

Platnost:
od 10. června 2012

[illegible]

VYSVĚTLIVKY:

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

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

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 Prahu

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



ČasoPID

červenec – srpen 2017



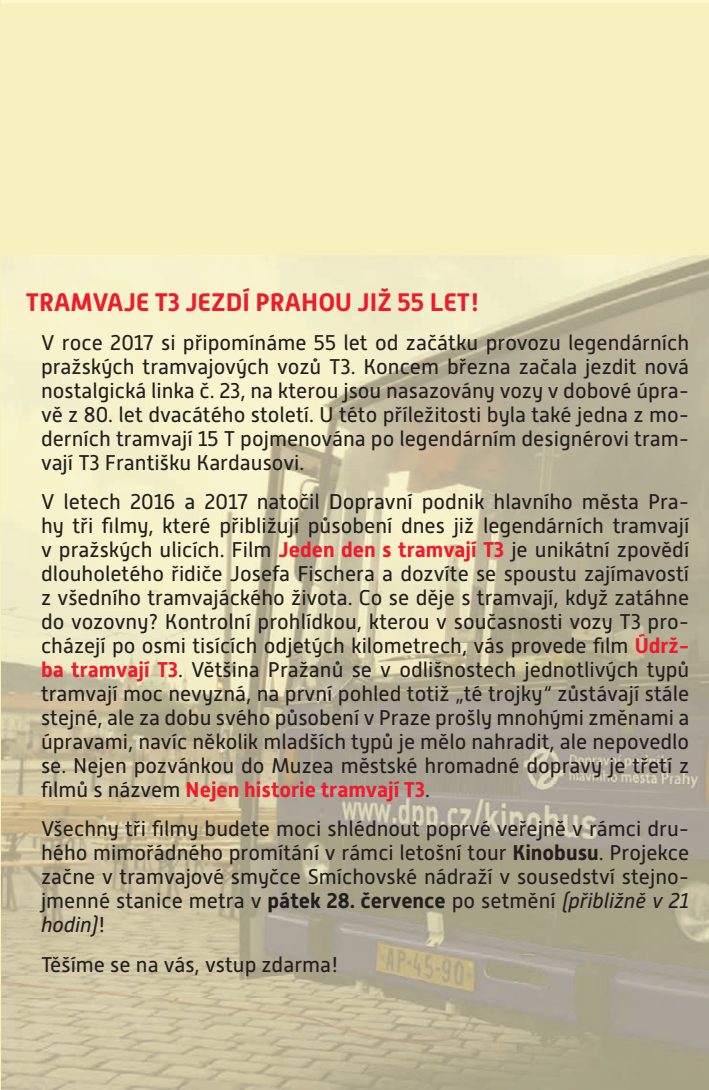
**PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA**

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Dopravci PID

OBSAH:

Aktuální informace z PID	1
Integrace Kladenska od 26. 8. 2017	4
Cyklohráček jezdí také v Království železnic	6
Obce, které obsluhuje PID / Chotilsko	8
Schéma linek PID Praha – Kladno od 26. 8. 2017	12
25 let od zapojení železnice... - II. díl	14
Vozí Vás na linkách PID – ČSAD MHD Kladno a. s.	17
Od 1. června se můžeme svézt přívozem pod Kazínem	20



TRAMVAJE T3 JEZDÍ PRAHOU JIŽ 55 LET!

V roce 2017 si připomínáme 55 let od začátku provozu legendárních pražských tramvajových vozů T3. Koncem března začala jezdit nová nostalgická linka č. 23, na kterou jsou nasazovány vozy v dobové úpravě z 80. let dvacátého století. U této příležitosti byla také jedna z moderních tramvají 15 T pojmenována po legendárním designérovi tramvají T3 Františku Kardausovi.

V letech 2016 a 2017 natočil Dopravní podnik hlavního města Prahy tři filmy, které přibližují působení dnes již legendárních tramvají v pražských ulicích. Film **Jeden den s tramvají T3** je unikátní zpodobění dlouholetého řidiče Josefa Fischera a dozvíte se spoustu zajímavostí z vředního tramvajáckého života. Co se děje s tramvají, když zatáhne do vozovny? Kontrolní prohlídkou, kterou v současnosti vozy T3 procházejí po osmi tisících odjetých kilometrech, vás provede film **Údržba tramvají T3**. Většina Pražanů se v odlišnostech jednotlivých typů tramvají moc nevyzná, na první pohled totiž „té trojky“ zůstávají stále stejné, ale za dobu svého působení v Praze prošly mnohými změnami a úpravami, navíc několik mladších typů je mělo nahradit, ale nepovedlo se. Nejen pozvánkou do Muzea městské hromadné dopravy je třetí z filmů s názvem **Nejen historie tramvají T3**.

Všechny tři filmy budete moci shlédnout poprvé veřejně v rámci druhého mimořádného promítání v rámci letošní tour **Kinobusu**. Projektce začne v tramvajové smyčce Smíchovské nádraží v sousedství stejnojmenné stanice metra v **pátek 28. července** po setmění (přibližně v 21 hodin)!

Těšíme se na vás, vstup zdarma!

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

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

Platnost: od 10. června 2012

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

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

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

Pásma 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

NOČNÍ AUTOBUSY ZMĚNÍ TRASY, ZKRÁTÍ INTERVALY A VYJEDOU DO 10 DALŠÍCH ČTVRTÍ



Na základě opakovaně provedených dopravních průzkumů bylo zjištěno trvalé překračování standardů obsazenosti v noční dopravě. Nedostatečná kapacita především v centrální části Prahy vede k pravidelnému přetěžování nočních tramvajových linek v oblasti Anděla, Lazarské, Václavského náměstí a Náměstí Republik i přes plošné zkrácení intervalů o víkendových nocích v roce 2015 ze 30 na 20 minut. Po vyhodnocení všech možností řešení proto dojde v noci z 2. na 3. září 2017 k úpravě linkového vedení nočních autobusových linek, jejichž úkolem bude při minimálním nárůstu nákladů pomoci přetížené tramvajové dopravě v centrální části města, a to propojením jednotlivých linek skrz centrum Prahy. Zároveň bude na území Prahy rozšířena noční obsluha o dalších 10 čtvrtí, které dosud žádnou noční obsluhu neměly (Dolní Chabry, Cholutice, Klánovice, Koloděje, Lipence, Miškovice, Přední Kopanina, Štěrboholy, Točná, Třebonice).

Nové trasy nočních autobusů

901

Trasa linky bude zachována, změněno bude pouze její ukončení v oblasti Anděla tak, aby linka umožňovala společný přestup s linkami ve shodném směru. Ukončena tak bude v ulici Plzeňské (v bývalé výstupní zastávce linky 508) a nástupní zastávka bude v ulici Nádražní ve společné zastávce s tramvajovou linkou 94 směr Smíchovské nádraží a autobusovou linkou 907. Všechny přestupní vazby na trase linky 901 zůstávají zachovány.

902

Prodloužení jednoho páru spojů linky 902 z Řeporyjského náměstí do Třebonic znamená rozšíření noční dopravní obsluhy o další územní celek Prahy, který dosud takovou obsluhu neměl. Všechny přestupní vazby na trase linky 902 zůstávají zachovány.

