

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

Tabulka cen jednotlivého plošného jízdného

Platnost:
od 10. června 2012

do pásma z pásma		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
P	cena	Jednotlivé jízdné v Praze:									
	platnost	32 Kč – platnost 90 min									
	cena	24 Kč – platnost 30 min									
	platnost										
1	cena	40 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	32 Kč	40 Kč	46 Kč	54 Kč
	platnost	5 p/120 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min	7 p/180 min
	cena	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč	40 Kč	46 Kč
	platnost	6 p/150 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min	6 p/150 min
2	cena	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč	40 Kč
	platnost	7 p/180 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min
	cena	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč	40 Kč
	platnost	8 p/210 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min	5 p/120 min
3	cena	68 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč
	platnost	9 p/240 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min	4 p/90 min
	cena	76 Kč	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč	32 Kč
	platnost	10 p/270 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min	3 p/60 min
4	cena	84 Kč	68 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč
	platnost	11 p/300 min	9 p/240 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min	2 p/30 min
	cena	92 Kč	76 Kč	62 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	24 Kč
	platnost	12 p/360 min	10 p/270 min	9 p/240 min	8 p/210 min	7 p/180 min	6 p/150 min	5 p/120 min	4 p/90 min	3 p/60 min	2 p/30 min

VYSVĚTLIVKY:

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

pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je 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

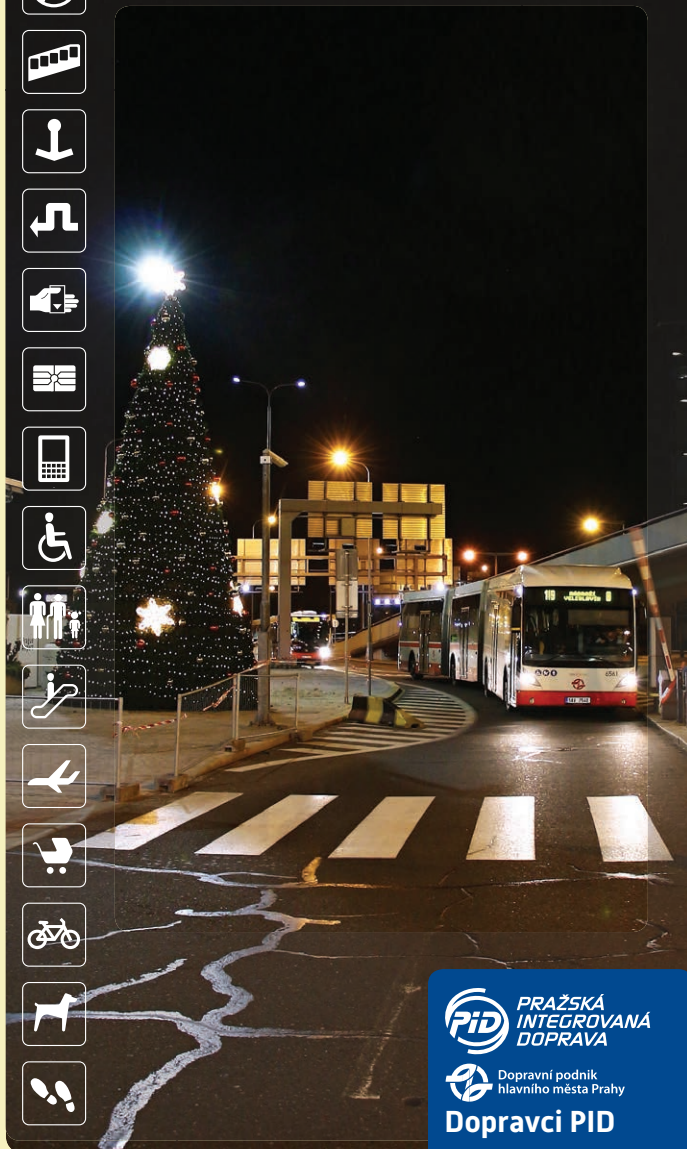
Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na okrajích území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okrajích území Prahy

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



Čas PID

prosinec 2016



PID PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Dopravci PID

OBSAH:

Trvalé změny PID od 11. 12. 2016	1
Vánoční a novoroční provoz PID	3
Matěj Sobota: Tentokrát jsme spolupracovali i s Ústeckým krajem	7
S Pid na Říp a do Roudnice nad Labem a s důk do Mělníka	10
Schéma integrace Podřipsko	12
Vozí Vás na linkách PID / Jaroslav Štěpánek	14
Obce, které obsluhuje PID / Dolní Břežany	17
Výsledky zkoušky obsaditelnosti změni plánování dopravy	21

NA LINCE 119 SE TESTUJE NEJDELŠÍ AUTOBUS NA ČESKÝCH SILNICÍCH

Dopravní podnik hl. m. Prahy bude čtyři měsíce testovat další velkokapacitní autobus, který by mohl pomoci vyřešit situaci se stále přibývajícím počtem cestujících mezi centrem Prahy a Letištěm Václava Havla Praha. Tříčláňkový autobus Van Hool bude nejdelší autobus, jaký kdy vyjel na české silnice.

V rámci prověřování možností zlepšení dopravní obsluhy pražského letiště zajistil DPP dlouhodobý zkušební provoz tříčláňkového autobusu Van Hool AGG 300. Vozidlo belgického výrobce o délce 24,785 metrů je zatím nejdelším autobusem, který kdy DPP provozoval.

Autobus je od poloviny listopadu 2016 nasazen na linku č. 119 a zkušební provoz by měl probíhat po dobu čtyř měsíců. Autobus svou délkou a kapacitou zatím nemá v České republice obdoby. Délkou téměř 25 metrů výrazně překonává i velkokapacitní autobus Mercedes-Benz CapaCity L, jež DPP krátkodobě testoval v únoru tohoto roku. Provoz na určené trase je umožněn díky dočasné udělené výjimce, české předpisy totiž připouštějí maximální délku jen 18,75 metru.

Zajímavostí nízkopodlažního tříčláňkového dvouklobového autobusu Van Hool AGG 300 je umístění motoru s převodovkou v levé části předního článku vozu. Poháněna je tak druhá náprava, což umožňuje použití řiditelné třetí a čtvrté nápravy a tím i přes délku vozidla jeho dobrou manévrovatelnost. Celková kapacita autobusu je 181 cestujících.

Za prvních devět měsíců roku 2016 odbavilo Letiště Václava Havla Praha v meziročním srovnání o sedm procent cestujících více. Původní odhady byly kolem pěti procent meziročního nárůstu. Kapacita současných kloubových autobusů na lince č. 119 už tak přestává dostačovat. Přidávat další autobusy na tuto linku již není provozně příliš efektivní, zejména vzhledem k zajištění návaznosti jednotlivých spojů na Veleslavíně na intervaly metra. Právě z uvedených důvodů se prověřuje alternativní řešení formou autobusů s vyšší kapacitou.



ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

dvoupásmo		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7	
do pásma	cena	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B										
	platnost	Území hl. m. Prahy										
	cena	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min
z pásma	platnost	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min
	cena	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč 3 p/60 min	32 Kč 4 p/90 min	40 Kč 5 p/120 min	46 Kč 6 p/150 min	54 Kč 7 p/180 min
	platnost	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min	2 p/30 min
1	cena	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
	platnost	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min	3 p/60 min
	cena	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
2	platnost	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min	4 p/90 min
	cena	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
	platnost	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min	5 p/120 min
3	cena	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
	platnost	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min	6 p/150 min
	cena	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
4	platnost	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
	cena	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	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
5	cena	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	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
	platnost	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
6	cena	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	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
	platnost	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
7	cena	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	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min
	platnost	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	7 p/180 min	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 těž jízdenku v ceně 12 Kč, která je přístupná a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID

Pásma 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

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

Pásma 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

TRVALÉ ZMĚNY PID OD 11. 12. 2016



K celostátnímu termínu změny jízdních řádů v neděli 11. prosince 2016 dochází k trvalým úpravám části linek Pražské integrované dopravy. Změny se týkají především příměstské železnice a návazných autobusových linek PID. Vybrané železniční linky, především rychlíkové, ponesou nová čísla. Dle požadavků jednotlivých měst a obcí Středočeské okraje se také mění názvy vybraných zastávek.



