

Tabulka cen jednotlivého plnoccenného jízdného

Platnost:
od 10. června 2012

	do pásma z pásma		dvojčíslo	P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
cena platnost	P		Jednotlivé jízdné v Praze:				40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	62 Kč 8 p/210 min	68 Kč 9 p/240 min	76 Kč 10 p/270 min	84 Kč 11 p/300 min
cena platnost	O		32 Kč – platnost 90 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	62 Kč 8 p/210 min	68 Kč 9 p/240 min
cena platnost	B		24 Kč – platnost 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	62 Kč 8 p/210 min
cena platnost	1					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	2					18 Kč # 2 p/30 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	46 Kč 6 p/150 min
cena platnost	3					24 Kč 3 p/60 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	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min
cena platnost	4					32 Kč 4 p/90 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	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min
cena platnost	5					40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 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
cena platnost	6					46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min	40 Kč 5 p/120 min	32 Kč 4 p/90 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	7					54 Kč 7 p/180 min	62 Kč 8 p/210 min	46 Kč 6 p/150 min	32 Kč 4 p/90 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

VYSVĚTLIVKY:

4 p/90 min platnosť jazdenky (počet pásem/
platnosť v minútach)

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

Pásmo P: metro, tramvaje, autobusy 100 – 299 a 500 – 599 na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přivozy a vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo 0: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy

Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 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
říjen 2016



Dopravci PID

OBSAH:

Integrace dopravy Prahy a Středočeského kraje bude pokračovat	1
Autobusové změny v říjnu 2016 v kostce	6
Cyklohráček se rozloučí s letošní sezonou netradičně	9
3 kroky od Opencard k Lítačce	10
Železnice v PID - říjen 2016 / plánek	12
Obce, které obsluhuje PID / Čerčany	14
Vozí Vás na linkách PID / OAD Kolín s.r.o.	18
Království železnic láká na zajímavé novinky	21
Městská knihovna v Praze	23



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

dvojpásmo		P	O	B				
do pásma	z pásma							
P napředplatně	O				B			
cena	platnost				cena	platnost	cena	platnost
1	2				3	4	5	6
Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B								
Území hl. m. Prahy								
cena	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	32 Kč #	40 Kč	46 Kč		
platnost	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min		
cena	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč		
platnost	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min		
cena	24 Kč	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč		
platnost	3 p/60 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min		
cena	32 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč		
platnost	4 p/90 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min		
cena	40 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	70 Kč		
platnost	5 p/120 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min		
cena	46 Kč	46 Kč	54 Kč	62 Kč	70 Kč	78 Kč		
platnost	6 p/150 min	6 p/150 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min		
cena	54 Kč	54 Kč	62 Kč	70 Kč	78 Kč	86 Kč		
platnost	7 p/180 min	7 p/180 min	8 p/210 min	9 p/240 min	10 p/270 min	11 p/300 min		

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

	1	2	3	4	5	6	7
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
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
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
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
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
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 pásme/ platnost v minutách)	
#	pro danou kombinaci pásme lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID
Pásmo P:	metro, tramvaje, autobusy 100 – 299 a 500 – 599 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 autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy
Pásmo B:	stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 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

INTEGRACE DOPRAVY PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE BUDE POKRAČOVAT

Středočeský kraj

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

Začátkem ledna 2017 si připomeneme 25 let od zahájení provozu prvních dvou autobusových linek za hranice Prahy, linky č. 351 do Hovorčovic a linky č. 352 do Ořecha. Od té doby se integrace dopravy Prahy a Středočeského kraje velmi významně posunula. „Více než 350 obcí Středočeského kraje je dnes zapojeno do systému Pražské integrované dopravy,“ říká na úvod náměstek ředitele ROPIDu Pavel Procházka.



Praha a Středočeský kraj uzavírají v oblasti dopravy tak trochu sňatek z rozumu. Mnoho Pražanů se v posledním čtvrtstoletí přestěhovalo do Středočeského kraje, ale ekonomické aktivity jim zůstaly v hlavním městě. Navíc mnohé ekonomické subjekty ve středních Čechách v posledních letech zeštíhly a mnozí Středočeši jezdí za prací či do škol právě do Prahy. Praha a Středočeský kraj zabírají rozlohou více než 11 tisíc kilometrů čtverečních, zhruba jednu osminu území České republiky, ale žije zde čtvrtina všech obyvatel České republiky, tedy více než dva a půl miliónu lidí.



Integrace dopravy Prahy a Středočeského kraje byla zahájena v devadesátých letech dvacátého století, jak bylo uvedeno výše. Nový a velmi výrazný impuls dostala integrace v roce 2013, kdy se poprvé sešla Integrační skupina složená ze zástupců ROPIDu



Du a Středočeského kraje. „Došlo k dohodě vedení obou krajů a začalo se spolupracovat,” vzpomíná na okamžiky staré už téměř čtyři roky Martin Jareš, dnes vedoucí oddělení dopravní obslužnosti Středočeského kraje. Plány byly smělé, ale ukázalo se, že prvním krokem musí být důkladná analýza. *„Integrační skupina začala pracovat v desetičlenném složení, jsem jedním ze zakládajících členů. Shromáždili jsme postupně podrobné údaje o všech systémech veřejné dopravy, které v Praze a Středočeském kraji jezdí. Máme zde Pražskou integrovanou dopravu, Středočeskou integrovanou dopravu, neza-integrovanou pravidelnou autobusovou dopravu, samostatné městské hromadné dopravy jednotlivých měst Středočeského kraje, a v neposlední řadě železnici, která je zaintegrovaná jen částečně především v Praze a okolí,”* vyjmenovává Martin Jareš.



Po půl roce byl na stole osmdesátistránkový dokument, který integraci zevrubně mapoval. Dokument se podařilo schválit v orgánech obou krajů a doporučením dalšího postupu bylo sjednotit všechny výše uvedené systémy v Praze a Středočeském kraji do jednoho společného. *„Rok a půl jsme pracovali na druhé etapě integrace. Bylo to po celý rok 2014 a v první polovině roku 2015,”* vzpomíná Jareš. Výsledkem byl útlejší dokument, ale velkého významu s názvem Návrh základních parametrů společného integrovaného systému v Praze a Středočeském kraji. *„Podařilo se nám najít v shodu ve všech důležitých oblastech – a to dopravě, ekonomice, informačním a odbavovacím systému, marketingu a standardech kvality služby a též organizačním uspořádání.”* Po schválení druhého dokumentu opět orgány obou krajů na konci roku 2015 byly vytvořeny předpoklady pro vstup do třetí etapy – vlastní realizace společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje. Ta začala od roku 2016.