903

Stávající linka 903 v trase Palmovka – Sídliště Rohožník bude zrušena a v úseku Palmovka – Pod Tábořem nahrazena linkou 959, v úseku Za Horou – Sídliště Rohožník pak linkou 908. Sídliště Rohožník a přilehlá oblast na trase stávající linky 903 tak získá spojení prostřednictvím linky 908 až do centra, na Masarykovo nádraží, Hlavní nádraží, Karlovo náměstí nebo Anděl. Pod číslem 903 bude zavedena nová linka v trase Chaplinovo náměstí – Nádraží Radotín, která zajistí noční obsluhu horní části Barrandova, Slivence, Lochkova a Radotína v pravidelném prokladu s linkou 951.

904, 910

Pro lepší obsluhu centra a zároveň odlehčení přetížené tramvajové dopravy v centrálním uzlu Lazarská, budou do jeho blízkosti odkloněny stávající linky 904 a 910. Ve směru od Anděla,

resp. Strahova budou nově zastavovat v tramvajové zastávce Jiráskovo náměstí na Rašínově nábřeží a dále budou pokračovat do ulice Myslíkova, kde bude také zřízena zastávka „Myslíkova“, která bude svou polohou nejbližší možná k nočnímu centrálnímu přestupnímu bodu Lazarská. Linky 904 a 910 se pak vrátí na svou stávající trasu v zastávce Štěpánská. Tímto odklonem tak nedojde k žádnému vynechání stávajících zastávek. V opačném směru bude v ulici Žitná za křižovatkou s ulicí Ve Smečkách zřízena zastávka „Ve Smečkách“, která bude sloužit jako nejbližší spojení s centrální oblastí Václavského náměstí. Tato jednosměrná zastávka bude obsluhována linkami 904, 907, 908 a 910. Výhledově se ještě uvažuje o zřízení zastávky „Novoměstská radnice“ ve spodní části ulice Žitná.

Na základě častých stížností cestujících a opakovaných dotazů dojde pro zprehlednění orientace a sjednocení nástupů v oblasti Andělu ke změně uspořádání zastávek v tomto uzlu. Ve směru od Sídliště Stodůlky (linka 904), Zbraslavi (linka 907) a Jinonic (linka 908) budou noční autobusové linky nově zastavovat ve společné tramvajové zastávce „Anděl“ v ulici Nádražní. Tím dojde ke sjednocení nástupu ve směru do centra a autobusové linky 904, 907 a 908 tak mohou sloužit jako alternativa ke stávajícím tramvajovým linkám 98, 99 resp. 94. Autobusové noční linky následně obslouží i zastávku Lidická, kde je v současnosti silná poptávka a linka 94 kapacitně nestačí.

907

V centrální oblasti města dochází k propojení stávajících linek 907 a 915, které nyní končí ve směru ze Zbraslavi na Andělu resp. ve směru z Nebušic na Hradčanské. Nyní bude linka vedena pod jedním číslem 907 a bude z obou stávajících konečných pokračovat přes centrální oblast města jako alternativa k nočním tramvajovým linkám. Nabídne přímé spojení z oblasti Anděla, centra (zastávky Štěpánská, I. P. Pavlova) a Náměstí Republiky na Hradčanskou. Cestujícím nabídne z Náměstí Republiky přímé spojení letenským tunelem na Hradčanskou bez nutnosti cestování přes Holešovice, kde jsou pravidelně přetěžovány tramvajové linky 91 a 96. Díky úbytku tranzitních cestujících tak dojde tak k částečnému uvolnění kapacity pro obyvatelé Holešovic a Letné. Ve směru na Zbraslav zase linka nabízí alternativu k přetížené tramvajové lince 94 ve spojení centra s oblastí Andělu a Smíchova a pomůže tak uvolnit kapacitu v nočních tramvajích pro cestující na Barrandov. V koncových úsecích budou všechny spoje linky 907 prodlouženy ze Zbraslavi do Lipenců (které dosud noční obsluhu neměly) a jeden pár spojů obslouží také Přední Kopaninu.

908

Linka 908 bude zachována ve stávající trase Jinonice – Anděl, odkud bude dále prodloužena ulicí Lidickou, přes Jiráskovo náměstí, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží a dále ulicí Koněvovou přes Malešice až na Sídliště Rohožník. V úseku Sídliště Rohožník – Za Horou nahradí spoje linky 908 stávající linku 903. Svou trasou bude znamenat posílení vytiženého úseku Florenc – Ohrada (ul. Koněvova), kde doplní stávající linku 909.

909

Pro zvýšení kapacity v úseku Náměstí Republiky – Vítězné náměstí (stávající tramvajová linka 91), bude nově prodloužena autobusová linka 909 ze zastávky Bílá Labuť přes Náměstí Republiky, Letenským tunelem na Hradčanskou, Vítězné náměstí a Suchdol. Linka by měla sloužit jako alternativa pro přímé a maximálně rychlé spojení centrální oblasti města s Prahou 6. Zároveň v pravidelném prokladu zkrátí na polovinu stávající hodinový interval linky 902 v úseku Vítězné náměstí – Suchdol. Bude tak zajišťovat navýšení kapacity bez nutnosti přestupu v hojně využívaném spojení mezi oblastí zastávky Kamýcká a centrem města. V úseku Bílá Labuť – Dubeč bude zachována stávající trasa. Linka 909 bude nově prodloužena do Kolodějí a jeden pár spojů až do Klánovic. Tím bude nově zajištěna noční doprava oblastí, které byly nyní bez noční dopravní obsluhy.

911 + 915

Trasa linky 911 zůstává v úseku Nádraží Hostivař – Za Avíí beze změny, v oblasti Čakovice však dochází k úpravě jejího koncového úseku. Ze zastávky Za Avíí linka dále pokračuje do nově zřízené zastávky Cukrovar Čakovice, odkud polovina spojů pokračuje dále přes zastávky Čakovický zámek a Krystalová do obrotiště Sídliště Čakovice. Druhá polovina spojů pokračuje ze zastávky Cukrovar Čakovice pod číselným označením 915 přes zastávky Nádraží Čakovice, Ke Stadionu, Náměstí Jiřího Běry, Čakovice a Radonická do Miškovic, kde je ukončena. Sídliště Čakovice, kde je v dohledné budoucnosti očekáván další rozvoj bytové výstavky, a Miškovice tak nově získají v rámci systému PID spojení noční dopravou.

913

Vzhledem k stále rostoucí poptávce v tangenciálních směrech na denních linkách PID zejména v okrajových obdobích provozních dnů bude tato nabídka rozšířena nově i v nočním období. Pilotním projektem nočního tangenciálního spojení bude relace sever – jih na pravém břehu Vltavy částečně kopírující tangenciální směry linek 136 a 177 prostřednictvím nové noční linky 913. Tato linka bude provozována v intervalu 60 minut ve trase Dolní Chabry – Kobylisy – Střížkov – Vysočanská – Ohrada – Flora – Slavia – Spořilov – Nemocnice Krč – Novodvorská – Sídliště Písnice – Točná. Nová noční linka nabídne zcela nové možnosti nočního propojení významných lokalit Vršovic, Vinohrad a Žižkova s Krčí, Spořilovem na jižní straně a s Vysočany a Prosekem na straně severní a umožní tak noční spojení bez nutnosti cestování přes centrum.

959

Příměstská noční linka 959 nově zajišťuje obsluhu Štěrbohol, které dosud noční dopravu neměly a zároveň nabízí územním celkům na své trase spojení s přestupním uzlem Palmovka. Linka 959 nově převezme roli linky 903 při zajištění noční dopravní obsluhy v úseku Palmovka – Pod Tábořem.