ŽELEZNICE

S3 Zkrácení intervalu o víkendech v úseku Praha – Všetaty na pravidelných 60 minut, nově přímé víkendové spojení Praha – Mělník v intervalu 120 minut, nové posilové spoje v ranní a odpolední špičce pracovních dnů.

R3
S32 Zkrácení intervalu v pracovní dny dopoledne a o víkendech ze 60 na 30 minut v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou a v úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves ze 120 na 60 minut.

S4
R4 Prodloužení vlaků jedoucích v úseku Praha-Smíchov – Nučice do Nučic zastávky, zkrácení intervalů mezi Nučicemi a Berounem *(60 minut ve špičkách pracovních dnů a 120 minut dopoledne a o víkendech)*.

S6
S65 Prodloužení všech spojů do stanice Praha hl. n. z důvodu nemožnosti zachování provozu zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí.

S7 Rozšíření rozsahu přepravní špičky v pracovní dny prodloužením zbývajících vlaků linky S7 z Úval do Českého Brodu a části vlaků z Prahy-Radotína do Řevnic.

S9 Nový pár vlaků Praha – Říčany na začátku odpolední přepravní špičky, prodloužení vybraných vlaků jedoucích v úseku Praha – Říčany do Strančic, prodloužení vybraných vlaků jedoucích v úseku Praha – Strančice do Benešova. Rozšíření začátku a konce odpolední špičky v pracovní dny na lince S9 do/z Lysé nad Labem.



AUTOBUSY

113 Vybrané spoje celotýdenně prodlouženy o úsek Písnice – Cholutice – Točná.

173 Linka je v souvislosti s prodloužením linky 113 zrušena a částečně nahrazena posílením linky 341.

251 Posílení provozu na okrajích přepravních špiček pracovních dnů v návaznosti na rozšířený provoz vlaků.

261 Posílení provozu v ranní špičce pracovních dnů z Klánovic do zastávky Nádraží Klánovice-sever *(zkrácení intervalu na 15 minut)*.

303 Posílení provozu v ranní špičce pracovních dnů ze Šestajovic do zastávky Nádraží Klánovice-sever *(zkrácení intervalu na 15 minut)*.

- 341** Posílení provozu v úseku Obchodní náměstí – Točná *(náhrada za zrušenou linku 173)*, prodloužení vybraných spojů do zastávky Jesenice *(náhrada za zrušenou linku 442)*.
- 391** Zavedení víkendového provozu v úseku Nádraží Klánovice – Dobročovice.
- 425** Pro 1 spoj v pracovní dny ráno do Berouna se zřizuje zastávka Bubovice, Višňovka.
- 432** Ve směru Lysá nad Labem zrušena zastávka Milovice z důvodu zrychlení provozu.
- 436** Ve směru Milovice, Tyršova zrušena zastávka Milovice z důvodu zrychlení provozu.
- 442** Linka je zrušena a nahrazena posílením linky 341.
- 448** Zřizuje se zastávka Řitka, U rybníka *(na znamení)*.
- 469** Změna trasy linky z důvodu znemožnění přímého spojení mezi Oticemi a Světicemi.
- 494** Pro vybraný spoj v pracovní dny odpoledne ve směru Strančice zřízena zastávka Světlava, škola.
- AE** Zrušena nástupní zastávka Terminál 2 a výstupní zastávky Náměstí Republiky a Masarykovo nádraží.

ZMĚNY NÁZVŮ ZASTÁVEK

Původní název	Nový název	Linky
Černošice	Černošice, Karlštejnská	313, 414
Černošice, Slunečná	Černošice, Na Ladech	415
Černošice, Vráž samoobsluha	Černošice, Centrum Vráž	315, 415, 601
Černošice, Vráž samoobsluha	Černošice, Husova	414
Černošice, Vráž U transformátoru	Černošice, U Transformátoru	315, 415, 601
Černošice, II škola	Černošice, Škola	414
Dobřichovice, UKZÚZ	Dobřichovice, Randova	415, 601
Jesenice, Zdiměřice, škola	Jesenice, Zdiměřice, Canadian School	327
Sázava-Černé Budy	Sázava	S88
Sázava, Černé Budy	Sázava, Klášterní	382

VÁNOČNÍ A NOVOROČNÍ PROVOZ PID (24. 12. 2016 – 2. 1. 2017)



I v letošním roce dojde v období Vánoc, Silvestra a Nového roku k úpravám jízdních řádů linek Pražské integrované dopravy. Zkrácen bude denní provoz na Štědrý den, posílena bude naopak silvestrovská noc. V pracovní dny mezi svátky dojde k mírnému omezení provozu na úroveň prázdninových jízdních řádů. Na rozdíl od minulých let nebude nijak omezen provoz před Vánoci a 23. prosince 2016 pojedou linky podle klasických jízdních řádů pro pracovní den.

Během prosince se jízdní řády objeví na webu www.ropid.cz a také ve vyhledávací spojení <http://pid.idos.cz>.

24. prosince 2016 (sobota)

Do cca 18:00 provoz dle pravidelných sobotních jízdních řádů. Od 18:00 do cca 24:00 v provozu metro a posílený noční provoz, od 24:00 do cca 7:00 standardní noční provoz. Příměstské linky jedou podle pravidelných jízdních řádů, provoz vlaků cca od 18 hod. omezen a ukončen ve 22 hodin.

METRO: Cca od 18 hod. na všech linkách metra interval 20 min. Poslední spoje vyjíždějí okolo půlnoci (shodné časy s pravidelným stavem).

TRAMVAJE: Cca od 18 hod. ukončen denní provoz a zahájen posílený noční provoz (interval 20 minut). Kolem půlnoci přechod na standardní noční provoz (interval 30 minut).

MĚSTSKÉ AUTOBUSY: Linky 180, 191 a 263 v provozu dle zvláštního JŘ (kvůli obchodním centrům na trasách). Cca od 18 hod. na všech městských denních linkách ukončen provoz a zahájen posílený noční provoz (interval na většině linek 20 minut). Kolem půlnoci přechod na standardní noční provoz.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY jedou podle pravidelných jízdních řádů, případné výjimky jsou v jízdních řádech uvedeny negativními poznámkami. Noční příměstské linky v provozu dle zvláštních jízdních řádů.

VLAKY: Provoz vlaků dle pravidelných jízdních řádů pro státní svátek je ukončen cca v 18:00, poté je zachován omezený provoz v intervalu 60 min. do cca 22:00 pouze na linkách S1, S2+S22, S7 a S9.

LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY: Provoz lanové dráhy a přívozů je ukončen v 18 hodin.

25. prosince 2016 (neděle)

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz tramvají a autobusů začíná až cca v 7 hodin, do té doby jezdí noční linky. Metro vyjíždí dle pravidelných jízdních řádů (před pátou ranní).

Příměstské linky a vlaky jedou dle pravidelných jízdních řádů.

METRO: Provoz dle nedělních jízdních řádů.

TRAMVAJE: Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz zahájen v 7 hodin.

MĚSTSKÉ AUTOBUSY: Denní provoz na městských linkách zahájen v 7 hodin. Linky 180, 191 a 263 v provozu dle zvláštního JŘ [kvůli obchodním centrům na trasách].

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY jedou podle pravidelných jízdních řádů, případné výjimky jsou v jízdních řádech uvedeny negativními poznámkami.

VLAKY: Provoz vlaků dle pravidelných jízdních řádů pro státní svátek.

LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY: Provoz dle nedělních jízdních řádů.

26. prosince 2016 (pondělí)

Provoz na všech linkách podle nedělních jízdních řádů, resp. jízdních řádů pro státní svátek.

