04

číslo vlaku omezení jízdy	9918	9942 x	7814	1864	9944 v	9920	9922	7816	9946 v
Praha hlavní nádr.				15.28	15.34				
Praha Smíchov	14.49	15.10	15.25	p15.37	15.45	16.10	16.46	17.30	17.50
Praha V. Chuchle	14.54	15.15	l	l	l	l	l	l	17.55
Praha Radotín	14.58	15.19	15.33	l	15.53	16.17	16.54	17.38	17.59

číslo vlaku omezení jízdy	1754 A+	9824 v	7818	9926 v	9948 x	9928 v	1964 +	9930 v	9932 v
Praha hlavní nádr.	18.09	18.18		19.26			20.57	21.28	
Praha Smíchov	p18.18	18.18	18.44	19.40	20.08	20.38	p21.06	21.40	22.55
Praha V. Chuchle		18.34	l	l	l	20.43	l	l	l
Praha Radotín		18.38	18.51	19.48	20.16	20.47		21.48	23.03

OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

STŘEDOKLUKY



Doslova na dohled Prahy, jen několik stovek metrů od ruzyňského letiště, se nachází Středokluky. Obec, která v minulém roce slavila 700 let od svého vzniku. První zmínka o obci pochází z roku 1316, a tak když přijíždíte do Středokluk, jste na výročí upozorňováni. Dnes má obec rozkládající se na ploše 554 hektarů tři místní části, vlastní Středokluky, Nové Středokluky a osadu Černovičky. Na území Nových Středokluk se nachází nádraží, díky kterému patří obec již dnes do systému Pražské integrované dopravy. Autobusové linky ještě do jednotného systému nepatří, mělo by se tak stát od 20. srpna, právě od tohoto data je plánována integrace Kladenska.

„Jsme asi jedinou obcí v prvním pásmu u Prahy, která dosud nebyla integrována,“ říká na úvod starosta obce Jaroslav Paznocht. „Nádraží máme na hranici katastru obce a pro nás velký význam nemá, dnes tam jezdí vlaky do Amazonu a také populární Cyklohráček. V minulosti byla železniční trať do Hostivice přímější, ale později byla vyosena do dnešní podoby. Největším významem nádraží ve Středoklukách je zásobování ruzyňského letiště kerosinem.“



Starosta obce už se těší na nový způsob autobusové dopravy. „V současné době mi nejvíc vadí nekoordinovanost jednotlivých spojů. Dvě linky, které k nám jezdí, odjíždějí v jeden čas nebo v rozmezí několika málo minut a potom nic, to by se mělo novým systémem dopravy

změnit," přibližuje starosta současnou situaci. Na webových stránkách obce je od poloviny května už návrh nových jízdních řádů, aby občané mohli posoudit, jak se bude v obci od konce prázdnin cestovat. Z Prahy je navrhováno v pracovní dny o deset spojů více, ve směru do metropole bude přidáno sedm spojů. „Bohužel spoje ČSAD Slaný ještě nebudou integrovány, na ty dojde až v dalším kole," mrzí starostu. Autobusová doprava je pro Středokluky životně důležitá díky své poloze na spojnici mezi Prahou a Kladnem.

S novým dopravním řešením uvažuje starosta také o vytvoření nových zastávek v obci, aby z jednoho místa mohly odjíždět všechny linky. V současné době některé spoje odjíždějí od školy a jiné ze zastávky na okraji obce.

Obce v okolí Středokluk se ve 21. století výrazně proměnily, vlastní Středokluky tolik ne. „V současné době máme 1116 obyvatel a od roku 2001 se obec rozrostla zhruba o 270 obyvatel, zhruba o třetinu. Až do roku 1990 se obec vysídlovala nebo počet obyvatel stagnoval," říká Jaroslav Paznocht. Co bylo příčinou? „U nás nebyl takový zájem developerů, což je možná dáno blízkostí letiště, a také je u nás úrodná půda nejvyšší bonity, která stavební projekty neumožňuje. V současné době připravujeme nový územní plán a obec by se v nejbližších deseti letech mohla rozrůst přibližně o 300 obyvatel."