INTEGRACE Kladenská

OD 26. 8. 2017



K termínu 26. 8. 2017 se připravuje významné rozšíření systému Pražské integrované dopravy do oblasti Kladenska. Na jednu jízdenku tak bude možné cestovat nejen pražskou MHD a vlakem, ale také všemi autobusovými linkami mezi Prahou a Kladnem, Kladnem a Slaným, celou MHD v Kladně i dalšími doplňkovými regionálními spoji. Linky mezi Prahou a Slaným, jakožto i další linky v této oblasti, budou integrovány v dalších etapách v průběhu roku 2018.

Díky Tarifu Pražské integrované dopravy lidé výrazně ušetří zejména při pravidelném dojíždění mezi Kladnem a Prahou. Navíc ušetří za pražský úsek, pokud již vlastní předplatní jízdenku pro Prahu. S jízdenkami PID bude také možné přestupovat na kladenskou MHD bez dalšího doplácení. Při cestách mezi Prahou a Kladnem bude platit jízdenka PID ve všech autobusových linkách i na železnici. Už nebude záležet, s jakým dopravcem jedete.

PRAHA – Kladno

V systému PID budou nově zahrnuty veškeré autobusové linky mezi Prahou a Kladnem. Na páteřní polorychlíkovou linku 300 mezi Nádražím Veleslavín a Kladnem přes Buštěhrad budou nově nasazeny kapacitní kloubové autobusy. Nejrychlejší spojení mezi Prahou a Kladnem zajistí rychlíkové linky 330 a 399, které budou také ukončeny na Nádraží Veleslavín. A z Veleslavína pojede i zastávková linka 322, která také jako náhrada stávající linky A22 obslouží všechny obce na trase mezi Prahou a Kladnem (Kněževes, Středokluky, Makotřasy, Lidice, Buštěhrad a Hřebeč) včetně zajištění na ruzyňské letiště. Ze Zličína pojede do Kladna linka 324 nahrazující stávající linku A24. Doplňkové alternativní spojení do Prahy zajistí prodloužená linka 350, která pojede přes Okoř a Roztoky na Vítězné náměstí. Přímé spojení se Zličínem nabídne také linka 626 vedená přes Hřebeč nebo Přítočno do Jenče, kde bude přímo propojena s linkou 306 na Zličín.

V Kladně budou linky 300, 324 a 399 vedeny až do Rozdělova, linka 330 pojede do Švermova a vybranými spoji dokonce až do Smečna, linka 322 bude ukončena na Autobusovém nádraží. Linky 324 a 399 pojedou zadem přes kročehlavské sídliště, linka 330 zas obslouží oblast starých Kročehlav. Přes Sítinou pojede většina pražských linek (300, 322, 324 a 399). Prodloužená linka 350 bude ukončena hned na okraji kročehlavského sídliště u obchodního centra OAZA, linka 626 z Jenče, propojená s linkou 306 ze Zličína pojede přes centrum na Autobusové nádraží.

MHD Kladno

Jízdenky PID budou nově platit také na všech linkách kladenské MHD. Současně s integrací budou tyto linky přečíslovány, pro snadnou zapamatovatelnost jim až na výjimky zůstane stejná koncová číslice. Například linka 1 bude nově označena jako 601

atd. Většina tras stávajících linek MHD se však nemění. Stávající linka 7 (nově 607) bude doplněna o spoje do Třebichovic a o víkendu už nepojede na Havlíčkovu náměstí (tyto spoje nahradí linka 602). Linka 17 (nově 617) bude doplněna o spoje linek A36 a A47 do Slaného a Mělníka.

KLADNO – SLANÝ

Pátevní spojnici mezi Kladnem a Slaným zůstává původní linka MHD Kladno č. 9, nově pod číslem 609, která vede přes Vinařice a Třebichovice a v Kladně jede až do Kročehlav. Další základní linkou mezi Kladnem a Slaným bude 612, nahrazující dnešní linku A12 vedenou přes Pchery a Knovíz. Tu doplní

ještě linka 622 zajišťující také do Zvoleněvsi a Žižic. Obě linky pojedou v Kladně z Náměstí Svobody. Přes Smečno pojedou do Slaného linka 608 začínající na Autobusovém nádraží a vedená přes Rozdělov. Tu do Smečna doplní také linky 330 a 607 přes Libušín. Doplnkové spojení mezi Kladnem a Slaným nabídne linka 617 vyjíždějící od kladenského vlakového nádraží přes Vinařice, Libušín a Smečno s pokračováním do Velvar a Mělníka.



OSTATNÍ REGIONÁLNÍ LINKY

Spolu s integrací Kladenska bude do systému PID zapojeno také několik dalších regionálních linek. Stávající linka 306 ze Zličína do Jenče bude nově propojena s linkou 626 (bez nutnosti přestupu), která nahradí dnešní linku A26 vedenou přes Dobrovíz a Hřebeč nebo Přítočno do Kladna a v úseku mezi Jenčí a Hostouní nahradí také dnešní spoje linky 306. Dnešní linka 319 bude prodloužena o školní spoje linky A28 do Unhoště. Linka 323 v trase Praha, Nádraží Veleslavín – Koleč (náhrada za linku A23) doplní linku 322 v Kněževsi a Středoklukách pro spojení s metropolí. Spojení mezi Okoří a Kladnem zajistí jednak prodloužená linka 350, vedená k obchodnímu centru OAZA, a také linka 624 nahrazující dnešní linku A52. Linka 620 nahradí dnešní linku A50 mezi Kladnem a Kralupy nad Vltavou. Nová linka 621 mezi Kladnem a Velvary nahradí dnešní linky A48, 220060 a 220084. V Zákolanech doplní linku 323 ve směru na Prahu také nově trasovaná linka 456 ze Slaného přes Zákolany a Holubice do Libčic nad Vltavou, kde bude možné přestoupit na vlak do Prahy. Noční linka 954 bude prodloužena z Okoře do Velkých Číčovic.

CYKLOHŘÁČEK JEZDÍ TAKÉ V KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC



Foto poskytnuto
Královstvím železnic

Jedním ze sloganů Království železnic je „Úžasný malý svět“. Pokud jste již navštívili expozici umístěnou nedaleko od křižovatky Anděl, tak určitě dáte za pravdu výše uvedenému tvrzení. Vstoupíte do prostor u pokladny a oči dětí okamžitě ulpí na prvním z modelových kolejišť, kde pomocí tlačítek mohou obsluhovat různé drobnosti a vychytávky, které umocňují dojem ze světa modelové železnice.

O patro níže už se děti ocitají ve víru zábavy. Jedno kolejiště navazuje na druhé, vláčky jezdí v kratších intervalech, než je tomu ve skutečnosti. A právě na kolejišti vlevo od vchodu, které nese označení K1, můžete potkat úplnou novinku, a to Cyklohráček. Čtyřvozovou soupravu, kterou cestující velmi dobře znají z reálného provozu. O sobotách, nedělích a svátcích, zvláště když je dobré počasí, tak čtyři vozy mezi Prahou a Slaným doslova praskají ve švech. První červnový den letošního roku dostal reálný Cyklohráček svého modelového bratříčka. „Návštěvníci se s ním mohou setkat v provozu stejně jako s tím reálným, o víkendech a svátcích, v ostatních dnech je na kolejišti odstaven a mohou si ho prohlédnout. Ovšem ten modelový jezdí celoročně, nikoliv jen do konce října jako ten skutečný,“ říká Rudolf Pospíšil, marketingový manažer Království železnic. Modelová maketa není jen tak nějaká, reálně má provedený také interiér jednotlivých vozů, a tak můžete spatřit, ve kterém voze si děti mohou hrát nebo ve kterém je prostor pro přepravu jízdních kol.