27.–30. prosince 2016 (úterý – pátek)

Provoz podle prázdninových jízdních řádů pro pracovní den [omezení zejména v přepravních špičkách cca o 15 %]. Tramvajové linky 4 a 21 nejsou v provozu a linka 16 pouze v trase „Lehovec – Kotlářka“.

31. prosince 2016 (sobota)

Do cca 22:00 provoz dle pravidelných sobotních jízdních řádů. Od 22:00 cca do 2:00 smíšený provoz metra, nočních tramvají a vybraných denních autobusů. Po zbytek noci posílený noční provoz prodloužený až do 7:00. Většina příměstských linek jede podle pravidelných jízdních řádů, provoz vlaků je od 20:00 omezen a ve 22:00 ukončen.

METRO: Prodloužen provoz v intervalu 10 minut na všech linkách cca do 2:00.

TRAMVAJE: Cca od 22 hod. ukončen denní provoz a zahájen posílený noční provoz. Interval na všech linkách 15 minut, cca od 4 hod. interval 20 minut. Nasazeny dvouvozové soupravy nebo kapacitnější vozidla. Zrušeny jsou všechny garantované přestupy.

MĚSTSKÉ AUTOBUSY: Linky 180, 191 a 263 v provozu dle zvláštního JŘ [kvůli obchodním centrům na trasách]. Cca od 22 hod. na některých denních linkách ukončen provoz, v provozu zůstávají podle zvláštních JŘ linky:

102, 103, 106, 107, 109, 111, 112, 113, 118, 119, 120, 123, 125, 131,

134, 136, 137, 139, 141, 142, 145, 154, 161, 162, 163, 174, 177, 180, 191, 193, 197, 201, 207, 215, 232, 241, 253, 261, 267.

Cca od 2:30 posílený noční provoz: Linky 504, 505, 510 a 511 v intervalu 15 minut, linky 501, 502, 503, 506, 507, 509 a 512 v intervalu 30 minut a linky 513, 514 a 515 v intervalu 60 minut. Ruší se garantované přestupy.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY jedou podle pravidelných jízdních řádů, případné výjimky jsou v jízdních řádech uvedeny negativními poznámkami. Noční a vybrané denní linky v provozu dle zvláštních jízdních řádů.

VLAKY: Provoz vlaků dle pravidelných sobotních jízdních řádů s omezeními uvedenými u jednotlivých vlaků časovými poznámkami je ukončen cca ve 20 hodin, poté je zachován omezený provoz v intervalu 60 min. do cca 22:00 pouze na linkách S1, S2+S22, S7 a S9.

LANOVÁ DRÁHA: Provoz lanové dráhy je ukončen ve 22 hodin.

PŘÍVOZY: Provoz dle sobotních jízdních řádů.

1. ledna 2017 (neděle)

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz tramvají a autobusů začíná až cca v 7 hodin, do té doby jezdí noční linky. Metro vyjíždí dle pravidelných jízdních řádů (před pátou ranní). Příspěvkové linky a vlaky jedou dle pravidelných nedělních jízdních řádů, resp. jízdních řádů pro státní svátek.

METRO: Provoz dle nedělních jízdních řádů.

TRAMVAJE: Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz zahájen v 7 hodin.

MĚSTSKÉ LINKY: Denní provoz na městských linkách zahájen v 7 hodin. Linky 180, 191 a 263 v provozu dle zvláštního JŘ (kvůli obchodním centrům na trasách).

PŘÍMĚSTSKÉ LINKY jedou podle pravidelných jízdních řádů, případné výjimky jsou v jízdních řádech uvedeny negativními poznámkami.

VLAKY: Provoz vlaků dle pravidelných jízdních řádů pro státní svátek s omezeními uvedenými u jednotlivých vlaků časovými poznámkami.

LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY: Provoz dle nedělních jízdních řádů.

2. ledna 2017 (pondělí)

Provoz podle prázdninových jízdních řádů pro pracovní den (omezení zejména v přepravních špičkách cca o 15 %). Tramvajové linky 4 a 21 nejsou v provozu a linka 16 pouze v trase „Lehovec – Kotlářka“.

ÚPRAVY V NOČNÍCH BUS LINKÁCH

(při provozu současně s metrem)

- 24. prosince 2016 cca od 18 hod. do ukončení provozu metra *(sobota/neděle)*
- 25. prosince 2016 od zahájení provozu metra do 7 hod. *(neděle)*
- 1. ledna 2017 od zahájení provozu metra do 7 hod. *(neděle)*

119

Linka je v provozu v intervalu 20 min. s návazností na metro v zastávce „Nádraží Veleslavín“.

501

Ve směru Sídliště Lhotka zastavuje v zastávce „Smíchovské nádraží“ také v zastávce linky 125.

502

Ve směru Suchbát zastavuje v zastávce „Dejvická“ také v zastávce linky 107.

504

Ve směru Sídliště Stodůlky zastavuje v zastávce „Nové Butovice“ též v terminálu.

505

Ve směru Sídliště Čimice zastavuje v zastávce „Kobylisy“ též v terminálu v zastávce linky 102.

509

Obousměrně zastavuje v zastávce „Skalka“.

511

Obousměrně zastavuje v zastávkách „Letňany“ a „Roztyly“.

512

Obousměrně zastavuje v zastávce „Černý Most“ linky 141 v terminálu.

513

603

Obousměrně zastavují v zastávce „Letňany“

Přejeme všem četnářkám a čtenářům krásné prožití vánočních svátků, hodně štěstí, zdraví a osobních i pracovních úspěchů v novém roce 2017



MATĚJ SOBOTA: „TENTOKRÁT JSME SPOLUPRACOVALI I S ÚSTECKÝM KRAJEM“

Začátkem ledna 2017 bude integrována další oblast Středočeského kraje do společného systému dopravy. Regionální autobusové linky se rozjedou v oblasti mezi Mělníkem, Kralupy a Roudnicí. Přípravu dopravních opatření v této oblasti měl na starosti projektant Matěj Sobota. „Byla to pro mě teprve druhá akce podobného rozsahu, kterou jsem připravoval,“ přiznává. Začátkem ledna bude moci spatřit výsledek své práce, která trvala téměř půl roku.



„Prahou a Středočeským krajem byl schválen harmonogram integrace, který obsahuje i termíny, podle kterých by mělo dojít k integraci jednotlivých oblastí, tak aby mohla proběhnout výběrová řízení a od konce roku 2019 byli v celém systému nově vybraní dopravci,“ říká Matěj Sobota. „První akcí, kterou jsem připravoval, bylo Mělnicko II, která byla spuštěna na začátku července letošního roku. Každá akce musí být připravena s předstihem, a tak už v květnu a červnu jsem se mohl věnovat přípravě oblasti Mělnicko III, jak je připravované území nazýváno.“

Integrace nové oblasti to není nepopsaný list papíru, ale jako první krok přichází důkladná analýza současného stavu, jak je doprava v oblasti zajišťována. „Zjišťujeme nabídku a poptávku, samozřejmě také současné jízdní řády a financování dopravy. V našem případě se na něm podílí především Středočeský kraj a trochu obce. Většinou platí, že nemůžeme navyšovat finanční prostředky na obslužnost.“ Jsou také nutná jednání s dopravci, zda jsou připraveni na vstup do stávajícího systému či nikoliv. „Důležitý je především odbavovací systém, který musí mimo jiné umožňovat čtení Opencard nebo Lítačky.“

Po analýze přichází vlastní tvůrčí činnost, a to návrh linkového vedení a příprava jízdních řádů. Návrh musí odsouhlasit Integrační skupina, ve které jsou zástupci ROPIDu a Středočeského kraje. „Pokud je návrh Integrační skupinou schválen, následuje projednání s jednotlivými obcemi, které zastupují starostové. Projednání probíhá na dvou až třech jednáních v dotčené oblasti,“ vysvětluje projektant. Při projednávání padají podněty a připomínky, a pak je na projektantovi, aby je do výsledného návrhu zapracoval.

