

Základní informace o tarifu

Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu

Platnost od: 1. září 2018

do pásma z pásma		dvoj pásma P 0 B									
dvojpásmo	cena platnost	Základní jízdné v Praze:									
		32 Kč – platnost 90 min. 24 Kč – platnost 30 min.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	Vysvětlivky:		
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.	92 Kč 12 p./330 min.	100 Kč 13 p./360 min.	1. pásmo: platnost jízdenky (počet pásem/platnost v minutách)		
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.	76 Kč 10 p./270 min.	84 Kč 11 p./300 min.	2. pásmo: pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, neplatí na území měst Prahy a kládna		
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.	68 Kč 9 p./240 min.	76 Kč 10 p./270 min.	3. pásmo: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívoz		
18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	18 Kč 2 p./30 min.	4. pásmo: a výjimečně železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P		
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.	5. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
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.	6. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
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.	7. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
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.	8. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	9. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	10. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	76 Kč 10 p./270 min.	11. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	84 Kč 11 p./300 min.	12. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	92 Kč 12 p./330 min.	13. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		
100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	100 Kč 13 p./360 min.	14. pásmo: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy		

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Doprava PID

ČasoPID

červen 2019

OBSAH:

Integrace veřejné dopravy: Příbramsko / Benešovsko / Slánsko	1
Novinky v dopravě v červnu 2019	7
Prázdninový provoz PID	10
Mapa linek PID v Příbrami – schéma	12
Oldřich Kadavý: „Hlídáme, aby všechno fungovalo...“	14
Den dětí v Braníku a na Kačerově <i>(fotodokumentace)</i>	19
Obce, které obsluhuje PID / Psáry	20

DEN DĚTÍ V BRANÍKU A NA KAČEROVĚ
V SOBOTU 1. ČERVNA 2019

Obrovské davy návštěvníků navštívily velký dětský den, který pořádaly České dráhy, Pražská integrovaná doprava a Dopravní podnik hlavního města Prahy. Společnými silami jsme vám nabídli spoustu lákadel v podobě historických vozidel různých trakcí a opět se potvrdilo, že veřejná doprava už zdaleka není jen způsob, jak se odněkud někam přemísťovat, ale i velký koníček či práce mnoha lidí, pro které je vaše účast na takové akci odměnou.



Základní informace o tarifu

do pásma		dvoupásmo		P		O		B		1	2	3	4	5	6	7	8	9
z pásma	dvoupásmo	Území hl. m. Prahy		Předplatní časová jízdenka		pro pásma P, O a B				18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #
	P									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.
	O									18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #
1	cena	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	18 Kč #	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	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.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.
3	cena	24 Kč	24 Kč	24 Kč	24 Kč	24 Kč	24 Kč	24 Kč	24 Kč	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.
4	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.	3 p/60 min.	3 p/60 min.	3 p/60 min.	3 p/60 min.	3 p/60 min.	3 p/60 min.
5	cena	32 Kč	32 Kč	32 Kč	32 Kč	32 Kč	32 Kč	32 Kč	32 Kč	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.
6	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.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.	4 p/90 min.
7	cena	40 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč	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.
8	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.	5 p/120 min.	5 p/120 min.	5 p/120 min.	5 p/120 min.	5 p/120 min.	5 p/120 min.
9	cena	46 Kč	46 Kč	46 Kč	46 Kč	46 Kč	46 Kč	46 Kč	46 Kč	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.
	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.	6 p/150 min.	6 p/150 min.	6 p/150 min.	6 p/150 min.	6 p/150 min.	6 p/150 min.

Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu v kombinaci s předplatní jízdenkou pro Prahu

Vysvětlivky:	9	8	7	6	5	4	3	2	1
platnost jízdenky (počet pásem/platnost v minutách)	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, neplatí na území měst Prahy a Kladna	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
Pásma P: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, privozy a výhledově zelených stanic na území Prahy zařazené do pásma P	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
Pásma O: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
Pásma B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okraji území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
Vnější pásma: území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč
Vždy dořízte časovou a zároveň pásmovou platnost jízdenky!	68 Kč	62 Kč	54 Kč	46 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	18 Kč

INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY – PŘÍBRAMSKO I



Od soboty 29. června 2019 bude spuštěna I. etapa integrace veřejné dopravy na Příbramsku. Ta zahrnuje veškeré autobusové linky na trase Praha – Dobříš – Příbram, linku Hořovice – Příbram a také dvě linky z Příbrami do oblasti Obecnice a Sádka. Systém PID, ve kterém lze na jednu jízdenku využívat vlaky, autobusy i městskou hromadnou dopravu, se tak rozšíří o dalších 6 autobusových linek, které nahradí částečně nebo zcela 17 stávajících linek SID. Na nových linkách bude platit pásmový a časový tarif PID s možností využití přestupních jízdenek, časových kuponů, a to jak v papírové tak i elektronické podobě včetně možnosti nákupu jednorázového jízdného platební kartou u řidiče nebo přímo pomocí mobilní aplikace PID Lítačka.



LINKY 392, 393 A 395 NA PÁTEŘNÍ TRASE PRAHA – DOBŘÍŠ – PŘÍBRAM

Stávajících 12 linek nahradí 3 nové linky v pravidelných intervalech a s přehledným jízdním řádem. K omezení provozu nedochází, naopak dojde k prodloužení provozu až do pozdních večerních hodin (spoj od posledního metra).

Výstupní konečná zastávka i výchozí nástupní zastávka všech autobusů v tomto směru se přesouvá do terminálu Smíchovské nádraží. Dále bude zřízena zastávka Lihovar pro snadný přestup na městské autobusové linky na pravý břeh Vltavy (Jižní Město, Lhotka, Brumlovka, Podolí, apod.) nebo na tramvaj na Barrandov.

LINKA 395

páteřní rychlíková linka Praha – Dobříš – Příbram

v provozu: celodenně, celotýdenně

Tabulka intervalů

(v minutách):

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní dny (celoročně)	15	20	20	30
Soboty, neděle a svátky	30	30	30	30

Prodloužen provoz ve večerních hodinách, celotýdenně poslední spoj z Příbrami ve 23:15, z Prahy v 0:35 (od posledního metra). Všechny spoje vedeny přes zastávku Dobříš, Větrník. Na lince nedochází k žádným omezením provozu po dobu školních prázdnin. Vložené posilové spoje o víkendech ráno a v neděli podvečer.

LINKA 393

expresní linka Praha – Příbram

v provozu: pouze ve špičkách v pracovní dny

Tabulka intervalů

(v minutách):

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní dny	10	-	15	-
Pracovní dny (prázdniny)	15	-	20	-

Po dobu letních a vánočních školních prázdnin prodloužen interval (viz tabulka). V provozu v pracovní dny od 5 do 9 hodin a od 13 do 20 hodin. Vybrané spoje dále pokračují bez přestupu jako linky SID ve směru Rožmitál pod Třemšínem nebo Březnice.

LINKA 392

doplňková posilová linka Praha – Voznice – Dobříš – Pičín – Příbram

Zajišťuje obslužnost obcí Rosovice, Buková u Příbramě, Pičín, Kotenčice, Suchodol a Občov. Propojuje tyto obce s Příbramí, Dobříší a Prahou. V úseku Dobříš – Příbram v provozu zhruba v hodinovém intervalu ve špičkách a vybrané spoje v ostatních obdobích, přičemž o víkendech je rozšířen provoz na celkem 9 spojů oběma směry v součtu. V úseku Praha – Dobříš je linka vzájemně časově proložena s páteří linkou 395, ale je vedena přes zastávky Dobříš, žel. st. a Voznice.

Souhrnný interval linek 392 a 395 je ve společném úseku ráno do Prahy 7-8 minut a odpoledne z Prahy 10 minut. Část posilových spojů v tomto úseku nejede o letních a vánočních prázdninách. Vybrané spoje linky 392 na trase Praha – Dobříš dále pokračují bez přestupu jako linky SID ve směru Kamýk nad Vltavou nebo Milevsko.