Foto poskytnuto
Královstvím železnic

Novinka na kolejích největší modelové železnice v České republice vznikla ve spolupráci s ROPIDem. „V minulém roce byly do modelu Prahy a Středočeského kraje doplněny reálné situace z provozu Pražské integrované dopravy a letos byl doplněn i tento skutečný a populární vlak,“ doplňuje šéf Království železnic Matěj Horn. Spolupráce mezi ROPIDem a Královstvím bude pokračovat i v dalších měsících, jak se budete moci přesvědčit na podzim.

Pokud jste v prvním podzemním podlaží, tak vaší pozornosti neuniknou ani kokpity dopravních prostředků, tramvaje a autobusu. Ve volných dnech jsou kokpity doslova obsypány dětskými návštěvníky. V sousedním modernizovaném kinosále byl na jaře zprovozněn kokpit motoráku 810, a tak si děti mohou zkusit řídit nejen lokomotivu, ale také motorák, který stále brzdí koleje lokálek po celé České republice. Při vstupu do kinosálu je umístěn dětský koutek pro nejmenší návštěvníky. Zaujme také výzdoba kinosálu, na stěnách najdete pěkně vyobrazené všechny nové soupravy, které k dopravě osob používají České dráhy.

Ve druhém podzemním podlaží můžete strávit dlouhé minuty sledováním modelové železnice na území zatím některých krajů České republiky. S přípravou dalších se začne v nejbližších měsících. Není to však jen o sledování pohybu vlaků nebo automobilů, ale také o desítkách drobných situací, které si můžete najít na dotykových obrazovkách informačního systému a následně je hledat v reálu kolejiště. Samozřejmě nechybí ani situace z Pražské integrované dopravy. „Situace doplňujeme neustále, jen v červnu přibýly tři nové,“ dozvídáme se od Rudolfa Pospíšila.

Léto sice především láká k návštěvám koupališť či aquaparků všeho druhu, ale stranou nemusí zůstat ani svět modelové železnice. „Stejně jako v průběhu celého roku máme otevřeno i o prázdninách každý den od 9 do 19 hodin, poslední vstupenky se prodávají v 18 hodin,“ zve k návštěvě Matěj Horn. „V létě, v době prázdnin, je samozřejmě větší zájem o návštěvu u nás, ale pokud si chcete návštěvu užít, tak je lepší přijít ve slunečných dnech, kde většina Pražanů směřuje k vodě nebo do přírody. Ovšem u nás v podzemí se před sluncem schováte a také trochu ochladíte,“ doplňuje Rudolf Pospíšil.



Foto poskytnuto
Královstvím železnic

OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

CHOTILSKO

Pokud jezdíte za odpočinkem a rekreací na Slapy, lépe řečeno na břehy Slapské přehrady, tak pro vás obec Chotilsko bude známým pojmem. Nevyrázili jste proti proudu Vltavy více než rok? Tak pro vás bude zajímavá informace, že i na oblíbená prázdninová místa již dojedete autobusy Pražské integrované dopravy. Nasedněte do autobusu linky 360 a za hodinu vystupte na návsi v obci Chotilsko. Z ruchu velkoměsta se jako mávnutím kouzelného proutku ocitáte uprostřed přírody a lesů, kde si můžete vychutnávat ptačí štěbetání a klid. Během pár vteřin přeladíte do úplně jiného módu, než kterým žijete ve městě.



Chotilsko je v současné době obcí střediskovou, která se rozkládá na více než 27 kilometrech čtverečních. Jeho rozloha je velmi podobná s městskou částí Praha 5, odkud linka 360 na jih vyráží. Zatímco na území Prahy 5 žije více než 82 tisíc obyvatel, v Chotilsku pouze pět stovek. „Naše obec se také v poslední době rozrostla především novou výstavbou. Ještě v devadesátých letech dvacátého století měla obec 350 obyvatel,“ říká místostarosta Vít Šiška. Když vystoupíte v Chotilsku z autobusu, ať uděláte pár desítek kroků kterýmkoliv směrem, ocitáte se u cedulí obec ohraničující. „Kromě vlastního Chotilska, kde v současné době žije 129 obyvatel, tvoříme správní celek s dalšími dvanácti místně odloučenými částmi a osadami,“ dozvídáme se. Záborná Lhota, Křeničná, Lipí, Prostřední Lhota, Sejcká Lhota, Hněvšín, Knihy, Stará Živohošť, Mokrsko, Kobylníky, Smilovice a Boubovny, to jsou součásti souhvězdí Chotilsko, jak obec nazval Jiří Filgas v své knize Chotilským souhvězdím ve stopách času.

První zmínka o Chotilsku, dnes jedné z místní částí velké obce,

pochází z roku 1359. V průběhu staletí se obec stala předmětem mnoha transakcí. V devatenáctém století dochází ke správním slučováním osad, a tak zde bylo v roce 1900 sečteno 19 domů a 114 obyvatel. Chotilsko zůstává zachováno i po dalším slučování obcí v letech 1976 a 1980. „Mimo sezónu tu mnoho obyvatel není, ale v sezóně je na území obce šest tisíc lidí,“ přidává ještě jedno srovnání místostarosta.

Nový způsob dopravy nemá v době naší návštěvy za sebou ani tři měsíce fungování, a tak je stále velmi živý a diskutovaný. „Obecně to bereme jako krok k lepšímu, ale ti kdo jezdí do Prahy pravidelně především ve špičkách, tak si stěžují, protože cesta do Prahy trvá déle, než tomu bylo v minulosti, spoje jsou před Prahou hodně plné a mají zpoždění. Tím se zhoršila kultura cestování. Výhodou je, že je více spojů, což je samozřejmě lepší,“ dozvídáme se při dotazu na současnou autobusovou dopravu. „Vím, že je také požadavek na posun jednoho spoje ve směru do Sedlčan, protože to nevyhovuje dětem, které tam jezdí do školy nebo gymnázia,“ dostáváme další informace k dopravě nejen od místostarosty, ale i pracovníků úřadu.

V Chotilsku žádná škola není, a tak děti dojíždějí především do Nového Knína. „Nemáme ani mateřskou školu, jen v Prostřední Lhotě funguje soukromý Lesní rodinný klub nebo rodiče musí vozit děti do sousední Korkyně,“ vyjmenovává Vít Šiška. Nejen do školy se musí z Chotilska dojíždět. Ještě v květnu naproti obecnímu úřadu fungoval obchod, ale když se dnes podíváte na jeho dveře, tak zjistíte, že nákupy přímo v obci jsou již minulostí, provozovatel zavřel dveře a s obnovením to příliš optimisticky nevypadá. „I za nákupy musíme dojíždět, především se jezdí do Sedlčan nebo Nového Knína,“ říká místostarosta. Proto je kvalitní doprava pro obec alfou a omegou. V posledních letech se pozornost také soustředila na výstavbu vodovodu, úpravy kanalizace a byla zbudována úpravna vody.

Někdo by si mohl říci, malá obec, tam se mnoho zábavy neužije, ale opak je pravdu. „Máme spolek dobrovolných hasičů nejen v Chotilsku, ale v každé obci. Hasiči jsou aktivní a pořádají růz-



né akce. Navíc v každé obci se podařilo vybudovat dětské hřiště, ať již našich peněz nebo pomocí nadačních fondů," vyjmenovává Vít Šiška. Navíc v Prostřední Lhotě najdeme zrekonstruova-



ný sportovní areál Josefa Drobílka, kde se malým i velkým fotbalistům věnuje TJ Prostřední Lhota. V areálu si přijdou na své příznivci tenisu, nohejbalu a volejbalu.