Nejlepším argumentem v prosazování novinek jsou hmatatelné důkazy. Pilotním projektem vylepšené spolupráce bylo zapojení Mělníka a Neratovic začátkem dubna roku 2015. V Praze bylo 6. dubna 2015 prodlouženo metro z Dejvické do stanice Nemocnice Motol a ve Středočeském kraji došlo ke změně dopravy ve zmiňovaných lokalitách. *„Pilotní projekt byl velmi úspěšný, zaznamenali jsme již po roce nárůst počtu cestujících na nově zaintegrovaných linkách o dvacet procent proti linkám původním,”* těší Martina Jareše. Úspěch dveře otvírá, a stalo se tak i v tomto případě.

Každá novinka potřebuje podporu, a například středočeský výbor dopravy byl (a je) jedním z klíčových orgánů, který integraci podpořil. Její realizaci však ještě dále posunulo založení Řídící

rady společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje, která se začala scházet v dubnu letošního roku. „V Řídící radě je zastoupeno vedení obou krajů radními pro dopravu (v případě Středočeského kraje tuto funkci vykonává hejtman), radními pro ekonomiku a finance i pro územní rozvoj, nechybí ani předsedové dopravních výborů obou krajů a členové integrační skupiny,“ vyjmenovává složení Martin Jareš. Právě Řídící rada a následně rady obou krajů schválily přesný harmonogram dalšího postupu integrace dopravy. „Konkrétní oblasti již mají daný termín, kdy budou zaintegrovány,“ doplňuje zástupce Středočeského kraje.

Ptáte se na další postupný krok? Nastal začátkem července letošního roku, kdy došlo k rozšíření integrace mezi Lysou nad Labem a Milovicemi a také mezi Mělníkem a Kralupy nad Vltavou. A v nedaleké budoucnosti budou další integrované oblasti, jak se dozvídáme. „V současné době připravujeme tři projekty integrace,“ říká Pavel Procházka. „První oblastí je Mělník – Roudnice nad Labem, tím dojde k integraci další části Mělnicka. Navíc toto je oblast, kde se setkáváme také s integrovanou dopravou Ústeckého kraje a jednání jsou velmi vstřícná.“ Zapojení oblasti Mělník – Roudnice nad Labem se připravuje k začátku roku 2017 společně s dalšími dvěma oblastmi. „Když jsme zapojili některé obce v okolí Lysé nad Labem a Milovic, tak se na nás obracely další, že chtějí být zaintegrovány také. Dočkají se tedy na začátku příštího roku, kdy plánujeme zapojení oblasti Milovice – Nymburk – Poděbrady – Pečky, nechybí ani trasa Nymburk – Sadská. Třetí oblasti jsou linky z Prahy směrem na Sedlčany, neboť chceme kompletně sjednotit tarify v oblasti Štěchovic, a dojde tak k zaintegrování páteřní linky z Prahy do Sedlčan a samozřejmě budou doplněny i další linky včetně úseku Nový Knín – Dobříš. Zaintegrováním odpadnou spoje jezdící v jeden čas nebo naopak dlouhé prodlevy mezi spoji, tím se nám podaří veřejnou dopravu zlepšit i zefektivnit,“ představuje podrobnosti Procházka. V úvodu jsme psali o tom, že v současné době je zaintegrováno přes 350 obcí Středočeského kraje – od začátku roku 2017 už to bude o sto více.



Někdo se může ptát, proč vlastně dochází k postupnému sblí-
žování dopravních systémů. Martin Jareš nabízí odpověď. „*Na-
ším cílem je nabídnout lidem možnost cestování na jednu jízden-
ku napříč celým Středočeským krajem včetně Prahy, s navzájem
koordinovanými jízdními řády, a to vlaky, autobusy i městskou
dopravou. Společný systém integrované dopravy je proto při-
pravován dle zásad jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád
a jedna síť.*“ Velmi podobný systém už dnes funguje v Jihomo-
ravském kraji. „*Tam jsou v současné době v integraci v České
republice nejdále,*“ potvrzuje Pavel Procházka. Cílem je, aby
podobný systém byl i v Praze a Středočeském kraji. Pokud se
podíváte na tarifní koláče Pražské integrované dopravy, zjisti-
te, že v některých případech můžete cestovat až do sedmého
tarifního pásma. „*Počet tarifních pásem se zatím měnit nebude,
nyní nám to stačí, protože doposud převládají linky směřující do
Prahy. Až bude více linek regionálních spojujících jednotlivá stře-
dočeská města, bude muset dojít k některým úpravám, aby byl
celý systém výhodný i ekonomicky,*“ doplňuje Procházka.

Podzim letošního roku je také časem, aby se uvedla v život or-
ganizace IDSK. Že nevíte, o co se jedná? Martin Jareš přiná-
ší vysvětlení. „*V Integrační skupině i Řídící radě bylo jasné, že
pokračování integrace není možné bez společného organizátora.
Řešení se hledalo složitě a jako nejvhodnější forma byla zvole-
na spolupráce příspěvkových organizací obou krajů. ROPID je již
dnes příspěvkovou organizací hlavního města Prahy a v pondělí
19. září 2016 bylo Zastupitelstvem kraje schváleno také založe-
ní příspěvkové organizace Integrovaná doprava Středočeského
kraje (IDSK). Obě organizace budou vzájemně velmi úzce spolu-
pracovat a budou sídlit i na společné adrese, v Rytířské 10 v cen-
tru Prahy.*“ Vznik nové organizace byl poměrně náročným pro-
cesem. „*Nejprve ho musela schválit Řídící rada, následně výbor
dopravy, rada kraje a nyní došlo ke schválení zastupitelstvem,*“
neskrýval radost Martin Jareš. „*S ohledem na časové limity dané
harmonogramem integrace a výběrovými řízeními je nutné, aby
IDSK zahájil svou činnost již od 1. ledna 2017. To znamená, že se
příprava IDSK musí rozběhnout velmi rychle už nyní v průběhu
podzimu a i tak budeme mít práce více než dost.*“





V tom samém čase budou pokračovat i práce na integraci dalších oblastí. „Integraci bychom chtěli mít dokončenu k 9. prosinci 2018, tak aby mohla proběhnout na všechny oblasti výběrová řízení, protože současné smlouvy s dopravci platí do listopadu 2019,” upozorňuje Procházka. V dubnu 2017 by měla být integrována oblast vymezená Jílovým, Neveklovem, Týncem nad Sázavou a Benešovem. Na začátek prázdnin 2017 je připravováno zapojení Kladenska a Slánska, což bude jeden z nejvýznamnějších kroků v integraci dopravy Prahy a Středočeského kraje. Definitivní podoba integrované dopravy Prahy a Středočeského kraje i s nově vybranými dopravci by měla spatřit světlo světa na začátku roku 2020.