TRASOVÁNÍ LINEK 393 A 395 V PŘÍBRAMI:

Oběma směry jsou všechny spoje vedeny po trase kolem autobusového terminálu. Spoje nebudou zajiždět přímo do terminálu, ale budou mít zastávky v ul. Čsl. armády. Na obou linkách budou také zřízeny zastávky Čsl. armády a Hořejší obora, které jsou v docházkové vzdálenosti z oblasti ulice Milínská. Trasování a zastávky v oblasti sídliště se oproti původnímu vedení linek D97 a D98 nijak neliší. Přímé spoje Praha – Rožmitál p. Tř., které jsou součástí linky 393 jsou však vedeny po trase ostatních spojů linky 393 kolem III. polikliniky, ulice Školní a Nemocnice až do zastávky Drkolnov, Podbrdská a dále přímo směr Bohutín. Viz plánek na straně 12-13.

NOVÉ VELKOKAPACITNÍ A Z ČÁSTI NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY

Na linky 393 a 395 budou v závislosti na dodávkách od výrobce od cca srpna 2019 nasazovány nové velkokapacitní autobusy, z nichž polovina bude nízkopodlažní. Tímto způsobem bude řešeno předpokládané zvýšení poptávky po cestování, které zpravidla doprovází integraci dopravy. V souvislosti s nedostatkem personálu u dopravců není možné rozšiřovat provoz novými spoji. Nové autobusy budou délky 15 metrů.

Dopravcem linek 392, 393 a 395 zůstává ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.

PRODLOUŽENÍ STÁVAJÍCÍ LINKY 317 Z DOBŘÍŠE DO PŘÍBRAMI

Stávající linka PID 317 v trase Praha – Jíloviště – Mníšek pod Brdy – Voznice – Dobříš bude prodloužena o úsek Dobříš – Obořiště – Dlouhá Lhota – Dubenec – Háje – Příbram. Pro obce v novém úseku bude znamenat základní obsluhu v intervalech 30-60 minut v ranní špičce, 120 minut v dopoledním sedle a 60 minut v odpolední špičce. Nejrychlejší spojení do Prahy bude pomocí přestupu v Dobříši na linky 392, 395, přičemž časové polohy spojů jsou tomu uzpůsobeny a řidiči budou na sebe vzájemně vyčkávat v případě zpoždění. Zcela nově bude zavedena obsluha uvedených obcí o víkendech a to ve dvouhodinovém intervalu. V rámci města Příbram je linka vedena ve shodné trase jako linky 393 a 395, avšak jen do zastávky Archiv.

Na linku jsou nasazovány kloubové autobusy a dopravcem je MARTIN UHER.

NOVÉ REGIONÁLNÍ LINKY 511, 512 A 531

LINKA 511

je zavedena v trase Příbram, Aut. nádr. – Lhota u Příbramě – Obecnice – Drahlín – Sádek – (Bratkovice – Hluboš).

LINKA 512

je zavedena v trase Příbram, Aut. nádr. – Podlesí – Obecnice – Drahlín – Sádek. Tyto linky zajišťují obslužnost uvedených obcí, kde dochází především k rozšíření provozu o víkendech v souhrnném dvouhodinovém intervalu. Časové polohy spojů jsou v obdobích s menší frekvencí spojů uzpůsobeny návazností na linky z/do Prahy.

LINKA 531

je zavedena v trase Příbram, Zdaboř, Žežická – Příbram, sídl. II. poliklinika – Příbram, Aut. nádr. – Příbram, Jiráskovy sady – Hluboš – Čenkov – Jince – Rpety – Hořovice.

TARIF PID

Uvedené linky budou součástí systému PID, tzn. že bude možné mj. využít provázanost s tarifem MHD v Praze, odbavovat se bankovní kartou a obecně díky integraci ušetřit. Senioři nad 70 let jezdí autobusy PID zcela zdarma.

ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH LINEK PŘED INTEGRACÍ

Linka	Popis úpravy
136 440	<i>zkrácena do trasy Dobříš – Milevsko, spoje zachovány jako přímé bez přestupu z/do Prahy po lince PID 392</i>
143 443	<i>zkrácena do trasy Příbram – Březnice – (Blatná – (Horažďovice)), spoje zachovány jako přímé bez přestupu z/do Prahy po lince PID 393 v pracovní dny a 395 v neděli</i>
210 031	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 531</i>
220 031	<i>zrušena, nahrazena linkou PID 531 (Hořovice – Příbram), novými spoji na lince 220 030 (Kladno – Beroun) a stávajícími autobusovými spoji a železnici (Beroun – Hořovice)</i>
300 021	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 511</i>
300 022	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 512</i>
300 047	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 392</i>
300 085	<i>zrušena, nahrazena linkami PID 393 a 395 (Praha – Příbram) a novými spoji na lince 300 031 (Příbram – Rožmitál), spoje jsou jako přímé bez přestupu Rožmitál – Praha</i>
300 087	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 392</i>
300 088	<i>zkrácena do trasy Dobříš – Kamýk nad Vltavou, spoje zachovány jako přímé bez přestupu z/do Prahy po lince PID 392</i>
301 018	<i>zkrácena do trasy Čenkov – Beroun, zrušený úsek nahrazen linkou PID 531</i>
301 096	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 393 (Praha – Příbram) a novými spoji na lince 300 031 (Příbram – Rožmitál), spoje jsou jako přímé bez přestupu Rožmitál – Praha</i>
303 058	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 392</i>
303 095	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 395 a přestupem na MHD v Praze</i>
303 097	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 393</i>
303 098	<i>zrušena, plně nahrazena linkou PID 395</i>
303 099	<i>zrušena, plně nahrazena linkami PID 317, 392 a 395</i>

INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY – BENEŠOVSKO II

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ NA SILNICI II/603

Autobusová linka **PID 337** bude v rámci integrace z Nespek odkloněna přes Poříčí nad Sázavou a Mrač do Benešova. Zároveň dojde k odklonění linek SID 176101 a 350920 ze silnice II/603 na D1 a ke zkrácení linek 200091 a 200092 do Benešova, jejichž spoje budou zajišťovány v úseku Benešov – Nespeky – Kamenice – Jesenice – Praha linkou 337.

Dále budou zrušeny autobusové linky SID 200086 a 200087 (*nahrazeny linkami 337 a 651*). Obyvatelé Pyšel sice přijdou o přímé spojení do Prahy (*v současné době 4 spoje každým smě-*



rem), ale posílením linky 651 v úseku Nespeky – Pyšely a koordinací s linkou 337 v Nespekách získají více možností cestování v této relaci. Posílení se linka 651 dočká i v ranní špičce v úseku Pyšely – Senohraby s návaznostmi na vlaky S9.

Pro dopravu školních dětí zůstanou zachovány přímé spoje z Pyšel přes Nespeky do Benešova. Mezi Prahou, Jesenicí a Kamenicí se výrazně zkrátí interval dopoledne a o víkendech ze současných 60 na 30 min. Rostoucí poptávka v tomto úseku navíc bude řešena pomocí kloubových autobusů na lince 339 a cca od jara 2020 i na lince 337. V úseku Kamenice – Týnec n. S. na lince 339 bude rovněž posílen provoz díky zkrácení intervalu dopoledne a o víkendech ze 180 na 120 min. a rozšíření provozu ve večerním období. V rámci úprav jízdního řádu linky 335 dojde k rovnoměrnějšímu rozložení spojů v ranní a odpolední špičce a rozšíření provozu v dopoledním období a o víkendech. Na lince 444 budou vedeny spoje v celé trase Kamenice – Jílové – Davle, čímž bude cestujícím nabídnuto přímé regionální spojení.

SPOJENÍ BENEŠOV- PRAHA

Spojení Prahy s Benešovem je zajišťováno celodenně a celotýdenně v pravidelných krátkých intervalech vlakovými spoji. Význam železnice v poslední době výrazně vzrostl zaintegrováním rychlíků a od prosince 2018 také zavedením spěšných vlaků. Rychlíky ujedou cestu mezi centrem Prahy a Benešovem již za 38 minut, což v porovnání s autobusovou dopravou na Roztyly a následným přestupem na metro představuje úsporu více než 15 minut (při častých kongescích na D1 je časová úspora i násobně vyšší). Celkově je na linkách S9, R17 a R49 provozováno až 55 spojů v pracovní den v každém směru.