K aktivnímu způsobu života obyvatele obce vybudilo také zlato. Několik těžařských firem už se zajímalo o lokalitu pod Veselým kopcem na Mokrsku, a tak se místní spojili do občanského sdružení Veselý vrch a proti záměrům těžařských společností bojují. V květnu minulého roku se konal již třetí ročník happeningu „Dobrá nálada nad zlato“, který se snaží upozornit na nebezpečí těžby zlata, další ročník je plánován na květen 2018. Stačí vystoupit na zastávce v Chotilsku a záhy vaše oči spočinou na cedulkách „Stop těžbě zlata!“, které nechybí snad na žádných dveřích nebo vratech v obci.

Stačí nahlédnout do zpravodaje Chotilskem sem a tam a už máte o několik tipů na výlet postaráno. V květnu se v Chotilsku konala balonová fiesta, které se zúčastnilo přibližně 30 horkovzdušných balónů. Co mají balóny s Chotilskem společného? Přímou v obci je Muzeum střední Vltavy, jehož součástí je infocentrum a také Muzeum balónového létání, kde se dozvíte o historii tohoto druhu dopravy od bratrů Montgolfierů až po současnost. Dozvíte se také o výrobě balónů a jejich příslušenství, nechybí ani možnost si let balónem objednat. Až do konce září je chotilské muzeum otevřeno každodenně mimo pondělí a v červnu byla zahájena výstava Emil Holub, o našem legendárním cestovalu. Ještě v říjnu můžete přijít o sobotách, nedělích a svátcích. V červnu hostila Záborná Lhota Antonínskou pouť.



V Prostřední Lhotě se nachází Muzeum Křižovnický špýchar, kde se dozvíte o životě obyvatel venkova ve středním Povltaví na přelomu 19. a 20. století. Kromě stálé expozice jsou pořádány i příležitostné výstavy a v červenci začíná „U mistra krejčího“, na které se budete moci seznámit s tím, jak fungovala

krejčovská dílna v 19. století. Do konce srpna můžete přijít do Křižovnického špýcharu každý den kromě pondělí, v září a v říjnu o sobotách nedělích a svátcích.

Na srpen je plánováno Chotilské posvícení, v září se na Nové Živohošti koná závod dračích lodí a o měsíc později bude Živohošť hostit závod automobilů do vrchu. V adventním čase nebude chybět zpívání koled a také tradiční silvestrovský výšlap na Veselý vrch.

Stále jste si nevybrali? Sledovali jste někdy v televizi francouzskou soutěž Pevnost Boyard? Právě v Chotilsku najdete její českou alternativu zvanou TEPfaktor. Čeká na vás spousta úkolů, které bude zdolávat ve dvou až pětičlenných týmech a prověříte si fyziku, logiku, šikovnost a trpělivost. Nesmíme zapomenout ani na důlní štolu Josef, která se nachází nedaleko Vltavy u Smilovic na naučné stezce Zlaté Psí hory. O štolu se stará Fakulta stavební ČVUT Praha.

To už se dostáváme k tradičnímu tipu pro pěší turisty. Také v Chotilsku platí, že záleží pouze na vaší fyzické zdatnosti a množství času, který si na putování vyhradíte. Samotným Chotilskem žádná turistická značka neprochází, ale pokud dojedete o zastávku dál, jste v Prostřední Lhotě s Křižovnickým špýcharem a také modrou turistickou značkou. Po které vyrazíte směrem na rozcestí Pod Veselým vrchem. Tam se můžete rozhodnout, kam pokračovat zda na západ na Veselý vrch s rozhlednou a dále k důlní štole Josef, nebo na východ po žluté, která vede nad Slapskou přehradou a dále pokračuje přes Hněvšín až do Živohošti, odkud jezdí linka 439.

Z Hněvšína se také může vydat po naučné stezce profesora Františka Drtiny na rozhlednou na Besedné, vrchu o nadmořské výšce 496 metrů nad mořem. Rozhledna je pojmenována právě po Františku Drtinovi, významném rodákovi z oblasti Středního Povltaví. První rozhledna byla na Besedné otevřena pro veřejnost v roce 1926, ale její špatný stav v šedesátých letech vedl v roce 1967 ke zbourání. Právě obec Chotilsko se zasadila o rozhlednu novou, která byla otevřena pro veřejnost 4. dubna 2015. Z Besedné dojdete do Chotilska po zelené a následně po silnici.

Celkem na území Chotilska najdeme celkem čtyři naučné stezky, kromě již zmiňovaných cest Zlaté Psí hory a profesora Františka Drtiny, se můžete vydat také po Vymyšlené pěšině a stezce opata Methoda Zavorala. Na území Chotilska si určitě přijdou na své i cyklisté na nejděné z vyznačených tratí.

Dopravní obslužnost PID obce Chotilsko

Příměstská autobusová linka	360
Regionální autobusová linka	439



Schéma linek PID Praha



Autobusové linky Praha – Kladno

Linka	Praha,...	Kladno,... (příp. jiná obec)	Typ linky
300	Nádr. Veveslavín	Rozdělov	polorychlík
322	Nádr. Veveslavín	Aut. nádr.	zastávková
324	Zličín	Energie	polorychlík
330	Nádr. Veveslavín	Smečno	rychlík
399	Nádr. Veveslavín	Energie	rychlík

Zakresleny pouze linky 300, 306, 319, 322, 323, 324, 330, 350, 399 a 626 a vybrané zastávky.

© ROPID, 2017

Přejeme Vám příjemné cestování Pražskou integrovanou dopravou

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)

a – Kladno

platnost od:
26. srpna 2017



234 704 560



www.pid.cz



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Dopravci PID

- Aplikace ROPID radí (www.ropidradi.cz)
- 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.ropid.cz/jizdni-rady), včetně možnosti objednání jejich zasílání na e-mail.

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

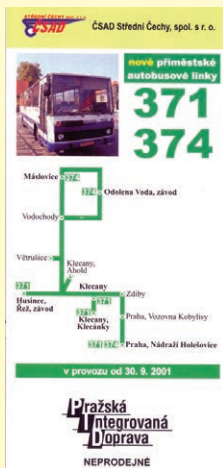
PRVNÍ DEKÁDA 21. STOLETÍ



 Na samém sklonku dvacátého století došlo k dalšímu stupni integrace železniční dopravy. Na dvojici tratí bylo možné v roce 2000 cestovat na jednotlivé jízdenky, pokud byly označené v navazující autobusové lince. Právě letopočet 2000 můžeme označit jako počátek plné integrace železniční dopravy v Praze a okolí. Od 24. ledna 2000 byla vybavena označovači trať mezi Prahou a Strančicemi a o čtyři měsíce později byly typické žluté strojky doplněny také do zastávek Mnichovice, Mirošovice u Prahy a Senohraby. K 28. květnu byla zařízení doplněna také trati 171 z Prahy do Řevnic. Navíc došlo k zařazení dalších železničních stanic a zastávek do systému PID, a tak jich k 28. květnu bylo již 190, 43 v Praze a 147 na území Středočeského kraje.