„Připomínky nelze nikdy ze 100 % splnit, protože jsou v některých případech protichůdné,“ dozvídáme se.

Stranou nestojí ani dopravci i s nimi jsou



jízdní řády projednávány, aby byla zajištěna, co možná nejvyšší efektivita provozu. „Při integraci se snažíme zlepšit efektivitu provozu, aby došlo k úsporám, které následně můžeme použít k rozšíření dopravní obslužnosti. Navrhujeme i oběhy vozidel, aby byly pro dopravce akceptovatelné.“ Při vyjednávání mají větší sílu obce, které na dopravu přispívají. „Naprosto běžně přispívají na dopravu obce v blízkém okolí Prahy, ve vzdálenějších oblastech už to tolik neplatí,“ doplňuje Sobotka. Změna systému je také příležitostí pro přidání spojů, ale k tomu v úvodu většinou nedochází. „Většinou k přidání spojů a zvýšení rozsahu dopravy dochází až tak po roce, kdy se celý systém zažije, a obce jsou ochotny si připlatit.“



Analýza oblasti Mělnicko III probíhala v květnu a červnu letošního roku, přes léto projektant připravoval nové linkové vedení a jízdní řády a se začátkem září se rozběhl proces schvalování. „Na přelomu října a listopadu bylo projednávání ukončeno a všechny zúčastněné strany jsou s návrhem spokojeny,“ těší Sobotu. V polovině listopadu začíná příprava informačních materiálů pro cestující a měsíc před zahájením provozu musí být jízdní řády vloženy do Celostátního informačního systému (CIS) a změny již možné nejsou.

„Při plánování této oblasti jsme byli také v kontaktu s Ústeckým krajem, protože právě tímto územím prochází hranice obou krajů. V průběhu přípravy jsme absolvovali dvě společná jednání. V Ústeckém kraji došlo k velkému dopravnímu třesku před dvěma lety, kdy byly všechny linky vysoutěženy, a tak s jejich linkami nebylo moc možností hýbat, proto i my jsme museli přistoupit na přestupní body v první obci za hranicemi. Nejvýznamnějšími přestupními body budou Horní Počaply a Ledčice. Samozřejmě ideální by bylo, kdyby přestupní body byly v přirozených centrech, ale to v tuto chvíli není možné,“ vysvětluje specifika nově zapojené oblasti Matěj Sobotka. Příznivou zprávou pro cestující je skutečnost, že se podařilo domluvit vzájemné uznávání jízdenek v sousedním kraji. „S jízdenkou Pražské integrované dopravy bude možné cestovat linkami Ústeckého kraje a naopak, což zmírní dopady nutného přestupu.“ Tarifní výhoda má svůj dopad i do jízdních řádů, neboť v nich musí být uváděna pásma nejen Pražské integrované dopravy, ale i té Ústecké.

Výraznou novinkou v oblasti je také zavedení přímého a rychlého spojení mezi Roudnicí a Mělníkem. „Toto spojení zatím chybělo, možnost cestovat mezi oběma městy byla pouze linkami obsluhujícími další obce v území, a tak bylo zdoluhavé. My věříme, že nová linka bude dostatečně atraktivní a přiláká

k dopravě i nové cestující, stejně jako se tomu stalo i v jiných případech,” je přesvědčen Sobota. Linka bude v provozu zatím pouze v pracovních dnech, ve špičkách bude mít interval hodinu a po dvou hodinách bude jezdit v sedle. Ve dnech volna zatím linka v provozu nebude. „O víkendový provoz zájem určitě je, nicméně obce při přípravě svých rozpočtů s tímto nákladem nekalkulovaly. Podle výsledků provozu se k problematice víkendového provozu vrátíme v příštím roce, kdy budeme jednat s obcemi i krajem.”

Už byla zmínka o nutnosti přestupu mezi linkami obou systémů, ale projektant je spokojen s tím, jak se podařilo vyřešit jízdní řády. *„Do Horních Počapel přijede linka středočeská a na ni budou navazovat spoje ústecké linky do Štětí i do Roudnice, obdobně se to podařilo vyřešit i v opačném směru, a tak bude umožněn přestup ve všech směrech.”* Téměř na poslední chvíli bylo také dojednáno, aby byla integrace v oblasti kompletní a zahrnovala taktéž páteří systém, kterým je železnice. Změna přináší zrušení několika přímých autobusových spojů mezi Roudnicí a Prahou, ale tato ztráta je kompenzována frekventovanějším propojením obcí na trase mezi Roudnicí a Kralupy nad Vltavou s tím, že v Kralupech je zajištěn přestup na vlaky do Prahy.

Nový systém dopravy vyžaduje i nové zastávkové sloupky, bez kvalitních sloupků a informací na nich by prováděné změny nepřinesly požadovaný efekt. *„Nevznikly žádné nové zastávky, akorát ty stávající budou pořádně označeny,”* doplňuje Sobota. Zapojením oblasti Mělnicko III do integrovaného systému dojde i k zapojení nového dopravce do systému. Na dvou linkách se budou cestující setkávat s vozidly ČSAD Česká Lípa. *„Pro dopravce zapojení do systému znamená investice do vozidel, která musí být vybavena GPS, kvůli sledování, informačním a odbavovacím systémem a také nesmí chybět označovače jízdenek.”*

Jaký byl jeden z nejtěžších projektantských oříšků v nové oblasti? *„Prakticky uprostřed této lokality a na samém konci Ústeckého kraje leží Horní Beřkovice s psychiatrickou léčebnou, pro kterou je nutné zajistit dopravu zaměstnanců z různých směrů na sedmou hodinu ránní tam a zpět po půl čtvrté odpoledne,”* vysvětluje Sobota. Zároveň nešlo splnit požadavek na zajištění obdobného počtu spojů z několika směrů na půl sedmou ráno, protože někteří zaměstnanci chodí do práce dříve, ještě v kombinaci s tím, když v 7:40 zde zahajuje vyučování místní základní škola. *„Ideální by bylo mít na všech linkách směřujících do Horních Beřkovic interval 30 minut, a to po krátkou dobu návozu, ale to není možné ani realizovatelné z pohledu objednatelů ani dopravců,”* přiznává mladý projektant.



S PID NA ŘÍP A DO ROUDNICE NAD LABEM A S DÚK DO MĚLNÍKA



Od 3. ledna 2017 se do systému Pražské integrované dopravy (PID) zapojí 5 nových autobusových linek v oblasti Mělnicka a Roudnicka a dojde k rozšíření integrace na železnici. Jízdní doklady PID bude nově možné použít také na některých linkách Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Podobně bude možné nově použít jízdní doklady DÚK na vybraných linkách PID.

ZMĚNY LINEK AUTOBUSŮ A VLAKŮ

V rámci integrace budou zavedeny nové linky PID. Ty, společně s integrovanými linkami DÚK, nahradí současné neintegrované spoje.

NOVÉ AUTOBUSOVÉ LINKY PID

- 464** Mělník – Lužec nad Vltavou – Spomyšl – Jeviněves (– Horní Beřkovic)
- 466** Mělník – Spomyšl – Kralupy nad Vltavou (přečíslovaná linka 455)
- 467** Mělník – Cítov – Krabčice – Roudnice nad Labem
- 468** Mělník – Dolní Beřkovic – Cítov – Horní Beřkovic – Černouček
- 475** Mělník – Dolní Beřkovic – Horní Počaply (– Bechlín)
- 496** Kralupy nad Vltavou – Veltrusy – Nová Ves – Ledčice

ZRUŠENÉ AUTOBUSOVÉ LINKY

- 454** Mělník – Jeviněves – Kralupy nad Vltavou (nahrazeno linkami PID 464, 496)
- 455** Mělník – Spomyšl – Kralupy nad Vltavou (přečíslováno na linku PID 466)
- 155711** Praha – Roudnice nad Labem (částečně nahrazeno linkami PID 496, DÚK 646)
- 155730** Praha – Roudnice nad Labem – Štětí (částečně nahrazeno linkami PID 496, DÚK 646)
- 250031** Mělník – Cítov – Roudnice nad Labem (nahrazeno linkami PID 467, 468, DÚK 683)
- 250033** Mělník – Horní Počaply – Roudnice nad Labem (nahrazeno linkami PID 467, 475, DÚK 635, 672)
- 250034** Mělník – Horní Počaply – Štětí (nahrazeno linkami PID 475, DÚK 635)
- 250091** Mělník – Cítov – Roudnice nad Labem (nahrazeno linkami PID 467, 468, DÚK 683)

ZMĚNY NA ŽELEZNICI

Na železnici dojde k rozšíření integrace. Jízdní doklady PID budou platit na následujících linkách a úsecích.