Obsluhu obcí podél komunikace II/603 bude nově zajišťovat prodloužená linka 337. Ta nahradí i spoje linek 176101 a 350920, které budou nově vedeny po dálnici D1. Z důvodu optimalizace přepravní nabídky autobusů dochází v úseku Praha-Benešov ke zkrácení linek 200091 a 200092 do Benešova, optimalizován je ve stejném úseku také provoz linky 160570.

INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY – SLÁNSKO

V souvislosti s integrací veřejné dopravy v oblasti Slánska dojde k výraznému zlepšení návazností autobusů na vlaky a mezi autobusy bez ohledu na dopravce. Nejdůležitějším přestupním bodem se stane autobusové nádraží ve Slaném, kde budou

spoje z Prahy a Kladna pravidelně navazovat na regionální autobusy do většiny směrů. Dalším podstatným přestupním bodem bude železniční stanice Velvary. Zde regionální autobusy trasované z obcí na Velvarsku naváží na vlak do Kralup nad Vltavou a s přestupem dále do Prahy. Páteřní linkou se stane autobus 595 vedoucí ze severočeské Peruce přes Vraný a Poštovice do Vraného ke zmíněnému přestupu na vlak.

Na mnoha linkách bude posílen provoz v mimošpičkových obdobích či zavedeno víkendové spojení do vybraných obcí, celkové zkrácení intervalů bude aplikováno i ve spojení mezi Slaným a Prahou, či mezi Slaným a Kladnem.

Cestující ze Slaného do Prahy budou moci využívat dvě rychlé autobusové linky – 388 *(ze slánského sídliště Arbesova přes pražské letiště)* a 389 *(ze Slaného pokračuje do Loun)*. Spojení bude doplněno o zastávkovou linku 342 vedoucí přes obce v okolí dálnice D7 a přes Pchery. Mezi Slaným a obcí Pchery linka 342 nahradí dnešní linku 612, která bude z Knovíze přetrasována do Kamenného Mostu a Slatiny, díky čemuž nahradí dnešní linku 622.

Spojení město Slaný a Kladno i nadále zajistí páteřní linka 609 přes Vinařice, která však bude na území Slaného prodloužena do zastávky Rabasova. Tímto opatřením převezme i funkci městské dopravu po Slaném. Z důvodu vysoké poptávky budou na vybrané spoje linky 609 nasazovány kloubové autobusy. Pro spojení uvedených měst bude sloužit i linka 617, která však bude posílena, interval zpravidelněn a pojedje přes kladenský Rozdělov.

Zcela nové přímé spojení nabídne cestujícím linka v trase Slaný – Rakovník. Na tuto linku bude v obci Mšec navazovat linka 628 jedoucí z Kladna přes Mšec do obce Milý.

Zlepšení se dočká například i spojení měst Slaný a Litoměřice s přestupem v Radešíně mezi linkou 650 a linkou Dopravy Ústeckého kraje 638. Nová páteřní linka 590 propojí jižní a severní část Kladenska, konkrétně města Nové Strašecí a Stochov s městysi Zlonice a Vraný. Tato linka bude projíždět přes Slaný přímo přes centrum města a společně s ostatními linkami tak zajistí i vnitroměstské spojení.

Až do severních Čech dojede linka 389 díky trase Prahy – Hořešovice – Hořešovičky – Panenský – Louny.

Součástí integrace Slánska je taktéž vyhodnocení integrace Kladenska, jež byla realizována v polovině roku 2017. Upraveny budou linky 300, 330 a 399, které zajišťují páteřní spojení měst Praha a Slaný. Linka číslo 300 bude na území města Kladna přesměrována do zastávky „Kladno, Energie“, kde nahradí linku 399. Ta nově pojedje přímo přes zastávku „Kladno, Rozdělov“ a vybranými spoji v pracovní dny až do Smečna. Naopak linka číslo 330 bude ukončena již v Libušíně. Mezi Prahou a obcemi Kněževes a Středokluky budou vzájemně prokládány linky 322, 323 a 342. U linky 323 dojde k zjednodušení trasy – vždy pojedje přes Velké Čičovice a Okoř. Linky 621 a 623 budou sloučeny pod jedinou – 623, která plošně obslouží více obcí na Velvarsku *(Ješín, Neuměřice, Kamenný Most, Osluchov, Žižice a Zvoleněves)*.

NOVINKY V DOPRAVĚ V ČERVNU 2019

TRVALÉ ZMĚNY PID



V průběhu června 2019 dochází k několika trvalým změnám jízdních řádů vybraných autobusových a vlakových linek PID. K celostátnímu termínu 9. 6. 2019 došlo k mírným úpravám regionálních vlaků, zejména v souvislosti s výlukovými jízdními řády, od 15. 6. 2019 pak bylo realizováno víkendové posílení letištní autobusové linky 119 a 29. 6. 2019 bude v souvislosti se zahájením prázdninového provozu realizováno kromě integrace autobusů na Příbramsku také několik úprav denních i nočních autobusových linek v Praze.

9. 6. 2019 – ZMĚNY NA ŽELEZNICI

V souvislosti s pokračující rekonstrukcí stanice Praha-Vršovice dochází k převedení výlukového stavu do trvalého na následujících linkách, opatření je platné až do konce letošního GVD [prosinec 2019]:

- **S3, R21, R43:** většina vlaků vedena z/do stanice Praha Masarykovo nádraží
- **R41:** všechny spěšné vlaky vedeny z/do stanice Praha hl. n.
- **Kokořínský rychlík, Podtrosecký rychlík:** všechny vlaky vedeny z/do stanice Praha hl. n. (v úseku Praha hl. n. – Praha-Vršovice lze využít např. linku S9)

15. 6. 2019 – POSÍLENÍ LETIŠTNÍ LINKY 119

119 Posílení víkendového provozu v hlavní sezoně (15. 6. – 15. 9.), vždy cca od 9 do 20 hod. Ve směru na Letiště odjíždí od každého metra vždy 2 autobusy, ve směru na Nádraží Veleslavín zkrácen interval na 3–4 minuty.

29. 6. 2019 – ZMĚNY NA MĚSTSKÝCH LINKÁCH V PRAZE

130 Prodloužení večerního provozu v pracovní dny cca do 23:30.

246 Linka je ve směru od Zbraslavi vedena ze zastávky Hlávková nově přes Stodůlky a OC Sárská do zastávky Zličín, zavedeny jsou vložené spoje celotýdenně v trase Zličín – OC Sárská.

903 Linka je z důvodu minimální vytiženosti zrušena (Chaplinovo náměstí – Sídliště Radotín).

908 Linka je prodloužena o úsek Kvasinská – Klánovice, zastávka Koloděje se neobsluhuje.

H1 Linka je z důvodu minimálního využití zkrácena do polo-okružní trasy Chodov – Hlavní nádraží – Florenc – Náměstí Republiky – Hlavní nádraží – Chodov.

Změny zastávek:

Bazén Hloubětín – nový název pro zastávku Hloubětínská.

Holýšovská – nová zastávka obousměrně pro linky 130, 246.

Roztyly – přesunutí zastávky směr Dědinova pro linky 135 a 203, zřízení této zastávky také pro linku 911.

Sídlíště Pankrác – nová zastávka ve směru Pankrác pro linky 193, 904.

Výzkumný ústav vodohospodářský – nový název pro zastávku *Hydrologický ústav*.

NOVĚ PŘÍMÝM VLAKEM Z PRAHY AŽ DO BLATNÉ

KAŽDOU SOBOTU, NEDĚLI A SVÁTEK OD 9. ČERVNA AŽ DO 28. ŘÍJNA 2019



Od neděle 9. června 2019 začal jezdit oblíbený turistický vlak **Cyklo Brdy** nově z Prahy bez přestupu až do jihočeské Blatné (mimo PID). Spěšný vlak má místo pro 232 cestujících, kteří si s sebou mohou vzít do speciálního vozu 41 jízdních kol.