Stejný trend pokračoval i v roce následujícím, kdy byla plná integrace zavedena i na trati do Poříčian, navíc docházelo k zapojení dalších tratí do systému, v roce 2001 to byl úsek Čerčany – Sázava. Určitě si pamatujete, že se dlouhá léta jízdní řád železniční dopravy měnil v červnu, ale na přelomu let 2001 a 2002 došlo k zásadní změně, od roku 2002 dochází ke změnám jízdních řádů vždy o druhém víkendu v prosinci. Ovšem rok 2002 výrazně změnil železniční dopravu v Praze a okolí. Nemají to ovšem na svědomí jízdní řády, ale přírodní katastrofa. V srpnu 2002 postihla Prahu ničivá povodeň, hovořilo se o pětisetleté vodě. Čtyřicet tisíc Pražanů muselo být evakuováno, celkem bylo zaplaveno 19 stanic pražského metra, „béčko“ bylo zatopeno od Smíchovského nádraží až po Vysočanskou, a tak se intenzivně hledaly náhradní způsoby dopravy.

Velmi důležitou roli ve druhé polovině srpna 2002 sehrály vlaky tím, že vytvořily funkční systém náhradní dopravy. Mezi Smíchovem a hlavním nádražím jezdilo čtyři až pět vlaků za hodinu. Další posila byla zavedena mezi Masarykovým nádražím a Běchovicemi, Libní a Horními Počernicemi. *„Živel železnici v Praze paradoxně pomohl. Do povodně jezdilo v Praze vlakem několik desítek osob, ale při povodni lidé zjistili, že se ze zastávek a stanic na území města dostanou rychle do centra,“* vzpomíná na rok 2002 Alois Kašpar z Obchodního ředitelství Českých drah Praha. *„Navíc nám v tu dobu pomohlo, že jsme měli k dispozici nové vozy, tzv. Elefanty. Přinesly novou kvalitu do pražské dopravy. Kromě moderních vozidel jsme museli nasazovat i vozidla nezávislé trakce, neboť byly úseky, kde jsme museli vypínat*



trakční vedení."

Od 14. do 26. srpna 2002 se v Praze jezdilo dokonce zadarmo, ale tarifní otázky se podařilo velmi rychle vyřešit. „Pamatuji si, že jediné stížnosti byly na to, že jsme lidem odjížděli, ale na nádražích byl permanentní tok cestujících, a tak se čekat nedalo," vzpomíná Alois Kašpar. „Povodeň, to byl pro nás skutečně zlom. Následující objednávka od ROPIDu už byla na jiný rozsah dopravy a od té doby také vzrostla prestiž železniční dopravy a stala se skutečně páteří sítě, což před tím moc nebylo."

Osobní příklad je v životě velmi důležitý a právě kladné zkušenosti hrály ve prospěch železnice. K dispozici byly moderní vlaky s klimatizací, a to udělalo na cestující velmi příznivý dojem. Důležité byly ovšem také aktivity v zákulisí. V roce 2002 bylo podepsáno Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v pražském metropolitním regionu a spolupráci při rozvíjení integrovaného dopravního systému pro oblast Středočeského kraje a kraje Hlavní město Praha. Do PIDu v tom roce byly zařazeny tratě z Poříčan do Peček, z Peček do Kouřimi a z Bošic do Bečvâr. Na konci roku byla zařazena také trať z Poříčan do Sadské. Na konci roku 2002 už bylo v systému 219 železničních stanic a zastávek, z toho bylo 176 mimopražských. Povodeň vedla k tomu, že plná integrace byla postupně zavedena do Lysé nad Labem a Milovic a také mezi Libní a Horními Počernicemi.

V roce 2003 pokračovala plná integrace. Od 15. června bylo možné jezdit na jednotlivé jízdenky až do Kladna-Ostrovce a na konci roku došlo k plné integraci do Kralup nad Vltavou. Navíc od 1. ledna 2003 došlo k rozdělení Českých drah na Správu železniční dopravní cesty a České dráhy, a. s. Tato změna měla pozitivní vliv na vztahy mezi dopravcem (České dráhy) a objednateli. 19. dubna 2004 byla zavedena městská železniční linka v trase Praha-Libeň – Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč – Roztoky u Prahy, která jezdí do dnešních dnů od 5:00 do 21:30 hodin v pracovní dny. Místo na nádraží v Bubenči linka již nyní zastavuje na nové zastávce Praha-Podbaba. Také v roce 2004 pokračovala plná integrace. Na jednotlivé jízdenky



Foto: Petr Bechyně

se dá cestovat až do Berouna, nebo na tratích z Poříčan Peček či Sadské. V prosince 2004 došlo k zastavení provozu železnice na trati 121 Hostivice – Podlešín. V současné době už se na trati opět jezdí. V celém úseku jezdí v sezóně o víkendech a svátcích Cyklohráček (jeho předchůdce Cyklovlak byl zaveden v roce 2007) a v úseku Hostivice – Středokluky jezdí od roku 2016 vlaky, které vozí především zaměstnance do skladu Amazonu v Dobrovízi, kde byla na sklonku loňského roku zřízena také nová zastávka.

Ale zpět do nedávné historie. Na sklonku roku 2005 dochází k zavedení provozu autobusové linky Airport Express mezi Nádražím Holešovice a ruzyňským letištěm. Linka je zavedena proto, aby cestující využívající nově zavedené vlaky Pendolino měli bezproblémové spojení na letiště. Dnes Airport Express jezdí z hlavního nádraží a získal své příznivce i když na něm neplatí běžný tarif Pražské integrované dopravy. Železniční jízdenku si ovšem můžete koupit až na letiště. V roce 2006 dochází pouze k drobným změnám v železniční dopravě, zastaven je provoz na trati z Čelákovic do Mochova, kde je dnes provoz zajišťován pouze příležitostně dopravcem KŽC Doprava. Stejná situace je také na trati Bošice – Bečváry, kde se také před 11 lety provoz zastavil, ale o rok později tam byl obnoven provoz dopravcem KŽC Doprava (od roku 2007 je tento dopravce nedílnou součástí systému Pražské integrované dopravy). V Čelákovících byla zřízena nová zastávka Čelákovice – Jiřina.

Od 9. prosince 2007 se cestující setkávají s označením vlakových linek písmenem S a číslem. Označení vyšlo z projektu Esko – Spojení pro město. V roce 2007 byly zavedeny linky S1 (Praha Masarykovo nádraží – Poříčany – Kolín), S2 (Praha Masarykovo nádraží – Nymburk – Kolín), S3 (Praha-Vršovice – Všetaty), S4 (Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou), S5 (Praha Masarykovo nádraží – Kladno), S6 (Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun), S7 (Praha hlavní nádraží – Karlštejn – Beroun), S8 (Praha- Vršovice – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany), S9 (Praha hlavní nádraží – Benešov), S12 (Poříčany – Nymburk) a S41 (Praha-Libeň – Roztoky U Prahy).

Poslední, novodobou etapu pražské a příměstské železnice, jakožto i plány do budoucna, představíme v následujícím vydání ČasoPIDu.



Foto: Archív DPP

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

ČSAD MHD Kladno A.S.