Jedním z aktuálních problémů je příprava výběrových řízení na dopravce. „Příprava není jednoduchá, neboť se jedná o výběrové řízení na dopravu objednávanou dvěma kraji ve spolupráci s obcemi. Vhodné definování dopravně a ekonomicky ucelených svazků linek společně s velmi dobrou zadávací dokumentací, to je ještě práce minimálně na rok,” upozorňuje Pavel Procházka. Přesto ve čtvrtém čtvrtletí roku 2017 už by měla proběhnout první společná výběrová řízení.

Někteří zahraniční odborníci tvrdí, že doprava je krví každého území. Kvalitní může být pouze tehdy, je-li kvalitní celý žilní systém od tepen (páteřní druhy dopravy) až po jednotlivé kapiláry (linky v okrajových oblastech). „K prosazení nového systému integrace nejvíce pomohlo pravidelné setkávání v rámci Integrační skupiny, naše vzájemná informovanost a také komunikace mezi sebou,” zamýšlí se Martin Jareš nad tím, co nejvíce přispělo k nastartování intenzivnější spolupráce Prahy a Středočeského kraje.



AUTOBUSOVÉ ZMĚNY V ŘÍJNU 2016 V KOSTCE



Od soboty 15. října 2016 dojde ve východní části Prahy k trvalým změnám autobusových linek PID. Ze 115 městských linek změní trasu 23 linek, 7 linek bude nově zavedeno a 4 linky zrušeny a nahrazeny jinými spoji. Dále budou 4 linky v souvislosti s rozvojem PID do Středočeského kraje přečíslovány. Nejvýraznější proměnou projde autobusová síť v oblasti Prahy 8, 9, 10 a 15, dále se s autobusovými změnami potkají také obyvatelé Prahy 4, 12, Jižního Města, Kunratic, Čakovice, Kbel nebo Satalic.

POSÍLENÍ PŘETÍŽENÝCH LINEK

Nejpotřebnější posílení, kde již kvůli nové výstavbě současná kapacita autobusů nestačí, nastane zejména v oblastech starých Letňan, v okolí zastávky Sicherova na Praze 14, Záběhlic (oblast sídliště Práčská) a Hornoměřcholupské ulice. Do starých Letňan bude nově přivedena kapacitní linka 195 v kloubových vozech, mezi Satalicemi a Černým Mostem nově pojedou prodloužená a posílená linka 201, dopravu v Záběhlicích posílí přetrasovaná linka 101 i nová linka 154, která zároveň vyřeší kapacitní problémy v Hornoměřcholupské ulici.

MÉNĚ PŘESTUPŮ

Bude také splněna celá řada požadavků městských částí na obnovení nebo zavedení přímých spojení. Nová linka 154 zajistí přímé spojení Prahy 15 s obchodním centrem Chodov a propojí také oblast Jesenické i Horních Měcholup s obchodním centrem Hostivař, nová midibusová linka 117 nabídne přímé spojení Prahy 12 s jednotlivými pracovišti úřadu městské části i s poliklinikou Budějovická. Prodloužená linka 201 umožní přímé spojení Prahy 14 a Satalic s Prosekem a Bulovkou. Nová linka 134 přímo propojí jednotlivé lokality uvnitř městské části Praha 4.

NOVÉ AUTOBUSOVÉ LINKY

117

Poliklinika Budějovická – Rosečská – Nádraží Krč – Nemocnice Krč – Čechtická – Nové dvory – Sídliště Lhotka – Tyršova čtvrť – Obchodní náměstí – Poliklinika Modřany – Čechova čtvrť

134

Podolská vodárna – Pražského povstání – Kavčí hory – Pankrác – Budějovická – Zelený pruh

145

Kobylisy – Vozovna Kobylisy – Sídliště Čimice

154

Strašnická – Jesenická – Nádraží Hostivař – Janovská – Newtonova – Háje – Brechtova – Brodského – Chodov – Koleč – Jižní Město

182

Poliklinika Prosek – Prosek – Vysočanská – Spojovací – Nádraží Hostivař – Nad Košíkem – Opatov (v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů)

203

Poliklinika Budějovická – Rosečská – Nádraží Krč – Nad Havlem – Nemocnice Krč – IKEM – Kunratice – Volha – Roztyly – Chodovská tvrz – Brechtova – Poliklinika Háje – Háje – Milíčov

222

Černý Most – Svěprovice – Xaverov – Výzkumné ústavy Běchovice (v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů)

LINKY S VÝZNAMNOU ZMĚNOU TRASY

101

Ze zastávky Záběhlická škola je odkloněna přes Centrum Zahradní Město a Skalku na Sídliště Skalka (v úseku Záběhlická škola – Nádraží Hostivař nahrazena linkou 154).

102

Ze zastávky Kobylisy jsou vybrané spoje prodlouženy přes zastávku Poliklinika Čumpelíkova do zastávky Šimůnkova.

121

Zkrácena do trasy Poliklinika Budějovická – Nádraží Braník (v úseku Podolská vodárna – Poliklinika Budějovická nahrazena linkou 134).

136

Ze zastávky Prosek je vedena nově přes Letňany a Tupolevovu do Sídliště Čakovice (v úseku Prosek – Vozovna Kobylisy nahrazena linkou 183).

138

Ze zastávky Sídliště Spořilov prodloužena přes Starý Spořilov a Kačerov do zastávky Nemocnice Krč a ve špičkách pracovních dnů vedena za Skalky k Zentivě.

140

Vybrané spoje prodlouženy do Miškovic.

152

Prodloužena do trasy Českomoravská – Prosek – Kobylisy – Sídliště Čimice a nově v provozu i večer a o víkendech.

157

Ze zastávky Poliklinika Modřany odkloněna na Náširovo náměstí.

158

Zkrácena do trasy Letňany – Čakovice (nahrazena linkami 140 a 195) a část spojů je prodloužena do Třeboradic.

173

Zkrácena do trasy Nádraží Modřany – Točná (nahrazeno linkou 117 a 157).

183

Ze zastávky Třebeňická je vedena nově přes Sídliště Ďáblice k Vozovně Kobylisy (v úseku Třebeňická – Sídliště Čimice nahrazena linkami 145 a 152).

193

Zkrácena o úsek Šeberák – Chodov (nahrazena linkami 177 a 203).

195

Ze zastávky Letňany je odkloněna přes Staré Letňany do zastávky Avia Letňany / Krausova (v úseku Letňany – Sídliště Čakovice nahrazeno linkou 136).

196

Zkrácena do trasy Smíchovské nádraží – Kačerov – Kloboučnická (v úseku Michelská – Strašnická nahrazena linkami 154 a 188; v úseku Kačerov – Kloboučnická v provozu jen v pracovní dny cca od 6 do 20 hod.).