I když se počet obyvatel obce v posledních letech dramaticky nezměnil, i tak mnohé investiční akce probíhaly. „Rekonstrukcí prošla škola i školka, základní škola dnes sídlí ve třech budovách a školka ve čtvrté. Postupně proběhlo zasiťování obce, v současné době máme kanalizaci i vodovod asi v 95 procentech obce, chybí pouze v osadě Černovičky, která je odlehlejší od obce samotné. Obci se podařilo vybudovat chodníky zejména na ulicích Lidické a Kladenské," vyjmenovává starosta změny.

Zajímavostí Středokluk je existence Integrované střední školy Stanislava Kubra, která byla založena již v roce 1923 na památku významného sedláka a politika Agrární strany z nedaleké Kněževsi. Navíc ve středu obce najdeme i jednu z poboček firmy v Junker v České republice. Pobočka zabezpečuje LTA





montáž vzduchových filtrů a montáž rozvodových skříní, zaměstnává v současnosti více než 60 zaměstnanců.

V obci je také aktivní spolkový život. „Máme aktivní hasiče, kteří mají několik desítek členů a pořádáme dětské závody, aktivní je také Sokol, s oddíly stolního tenisu a lyžování. Fungují různé typy cvičení nejen pro ženy a seniory, to vše probíhá v sokolovně, zralé na opravu,“ říká k životu v obci starosta. Příležitost pro setkávání rodičů na mateřské či rodičovské dovolené vytváří Klubík Středokluky. Nechybí ani fotbalový oddíl FK Středokluky, hrající mistrovskou soutěž okresu Praha-západ. Ideální možnost trávení volného času vytváří Plovárna v blízkosti Dolanského potočka. K dispozici je nádrž o rozměrech 40×60 metrů, ale koupání je povoleno pouze na vlastní nebezpečí. Součástí areálu jsou asfaltové kurty, sportovní i dětské hřiště, pískoviště, ping-pong a restaurace.

Ve zmiňovaném Dolanském potoce žijí raci-kamenáči. „Dolanský potok je prý nejšpinavějším tokem, ve kterém tito raci žijí,“ říká zajímavost starosta. Je všeobecně známo, že právě raci jsou velmi citliví na čistotu vody, a hned tak někde je nespatříme.

Co ještě ve Středoklukách navštívit? Obec se může pochlubit částí Ovčín se starými uličkami. Nejvýznamnější památkou je zcela jistě kostel sv. Prokopa, který byl postaven v letech 1719 až 1721 na místě středověkého kostela podle plánů Františka Maxmiliána Kaňky jako replika pražského kostela sv. Klimenta. Do východní ohradní hřbitovní zdi byla vestavěna v roce 1725 Kaple sv. Kříže. V nedaleké památkové zóně najdeme několik významných zemědělských usedlostí, které dávají jasný důkaz o tom, že půda v okolí obce je skutečně velmi kvalitní.

Několik desítek metrů za hranicemi katastru Středokluk u Černoviček se nachází kostel sv. Vavřince, kde se dodnes konají příležitostné bohoslužby. Jednou z nejstarších staveb na území obce je Kalingrův mlýn z roku 1415, který je v současné době vyhlášen Národní kulturní památkou, ale i ten najdete v čas-

ti obce za dálnicí D7 u Zákolanského potoka.

Ve Středoklukách byla od nepaměti dvojí vrchnost, větší část vsi s poplužním dvorem a tvrzí patřila zemanům ze Středo-



kluk, v roce 1318 jsou uváděni Bohuslav z Vlčího a ze Středokluk a také Heřman a Fridrich ze Středokluk. Menší část obce s manuským dvorem patřila kapitule svatovítské. Poprvé byly Středokluky zpustošeny v roce 1420 za husitské revoluce. V roce 1631 byla vesnice vypálena a poddaní se rozutekli nebo byli pobiti. Od roku 1773 se Středokluky stejně jako statek Tuchoměřice dostaly do majetku novoměstského konviktu a později patřily studijnímu nadačnímu fondu.