- S4** Praha Masarykovo nádr. – Kralupy nad Vltavou – Vraňany – Hněvice – Roudnice nad Labem (ze stanice Hněvice jako linka U4)
- S42** Kralupy nad Vltavou – Vraňany – Lužec nad Vltavou
- R20** Praha hl. n. – Kralupy nad Vltavou – Hněvice – Roudnice nad Labem (přečíslovaná linka R4)
- U21** Roudnice nad Labem – Kleneč – Vražkov – Straškov – Bříza obec
- U22** Vraňany – Horní Beřkovic – Ctiněves – Straškov – Bříza obec

INFORMACE O CENÁCH JÍZDNÉHO

S jízdenkami PID i DÚK můžete přestupovat mezi různými dopravními prostředky dle potřeby. Tarif PID dělí oblasti do pásem, tarif DÚK do zón. Jízdenky jsou omezené pouze svou časovou a pásmovou/zónovou platností. Jízdenky lze nejjednodušeji zakoupit u řidičů autobusů.

Ceny jízdného dle tarifu PID uvádí tabulka *(viz níže v plánu)*.

PŘEDPLATNÍ A ČASOVÉ JÍZDENKY

Pro častější cestování se vyplatí pořízení předplatného jízdného. Systém PID nabízí jízdenky na zvolená pásma na 30 nebo 90 dnů, v systému DÚK lze zakoupit časové jízdenky se 7 nebo 30denní platností.

DALŠÍ INFORMACE

Podrobné informace o jízdném PID jsou k dispozici na webových stránkách www.ropid.cz. Další informace o tarifu DÚK jsou k dispozici na webových stránkách www.dopravauk.cz.

VZÁJEMNÉ UZNÁVÁNÍ DOKLADŮ PID A DÚK

Vybrané jízdní doklady PID a DÚK jsou v oblasti vzájemně uznávány. Jízdní doklad druhého integrovaného systému lze využít pouze, má-li cestující jízdenku již označenou (při přestupu), nebo má-li předplacenou jízdenku (v papírové podobě). Řidiči autobusů PID (linky 4xx) vydávají pouze jízdenky PID, podobně řidiči autobusů DÚK (linky 6xx) vydávají pouze jízdenky DÚK.

Úseky linek DÚK, kde budou uznávány vybrané jízdní doklady PID

Vybrané jízdní doklady PID budou uznávány pouze na následujících linkách DÚK a pouze v uvedených úsecích *(s výjimkou bezplatných přeprav)*:

- 635** Roudnice nad Labem – Horní Počaply – Štětí
- 646** Roudnice nad Labem – Černouček – Ledčice
- 672** Roudnice nad Labem – Předonín – Štětí
- 676** Roudnice nad Labem – Straškov – Horní Beřkovice
- 683** Roudnice nad Labem – Bechlín – Horní Beřkovice

Úseky linek PID, kde budou uznávány vybrané jízdní doklady DÚK

Papírové jízdní doklady DÚK budou uznávány na všech nově zavedených linkách PID *(s výjimkou bezplatných přeprav)*, tj. na linkách 464, 466, 467, 468, 475, 496.

KONTAKTY

Máte-li jakékoliv dotazy k tarifu PID, jízdenkám PID nebo linkovému vedení, neváhejte se na nás obrátit. K dispozici jsou následující komunikační kanály:

- Facebook „Pražská integrovaná doprava“
- Twitter „PIDoficialni“
- Kontaktní formulář na webu www.ropid.cz

Máte-li jakékoliv dotazy k tarifu, jízdenkám nebo linkovému vedení DÚK, neváhejte se dotázat e-mailem na: doprava@kr-ustecky.cz

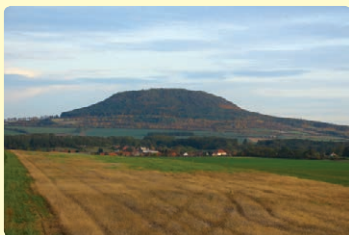


SCHÉMA INTEGRACE PODŘIPSKO

od 3. 1. 2017



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA



DOPRAVA
ÚSTECKÉHO
KRAJE

Roudnice nad Labem

7. tarifní pásmo

6. tarifní pásmo

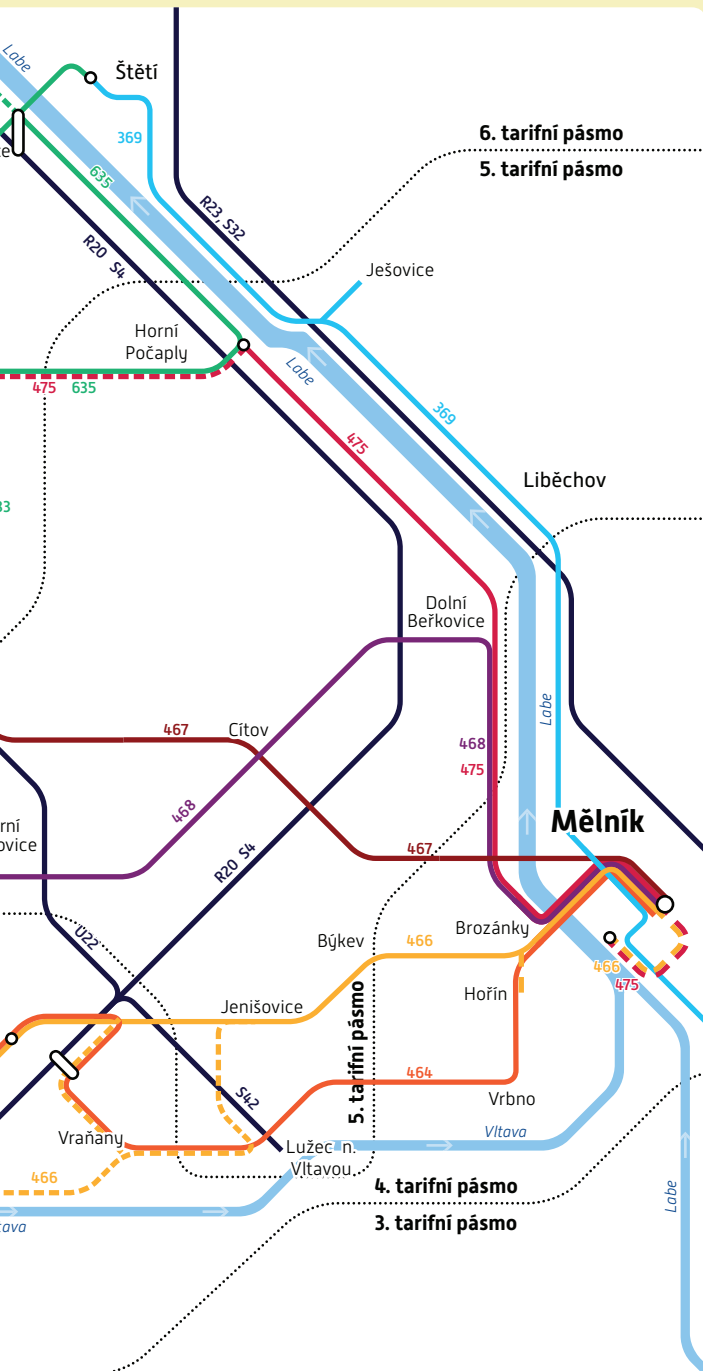
6. tarifní pásmo

5. tarifní pásmo

5. tarifní pásmo

4. tarifní pásmo

směr **Veltrus**



y; Kralupy n. Vlt.

VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

JAROSLAV ŠTĚPÁNEK

Jedním z nejmenších dopravců v systému Pražské integrované dopravy je společnost Jaroslav Štěpánek. Už dlouhá léta je s touto společností spojena linka č. 110, která v těchto týdnech jezdí mezi Teplárnou Třeboradice a Hostavicemi. Druhou provozovanou linkou je školní z Miškovic na Náměstí Jiřího Berana v Čakovicích. Linku č. 110 v devadesátých letech nejprve provozoval Jaroslav Štěpánek společně s kolegy, ale později si vyřídil licenci na své jméno. „Samozřejmě se na lince setkáváme již se stálými cestujícími, kteří při nástupu pozdraví. Za dlouhá léta je jasné, že už se známe,“ říká Radek Štěpánek, nejmladší ze synů majitele, který se v současné době stará o chod firmy.

Role otce je však stále významná. „Táta má ve firmě stále nezastupitelnou roli. Já se okolo autobusů motám odmala, vyrůstal jsem v tom prostředí. V současné době jsem zastoupil pana Ludka Špacíra, který od nás odešel, a tak se věnuji dispečerské práci a občas jezdím. Táta si i v současnosti jde také občas zajezdit,“ vyjmenovává syn majitele.

Kromě vlastní linky společnost Jaroslav Štěpánek vypomáhá i Arrivě, která se především v letních měsících potýkala s nedostatkem personálu. „V současné době za ně jezdíme na lince č. 223 pořadí 26 a 27, v létě jsme jezdili o víkendech i na linkách č. 240 a 165,“ dozvídáme se. Firma Jaroslava Štěpánka se s nedostatkem řidičů tolik nepotýká, na rozdíl od jejich větších kolegů. „My máme v současné době 22 stálých řidičů a 17 brigádníků a i ti k nám chodí jezdit pravidelně. Samozřejmě se u nás také řidiči točí, ale někteří jsou u nás i deset let. Lepší zkušenosti máme s řidiči starších ročníků, kteří mají ještě praxi s prací pro bývalá ČSAD.“ Někteří řidiči dopravní firmy střídají, záleží na tom, jaká je zrovna situace na trhu. Zima je z řidičského pohledu lepší, neboť se tolik nejezdí do zahraničí, což je pro řidiče autobusů



dlouhodobě atraktivní práce. „S prací řidiče autobusu jsou spojené poměrně vysoké náklady, což zájemce o práci odrazuje,“ doplňuje Radek Štěpánek.

V minulosti jezdila společnost i dálkové linky, ale to už je minulostí. „Jezdili jsme linku do Českého Krumlova, ale to už neplatí. V současné době kromě městské linky zajišťujeme ještě smluvní dopravu do Čelákovic.“

Společnost nyní stojí před zásadním rozhodnutím, jak pokračovat dál. „Nejsme v současné době v lehké situaci, skončily nám leasingy na vozidla, která jsme kupovali. Pokud chceme nakupovat další, potřebovali bychom mít jistotu další práce, ale smlouva nám končí v roce 2019 a čekají nás výběrová řízení. Určitě se budeme chtít zúčastnit, vždyť máme za sebou už více než dvacetiletou tradici a byla by škoda skončit,“ říká Radek Štěpánek.

V současné době má firma k dispozici 17 vozidel [1× Tedom 123D, 2× Karosa B 952, 5× Karsosa B 951E, 2× MB Citaro, 2× Irisbus Citelis 12M, 1× Irisbus Crossway LE, 4× Renault Citybus 12M], z nichž je devět nízkopodlažních. Vozidla jsou vypravována z domovské základny v Horních Počernicích, nedaleko tamního nádraží. Autobusy Jaroslava Štěpánka mají průměrné stáří více než dvanáct let a patří k nejstarším v systému Pražské integrované dopravy. Šedesát procent jich je sice mladších než dvanáct let, což je požadavek ze strany ROPIDu v rámci Standardů kvality služby, ale zbytek parku tuto hranici přesahuje, a tak požadovaný ukazatel není ze strany dopravce plněn. V minulosti firma zkoušela také plynový autobus, ale zkušenosti s ním nebyly dobré. Provozní náklady byly sice nižší, ale draže vycházely opravy a údržba.

ROPID už šestý rok měří standardy kvality služby u jednotlivých dopravců a firma Jaroslava Štěpánka patří v tomto ohledu k těm průměrným. V letech 2011 až 2015 se střídalo její umístění mezi dopravci s vysokou kvalitou (více než 80 % sledovaných standardů splněno) a vyšší kvalitou (splněno 60 až 80 % sledovaných standardů). V letošním roce jsou zatím známy výsledky za první dvě čtvrtletí a v obou z nich se firma Jaroslava Štěpánka umístila mezi dopravci s vyšší poskytovanou kvalitou. Jedním z dlouhodobých problémů linky č. 110 je špatná průjezdnost mezi Letňany a Hloubětínem. „Přichází na naši adresu stížnosti, ale v ně-





kterých oblastech je skutečně špatná průjezdnost, já jsem při jedné z posledních jízd po Kbelské ulici nabral 23 minut zpoždění. Předjetí se u našich vozidel objevuje minimálně,” popisuje své zkušenosti Štěpánek mladší.



Kvalita poskytovaných služeb stále zůstává v popředí zájmu firmy. „V přípravě už máme také trička, kterými bychom rádi vybavili řidiče a vylepšili tak jejich stejnokroj. Byl bych rád, abychom v dohledné

době měli také vlastní webové stránky. Zatím nechci přesný termín sdělovat, ale pracujeme na tom,” doplňuje Radek Štěpánek.



JAROSLAV ŠTĚPÁNEK

Adresa sídla: Palmovka 889/5
Praha 8

Zapojen do systému PID: od roku 1993

V současné době provozované linky:

městské linky PID

110, 557

Web: dopravce nemá vlastní webovou stránku



DOLNÍ BŘEŽANY

Tentokrát naše cesta Pražskou integrovanou dopravou vede jižním směrem od metropole. Ani pořádně Prahu nepustíme a už jsme na území Dolních Břežan, obce která prošla za poslední čtvrtstoletí obrovskou



proměnou. Z obyčejné, dá se říci tuctové obce na hranicích Prahy, která vás ničím nezaujala, se stalo v posledních letech moderní místo (město) k životu. Oprýskané budovy jsou minulostí, současnost patří moderním stavbám, citlivě umístěným mezi ty historické, které prošly rekonstrukcí.

První otázka po procházce obcí se přímo nabízí, jak tuto velmi podstatnou změnu přijali obyvatelé? „Na začátku samozřejmě panovaly obavy ze strany dříve narozených, ale dnes už v obci cítíme podporu, svědčí o tom výsledky komunálních voleb,“ říká starosta Věslav Michalik. Na podzim roku 2014, při posledních volbách, bylo do sedmnáctičlenného zastupitelstva zvoleno 15 kandidátů za sdružení nezávislých kandidátů Rozkvět a dva za ANO. Tak jasnou podporu dnes vidíte zcela ojediněle.

Pokud vystoupíte z autobusu na zastávce Dolní Břežany, náměstí, ocitáte se najednou na moderním místě plném občanské vybavenosti – obchod, pošta, restaurace, cukrárna, drogerie, obchod s hračkami a mnohé další obchůdky lákají k návštěvě. Jen pár desítek kroků od náměstí narazíte na modernizovanou



budovu školy. Za náměstím se ocitáte v Keltském parku, vybaveném pro hřiště dětí i odpočinek dospělých. Na první pohled příjemné místo k žití. V osmdesátých letech dvacátého století dokonce obyvatelé v Dolních Břežanech začali ubývat, ale



tento trend už je dvě desetiletí minulostí. „V devadesátém roce jsme měli tisíc obyvatel, nyní se blížíme počtu čtyř tisíc. I nadále budou Dolní Břežany pomalu růst, předpokládáme až pět tisíc obyvatel,“ říká starosta.