201

Prodloužena do trasy Nádraží Holešovice – Bulovka – Letňany – Bakovská – Satalická obora – Černý Most.

202

Ze zastávky OC Čakovice je odkloněna přes Čakovice a Miškovice k Nádraží Kbely (v úseku OC Čakovice – Černý Most nahrazena linkami 158 a 201).

386

Přečíslována na 396 a prodloužena do trasy Hloubětínská – Nádraží Satalice – Přezletice, Kocanda.

ZRUŠENÉ LINKY

159

Nádraží Kbely – Náměstí Jiřího Berana (nahrazeno linkou 202)

186

Hloubětínská – Satalická obora (nahrazeno linkou 396)

205

Poliklinika Budějovická – Zelený pruh (nahrazeno linkou 134)

293

Poliklinika Budějovická – Milíčov (nahrazeno linkami 138, 203)

PŘEČÍSLOVANÉ LINKY

(z důvodu nutnosti uvolnění číselné řady pro další rozvoj PID)

273**→****141**

Hloubětínská – Ve Žlíbku

291**→****148**

I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova

295**→****166**

Třeboradice – Domov seniorů Ďáblice

296**→****224**

Nádraží Horní Počernice – Sídliště Petrovice

297**→****155**

Nemocnice Vinohrady – Poliklinika Malešice

386**→****396**

Hloubětínská – Přezletice, Kocanda

CYKLOHRÁČEK SE ROZLOUČÍ S LETOŠNÍ SEZONOU NETRADIČNĚ

I v říjnu se můžete svézt rodinným výletním vlakem Cyklohráček, který vám o víkendech a na státní svátek 28. října 2016 nabídne opět netradiční výlety pro malé i velké nedaleko od Prahy.



Z důvodu opravy železniční trati se však bude o posledních dvou říjnových víkendech konat nepřetržitá výluka v úseku Kováry – Podlešín, čímž je nutné provést určitá opatření pro zajištění obslužnosti ve zbylé části trasy.



Ranní Cyklohráček pojedje ve směru z Prahy pouze do stanice Noutonice, odkud bude přes Okoř do Kovár a dále po běžné trase našeho výletního vlaku až do Slaného a zpět zajištěna náhradní autobusová doprava.

Trasa odpolední jízdy Cyklohráčku se zcela změní. Vlak pojedje přes Roztoky u Prahy a Kralupy nad Vltavou, můžete se s ním svézt k nelahozeveskému zámku, nebo si udělat výlet na horu Říp z nedaleké vlakové zastávky Ctiněves. Cyklohráček vás dále sveze přes Straškov a Zlonice až do Slaného. Náhradní autobusová doprava bude zavedena od vlakové stanice Jeneč, kde odpoledne ve směru z Prahy a navečer ve směru do Prahy mimořádně zastaví jeden z kladenských rychlíků. Autobus vás odtud sveze přes Okoř do Slaného a navíc bude pokračovat až do již zmíněných Zlonic, kde bude navazovat na příjezd Cyklohráčku z Prahy, aby odvezl cestující do nedalekého železničního muzea. V něm na Vás dýchne historie starých nádraží či parních lokomotiv a budete se moci svézt úzkorozchodnou průmyslovou železnici.



Letošní sezona Cyklohráčku končí v neděli 30. října 2016, ale už teď se můžete těšit na tu další, v pořadí již čtvrtou, která bude zahájena v sobotu 25. března 2017.

3 KROKY OD OPENCARD K LÍTAČCE



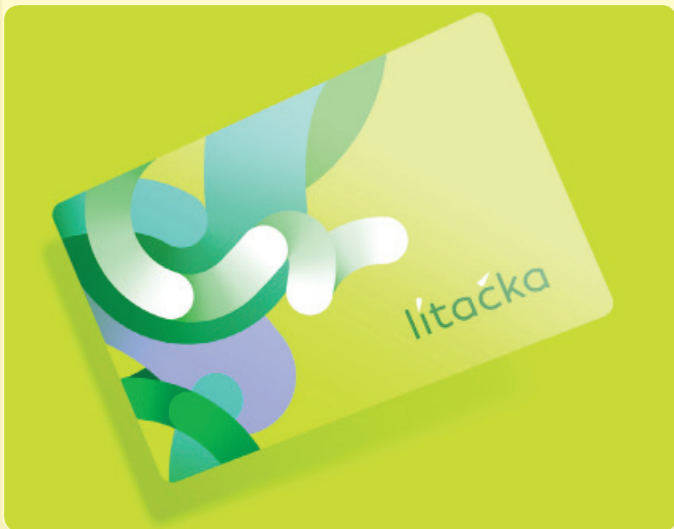
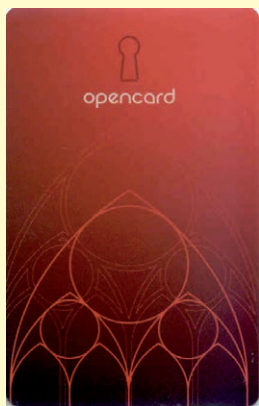
Lítačka je nová karta pro cestování pražskou hromadnou dopravou a postupně úplně nahradí staré červené karty Opencard. Dokud je vaše Opencard ještě platná, tak ji můžete klidně používat dál. Když se však přiblíží konec její platnosti, poradíme vám, jak si ji snadno vyměnit za Lítačku tak, abyste to stihli, ještě než její platnost vyprší, a stálo vás to co nejméně, ideálně nic!

1. VE SPRÁVNÝ ČAS NA SPRÁVNÉM MÍSTĚ

Pokud si nejste jisti datem platnosti své Opencard (údaj na kartě může být nečitelný, nebo se její platnost prodlužovala), snadno jej zjistíte na stránkách www.litacka.cz, nebo v kterémkoli validátoru ve stanicích metra.

Důležité je vědět, že nejdříve 2 měsíce před koncem platnosti červené karty a nejpozději 30 dnů po skončení její platnosti, si ji můžete nechat vyměnit za Lítačku.

A to buď online na webu, nebo osobně na pobočkách. Nejvýhodnější a nejpočetnější varianta je právě přes web www.litacka.cz. Pokud to stihnete ve výše zmiňované lhůtě, a necháte si ji doručit poštou, budete mít novou Lítačku zcela zdarma. Dorazí k vám za přibližně 14 dní (maximálně však 30). Jestliže si o výměnu požádáte osobně, bude to za 50 Kč. A pokud ji chcete mít hotovou na počkání, cena za expresní výměnu je 100 Kč.



2. KDO DŘÍV PŘIJDE... MÁ TO ZDARMA

Při výměně karty bude pro vás jistě důležité to, abyste mohli na svůj kupon cestovat bez přerušení, tedy aby přechod ze staré karty na novou byl plynulý a bez problémů. Proto doporučujeme nenechávat výměnu Opencard na poslední chvíli. Ačkoli existuje výše zmíněná ochranná lhůta 30 dnů po skončení platnosti, v této lhůtě již nelze na propadlou Opencard cestovat.