JEDE RÁNO TAM A ODPOLEDNE ZPÁTKY

08:37	Praha hl. n.	19:02
11:10	Blatná	16:31

PRO TURISTY I MÍSTNÍ

Vlak **Cyklo Brdy** využívají rádi hlavně turisté, kteří vyráží do Středních a nově i jižních Čech na víkendové výlety. Prodloužení jeho trasy až do Blatné přinese ale také velmi pohodlné přímé spojení všem místním obyvatelům do hlavního města.

Blatná je výchozím místem pro desítky kilometrů oblíbených cyklotras. Mezi nejzajímavější turistické cíle v Blatné a okolí patří vodní zámek Blatná, hrad Zvíkov, viklan v Kadově nebo skanzen v Chanovicích a mnoho dalších.

VLAK S UNIKÁTNÍ LOKOMOTIVOU

Vlak **Cyklo Brdy** patří mezi výjimečné spoje, které táhne historická lokomotiva **Bardotka**. Zážitkem tak bude už samotná jízda vlakem, a to nejenom pro železniční fandky. V běžném provozu se tyto unikátní lokomotivy, které vyráběla pražská ČKD před 50 lety, objevují už jen velmi zřídka. Patří mezi technické unikáty a jezdí se na ně dívat do Česka železniční nadšenci z celého světa. Při jízdě krajinou jsou nepřeslechnutelné, jejich charakteristické brumlání je slyšet často i kilometry daleko.

JÍZDNÉ ČD I PID

Z Prahy do stanice Březnice platí jízdenka Českých drah i Pražské integrované dopravy (*koupíte u pokladen ČD nebo v aplikaci PID Lítačka*). Dále do jihočeské Blatné platí ve vlaku už pouze jízdenky Českých drah.

POSÍLENÍ LINKY 119 OD 15. 6. 2019



Pro hlavní návštěvnickou sezónu připravilo Hlavní město Praha společně s organizací ROPID, Dopravním podnikem hl. m. Prahy a Letištěm Praha posílení páteční autobusové linky 119, která spojuje Letiště Václava Havla Praha s nejbližší stanicí metra Nádraží Veveslavín. Od 15. 6. do 15. 9. 2019 pojedou o víkendech cca mezi 9:00 a 20:00 od každého metra dva autobusy místo jednoho, ve směru z letiště bude současný interval 7,5 minuty zkrácen na polovinu.

„Počet leteckých cestujících včetně těch, kteří se pro cestu z letiště do centra Prahy rozhodnou využít veřejnou dopravu, stále stoupá a již nyní navazuje po celý týden na každé metro jeden kloubový autobus. Při delších intervalech metra o víkendech však i toto přestává stačit, proto zde v hlavní sezóně nasadíme autobusy dva, jejichž celková kapacita je cca 200 lidí,“ uvádí náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr.

„Linkou 119 jezdí každý den na letiště i z letiště cca 20 000 cestujících. Velká část z nich má objemná zavazadla, a proto je potřeba počítat i s určitou kapacitní rezervou pro pohodlné a důstojné cestování do doby, než bude vybudováno plnohodnotné kolejové spojení. Věřím, že dva autobusy místo jednoho pomůžou vyřešit nárazové přetěžování této linky,“ doplňuje ředitel ROPID Petr Tomčík.

„Letiště Václava Havla Praha obsluhujeme 4 autobusovými linkami. Nejvytíženější z nich je č. 119, proto pro cestující na ní chystáme nákup 20 nových moderních velkokapacitních autobusů formou otevřeného výběrového řízení. V těchto dnech připravujeme podklady pro jeho vypsání, chceme oslovit co nejširší spektrum výrobců velkokapacitních autobusů v Evropě i mimo ni, abychom dostali nejlepší produkt za nejvýhodnější cenu. Budeme poptávat nejenom autobusy na tradiční dieselový pohon, ale i vozy na pohon hybridní. Vypsání výběrového řízení chystáme na letošní srpen, našim záměrem je na podzim vybrat vítěze a podepsat s ním smlouvu do konce letošního roku. Pevně věříme, že se první cestující budou moci svěřit v nových velkokapacitních autobusech DPP na lince 119 ve druhé polovině příštího roku,“ říká Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Praha.

„Počty odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha již několikátým rokem po sobě rekordně rostou. Vítáme proto jakékoliv nové opatření v rámci stávajícího autobusového spojení s centrem města, které povede k navýšení kapacity a alespoň dílčímu zvýšení komfortu cestujících. Definitivním řešením kapacitních problémů dopravy z letiště do centra Prahy se však stane až kolejové napojení, jehož neexistence tak stále zůstává překážkou dalšího možného růstu a rozvoje letiště,“ říká Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Praha.

Letiště Václava Havla Praha odbavilo za rok 2018 přibližně 16,8 milionů cestujících. Autobusové linky přepraví denně cca 30 000 cestujících. Kromě páteční linky 119 (Nádraží Veveslavín) je k dispozici také autobusová linka 100 (Zličín) a doplňková linka 191 (směr Petřiny a Anděl). Rychlé spojení s Hlavním nádražím zajišťuje speciální linka AE (Airport Express). V noci zajišťují dopravu do centra autobusové linky 910 a 907. Přímé spojení s letištěm má také středočeské město Kladno linkou PID 322.

PRÁZDNINOVÝ PROVOZ PID

29. 6. 2019 – 31. 8. 2019



Jako každý rok, dojde i o letních prázdninách 2019 k úpravám jízdních řádů Pražské integrované dopravy. Přestože do Prahy přijíždí mnoho tu-



ristů, jejich počty jsou výrazně nižší, než počty žáků, studentů a Pražanů obvykle dojíždějících do práce. Linkami PID tak cestuje v letních měsících v pracovní dny dle přepravních průzkumů až o cca 20–25 % méně cestujících. Nejvyšší snížení poptávky vykazují online sčítače u vstupů do metra v ranní špičce.

METRO

Jako v uplynulém roce dojde na všech linkách v pracovní dny k prodloužení intervalů o 1 2 minuty. O víkendech a svátcích pojedou soupravy na všech linkách také jako loni v intervalu 7,5 minuty.

První červencový týden (od 29. 6. do 7. 7.) musí cestující počítat s již téměř pravidelnou výlukou na lince C mezi stanicemi Pražského povstání a Kačerov, při níž proběhne další etapa výměny dřevěných pražců sloužících v podzemí již 45 let za betonové.

TRAMVAJE

Po dobu prázdnin nebudou stejně jako v loňském roce v provozu posilové linky 4 a 21. Na páteřních linkách 9, 17 a 22 bude ve špičkách pracovních dnů prodloužen interval ze 4 na 5 minut, kolem poledne pak z 5 na 6 minut. U ostatních linek dojde k úpravě intervalů ve špičkách pracovních dnů z 8 na 10 minut a kolem poledne z 10 na 12 minut. Linka 16 bude celotýdenně provozována pouze v trase Lehovec – Kotlářka.

Od soboty 29. 6. se vrátí do svých pravidelných tras tramvajové linky 11 a 13. Ve Vinohradské ulici bude dokončena první etapa revitalizace – rekonstrukce tramvajové tratě, kterou se povedlo zkrátit o dva týdny. Bezbariérově zpřístupněné budou zastávky Italská a Vinohradská tržnice.

V Nádražní ulici budou během celých prázdnin (od 8. 7.) probíhat práce na přeložkách inženýrských sítí, které umožní, aby v příštím roce došlo k dlouho očekávané rekonstrukci tramvajové tratě, která pochází ještě z 80. let. Oprava tramvajových kolejí na křižovatce Plzeňská – Radlická přeruší od 8. do 24. 7. provoz mezi Andělem a Bertramkou. Rekonstrukce plynovodu na konci července na týden přeruší provoz tramvají ve Francouzské ulici, od stejného data až do konce srpna pak budou probíhat práce na bourání stávajícího podjezdu železniční tratě na Zahradním Městě (od 25. 7.), takže tramvaje po tuto dobu nepojedou v úseku od Nádraží Strašnice po Nádraží Hostivař.

Krátkodobější výměny kolejových konstrukcí proběhnou na Pa-lackého náměstí a na Výtoni, na konci prázdnin pak bude zahá-jena cca měsíční rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Na Poříčí [před Bílou labutí].