Samozřejmě i Středokluky mohou být turistickým cílem, neboť obcí prochází zelená turistická značka. Pokud přijedete městským autobusem do Přední Kopaniny (linky 161 a 312), narazíte na žlutou turistickou značku, která vede na rozcestí Svatá Juliána, a odtud půjdete po červené do Tuchoměřic, kde na rozcestí narazíte na zelenou a po té přes Černovičky (s možnou zastávkou u kostela sv. Vavřince – zhruba sto metrů od zelené) dojdete do Středokluk. Celá trasa má délku devět kilometrů, a tak do tří hodin ji pohodlně zvládnete. Pokud si výlet chcete prodloužit, budete pokračovat po zelené dále přes Běloky a Makotřasy do Lidic, kde si můžete prohlédnout památník událostí, od kterých v letošním roce uplynulo 75 let. Zelená dále pokračuje do Buštěhradu, kde si můžete prohlédnout staré město s jeho křivolakými uličkami. Navíc u autobusové zastávky začíná zajímavá naučná stezka. Ze Středokluk do Buštěhradu je to šest kilometrů, navíc téměř bez převýšení, a tak za hodinu

a půl budete v cíli cesty. Z Přední Kopaniny až do Buštěhradu je to necelých patnáct kilometrů a ve Středoklukách můžete využít jedné z místních restaurací k občerstvení.



Dopravní obslužnost PID obce Středokluky

Železniční linky

S54, Cyklohráček

ZASTÁVKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY



Jsme tu s dalším dílem, ve kterém vám představujeme převážně autobusové zastávky v systému Pražské integrované dopravy. Někde jsou inspirativní svou kvalitou, jinde je tomu právě naopak, mohou být spíše odstrašujícím příkladem, jak by to vypadat nemělo. Velký třesk dopravy nastal koncem března v Nymburce a okolí, a tak jsme se vypravili právě tam, abychom se podívali, jak se tam nyní cestuje.

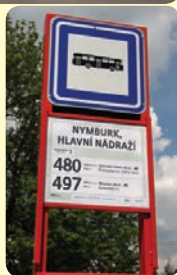
NYMBURK

Vystupujeme na nymburském nádraží a po několika desítkách metrů nám doslova padá brada. Dříve ničím výjimečné autobusové nádraží se



v posledních týdnech výrazně proměnilo, nyní na něm září červené zastávkové sloupky. Směrem k cestujícím jsou vidět velká čísla jednotlivých sloupků, a tak pokud víte, odkud vámi zvolená linka odjíždí, máte vyhráno. V průběhu několika málo desítek vteřin se přesunete na požadované nástupiště a vyčkáte příjezdu zvoleného spoje.

Z druhé strany zastávkových sloupků jsou přesně podle manuálu zobrazena čísla linek, nechybí ani jejich směr, a samozřejmostí jsou také jízdní řady a dobře známá tarifní tabulka, aby cestující věděli, kolik zaplatí. Místní si obrovské proměny možná ani nevšimli, ale náhodný cestující, který do města dorazí pouze několikrát za rok, musí změnu zaregistrovat na první pohled.



K úplné dokonalosti významného přestupního terminálu přece jen ještě něco chybí. Na místě najdete osm sloupků, odkud jednotlivé odjíždějí a pokud jste náhodný cestující, tak musíte jednotlivá stanoviště obejít, než rozpoznáte to pravé. Nymburk hlavní nádraží je ideální místo, kde by měl být elektronický informační panel, který by znázorňoval, odkud jednotlivé linky jezdí (míst, kde podobná informační zařízení fungují, najdeme v síti několik). Přestup by potom byl mnohem snadnější a pohodlnější.

Druhá výtka se týká absence přístřešků proti nepřízní počasí. Pokud přijde průtrž mračen, můžete se schovat v podchodu vlakového nádraží, ale při přebíhání stejně zmoknete. Navíc z podchodu není úplně ideální výhled na všechna stání na autobusovém nádraží.



Modernizací neprošly jen sloupky na nádraží, ale všechny ve městě. S novými zářícími sloupky se setkáváme na každé zastávce. Navíc na všech zastávkových sloupcích nechybí čísla linek přesně podle manuálu a směry, kam linky pokračují. Samozřejmě jsou aktuální jízdní řády. Několikrát jsme zaslechli, že systém Pražské integrované dopravy posouvá standardy dopravy na vyšší úroveň, než tomu bylo v minulosti. V případě zastávkových sloupků to v Nymburku platí stoprocentně.