Pro využití bezplatné výměny karty, doporučujeme požádat o ni online přibližně měsíc před koncem platnosti Opencard. Tak si zajistíte, že k vám nová karta dorazí včas. Pokud budete výměnu odkládat až těsně před koncem platnosti, nebo dokonce po něm, řešením je expresní výměna karty na pobočce, za poplatek.

3. Z ČERVENÉ NA ZELENOU

Kupon, který máte nahanený na končící Opencard, si snadno přehrajete na novou Lítačku. Stačí při první cestě metrem vložit novou kartu do validátoru, a je to.

Nabíjet si ji pak můžete tak, jako jste zvyklí, buď na webu www.dpp.cz, nebo přímo na pobočkách Dopravního podniku Praha.

STANDARDNÍ VYDÁNÍ LÍTAČKY NA POBOČCE

O Lítačku se standardní lhůtou vyhotovení můžete požádat na jedné z následujících poboček:

- Škodův palác (Jungmannova 35/29, Praha 1)
- stanice metra Hradčanská
- stanice metra Roztyly
- dispečink Dopravního podniku (Na Bojišti 1452/5, Praha 2)
- stanice metra Anděl (výstupy Anděl i Na Knížecí)
- stanice metra Kačerov
- stanice metra Kobylisy
- stanice metra Letňany
- stanice metra Můstek (výstup z linek A i B)
- stanice metra Nádraží Holešovice
- stanice metra Veleslavín
- Letiště Václava Havla (Terminál 1).

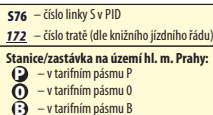
EXPRESNÍ VYDÁNÍ LÍTAČKY

Expresní vydání Lítačky je možné zatím pouze na čtyřech místech:

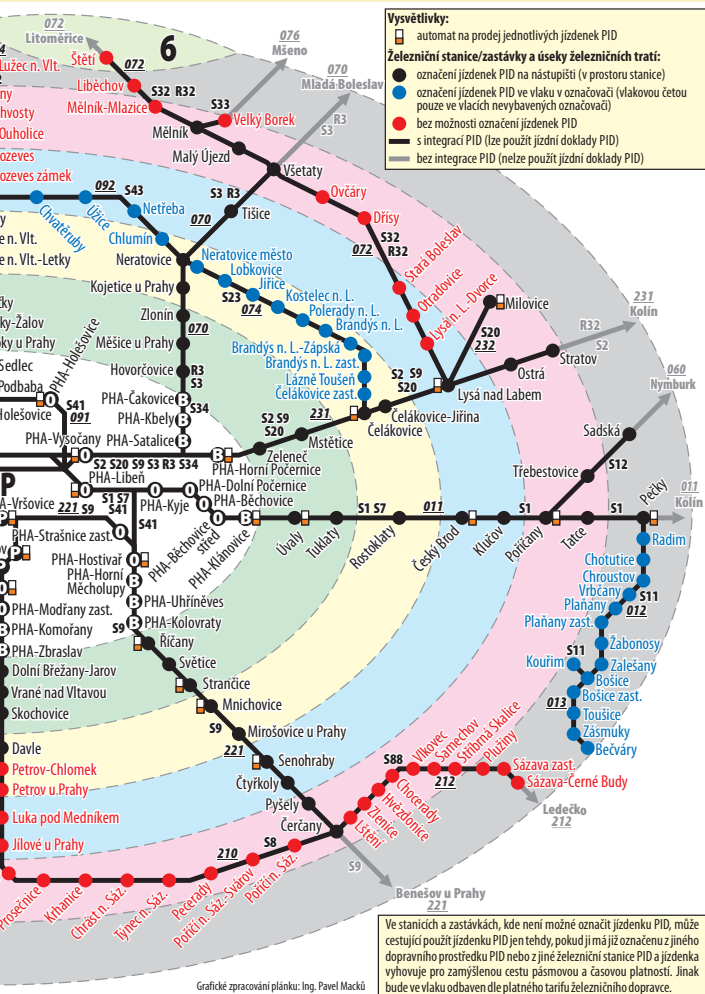
- Škodův palác (Jungmannova 35/29, Praha 1)
- stanice metra Hradčanská
- stanice metra Roztyly
- dispečink Dopravního podniku (Na Bojišti 1452/5, Praha 2)

Všechny podrobné informace najdete na www.litacka.cz

trvalý stav k 1. říjnu 2016



- **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 zasílání na e-mail.*



PID ve spojení s Vámi

Facebook, Twitter, Instagram a RSS kanál



Pražská integrovaná doprava
důležité informace a zajímavosti



@PIDoficialni
mimořádnosti z první ruky



PIDoficialni
fotky a zajímavosti z provozu



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

OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA



Obec Čerčany

ČERČANY



Pokud pravidelně cestujete vlakem, tak určitě znáte obec Čerčany, která je významnou železniční křižovatkou. Nechybělo mnoho a Čerčany zůstaly malou osadou, jakou byly ještě v polovině devatenáctého století, kdy zde bylo pouze 23 stavení. Projektovaná dráha Císaře Františka Josefa byla vyměřena ze Strančic do Benešova přes Zaječice a Pětihosty se stanicí Pyšely. Pyšelští sedláci a formani se ovšem železně dráhy obávali. Mysleli si, že budou zapalována jejich pole a dobytek se bude plašit, a tak bylo rozhodnuto, že železnice povede přes Mnichovice a Senohraby. Ještě dlouho se také diskutovalo o tom, kde bude nádraží a nakonec bylo rozhodnuto pro území Čerčan.

Tím se život osady podstatně změnil. Železniční trať z Českých Velenic do Čerčan byla otevřena 3. září 1871 a o více než tři měsíce později se rozjel vlak až do Prahy. První vlaky do Prahy dojely 14. prosince 1871 po dokončení dřevěného mostu přes Sázavu právě v Čerčanech. V roce 1897 byla zahájena doprava také na trati Posázavského pacifiku směrem ku Praze, ale pro-



pojení s Prahou po této trati došlo až 1. května 1900, kdy byl dokončen úsek mezi obcemi Skochovice a Jílové u Prahy. O rok později byla do Čerčan dovedena i třetí trať, vedoucí z Kolína přes Sázavu a Ledečko. Vlaky na této trati nejezdily na nádraží dráhy Císaře Františka, ale na nádraží s názvem Čerčany místní dráha. Absurdní situace vydržela až do roku 1905, kdy bylo místní nádražíčko zrušeno.