Takový rozvoj samozřejmě vyžaduje kvalitní infrastrukturu. „Pět tisíc obyvatel to už je v našich měřítcích malé městečko, to už potřebuje něco jiného než běžná vesnice. Kromě vybavenosti jsme se chystali vytvořit i pracovní příležitosti,“ dozvídáme se. Stačí se podívat za budovu úřadu a máte jasno. Nikoliv průmyslové zóny, které velmi často lemují současné hranice Prahy, ale vědecká pracoviště. Budoucí vývoj Dolních Břežan je spojen s vědou, výzkumem a inovacemi. V roce 2014 zde vzniklo vědecké pracoviště HiLASE, které je zaměřeno na vývoj nových typů laserů použitelných v průmyslu, v praktickém výzkumu a v lékařství. O rok později bylo otevřeno pracoviště ELI, což je mezinárodní vědecký ústav s nejintenzivnějším laserem na světě. Ptáte se, z čeho vznikla pracoviště ovlivňující naši budoucnost? Z bývalého zemědělského brownfieldu, zanedbaného území, které pozornost nepřitahovalo. Dnes se v Dolních Břežanech střídají mezinárodní návštěvy.

„Měli jsme v obci tři neuralgické body, které jsme chtěli vyřešit. Prvním z nich bylo místo, kde je dnes náměstí a park, druhým byl právě brownfield za úřadem a třetím je bývalý zámek. Ten patří Pražskému arcibiskupství a v současné době probíhá jeho rekonstrukce na hotel s 41 pokoji. Dokončen by měl být v prvním čtvrtletí roku 2018, tím bychom měli mít vyřešeno centrum obce,“ těší starostu. Nebyly jen tyto velké projekty, ale mnoho dalších, výstavba kanalizace, vodovodu, úprava čističky odpadních vod a samozřejmě také školy. „Škola sice v roce 1984 získala novou budovu, ale byla špatně postavena, a tak v roce 2004 prošla rekonstrukcí. Nyní byl postaven nový školní pavilon a jídelna za 110 miliónů korun. Pro mateřskou školu jsme postavili tři nové pavilony,“ vypočítává starosta. V současné době ještě probíhá výstavby nové tělocvičny, lépe řečeno sportovní haly, jejíž vizualizace vyráží dech. „Nyní budeme mít připravenou školu tak na 30 let dopředu, její kapacita je 700 žáků.“

Dolnobřežanská škola to však nejsou jen nové a moderní budovy, ale kvalitní učební plány. „Máme šikovnou paní ředitelku, jedna věc je kvalita školy a druhá kvalita výuky, i tu se snažíme

zlepšit, ale to je přece jen běh na delší trať, ale věříme, že dobré podmínky ve škole k nám přitáhnou i kvalitní učitele. Od letošního roku se nám podařilo spustit třídy s rozšířenou výukou přírodovědných předmětů, neboť máme vyšší procento nadaných dětí, navíc to navazuje na umístění špičkových vědeckých pracovišť v Dolních Břežanech a okolí,” říká starosta.

Při procházce obcí si nemůžete nevšimnout mnoha cedulek a patníků, na kterých je připomínáno, že ta či ona rekonstrukce byla financována z evropských či jiných dotačních programů. *„Bylo to někdy v roce 2006, když jsme se dozvěděli, že můžeme dostat nějaké evropské peníze. Změnili jsme díky tomu strukturu úřadu, zřídili funkci místostarosty pro investice, přestali jsme investovat vlastní peníze a začali jsme s kvalitní projektovou přípravou. Samozřejmě jsme nevěděli, jestli uspějeme nebo nikoliv, ale chtěli jsme být připraveni a nakonec jsme byli hodně úspěšní,”* představuje významnou cestu k modernizaci obce starosta. *„Do konce roku 2015 jsme získali z evropských dotačních programů více než 300 miliónů korun a celkem jsme získali více než půl miliardy.”*

Moderní obec si nelze představit bez kvalitní veřejné dopravy. Spojení Pražské integrované dopravy a Dolních Břežan dosáhlo v letošním roce plnoletosti. Psal se červenec roku 1998 a začaly do Dolních Břežan jezdit linky 331, 333 a 341. S touto trojicí se setkáte i v dnešních dnech. *„V minulosti byli obyvatelé Dolních Břežan na Praze plně závislí, jezdili tam za prací, za kulturou, vozili si odsud i jídlo. Proto mým úkolem v prvním volebním období bylo vyřešit právě dopravu, a těší mě, že v současné době už doprava není pouze jednosměrná jako dříve. Nyní už jezdí i plné autobusy ráno do Břežan a vezou pracovníky k nám. Tím jsou linky daleko vyváženější i ekonomicky,”* říká na adresu dopravy Věslav Michalik. Proto jednou z prvních investičních akcí bylo vybudování nových autobusových zastávek. *„Chtěli jsme zpříjemnit cestování našim lidem, zajistit jim kvalitní zázemí a ukázalo se, že to byla dobrá investice.”*

Autobusové zastávky v Dolních Břežanech patří k nejlepším v celém systému Pražské integrované dopravy, jak jsme o tom informovali v minulosti. Navíc zastávky jsou i důležitých komunikačním prvkem mezi občany a obcí. V každé najdete informační tabulku na šest letáků formátu A4, kde jsou aktuální pozvánky a informace. V době naší návštěvy jsme se dozvěděli o oslavách 190 let samostatné školní budovy v Dolních Břežanech, rozsvěcení vánočního stromu, jarmarku, programu kina a dalších

akcích v Dolních Břežanech a okolí. Dolní Břežany to jsou v současnosti čtyři obce, vlastní Dolní Břežany, Lhota, Zálepy a Jarov. *„Lhota je samostatnou obcí s 500 obyvateli,*



Foto poskytl:
OÚ Dolní Břežany



Zálepy to je bývalá chatová oblast, která se stále více mění na stálé bydlení a Jarov je stále chatovou oblastí u Vltavy s několika stovkami chat. Na území Jarova je železniční zastávka Dolní Břežany-Jarov, a tak máme i napojení

železniční dopravou,” doplňuje starosta.

Na území Dolních Břežan se nachází nejstarší a zároveň největší opevněné keltské hradiště neboli oppidum, Závist u Zbraslavi pocházející z roku 175 před naším letopočtem. Po dokončení archeologických průzkumů bylo hradiště zasypano a v současnosti by obec ráda připravila několik rekonstrukcí v terénu v měřítku 1:1, jak to tehdy na hradišti mohlo vypadat. *„Věřím, že by se nám to mohlo v průběhu tří až čtyř let podařit realizovat, nyní hledáme možnosti financování,”* dozvídáme se od starosty. V blízkosti náměstí v Dolních Břežanech bylo vybudováno informační centrum Keltského oppida Závist, které můžete navštívit. Právě informační centrum může být jedním z cílů v Dolních Břežanech.

„Já bych návštěvníky Dolní Břežan vzal na malou procházku po obci a snažil bych se jim ukázat, co se nám v poslední době podařilo, a potom bych je vzal na pivo,” říká s úsměvem starosta. Nedaleko úřadu se totiž nachází Olivův pivovar s restaurací, kde můžete ochutnat místní pivní produkci, nabízející několik druhů zlatavého moku.