I na dalších zastávkách ve městě někdy narazíme na přístřešek, jindy třeba na lavičku nebo alespoň odpadkový koš. Některá města již mají přístřešky

na zastávkách jednotné, v Nymburku jsou rozdílné, ale je vidět, že nedávno prošly očištnou kúrou. Nesetkáváme se s černou reklamou ani přílišným vandalismem. Podle zkušeností z jiných měst by možná cestující přivítali informace z města a městského úřadu. Právě při čekání na spoj se cestující může dozvědět potřebné a praktické informace. Pravidelní cestující mapu s linkami nepotřebují, už dobře vědí, kam je jednotlivé spoje zavezou, ale pro náhodné cestující by i mapa s linkovým vedením, které prošlo výraznou změnou, nebyla na škodu, zejména v přestupních místech.

Jak jsme se informovali u dopravce OAD Kolín, který dopravu v Nymburku a okolí zajišťuje, je péče o zastávkové sloupky jednou z jeho priorit. „Ve spolupráci s městem se snažíme o to, aby se i kvalita zastávek zvyšovala,“ doplnil ředitel Martin Pípal.



PODĚBRADY

Ať už jedete z Nymburka do Poděbrad vlakem nebo autobusem, jste v lázeňském městě za několik málo minut. Při naší cestě využíváme autobusu a koukáme i po zastávkách na cestě. Většina jich také prošla modernizací, jen na samém okraji Poděbrad nacházíme sloupek, kde je uvedena pouze linka 398, ale o nové lince 493 ani zmínka. Navíc sloupek už má své nejlepší dny za sebou a příliš Pražskou integrovanou dopravu nereprezentuje.



Ani druhé setkání s poděbradským sloupkem není nejlepší. Na Riegrově náměstí ve směru na nádraží už je sloupek řádně nakloněn, čísla linek chybí, jízdní řády jsou nalepeny pouze na plechové tabulce. Ve druhém směru už sloupek stojí jako voják na přehlídce, jen ta absentující čísla linek. Ve druhém směru nechybí ani přístřešky s lavičkami, a tak při špatném počasí se nemusíte bát čekat. Na obnovu pouze čekají sloupky, od kterých odjíždí linky, které ještě nejsou součástí systému Pražské integrované dopravy.



Dále naše kroky vedou na zastávku Poděbrady, škola. Zde už potkáváme nově, moderní zastávkové sloupky, ve kterým nechybí odpadkový koš. Snad jen umístění jízdních řádů se dalo lépe vymyslet než jen obyčejně je nalepit na plechovou desku. Opět nenacházíme čísla linek, a tak musíme zkoumat, zda u zastávkového sloupku zastavují linky mimo systém, nebo i ty integrované. Co však zaslouží velkou pochvalu, to je vzhled přístřešku. Zatím jsme se s tak nápaditým nesešli. Na přístřešku jsou graficky vyvedené poděbradské památky, navíc nechybí ani psané informace o historii nejen města, ale i té české. Tyto poděbradské zastávky výrazně zvyšují kvalitu života v městě samotném. Pro lázeňské hosty může být pěší procházka po přístřešcích autobusové dopravy velmi zajímavá a poučná. Nemluvě o tom, že se tím zvyšuje i místní patriotismus.



Přes kolonádu se dostaneme k vlakovému nádraží, v jehož sousedství je i to autobusové. Zastávkové sloupky jsou jeden jako druhý, šedivý. Zde jsou prostory pro jízdní řády už lépe vyřešeny, jen prostor pro čísla linek není příliš velký, a tak se směr linky na sloupek nevejde. Je to škoda. Pro Poděbrady platí i to co pro Nymburk. I tento významný přestupní uzel si zaslouží elektronický informační panel informující o číslech nástupišť autobusových linek a případném zpoždění. Navíc v Poděbradech nejsou nástupní sloupky v řadě vedle sebe, ale po obou stranách vozovky, proto je lepší orientace na místě.



ČasoPID

ČERVEN 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 7. června 2017

Vydal ROPID v červnu 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.ropid.cz
ropid@ropid.cz