Čerčany, obec u řeky Sázavy, obklopená jehličnatými lesy, se stala na sklonku 19. století oblíbeným cílem obyvatel Prahy. Ti zde začali s výstavbou vil a činžovních domů určených především k letním pobytům. První vila byla v Čerčanech postavena roku 1882. V době naší návštěvy probíhala nad informačním centrem výstava fotografií, kde jsme mohli sledovat, k jakým podstatným změnám v Čerčanech za necelé jedno a půl století došlo. Dnes mají Čerčany téměř 2800 obyvatel, poslední čtvrtstoletí, na tomto počtu moc nezměnilo.



„V roce 1991 jsme měli 2599 obyvatel, nárůst tedy není skoro žádný,” dozvídáme se od starosty Martina Richtera.

Železnice s sebou nepřinesla pouze vyšší počet obyvatel, ale také průmysl. Již při příjezdu od Benešova vidíme betonářskou firmu. *„V této průmyslové lokalitě, tedy bývalém ŽPSV a mlýně dříve pracovalo několik set lidí, dnes se změnila technologie a pracuje tu lidí daleko méně, spíše cizinci,”* doplňuje starosta. Když přijíždíte do Čerčan ve směru od Prahy, je místní dominantou velký mlýn, ale i ten v současnosti zeje prázdnotou. Velkolepá přestavba, která proběhla v osmdesátých letech 20. století, se ukázala v nových ekonomických podmínkách jako nevýhodná, a tak se dnes hledá jiné využití. *„Drtivá většina obyvatel dnes za prací dojíždí, ať do Prahy nebo Benešova,”* říká starosta.

Pro dojíždějící je dobrá a spolehlivě fungující doprava alfoou a omegou. *„Obyvatelé Čerčan by přivítali více spojů zrychlených nebo rychlíkových. Hodina na cestě není málo. Proto lidé přivítali zavedení vlakových spojů Arrivy, které jsou rychlejší,”* říká starosta. Spoje Českých drah jezdí v půlhodinových intervalech ve špičce pracovních dní a v sedle po hodině. Společnost Arriva nabízí sedm spojů v každém směru v pracovní dny. Osobním vlakem Českých drah jste z Čerčan v Praze na hlavním nádraží za 53 minut, zrychlenou Arrivou o devět minut rychleji.

Také nádraží v Čerčanech prošlo v nedávné minulosti podstatnou rekonstrukcí. Vlaky odjíždějí z nových nástupišť, která nejsou úplně ideálně navázána na historickou budovu. Také

v Čerčanech najdete podchody vymalované dětmi, stejně jako například v Lysé nad Labem. Přesto podle starosty není stavba pro obec ideální. *„Škoda, že se na druhé straně nádraží nepodařilo vybudovat parkoviště, prodloužení tunelu k nástupištím by nebylo tak náročné a nám by to hodně pomohlo, stejně jako lidem, kteří dojíždějí k nám na vlak. U nádraží bohužel mnoho míst k parkování nemáme,“* říká zklamaně Martin Richter. Naopak ho těší nedávno zprovozněná úprava přednádražního prostoru směrem do obce. *„V tomto velmi dopravně zatíženém prostoru nevhodně parkovala auta a změnou se nám výrazně podařilo zajistit bezpečný pohyb chodců a zvláště pak dětí dojíždějících do naší školy z okolních obcí. Úpravou byl také dotvořen dnešní přirozený centrální prostor obce, protože rozvojem obce se původní náves dostala mimo centrum.“* Vlastně jen přes ulici od nádraží najdete v Čerčanech informační centrum a také restauraci, což je výhoda při turistických cestách. Nedaleko je pošta a další občanská vybavenost.

Samozřejmě i Čerčany jsou obsluhovány autobusy, ale ty ještě v těchto dnech nejsou zapojeny do integrované dopravy. *„Máme spoje základní dopravní obslužnosti, které platí kraj, a také spoje, na které přispíváme přímou platbou provozovateli autobusových linek.“* Pokud společná integrace dopravy Prahy a Středočeského kraje bude pokračovat, nevyhne se ani Čerčanům.

Už v sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století začala modernizace obce, aby mohla být realizována nová výstavba. *„V současné době už máme dokončenu kanalizaci téměř v celé obci, chybí nám jen jednotlivé domy, stejné je to s vodovodem a plynifikací,“* těší starostu. V době naší návštěvy prochází významnou modernizací škola a roste nová tělocvična. *„Děti u nás mají o měsíc delší prázdniny, někdo to pochopil, že je potřeba školu opravit a modernizovat, samozřejmě jsme se také setkali se stížnostmi.“*

Hranice mezi obcí Čerčany a jejími sousedy probíhá v některých případech doslova na uliční úrovni. *„Je to dáno tím, že v minulosti byly Čerčany střediskovou obcí, a tak katastry obcí nikdo neřešil. Lštěň a Čtyřkoly se v době po listopadové revoluci staly samostatnými obcemi, a tak jsou hranice v některých případech velmi těsné. Tato skutečnost nás také vede s kolegy k těsnější spolupráci. Například děti ze Lštěně i ze Čtyřkol chodí k nám do školy,“* dozvídáme se od starosty.



Pokud většina obyvatel obce za práci dojíždí, tak se většinou samosprávy bojí, aby se obce nestaly pouze noclehárnami. Ale i v Čerčanech se odehrává bohatý spolkový život. Kromě základní školy je

k dispozici mateřská škola a také umělecká škola. V době naší návštěvy probíhal v sousedství knihovny bazárek dětského oblečení. Obec se může pochlubit poloprofesionální hasičskou jednotkou, která



vypomáhá benešovským profesionálům. Nezapomíná se ani na sport, ať už v rámci v Slavoje, cyklistického nebo florbalového oddílu. „Snažíme se na činnost spolků v obci v maximální možné míře přispívat,“ ujišťuje starosta. Obcí jsou organizovány i dvě tradiční akce, Čerčanské ochutnávání a Rozsvěcení vánočního stromu. Obec také podporuje kulturní spolek, jenž se snaží rozličnými akcemi o větší oživení místního kina, které je díky zachování původního vybavení samo o sobě dnes již unikátem.

Jak bylo uvedeno v úvodu, vlak výrazně změnil život Čerčan, ale v letošním roce si připomínají již 660 let své existence. O první písemnou zmínku se zasloužil Ondřej z Dubé, pán na Zlenicích a nejvyšší zemský sudí, který v roce 1356 koupil „Čerňany“ od Arnošta z Poříčí. Později Čerčany patřily většinou k Mrači. Dnešní Čerčany se skládají z vlastní obce a dalších tří částí, Vysoké Lhoty, Nového Městečka a Jericha.