AUTOBUSY

Všechny potřebné rekonstrukční akce v metru, tramvajové dopravě i na železniční trati Praha-Hostivař – Praha-Vršovice vyžadují významně nasazení náhradní autobusové dopravy. Zatímco strojvůdcům metra či řidičům tramvají výluky umožní čerpat zaslouženou dovolenou, objem práce řidičům autobusů naopak významně narůstá. Aby bylo možné všechny náhradní dopravy zvládnout v potřebném rozsahu a současně měli řidiči autobusů šanci si také vybrat svůj díl dovolené, dojde na zákla-dě návrhu DPP a následné společné dohody s organizací ROPID a vedením hl. m. Prahy o prázdninách 2019 oproti loňsku k roz-sáhlejší úpravám v jízdních řádech autobusových linek. Řidiči autobusů odvádějí pro hlavní město Prahu v posledním období nadstandardní práci, což je v návrhu rozsahu prázdninového provozu zohledněno.

Kromě obvyklého prázdninového omezení o cca 15 % budou u vybraných autobusových linek sjednoceny intervaly v ranní a odpolední špičce na 10 minut, či prodlouženy intervaly v pra-covní dny kolem poledne a o víkendech z 15 na 20 minut. Cílem je, aby čerpání dovolených, fondu pracovní doby a fondu přes-časových hodin bylo u řidičů autobusů takové, aby umožnilo v síti PID po prázdninách zajistit objem dopravy v maximálním možném rozsahu.

O letních prázdninách nebudou již tradičně v provozu školní spoje [např. na lince 177 v úseku Volha – Chodov] ani autobu-sové linky 182, 343 a 451. Školní linky vyjedou opět až 3. září. Linka 143 nebude v provozu o víkendech a svátcích, na lince 168 nepojedou vložené spoje mezi Butovicemi a Nemocnicí Na Homolce, linka 185 bude zkrácena o úsek Palmovka – Let-ňany a linka 196 bude celotýdenně provozována pouze v trase Smíchovské nádraží – Kačerov.

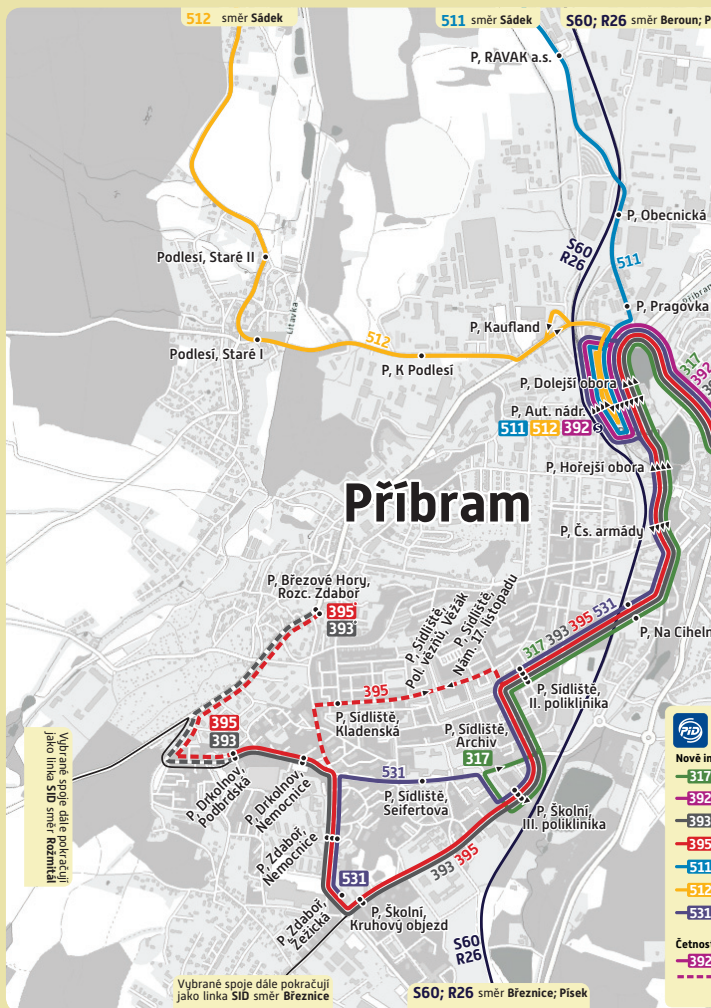
VLAKY

Vlakové linky v rámci PID pojedou o letních prázdninách podle platných jízdních řádů, prázdninová omezení se jich netýkají. I na železnici se předpokládá během léta zvýšený počet výluk a omezení kvůli stavebním pracím na jednotlivých tratích. Po-kračovat budou výluky kvůli modernizaci trati mezi Vršovicemi a Hostivaří, kratší výluky se dotknou také tratí do Kladna, Mla-dé Boleslavi a do Rudné u Prahy.

VÍCE INFORMACÍ

Prázdninové jízdní řády a podrobné informace o jednotlivých výlu-kách budou v dalších dnech postupně zveřejňovány na interneto-vých stránkách www.pid.cz, www.dpp.cz, ve vyhledávacích spojení i v mobilní aplikaci PID Lítačka, posléze samozřejmě i na zastáv-kách.

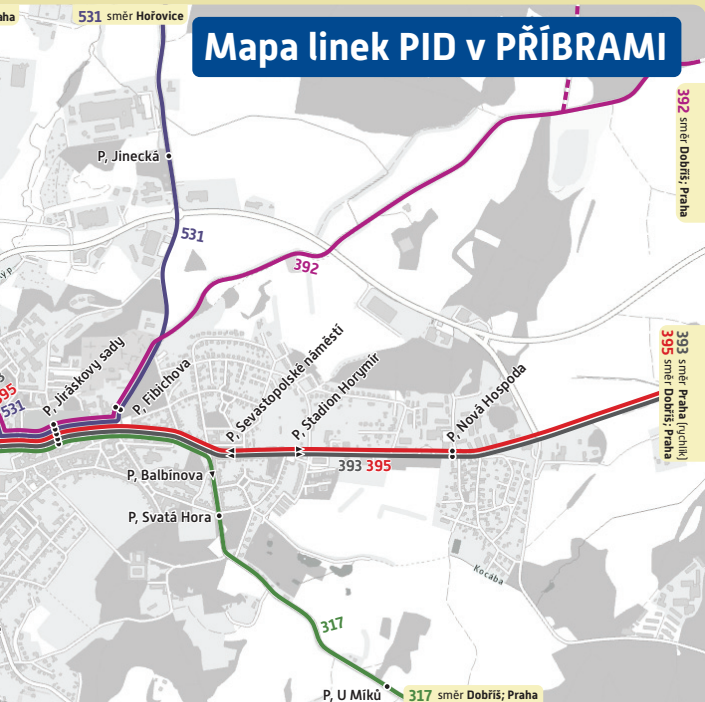
K dispozici je také infolinka PID 234 704 560 nebo DPP 296 19 18 17.



INFORMACE O PID

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

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



PŘÍBRAM

Mapa linek PID na území města

Trvalý stav
od 29. 6. 2019

- Integrované linky**
- Praha, Smíchovské nádr. – Mníšek p.B. – Dobříš – Obořiště – Dubenec – P. Svatá Hora – P. Jiráskovy sady – P. Aut. nádr. [Dolejší obora] – P. Sídliště, Archiv
 - Praha, Smíchovské nádr. – Dobříš – Rosovice – Buková u Příbramě – Pičín – Kotečnice – Suchodol – P. Jiráskovy sady – P. Aut. nádr.
 - Praha, Smíchovské nádr. – P. Nová Hospoda – P. Jiráskovy sady – P. Aut. nádr. [Dolejší obora] – P. Příbram, Drkolnov [– Březové Hory, Rozc. Zdoboj]
 - Praha, Smíchov. nádr. – Dobříš – P. Nová Hospoda – P. Jiráskovy sady – P. Aut. nádr. [Dolejší obora] – P. Příbram, Drkolnov [– Březové Hory, Rozc. Zdoboj]
 - P. Aut. nádr. – P. Pragovka – P. RAVAK a.s. – Lhota u Příbramě – Obecnice – Drahlín – Sádek – Bratkovice [– Hluboš]
 - P. Aut. nádr. – P. Kaufland – Podleší – Obecnice – Drahlín – Sádek
 - P. Zdoboj, Žezická – P. Sídliště, II. poliklinika – P. Aut. nádr. – P. Jiráskovy sady – Trhové Dušníky – Hluboš – Čenkov – Jince – Felbabka – Hořovice

spoju

- frekventovaná linka; konečná zastávka
- pouze vybrané spoje (např. pouze školní)

Ostatní

- vlakové linky S se stanicí
- zastávka obousměrná; jednosměrná
- P., ... = Příbram, ...