Jedenadvacet let už působí v systému v Pražské integrované dopravy společnost ČSAD MHD Kladno. S jejími vozidly se setkáváme především v severozápadní části Prahy a v navazujících oblastech Středočeského kraje, samozřejmě také v blízkosti domovského Kladna. Na základně nedaleko od kladenského nádraží má společnost 170 autobusů a 73 je jich plynových. *„Podařilo se nám zakoupit 27 nových plynových vozidel z regionálního operačního programu, a tak patříme k dopravcům s nejvyšším počtem těchto vozidel u nás,”* říká ředitel společnosti Ludomír Landa. *„I do budoucna plánujeme nákup plynových vozidel.”*



„Oblast mezi Slaným, Kladnem a letištěm patří také k jedné z ekologicky nejzatíženějších v České republice. Dieselové autobusy splňující normy Euro 2 a Euro 3 vypustí za rok do ovzduší 1189 tun emisí, zatímco plynové autobusy s pohonem na CNG splňující normu Euro 6 vypustí jen 3 tuny emisí, to je obrovský rozdíl, který jsme ekologii dlužni,” je přesvědčen Landa. Vlastní provoz plynových autobusů je dražší, než je tomu u klasických dieselových, ale vliv na ekologii je podle uvedených čísel mnohem příznivější. *„Plynové autobusy u nás máme již šestý rok, a tak si s nimi jízdu vyzkoušel už každý řidič a největší rozdíl je ve výšce. Především v podjezdech si musí dávat řidiči pozor na vyšší výšku,”* dodává k plynovým vozidlům ředitel.

Vyšší počet plynových vozidel je jednou z novinek u dopravce, který ve sledovaných standardech kvality služby patří na pomezí první a druhé skupiny. Standardy jsou vyhodnocovány již šest let a ČSAD MHD Kladno tři roky skončilo mezi dopravci s vysokou poskytovanou kvalitou (splněno 80 procent standardů a více) a tři roky o stupínek níže, podařilo se splnit 60 až 80 procent sledovaných standardů.

Další velká změna nastala v říjnu minulého roku, kdy byla společnost zařazena do nadnárodní skupiny Arriva Transport Česká republika. „Zatím jezdíme v našich klasických barvách, ale má to pro nás výhody velké skupiny, které se projevují především v lepších cenách při nákupech, neboť celá skupina zajišťuje vyšší objemy než jednotlivý dopravce,“ říká k organizační změně Landa. Spolu s novými autobusy bude i ČSAD MHD Kladno přecházet na jednotný standard PID i co se týče vnějšího barevného řešení vozidel.



Ani ČSAD MHD Kladno se nevyhnuly problémům s řidiči, ale v posledních týdnech už se začíná blýskat na lepší časy. „Mohu říci, že jsme se odrazili ode dna, ale stále děláme masivní kampa-

ně na nábor řidičů v tisku, na webu nebo v rozhlase. Navýšili jsme nadstandardně mzdy a přicházejí k nám i ženy – řidičky,“ těší Ludomíra Landu. „Zatím jich máme ve stavu šest a další se připravují. Do ideálního stavu nám ještě deset až patnáct řidičů chybí.“

Výše popsaných změn si všimnou pouze zasvěcení cestující, ale již několik měsíců se ČSAD MHD Kladno připravuje na velký třesk, který by měl vstoupit v platnost 26. srpna letošního roku. Právě od čtvrté srpnové soboty dojde k zapojení MHD Kladno a dalších linek do společného systému integrované dopravy Prahy a Středočeského kraje. V minulém roce činily výkony kladenského dopravce v rámci Pražské integrované dopravy 2,1 miliónu kilometrů z celkových dvanácti miliónů, které autobusy kladenského dopravce najezdily. „Od srpna budou naše výkony v rámci Pražské integrované dopravy jedna třetina našich výkonů, tedy čtyři a půl miliónu kilometrů za rok,“ vypočítává ředitel.

„Připravujeme techniku, školíme personál a úzce spolupracujeme s organizátory. Pro nás představuje hlavní problém způsob odbavování, budeme mít tři skupiny odbavovacích strojů, jeden stávající pro systém Středočeské dopravy a MHD Kladno, druhý pro Pražskou integrovanou dopravu a MHD Kladno a třetí pro všechny systémy, tedy MHD Kladno, Středočeskou dopravu a PID. Bude to klást vyšší nároky i na dispečery, aby dokázali vypravit správný náhradní autobus při výpadku,“ dozvídáme se od ředitele. „Zaměstnance musíme vyškolit především z tarifu Pražské integrované dopravy, aby dokázali prodávat správné druhy jízdenek. Velké starosti mají v současnosti především pracovníci IT, kteří se snaží všechny systémy sladit, aby spolu komunikovaly.“ ČSAD MHD Kladno provozuje také čtyři předprodejní kanceláře, a těch se změna také dotkne, neboť bu-

dou prodávat jiné typy jízdenek. „Tři předprodeje provozujeme na Kladně a jeden ve Slaném. Vyškolení pracovníků je důležité, neboť oni budou hlavně v kontaktu s cestujícími.“

Původně bylo zapojení Kladna a přilehlých oblastí plánováno na 1. července letošního roku, ale následně došlo k posunu na závěr srpna. „Posun nám pomohl, získali jsme čas na kvalitní přípravu.“ Podobným velkým třeskem prošlo ČSAD MHD Kladno od 1. července 2000, kdy byly zaváděny bezkontaktní čipové karty. „Změna to bude především pro cestující do Prahy. Změní se vzhled jízdního dokladu, ale především dojde ke zlevnění. Samozřejmě také dojde ke zjednodušení odbavování, bude stačit jeden cestovní doklad na všechno, což by se mohlo projevit ve vyšším zájmu o cestování autobusovou dopravou, to bych si přál,“ říká Ludomír Landa.



Srpnové změny v letošním roce nebudou pro dopravce poslední. Na papíře už jsou připraveny další oblasti, které by měly být zapojeny do společného integrovaného dopravního systému. „Pro velké změny jsou lepší letní měsíce, tak jsme domluveni, že za rok by mělo dojít rozšíření systému směrem do Berouna a dalších oblastí, kde provozujeme dopravu,“ dodává ředitel společnosti.

ČSAD MHD Kladno A. S.

Adresa sídla: Železničářů 885
Kladno

Zapojen do systému PID: od roku 1996

V současné době provozované linky:

příměstské linky PID

306, 307, 316, 319, 336, 350, 356, 386, 954, 957

Příměstské a regionální linky PID (s platností od 26. 8. 2017)

300, 322, 323, 324, 456, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 616, 617, 620, 621, 624, 626

Web: www.csadkladno.cz

OD 1. ČERVNA SE MŮŽETE SVÉZT PŘÍVOZEM POD KAZÍNEM



Není dávno doba, kdy přívozům v Praze a okolí zvonila hrana. Koncem devadesátých let 20. století byl jediným pražským přívozem ten, který spojoval Kazín, okrajovou část Prahy na břehu Berounky a středočeskými Dolními Mokropsy. Tehdy přívoz provozovala Věra Kadlecová, jejíž tatínek byl převozníkem v Praze a ona pokračovala v rodinné převoznické tradici. Na Berounce jezdila od roku 1986 s přívozem, který byl poháněn malým elektromotorem. Přes zimu chodila pracovat a v létě převážela lidi na Berounce. „*Nejkrásnější je, když zapadající slunce osvětluje kazínskou skálu tak, až celá zčervená, a vy převážíte kamarády před řeku. Nebo když jedete a z vody na vás pokřikují koupající se děti. Převoznictví nelze dělat pro peníze, je to něco navíc,*“ říkala koncem devadesátých let paní Věra Kadlecová.