Již výše jsme se zmínili, že se Čerčany staly významnou rekreační obcí a to přetrvává do dnešních dní. Nedaleko od nádraží se nacházejí Čerčanská koupadla, přírodní koupaliště na Sázevě. Přímo u nádraží je i rozcestník turistických cest. Žlutá turistická značka vás povede jihovýchodním směrem do Mezihoří a od odtud se můžete dostat po neznacených cestách i na nejvyšší bod obce, Čerčanský Chlum, jehož výška je 530 metrů nad mořem, což znamená od nádraží převýšení téměř 300 metrů.

Severovýchodním směrem dojdete do žluté ke zřícenině hradu Stará Dubá a dále se můžete dostat na nádraží do Hvězdonic, odkud vás vlak doveze zpátky do Čerčan. Pokud se vydáte po červené severním směrem, může být vaším cílem zřícenina hradu Zlenice. Pokud půjdete po červené západním směrem, můžete dojít až na zříceninu Zbořený Kostelec, odkud je to kousek do Týnce nad Sázavou, odkud můžete vyrazit Posázavským pacifikem zpět do Čerčan nebo ku Praze. Pokud zvolíte zelenou jižním směrem, dojdete do Poříčí nad Sázavou a odtud vás červená dovede až ke konopištskému zámku. Od zámku pokračuje červená na nádraží v Benešově. Zajímavým cílem může být i zámek ve Vysoké Lhotě, kde je muzeum kočárů, ale přes zimu bývá zavřeno. Nedaleko od nádraží v Čerčanech, v budově bývalé vodárny, najdete muzeum Posázavského pacifiku, legendární železniční trati proslavené především trampy.

Dopravní obslužnost PID obce Čerčany

Železniční linky

S8, S9, S88

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

OKRESNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOLÍN, S. R. O.

Především ve východní části Středočeského kraje je společnost OAD Kolín velmi známou a cestujícími často využívanou. Vždyť s touto značkou se setkáváme již od roku 2007, kdy došlo ke sloučení autobusové dopravy následníků bývalých ČSAD Nymburk a Kolín do jedné společnosti, a tou se stala Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.



V současné době společnost vlastní 120 autobusů, které stále vyjíždějí ze čtyř dopravních provozoven, v Kolíně, Nymburce, Českém Brodě a Městci Králové. Přesto od června došlo k významné změně, a to na pozici majitele. Inženýra Aloise Koutka nahradila společnost Z-Group doktora Zdeňka Zemka, která je známá v ocelářském průmyslu a také pod její křídla patří dopravní společnosti ČSAD Vsetín, ČSAD Autobusy Plzeň, Autobusy Karlovy Vary, KRODOS BUS a Housa Car. „Celá skupina vlastní více než 1200 autobusů a je druhým největším tuzemským dopravním uskupením,“ říká výkonný ředitel Martin Pípal. „Výkony společnosti zůstávají na úrovni let minulých, v tomto směru se za poslední dva roky moc nezměnilo. Od 2. července letošního roku došlo k rozšíření Pražské integrované dopravy v Lysé nad Labem a v Milovicích, a tak v současné době představují naše výkony v rámci Pražské integrované dopravy zhruba jednu čtvrtinu a tři čtvrtiny tvoří ostatní doprava.“

Od naší poslední návštěvy v Nymburce také probíhá obměna vozového parku, neboť právě OAD Kolín patří k dopravcům s nejnižším stářím vozového parku v rámci Pražské integrované dopravy. „V současné době jsme předložili žádost o dotaci pro projekt na nákup dvaceti autobusů s plynovým pohonem CNG. Je to jediný dotační titul, který je v současné době na nákup autobusů vypsán,“ vysvětluje Martin Pípal. „Zatím máme všechny autobusy naftové, ale zkoušíme jít i touto cestou. Konkurence je v rámci tohoto titulu velká, tak uvidíme, jak dopadneme.“ Nová vozidla by byla také nízkopodlažní, tím by se počet vozidel se snadným nástupem podstatně zvýšil. V současné době pro-

vozuje OAD Kolín devatenáct nízkopodlažních autobusů, většina pochází od výrobce SOR Libchavy. „Na linku č. 262 máme nakoupené také dva minibusy Iveco Stratos, jeden je v provozu a druhý je odstaven jako záloha,“ doplňuje Pípal. Zajímavostí vozového parku OAD Kolín je také jediný kloubový autobus, který je nízkopodlažní.

Stále více vozidel OAD Kolín jezdí už v červenomodrobílých barvách Pražské integrované dopravy. „Nové autobusy dostávají barvy PIDu, abychom splnili standardy kvality, které jsou sledovány. Celkem nám jezdí v barevné kombinaci PID 22 vozů.“

Ani OAD Kolín se nevyhýbá celostátní problém nedostatku řidičů. „V současné době se snažíme inzerovat především v obsluhovaných obcích, nejraději máme, když přijde řidič s řidičským oprávněním D, ale ve spolupráci s úřady práce probíhá také rekvalifikace zájemců z řidičského oprávnění B na D, některým řidičům platí přeškolení přímo firma.“ Do náboru řidičů jsou zapojeni i stávající řidiči, pokud se jim podaří zlanařit nového kolegu, dostane prémii ve výši tří tisíc korun. „I tato motivační cesta funguje. Prémii vyplácíme po zkušební době nového řidiče a vyplácíme ji přibližně jednou za čtvrt roku,“ sdělil výkonný ředitel. V barvách OAD Kolín jezdí v současné době 140 řidičů. „Nestalo se nám, že bychom kvůli nedostatku řidičů nevypravili autobus, jak jsme zaznamenali u jiných dopravců,“ slyšíme příznivou bilanci posledních měsíců.

Také středočeský dopravce je pravidelně hodnocen v rámci Standardů kvality služby, které vyhodnocuje ROPID každé čtvrtletí. Za rok 2015 je OAD Kolín ve skupině dopravců poskytující vyšší kvalitu, to znamená splněných 60 až 80 procent sledovaných standardů. Také v prvním čtvrtletí letošního roku se OAD Kolín zařadil do druhé skupiny, ale ve druhém čtvrtletí skončil až ve třetí skupině dopravců s průměrnou poskytovanou kvalitou služby. „Snažíme se standardy plnit, co to nejlépe jde, ale někdy se to bohužel nepodaří,“ mrzí Martina Pípala. Jedním ze sledovaných standardů je i stejnokroj zaměstnanců. „Jednotné oblečení řidiči mají, tak se snažíme, abychom standard plnili.“ V souvislosti s rozšířením systému Pražské integrované dopravy v okolí Milovic se dopravci podařilo vylepšit zastávkové sloupky v celé oblasti. „Do budoucna bychom chtěli zlepšit zastávkové sloupky i v jiných oblastech, chceme, aby se cestující setkávali s kvalitním informačním systémem.“

Jedním z cílů do nejbližších měsíců je připravit se na postupné rozšiřování integrace Středočeského kraje do systému Pražské integrované dopravy. „Zatím pořizujeme nový odbavovací systém pouze do nových vozů, v případě starších vozů jsme





do nového odbavovacího systému prozatím neinvestovali, ale i tato oblast přijde na pořad dne. Například z bezkontaktního odbavování cestujících se jistě stane běžný standard. Budeme se snažit zavést příjemnější odbavovací systém pro řidiče i naše cestující,” říká k plánu do budoucnosti Pípal.