**VŠECHNY ZASTÁVKY NA ÚZEMÍ MĚSTA
PŘÍBRAM JSOU V 7. TARIFNÍM PÁSMU**



Integrovaná doprava



ROPID 6 (IDS), Praha, květen 2019; Mapový podklad ©IPR ©ČÚZK

Pražská integrovaná doprava na Twitteru



Načti si QR kód ;-)

Twitter
„@PIDoficialni“

- > mimořádnosti v reálném čase
- > novinky z první ruky

Sledujte nás!



OLDŘICH KADAVÝ: „HLÍDÁME, ABY VŠECHNO FUNGOVALO, JAK MÁ“

Oldřich Kadavý byl v týmu prvních dispečerů v PIDu a dnešní Koordinační dispečink PID dokonce spoluzakládal. Již přes 7 let úspěšně stojí v jeho čele a spolu se sehraným týmem dispečerů z ROPIDu a IDSK se každý den stará o to, aby poruchy, dopravní nehody nebo špatné počasí našim cestujícím co nejméně znepříjemnily dopravu do práce či domů. A není to vůbec jednoduché, jen autobusů nám jezdí několik stovek a mimořádnost číhá na každém rohu. Jak vypadá provoz na dispečinku PID?



Když ráno přicházím do Letňan, panuje na celém dispečinku čilý ruch, každému zvoní telefon a chvílemi si připadám jako na našem call centru.

„Porouchala se výhybka v Radotíně, nejezdí nám vlaky do Berouna,“ sděluje mi místo pozdravu vedoucí dispečinku Oldřich Kadavý. Právě on před více než sedmi lety Koordinační dispečink PID spoluzakládal. Na moje další otázky už nereaguje, volá do Českých drah a dohaduje i konzultuje s kolegy řešení zapeklité situace.

Olda cituje jednoho z dispečerů dopravce, že nejlepší dispečer je ten s nohama vyloženými na stole, protože mu vše jezdí. Dnes to však budeme mít o hodně rušnější. Startujeme dispečerské auto a „letíme“ řešit celou situaci přímo z terénu. Je to prý nejlepší, protože dispečerů na vlastní oči vidí, co je třeba v dané situaci udělat.

Na pomoc k nám přistupují i další dva kolegové – Martin a Tomáš. Všichni pracují v PIDu už dlouhá léta a podobné mimořádné události jsou pro ně denní chléb. Udivuje mě jejich dokonalý klid, mě osobně představa stovek uvázlých cestujících děsí. Zatímco my spěcháme na opačný konec Prahy, ostatní kolegové v Letňanech se snaží najít volné autobusy a řidiče na náhradní dopravu.

Postupně se dostáváme na místo události. Na nádraží stojí desítky nespokojených cestujících, kterým cesta z Prahy neplánovaně skončila už v Radotíně. Dále funguje alespoň jednokolejný provoz, přednost však dostávají dálkové vlaky, kterých je v tomto úseku požehnaně, a většina osobáků proto končí zde.

Dostáváme zprávu z Letňan. Dispečerům se bohužel nepovedlo zajistit žádné autobusy na náhradní dopravu. Nejsou řidiči, nedá se nic dělat. Je tedy nutné přistoupit k jinému řešení. Ná vazné autobusové linky, které začínají až v Černošicích, se prodlužují mimořádně až do Prahy-Radotína. Zde budou cestující přestupovat na vlaky dále do centra města a opačně.

Takové řešení však není úplně jednoduché. Každý řidič má totiž pevně naplánované přestávky a odklon z trasy nemůže opozdit autobus na stálé trase. Všichni sledují jízdní řády a aktuální polohu vozidel. Zkoumají, které autobusy má ke kterému vlaku smysl prodlužovat, a kde se naopak připoj nestihá. Kromě speciálních aplikací si vypomáhají i běžnými vyhledávací spojení.

Když je problém alespoň částečně zažehnán, kontaktujeme dispečink Českých drah, který vlakovému personálu nařizuje informovat cestující. Kolegové ze SŽDC zase pouštějí do nádražního rozhlasu speciální oznámení o náhradní dopravě přímo na nádraží. Činíme se i my. Převlékáme se do reflexních bund a od každého vlaku navigujeme cestující přímo do operativně prodloužených autobusových linek. Pozorně sledujeme, zda stihli všichni přestoupit, dispečeri pak následně dávají řidičům pokyn k odjezdu.

Část vlaků začíná jezdit opět v plné trase a mimořádnost je stabilizovaná. Vedoucí Olda se proto vrací zpátky na základnu a mimořádnost přenechává kolegům.

A jak ses vůbec do ROPIDu dostal?

Na vysoké škole jsem se stejně, jako někteří mí kolegové, dostal brigádně k přepravním průzkumům. Pražská integrovaná doprava mě tak zaujala, že jsem se jí věnoval v projektu i v diplomové práci. Využil jsem nabídku pracovní pozice, a to na oddělení informatiky. Zde jsem tenkrát pracoval jako grafikonista, zpracovával jízdní řády regionálních linek, zejména výlukové jízdní řády, a zároveň řešil technické záležitosti, jako například přípravu dat do odbavovacího zařízení, tabel a hlásičů. Ale asi nejvíc jsem hrdý na projekt MPV.

Co to je?

Online monitorování provozu vozidel (MPV). Podařilo se nám vyvinout dispečerský systém, který nám umožňuje sledovat všechna vozidla v síti PID (včetně přívozů), bohužel zatím mimo vozidel Dopravního podniku hl. m. Prahy. Umí kupříkladu vyhodnocovat odchylky od jízdního řádu a sleduje návaznosti mezi spoji. Když má například vlak zpoždění, zašle automaticky informaci řidiči návazného autobusu přímo na displej odbavovacího zařízení, aby na vlak





počkal, a informuje ho o plánovaném příjezdu. Každý den takto odešle do vozů v rámci systému asi 4 tisíce takových datových zpráv, což by lidský faktor neměl šanci uhlídat. Díky tomu jsme mohli spustit linky s garantovanou ná-

vazností. Je to výhodné i tehdy, když jsou třeba zastávky od sebe v nedohlednu a řidič zkrátka nemá šanci vidět, jestli už autobus nebo vlak, na který navazuje, přijel.

Když všechno dělá automaticky program, co dělá dispečer?

Pořád se tady něco děje. V systému PID máme nyní zapojených 20 dopravců, kteří provozují přes dva tisíce autobusů. K tomu tři železniční a tři lodní dopravce. Dispečerů jsou tu na nepředvídatelné události. Když se něco stane, dopravci nám volají a my vymýšlíme co nejlepší dopravní opatření napříč dotčenými dopravci, které by se negativně dotknulo co nejméně cestujících. V případě nehod na silnici a extrémních kolon třeba odkloníme autobusy na objízdné trasy a v chybějícím úseku zavádíme, je-li to možné, další náhradní autobus, aby co největší část cestujících přijela do cíle včas. Ve spolupráci s dispečery dopravců řešíme technické i personální výpadky a problémy.

Co děláte v takovém případě?

Snažíme se okamžitě zajistit náhradní autobus. I když v současné personální krizi to mnohokrát není možné. Pokud se nám nepovede sehnat vozidlo s řidičem, zkoušíme třeba operativně změnit oběhy vozidel. Autobus přestávající na konečné třeba na kolo zastoupí porouchaný a další zase jej a doufáme, že se situace v dohledné době vyřeší a vše vrátí do normálu. Někdy to trvá i několik hodin a je to hodně náročný proces, protože musíme dodržovat samozřejmě i přestávky řidičů. A upřímně, i ta komunikace není vždy jednoduchá. Češi přestávají mít zájem o práci řidiče, a tak se za volant dostávají stále častěji kolegové z východních zemí a ty někdy ne všemu rozumějí. Dá se to však pochopit.