Tip na výlet je tentokrát poměrně jednoduchý. Doprava do Zbraslavi je jednoduchá, ať už autobusem nebo vlakem. Nedaleko zbraslavského nádraží narazíte na žlutou nebo zelenou značku (nejkratší cesta je po modré okolo zbraslavské minizoo). Prvně jmenovaná vás dovede přímo na hradiště Závist, po zelené stejně jako po modré dojdete na rozcestí Hradiště a z něj se musíte několik stovek metrů vrátit po žluté. Na rozcestí Hradiště se můžete dostat také ze zastávky Dolní Břežany-Jarov po modré, ale tato cesta je nejdelší. Z rozcestí Hradiště vede přímo do středu Dolních Břežan zelená turistická značka, kterou projdete Břežanské údolí. Ze zbraslavského nádraží je to do Dolních Břežan šest až sedm kilometrů, záleží na zvolené trase, a jak moc důkladně budete prozkoumávat oppidum Závist. Možností na příjemné zakončení výletu v Dolních Břežanech je dost a linka č. 333 jezdí na Kačerov o víkendech v půl hodinovém intervalu.

Dopravní obslužnost PID obce Dolní Břežany

Železniční linky	S8, S88
Příměstské autobusové linky	331, 333, 341, 610

VÝSLEDKY ZKOUŠKY OBSADITELNOSTI ZMĚNÍ PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY



Hostivařský areál Dopravního podniku hlavního města Prahy byl v úterý 28. června letošního roku svědkem praktické zkoušky obsaditelnosti vozidel Pražské integrované dopravy. Předchozí zkoušky probíhaly v letech 2003 až 2007 a od té doby už mohou cestující využívat mnoho nových tramvají a autobusů. Proto bylo přistoupeno ke zkoušce obsaditelnosti, aby prokázala počty, které se používají při projektování dopravy, zda jsou správné, nebo potřebují korekce.

Testovány byly čtyři tramvaje. Nejmodernější z vozů T3, kterých má Dopravní podnik hlavního města Prahy k dispozici v současné době 350 a minimálně do roku 2025 se s nimi budeme pravidelně setkávat v ulicích. Následovaly tramvaje 14T v klasickém i modernizovaném (facelift) provedení a také nejmodernější vozy 15T, kterých je nyní v provozu 180 a na konci roku 2018 bude dokončena dodávka 250 vozidel pro Prahu. Následovala zkouška dvanácti autobusů, osmi pro městský provoz a čtyř pro příměstský.

Akce se připravovala několik týdnů a byla poměrně personálně náročná. „Celkem se zkoušky zúčastnilo 350 osob, nejen pracovníci ROPIDu a Dopravního podniku hlavního města Prahy, ale také pedagogové a studenti Střední průmyslové školy dopravní v Plzeňské ulici a Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy dopravní z Masné ulice,“ říká vedoucí odboru kvality služby ROPIDu Petr Ježdík. Průběh celé zkoušky byl pečlivě dokumentován fotografiemi a také videozáznamem. „Výsledky a jednotlivé stupně obsazení nám pomohou nejen při projektování dopravy, ale také při školení zaměstnanců, kteří provádějí přepravní průzkumy, aby výsledky byly co nejpřesnější,“ doplnil Petr Ježdík.

Jako první probíhala zkouška u tramvaje T3.RP, která má nastaven standard obsaditelnosti na 70 cestujících. Ale podle výsledků bylo navrženo snížit standard na 65 cestujících, což v případě jízdy ve dvojicích bude znamenat snížení o 10 cestujících. Maximální obsaditelnost činí 110 cestujících, ale v letošním roce nebyla testována. V roce 2007 byla ještě o patnáct cestujících vyšší, ale tento stav je v reálném provozu velmi nepravděpodobný.

U tramvají 14T se také posuzovalo, zda je modernizované uspořádání sedaček výhodnější, jak bylo z výroby deklarováno. Klasické tramvaje 14T jsou cestující-





mi dlouhodobě kritizovány za nevhodné uspořádání interiéru. Standard obsaditelnosti tramvaje 14T je sice 130 cestujících, ale zkouška ukázala, že reálný standard je o deset cestujících nižší.

„Na základě tohoto vyhodnocení bude doporučeno, aby se vozy 14T neobjevovaly na linkách, které mají v určitých částech dne na určitých úsecích kapacitní problémy. Jedná se především o linku 9 a dále pak o linky, které jsou nasazovány na trase I. P. Pavlova – Karlovo náměstí,“ doplnil k výsledku Martin Fafejta, vedoucí odboru městské dopravy ROPIDu. Výsledky modernizovaného modelu Škody 14T potvrdily, že se jedná o ekvivalent dvojice vozů T3, a tak standard obsaditelnosti 130 cestujících je správný.

Poslední testovanou tramvají byla 15T, která má stejně jako její předchůdkyně nastaven standard obsaditelnosti na 130 cestujících, ale při tomto obsazení měla tramvaj dostatečnou



rezervu pro mírné navýšení počtu cestujících, tak aby neutrpěl komfort cestování. Při 140 cestujících již tramvaj vykazovala známky naplněnosti, proto může být uvažováno o navýšení obsaditelnosti až na tuto hranici. Maximální obsaditelnost tramvaje 15T dosahuje 280 cestujících.

Po tramvajích přišly na řadu autobusy. Rozdílná kapacita byla konstatována především u midibusů. Do vozidla Iveco Stratos, které provozuje společnost About Me, se vejde maximálně 50 cestujících. Do vozidla SOR NB 9,5 se dostalo o dvacet figurantů více. Naopak shodná maximální hodnota 140 cestujících byla naměřena u všech tří kloubových autobusů – SOR NB 18, Solaris Urbino 18 čtyřdveřový i příměstská verze Solaris Urbino 18. *„Stejně jako při měření obsaditelnosti u tramvají i u autobusů působila vozidla při postupném obsazování pro venkovní pozorovatele pocitem zcela obsazených vozidel už před hranicí statistické obsaditelnosti,“* doplnil Petr Ježdík.

Martin Fafejta následně shrnul nejzásadnější poznatky z celodenního sledování. *„Zejména srovnání vozidel 14T a 15T uká-*

zalo na velmi podstatný rozdíl v reálné obsaditelnosti, kdy při hodnotách obsazenosti nad *standardem* kvality vozidlo 15T působilo volněji než vozidlo 14T, čemuž odpovídá i ma-

ximální dosažená kapacita. Dále je zřejmé, že je potřeba posuzovat vypravení jednotlivých typů vozidel na konkrétní linky nejen z provozních hledisek, ale je třeba do rozhodování přidat i hledisko kapacitní. Lze si tak představit seznam linek, kam by méně kapacitní vozidla nesměla být nasazována, zatímco by mohly být z průzkumů určeny linky, na která jsou méně kapacitní vozidla vhodnější.



Pro autobusy v kategorii nad 11 metrů zkouška dopadla dle očekávání a ukázala, že rozdíly mezi obdobnými vozidly jsou relativně malé a odpovídají dříve prováděným měřením. Proti tomu stojí

výsledky v délkách vozidel pod 11 metrů. Rozmach nízkokapacitních vozidel v posledních letech významně ovlivnil nabídku kapacity zejména v okrajových lokalitách a časech. Ze zkoušky vyplynuly podstatné rozdíly v obsaditelnosti ve vztahu k délce vozidla a došlo k jednoznačnému potvrzení faktu, že není možné nahradit například standardní autobus délky 12 metrů vozidly délky 10,5 metru. Také není možné všechny midibusy posuzovat shodně, neboť vozidla jsou příliš rozdílná. Z těchto důvodů bude nutné upravit metodiku určování kapacity vozidel a jejího měření. Tento aspekt se propisuje i do standardů kvality a přípravy výběrových řízení, kde nastavení kapacity vozidla musí být adekvátní, aby se předešlo problémům s nedostatečnou či zbytečně velkou kapacitou."



ČasoPID

PROSINEC 2016



ČasoPID

PROSINEC 2016

Autoři textů: *Petr Malík, Filip Drápal*

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *7. prosinec 2016*

Vydal ROPID v prosinci 2016

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

Náklad: *15 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 560

www.ropid.cz