Od svého vzniku v roce 2007 se OAD Kolín specializovalo pouze na autobusovou dopravu. Servisní činnosti zajišťovala společnost ČSAP Nymburk. Toto partnerství vydrželo i po změně vlastníka. „Společnost ČSAP zůstala naším servisním partnerem od údržby vozidel, až po naftu,” doplňuje Pípal. Právě společnosti ČSAP patří i flotila historických autobusů, které se objevují na různých nostalgických akcích nejen ve středních Čechách. „S historickými vozidly jezdí naši řidiči, jsou to fandové. I v této oblasti spolupráce nadále pokračuje.”



OKRESNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA, S. R. O.



Adresa sídla: Polepská 867
280 52 Kolín IV

Zapojen do systému PID: od roku 2002

V současné době provozované linky:

městská linka PID

262

příměstská linka PID

398

regionální linky PID

411, 412, 421, 422, 423, 426, 427, 429, 430, 431, 432, 433,
436, 443, 491

Web: www.oad.cz

KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC LÁKÁ NA ZAJÍMAVÉ NOVINKY!

Úžasný malý svět, to je už několik let hlavní slogan Království železnic, populární expozice v suterénu jednoho z moderních domů ve Stroupežnického ulici u Anděla. Už více než sedm let [expozice byla otevřena 1. července 2009] mohou malí i velcí obdivovat unikátní model České republiky v podobě modelové železnice s modely významných míst a staveb. Model se rozšiřuje o další tuzemské kraje a ty stávající jsou doplňovány o nové příběhy.

Miniaturní krajinu obývají tisíce postavíček, které zde zažívají své každodenní příběhy. Na začátku září letošního roku byly příběhy obohaceny o jedenáct typických i méně obvyklých si-



tuací ze života Pražské integrované dopravy. Potkáte cestující s husou, dámu, která neměla jízdenku a hrubě se chovala k revizorovi. Také model Vltavy se dočkal přivozu, kde hraje kapitán na harmoniku na přivítanou, ale stala se také nepříjemná událost a převozník musí řešit muže přes palubu. Nechybí ani tak typická fronta na nákup Lítačky nebo časových jízdenek, stejně jako street-art nebo lapený sprejer. Tyto malé příběhy vám zcela jistě zpříjemní pobyt v unikátním světě Království železnic a na druhou stranu přiblíží malým i velkým návštěvníkům situace, se kterými bychom se ve veřejné dopravě rádi setkávali co nejméně.

Navíc na příběhy v modelovém kolejišti navazuje Zážitková mapa, soutěž, která obsahuje sadu pěti otázek určených pro děti i dospělé. Na správném zodpovězení pracuje rodina jako tým a děti se tak dozvídají důležité zásady správného chování v prostředcích Pražské integrované dopravy.

„Spoluprací s Královstvím železnic chceme popularizovat používání systému Pražské integrované dopravy u malých i velkých, navíc chceme vzbudit zá-





jem o profesi řidiče autobusu, šoférů je totiž nejen v Praze, ale v celé České republice čím dál větší nedostatek," říká ředitel RO-PIDu Petr Tomčík. Tím se dostáváme k novému největšímu hitu expozice, tím je funkční kokpit autobusu

Karosa B732 v barvách Pražské integrované dopravy. Autobus navazuje na kokpity lokomotivy a tramvaje T3 (tramvaje T3 se v místech Království železnic vyráběly), které jsou mezi návštěvníky velmi populární a v některých dnech se stojí fronty, aby si děti mohly vyzkoušet práci řidičů či strojvedoucích. Zážitek je ještě umocněn projekcí průjezdu existujících linek a tratí, tím se blíží realitě skutečného simulátoru.

Už několik minut po slavnostním otevření se kokpit autobusu zaplnil dětmi, které zkoušely všechny funkce, které novinka nabízí, dveře se neustále otvíraly a zavíraly, v permanenci byla i všechna další tlačítka, kterými se obsluhují světla, blinkry, osvětlení kabiny a vozu, světelnou a zvukovou výstrahu dveří, nebo pedál rychlosti. Všechny ukazatele mohou děti sledovat na tachometru, otáčkoměru nebo tachografu. V současné době si děti mohou vybrat, zda pojedou linku 123, 167 nebo 191, tedy jednu z těch, jejichž zastávky jsou přímo před Královstvím železnic. Pro pohon dveří a nastavení sedačky řidiče byl použit původní systém kompresoru s rozvodem vzduchu, a tak ukazatel tlaku reprezentuje skutečný stav.

Dostat funkční kokpit do podzemní expozice nebylo nic jednoduchého. Karosa typu B732.1666 byla na místě nákupu rozřezána a po částech převezena do Prahy, kde bylo nutno z prostorových důvodů autobus o něco zkrátit, na délku 8,5 metru. Uvnitř autobusu samozřejmě zůstala sedadla, která mohou sloužit také pro odpočinek znavených návštěvníků.

Součástí Království železnic je také urbanistický model Prahy, který zaujímá plochu 118 metrů čtverečních a je na něm vidět město na konci 20. století. Nechybí speciální technologie audiovizuální techniky s velkým množstvím informací z historie a současnosti města. V sále také můžete vidět unikátní malovaný Šípův papírový model Prahy. Na stěnách si stále můžete připomenout zajímavosti ze 140leté historie pražské městské hromadné dopravy.

Právě podzim je ideálním časem k návštěvě bohaté expozice Království železnic, otevřeno je každý den od 9 do 19 hodin a u pokladny si nezapomeňte vyzvednout zážitkovou mapu, která vám prohlídku celé expozice zpříjemní.





Městská knihovna v Praze

FILM A LITERATURA



10. 10. Dívka ve vlaku od 19.00
Adaptace světového bestselleru

Ústřední knihovna, Mariánské nám. 1, Praha 1 (velký sál)

Vstupné zdarma do naplnění kapacity sálu

www.mlp.cz/akce



ČasoPID

ŘÍJEN 2016



ČasoPID

ŘÍJEN 2016

Autoři textů: *Petr Malík, Filip Drápal*

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *5. října 2016*

Vydal ROPID v říjnu 2016

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

Náklad: *15 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 560

www.ropid.cz