Stávají se takové výpadky často?

Výpadkům se v tomto objemu provozu nedá zcela vyhnout, nicméně jsou to spíše ojedinělé případy. Dopravci jsou za zaviněné výpadky sankcionováni. Když z jejich viny neodjede spoj, platí za každý neodjetý kilometr pokutu. Pokud ale problém zatají a nenahlásí, zaplatí mnohonásobně více. Nedostanou ani dotaci za daný spoj. Takže se snaží, aby byla kvalita dopravy maximální a tyto situace nastávaly opravdu jen zřídka. Pokud nemají řidiče, vypomáhají si subdodávkami od jiných dopravců. Běžnější jsou výpadky spojů a zpoždění z důvodu silné automobilové dopravy a různých dopravních nehod a omezení.

Pamatuješ si na nějakou netradiční mimořádnost?

Přes infodispečink nás kontaktoval tatínek malého chlapečka, který zapomněl vystoupit na své zastávce a ztratil se. Zalarmovali jsme policii a všechny řidiče v okolí. Hocha se nám a hlavně řidičům po-

dařilo zdárně vypátrat. Klučina usnul a vystoupil o několik zastávek později. Neměl mobil, a tak se vybral pěšky po rušné hlavní silnici, plné kamionů, směrem zpět. Jeden z našich řidičů si ho však našel všimnul, zastavil mu, zavolal nám a s tatínkem jsme už domluvili, kde mu ztraceného chlapečka předá. To jsou momenty, kdy si uvědomujete, že má vaše práce smysl. Hodně rušné to bývá při povodních, ledovkových kalamitách i při vichřicích. To tady i spíme.

Jak vlastně dispečink PID začínal? Zřídit takovou organizaci asi není jen tak...

V čase, kdy jsem nastupoval do ROPIDu, žádný koordinační dispečink neexistoval. Provoz dopravců mimo DP nějakým způsobem řešil přímo Dopravní podnik. Nicméně sledování vozidel mimo DP tenkrát vůbec neexistovalo. PID nebyl velký a nějak si to vystačilo samo. Postupně s tím, jak se systém rozrůstal, začaly i první problémy. Kolega proto přišel cca před 12 lety s nápadem zavést koordinační službu, jejíž součástí jsem byl hned od začátku. Prakticky by se dalo říct, že jsem se stal prvním dispečerem v systému PID.

A čím to bylo jiné než dnes?

Měli jsme stále svoji práci, jen jsme se k tomu ještě každý týden střídali na pohotovostních směnách a vždy, když se něco stalo, řešili jsme to. Nebyl to ale aktivní dispečink. Při první mimořádnosti mi jeden dopravce volal v sobotu v pět hodin ráno. Poměrně symbolické bylo, že byla zledovatělá silnice do Letňan, kde jsme ještě neměli tušení, že bude za několik let sídlit náš dispečink, a autobusy neměly jak projet dále. Vstal jsem od manželky, zapnul počítač a sehnal sypače. Byly to zajímavé začátky a rád na ně vzpomínám, ale neumím si představit, že bychom tak fungovali dnes.

A jak ses stal vedoucím nového dispečinku?

Právě s ohledem na růst systému a potřebu větší spolehlivosti vznikla myšlenka na vytvoření Koordinačního dispečinku PID, který by už fungoval v aktivním režimu. A jako nadšenec tohoto projektu jsem byl osloven, abych jej pomohl vybudovat. Byla to opravdu výzva, měl jsem z toho obavy, ale s odstupem času je patrné, že jsou za celým dispečerským týmem a za velké podpory našeho vedení skutečně vidět pozitivní výsledky dlouholetého úsilí. Dnes jsem vedoucím dispečinku už více než sedm let a jsem hrdý na to, co se nám společně s týmem kolegů povedlo vybudovat.

Stále rosteme, aktuálně nás zde pracuje už 11 a ve výhledu budeme z důvodu rozšíření PID i provozní doby nabírat nové kolegy. Vždy, když se rozšiřujeme o nové oblasti v kraji, uvědomuji si, jak zde kvalitu dopravy zvyšujeme. V nově zintegrovaných oblastech se téměř vždy stává, že jsou tam řidiči schopni jet autobusem i o 10 minut dřív.

Od začátku je proto na předjetí aktivně upozorňujeme, něco takového se nemůže stávat. Zároveň, pokud ale takový problém nastává pravidelně, kontaktujeme projektanty daných



linek a snažíme se docílit, aby se například upravila jízdní doba spojů.

Je těžké nabírat nové dispečery?

Není to jednoduché. Tato práce vyžaduje velkou odbornost, ale i extrémní dávku odolnosti vůči stresu. Je téměř pravidlem, že když se někde stane mimořádnost, na kterou potřebujete mít klid a řešit ji, okamžitě se něco stane na druhém konci kraje a vy nevíte, co dělat dřív. Většina dispečerů to ale zvládá a pracuje tady už dlouhá léta. Kromě zajímavé práce je tu drží i přátelský kolektiv.

Po dispečerech zřejmě vyžaduješ i dokonalou znalost kraje...

Mnohokrát se je potřebné vzájemně zastoupit, ale jinak má každý nějakou oblast, na kterou je profík. Znalost kraje je velkou výhodou, ale asi nikdo nepočítá s tím, že sem přijde někdo nový a bude umět z rukávu vyspat, jaká linka jezdí třeba do Poddubí nebo Střezivovic. Samozřejmě chci, aby mí lidé nebyli pouze teoretiky od stolu. Plánovitě jezdí dispečerským vozem i linkami PID napříč systémem, aby si rozšířili místní znalosti, poznali, jak vypadají jednotlivé terminály, obce, návaznosti atd. Hodně se to osvědčilo.

A jak se tak rychle dostávají všechny informace o mimořádnostech na web?

Máme tady speciálního pracovníka z odboru marketingu – info-dispečera. Ten se přímo na provozu nepodílí. Sleduje, co dispečeri řeší, o všem ví jako první a všechno ihned zveřejňuje na web nebo sociální sítě.

Kolegové mi prozradili, že jsi velkým zastáncem ekologie...

Inspiroval jsem se u jiných firem a z kanceláří jsme dali pryč odpadkové koše. Na odpadky máme vyhrazený koutek v kuchyňce. Máme nádoby na různé druhy odpadu k recyklaci, na směsný pouze jeden koš. Omezili jsme plastové láhve, máme zde přece vodovodní kohoutek (máme i filtrační konvici na vodu) a minulostí jsou už i jednorázové obaly na oběd – koupili jsme si společný nerezový ešus. Jsem rád, že kolegové tuto iniciativu vítají, ač zpočátku samozřejmě připomínky byly. Většinou jezdíme do práce MHD, i když autu se někdy zcela nevyhneme. Já si občas v sezóně při pěkném počasí zpestřuji cestu do práce jízdou na kole. Víme, že pár lidí naší planetu nezachrání, ale každý z nás může svým dílem přispět k tomu, aby se nám všem žilo lépe a zdravěji. A nejjednodušší je začít u sebe.

Může se na dispečinku přijít podívat i veřejnost?

Určitě. Každý rok v Letňanech organizujeme Autobusový den PID a součástí je i den otevřených dveří na dispečinku. Celý den tady provádím návštěvníky a je o to obrovský zájem, prakticky se nezastavím. Další akce se bude konat opět v dubnu. Těším se na všechny.

Oldřich Kadavý (1979, Praha)

Vyrůstal v Benešově, ale už jako student se přestěhoval do hlavního města. Vystudoval Fakultu dopravní na ČVUT. S manželkou a dvěma dětmi rád jezdí na chalupu, kde si odpočine od náročné práce. Miluje výlety na kole a přírodu. Pracuje jako vedoucí dispečinku Pražské integrované dopravy.