Uteklo pár let a nad přívozem u Kazínské skály, kde nedaleko najdeme zbytky středověké tvrze, se zavřela voda. Suchou nohou jste se mohli dostat z jednoho břehu na druhý jediné po lávce v Černošicích nebo po železničním mostě v Mokropsích. Přitom přívozy k oběma obcím nedaleko za Prahou od nepaměti patřily. „*V Dolních Mokropsech byl brod přes řeku doplněn přívozem již ve 14. století, patřil pravděpodobně k mokropeskému dvoru, zdejšímu vrchnostenskému centru. Poslední vládce dvora, cisterciácký klášter ve Zbraslavi, prodal panskou chalupu panu Václavu Kocourkovi pod podmínkou, že on i jeho potomci budou zdarma převážet robotníky do panské služby a odvádět „něco“ ryb do panské kuchyně. Kocourkovi převáželi přes Berounku až do 1. světové války,*“ dočítáme se z knihy o historii Černošic, pod které Mokropsy patří. Knihu vydal v roce 2016 převozník pražský Zdeněk Bergman.

Přívoz nebyl jen pod Kazínem, ale také v Černošicích a na jiných místech. Podél řeky bylo velmi rozšířeno košíkářství, na které se využívalo proutí z hojně se vyskytujících vrb na březích. Košíkářství byl vhodný přivýdělek i pro převozníky.

V polovině první dekády 21. století přívozy v Praze opět ožily. Od 1. července 2005 začal jezdit první v rámci systému Pražské integrované dopravy mezi Sedlcem a Zámky, v dalších letech dostal bratříčky a na začátku letošní letní sezóny mohli Pražané využívat



již šest přívozů. První červnový den k nim přibyl sedmý, který spojuje pražský a středočeský břeh. „*Rodina Kocourkova vlastnila na břehu Berounky od nepaměti pozemek, který využívala k provozování přívozu a já jsem ho od nich koupil,*“ říká převozník pražský Zdeněk Bergman. „*Zkušební provoz jsme zavedli v době adventu v roce 2014, cílem bylo zmapovat si terén pro plavbu a zjistit, zda by obyvatelé měli o cestování zájem. Tehdy bylo narváno, a tak jsme v roce 2015 zahájili plavby podle jízdního řádu, který dodržujeme dodnes, aby si lidé zvykli, kdy a kam jim loď jede.*“ Zájem o plavbu rok od roku roste. „*Přesná čísla nemám u sebe, každý rok je nárůst zhruba o padesát procent,*“ doplňuje Bergman.

Bergmanova společnost Pražské Benátky nejezdí jen mezi Kazínem a Dolními Mokropsy, ale jezdí od lávky v Černošicích až na pláž v Mokropsích. „*Přívoz, ale i naše vyhlídkové plavby jsou v provozu od dne dětí do svátku svatého Václava,*“ říká Bergman. Na lodi Kazi se vám dostane poutavého výkladu nejen o plavbě na řece, ale také o české historii, vždyť právě Kazi byla nejstarší sestrou kněžny Libuše a zastupovala keltské kmeny na našem území. Nebude chybět ani povídání o Bivojovi, co skolil kance.

Přívoz mezi Mokropsy a Kazínem jezdí každý den od 9:50 (odplutí z Mokropsů) do 19 hodin v intervalu 60 minut (celkem deset spojů v každém směru). Z Kazína se odplouvá v 9:55 a následně každou hodinu do 18:55. Vlak ve směru na Prahu odjíždí ze zastávky Černošice-Mokropsy v 10:11 a následně po půl hodinách. Pokud pojedete z Prahy, tak vlak zastavuje v 9:41 (a následně každou hodinu) a k přívozu je to 600 metrů, pokud ho chcete využít, tak si musíte pospíšet. V každou celou se vyplouvá na zmiňované okružní plavby s výkladem severním nebo jižním směrem. V 10:00, 13:00, 15:00 a 17:00 pojedete na Pláž v Mokropsích a zpět. V 11:00, 14:00, 16:00 a v 18:00 se odplouvá směrem do Černošic při zpáteční plavbě se zastávkou na přístavišti Lipence. Pouze při plavbách mezi Mokropsy a Kazínem však platí jízdenky Pražské integrované dopravy!

Jízdné na okružních plavbách činí 150 korun za dospělé osobu a 70 korun za dítě nebo seniora nad 70 let. Rodinná jízdenka pro dva dospělé a pět dětí vyjde na 400 korun. Všechny jízdenky na vyhlídkové plavby jsou celodenní, a tak si plavbu můžete zpesťřit o pěší výlet nebo o pobyt v některé z restaurací na břehu.

V minulosti jste se mohli vydat na pěší výlet z Kazína dvěma směry, podél řeky nebo nahoru směrem k Cukráku. Značená



cesta podél Berounky byla zrušena, a tak můžete využít pouze cesty neznačené, ale i ty by vás měly dovést na Jíloviště. Až na začátku 20. století archeolog Jan Axamita potvrdil, že slovanské hradiště na břidličnaté skále nad Berounskou nebylo, najdeme zde jen zbytky středověké tvrze. Pokud půjdete z Kazína po žluté turistické značce, zavede vás k Cukráku. Ještě než dojdeme k monumentálnímu vysílači, nabídne se vám netradiční a zajímavý pohled na Prahu. Současná výška televizního vysílače je 194 metrů. Z Jíloviště se můžeme vydat po zelené značce do Horních Mokropsů, staré vsi, která je připomínána již v 11. století na tzv. Zlaté stezce, po níž putovali kupci od Jadranu k Baltu. Z Horních Mokropsů se můžete vydat dále po zelené na železniční zastávku do Všenor, odkud v půlhodinovém intervalu jezdí vlaky do Prahy i do Berouna, nebo se po neznačených cestách vydáte na železniční most v Mokropsích a dále můžete pokračovat až na zastávku Černošice-Mokropsy, případně zpět na přívoz či vyhlídkovou plavbu.



Celý okruh [Kazín – Cukrák – Jíloviště – Horní Mokropsy – přívoz Mokropsy] je zhruba devět kilometrů dlouhý a pohodlně jej zvládnete za necelé tři hodiny. Pokud si chcete prohlédnout krajinu podél Berounky, z Kazína můžete vyrazit do Černošic také po žluté. V první části cesty budete procházet sta-

rou trampskou osadou se svěbytnou architekturou, kterou jinde v okolí Prahy nenajdete. V Černošicích se přes lávku dostanete na železniční zastávku a odtud do Prahy nebo Berouna.



Městská knihovna v Praze

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA



Oskar u vody

Bibliobus Oskar letos staví na plovárnách!

Koupaliště Stírka (Praha 8)

Pondělí 3., 10., 17. 7. 2017

Hostivařská přehrada (Praha 10)

Středa 5., 12., 19. 7. 2017

Koupaliště Čakovice (Praha – Čakovice)

Pátek 7., 14., 21. 7. 2017

Plavecký stadion Slavia (Praha 10)

7., 9., 11. 8. 2017

Koupaliště Petynka (Praha 6)

8., 10. 8. 2017



Oskara u vody najdete vždy od 14.00 do 18.00 hod.

Za deštivého počasí Oskar k vodě nejezdí.



www.mlp.cz/knihyvpohybu

ČasoPID

ČERVENEC-SRPEN 2017

Autoři textů: Petr Malík, Filip Drápal

Fotografie: ROPID (pokud není uvedeno jinak)

Grafická úprava a sazba: Miloš Jelínek

Uzávěrka dat: 19. července 2017

Vydal ROPID v červenci 2017

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

Náklad: 15 000 ks

Výtisk zdarma



234 704 560



www.pid.cz
ropid@ropid.cz