DĚN DĚTÍ V BRANÍKU A NA KAČEROVĚ

1. 6. 2019



OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

PSÁRY



Obec Psáry zažívá v posledních letech nebývalý rozmach. Za posledních 10 let se zde počet obyvatel více než zdvojnásobil. Co láká Pražáky stěhovat se za hranice svého města? Podívali jsme se do obce Psáry.

Na úvod je třeba hned uznat, že Psáry mají perfektní dopravní spojení s Prahou. Nacházejí se jen 7 km od hranic hlavního města a přímé spojení se stanicí metra C na Budějovické zabezpečují každých 15 min. autobusy na lince 332.

Ani to už v posledním období nestačilo, a proto se zde před pár týdny obměnil vozový park a nasadily kapacitní kloubové autobusy. Všechny již splňují nově standardy kvality PID – to znamená, moderní vzhled, skvěle řešený informační systém a sedadla, které nabízejí nebývalý komfort.

Očekáváme, že i tato změna přispěje k dalšímu zatraktivnění obce, která je už samo o sobě rájem klidu.

Psáry jsou rozdělené na dvě části – Psáry a Dolní Jirčany. Ať už jste kdekoliv v obci, dýchá na Vás velmi přívětivá atmosféra. Všude potkáte maminky s dětmi v kočárku, nebo poskakující na hřišti. Obec díky tomu opravdu žije mladým duchem, i když je většina obyvatel zrovna v práci v Praze.

Obec pro své obyvatele pravidelně organizuje různé netradiční akce. Ať už jde třeba o různé slavnosti, tak třeba organizované výlety po celé republice.

Nejhezčí částí obce je bezesporu lokalita kolem Zahořanského potoku, kde najdeme velmi hezky upravený park. Kromě hrajících si dětí je oblíbeným místem i pro pejskaře. Volný čas zde tráví snad každý obyvatel obce – lavičky, stromky a štěbet



ptáčků až láká sednout si a vytáhnout knihu, a přejdeme-li přes potok, rázem se ocitneme v lese. Rádi se sem vracejí i původní obyvatelé, kteří se kdysi přestěhovali do hlavního města.

Na Psárech je vidět, jak rychle se rozrůstají a ani se asi není čemu divit. Kvůli stále dražším nemovitostem v hlavním městě si mladé rodiny za podobné peníze staví za hranicemi města rovno celé domky. Tady v Psárech jde častokrát i o hodně luxusní obydlí se zahradním bazénem a snad základní výbavou každého domečku je trampolína, na kterých až do večera skáčou děti. Populární je taktéž chatařská oblast. Někteří chataři zde pobývají dokonce celoročně. V obci aktuálně bydlí přibližně 4 tisíce obyvatel, ale neustále se sem stěhují další.

Tradici zde má místní dobrovolný hasičský sbor a velkou zajímavostí je pekárna Laguna. Tu při návštěvě obce určitě nemůžete minout. Zpočátku se jednalo pouze o domov pro lidi s mentálním postižením, obrovská snaha provozovatelů, začlenit své klienty do pracovního procesu a o zajištění styku s běžnou veřejností, dala vzniknout speciální pekárně, která peče velmi chutné výrobky.





Při své návštěvě se ptám, jak takový provoz funguje. Není to průj jednoduché, ale má to smysl, protože vidíte, jak lidé, kteří se častokrát ostatních bojí, se snaží do toho dávat vše. Během rozhovoru s vedoucí směny k nám přibíhá jeden z místních pekařů, který se se mnou ihned přátelský seznamuje, a nabízí mi jeho skvělé výrobky, které ráno pekl.

Neodmítám a zakupuji si zdejší perník, který mi doporučovali i místní. Lepší jsem nikdy nejedl, a když ne za přírodou, Psáry určitě stojí za návštěvu díky této pekárně.

Moderní obecní úřad leží mezi částmi Psáry a Dolní Jirčany a jeho součástí je i místní pošta s velmi přátelskými zaměstnanci.

V Hlavní ulici se nachází menší „náměstíčko“, kde se pravidelně pořádají akce pro veřejnost. Lidé se zde potkávají v sympatické hospůdce, děti si zase mohou zajít na točenou zmrzlinu. Cestou mi zkříží skupinka dětí s paní učitelkou. Nachází se zde totiž školka i malotřídní škola. Zajímavostí jsou místní potraviny v originálním retro designu, jaký už na mnoha místech nenajdete. Sympatická prodavačka Jana za pultem by vám dokázala prodat i to, co zrovna nemá. Je vidět, že celý provoz funguje úplně jinak, než na jaký jsme zvyklí. Cítíte zde rodinný charakter.

U hlavní silnice se nachází místní památka, kostel sv. Václava ze 12. století. Postaven byl v roce 1380 a váže se k němu zajímavá historka. V roce 1755 zde došlo mezi pruským a rakouským oddílem k malé bitvě. Místní obyvatelé se skryli po sklepech a náhle uslyšeli hluk. Po skončení bitvy uviděli kus uraženého zvonu, který během bitvy dopadl na kámen. Od té doby se místu říká Hlasov. Před kostelem se nachází hřbitov. Místní ho využívají i jako bezpečnější alternativu při cestě pěšky po hlavní silnici na Prahu.

A jak vznikl název obce? Říká se, že to byla ves psovodů,



tedy lidí starajících se o honící psy. Dolní Jirčany jsou v tomhle ohledu zajímavější. Při hledání zlatonosných vod se zkoumal zdejší potok. Zlato se hledalo cezením vody přes hustá síta. Dle tehdejšího zvyku zde zanechali znamení, že se zde voda gerčila (cedila). Postupem času se název změnil: Gerčily – Gerčiny – Gerczany – Jerčiny až po dnešní Jirčany.

TURISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI V OKOLÍ PSÁR

Regionální muzeum v Jílovém u Prahy

Vyzkoušejte si, jak se kdysi rýžovalo zlato. Na haldách kamenů, dovezených z okolí, mohou prověřit své štěstí amatérští geologové. Muzeum spravuje také naučnou stezku Jílovské zlaté doly, která vede z centra města ke zlatonosným štolám. Sídlem muzea je historická budova Mince nacházející se na jílovském náměstí.

Do Jílového se dostanete vlaky linky S8 nebo autobusy PID linek 331, 332, 341, 362, 441 a 444.

Rozhledna na Pepři

Tricetimetrová ocelová telekomunikační věž nabízí krásný panoramatický výhled z otevřeného ochozu ve výšce 18 metrů. Zažijte jiný pohled na dolní Posázaví. Výhodním směrem jsou vidět Hornopožárské lesy, na sever lze přes Prahu dohlédnout až k Českému Středohoří a v západním směru uvidíte Cukrák a Mníšecko. Procházka začne na jílovském náměstí, odkud se vydáte po naučné stezce „Jílovské zlaté doly“, která vás dovede až k rozhledně. Cesta vede mírně do kopce, je však vhodná i pro děti a problém by neměly mít ani kočárek.

Žampašský most

Jedná se o druhý nejvyšší kamenný železniční most ve střední Evropě, hned po Landwasserviaduktu ve Švýcarsku. Je skoro stejně vysoký jako Nuselský most v Praze. Stavět se začal ještě v roce 1898 a dnes je kulturní památkou ČR. Nachází se na trati z Jílového ve směru Vrané nad Vltavou. Pokud patříte mezi fanoušky architektury nebo dopravy, určitě nemiňte ani tento technický skvost. K mostu se dostanete z nádraží v Jílovém po žluté turistické značce.



ČasoPID

ČERVEN 2019

Redakční rada:

*Filip Drápal, Miloš Jelínek (za ROPID)
Martin Jareš, Oldřich Buchetka, Iva Tyle,
Vlastimil Janoušek (za IDSK)*

Autoři textů: *Filip Drápal, Martin Žarnovický,
Oldřich Buchetka*

Fotografie: *ROPID/IDSK (pokud není uvedeno jinak),*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *13. června 2019*

Vydal ROPID a IDSK v červnu 2019

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

Náklad: *18 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 560



Integrovaná doprava
Středočeského kraje



www.pid.cz
ropid@ropid.cz



www.idsk.cz
idsk@idsk.cz