

Základní informace o tarifu

Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu

Platnost od:
1. září 2018

do pásma z pásma

0 P 0 B

dvoupásmo

cena **0** **24 Kč** **32 Kč** **40 Kč** **46 Kč** **54 Kč** **62 Kč** **68 Kč** **76 Kč** **84 Kč** **92 Kč** **100 Kč**

platnost **3 p/120 min.** **3 p/150 min.** **4 p/90 min.** **5 p/120 min.** **6 p/150 min.** **7 p/180 min.** **8 p/120 min.** **9 p/150 min.** **10 p/120 min.** **11 p/180 min.** **12 p/120 min.** **13 p/360 min.**

0 **24 Kč** **32 Kč** **40 Kč** **46 Kč** **54 Kč** **62 Kč** **68 Kč** **76 Kč** **84 Kč** **92 Kč** **100 Kč**

platnost **3 p/120 min.** **3 p/150 min.** **4 p/90 min.** **5 p/120 min.** **6 p/150 min.** **7 p/180 min.** **8 p/120 min.** **9 p/150 min.** **10 p/120 min.** **11 p/180 min.** **12 p/120 min.** **13 p/360 min.**

Základní jízdné v Praze:

32 Kč – platnost 90 min.

24 Kč – platnost 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 – nepatří ve veličnosti PID, nepatří na území měst Prahy a Kladaň

Pásmo P: tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a výmnožené železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

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

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

Vnější pásma:

mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Vždy doobrázíte časovou a zároveň platnost jízdenky!



OBSAH:

Navigace v Pražské dopravě a veřejných prostranstvích...	1
Vánoční a novoroční provoz 2020	6
Mobilní aplikace PID lítačka nově s dlouhodobými...	10
Schéma linek PID / Tarifní pásma na železnici	12
Změny ke GVD 2019/20	14
Obce, které obsluhuje PID / Hostovice	19

NAVIGACE V PRAŽSKÉ DOPRAVĚ A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH JEDNOTNĚ A MODERNĚ.

Článek na straně 1



Základní informace o tarifu

do pásma z pásma	P	O	B
cena platnost	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.
cena platnost	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.
cena platnost	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.
1	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.
2	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.	18 Kč # 2 p./30 min.
3	24 Kč 3 p./60 min.	24 Kč 3 p./60 min.	24 Kč 3 p./60 min.
4	32 Kč 4 p./90 min.	32 Kč 4 p./90 min.	32 Kč 4 p./90 min.
5	40 Kč 5 p./120 min.	40 Kč 5 p./120 min.	40 Kč 5 p./120 min.
6	46 Kč 6 p./150 min.	46 Kč 6 p./150 min.	46 Kč 6 p./150 min.
7	54 Kč 7 p./180 min.	54 Kč 7 p./180 min.	54 Kč 7 p./180 min.
8	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.	62 Kč 8 p./210 min.
9	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.	68 Kč 9 p./240 min.

Území hl. m. Prahy
Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B

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

	4	5	6	7	8	9
3	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.
4	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	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	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	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	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	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.

Platnost od: 1. září 2018

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, neplatí na území měst Prahy a Kladsna
Pásma P: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívazy a výhledové zastávkové stanice na území Prahy zaražené do pásma P
Pásma O: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy
Pásma B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okraji území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy
Vnější pásma: území hl. m. Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Vždy doordrujte časovou a zároveň pásmovou platnost jízdenky!

NAVIGACE V PRAŽSKÉ DOPRAVĚ A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH JEDNOTNĚ A MODERNĚ.

SOUTĚŽ O NOVÝ JIS PROBĚHNE V PŘÍŠTÍM ROCE.



V pražském Centru architektury a městského plánování (CAMP) se v úterý 26. listopadu 2019 sešli odborníci na dopravu a informačně-navigační systémy, aby odborně i laické veřejnosti představili výsledky analyticko-návrhové části projektu Jednotného informačního systému Prahy (JIS). Ten vstupuje do fáze přípravy graficko-designérské soutěže, zároveň začnou přípravy pilotních projektů. Při prezentaci představili zástupci městských společností i první konkrétní výstupy, které se již začaly realizovat.



Náměstek pražského primátora pro dopravu Adam Scheinherr na úvod zmínil, že pražské wayfinding (navigační) systémy v dopravě byly historicky na světové úrovni a že se na špičku této oblasti chce Praha vrátit: „Cílem soutěže o jednotný informační systém je sjednocení naprosto všech informačně-navigačních systémů pro veřejnou dopravu a veřejná prostranství. A samozřejmě i zvýšení informační kvality, které souvisí s využitím moderních digitálních technologií. Tímto způsobem chceme zatraktivnit cestování veřejnou dopravou a přispět také k většímu aktivnímu pohybu obyvatel jako alternativy k jízdě po městě autem.“

JIS se týká všech zastávkových označnicků a přístřešků, obelisků a totemů a také dalších nosičů informací ve veřejné dopravě a veřejných prostranstvích. Označnický budou kombinovat elektronický a klasický formát informace, přičemž nebude chybět navigace po nejbližším okolí a nikdo se neztratí ani na komplikovaných dopravních uzlech. Na označnický informačně naváží zastávkové přístřešky (jejich design je již vysoutěžen). Jejich plně elektronické a on-line propojené informační tabule s odjezdy a příjezdy budou mít jednotný design a variabilní



použití. Výhledově by měly být standardním vybavením i dopravních prostředků. Pro nosiče v metru se bude soutěžit nejen grafika, ale i celkový design. Informace o návazných spojích, ale i bodech zájmu (POI) budou více adresné a nově nebudou chybět ani praktické mapy okolí. Samozřejmě budou on-line informace o odjezdech a příjezdech v daném uzlu.

„Stěžejním úkolem jednotného informačního systému je, aby všichni cestující – ať už z řad rezidentů nebo návštěvníků Prahy – byli srozumitelně informováni, kudy, jak a kdy se mohou do svého cíle nejnadhěji dopravit. Nový systém se bude týkat nejen fyzických nosičů, jakými jsou třeba cedule a mapy, ale i tzv. smart podoby navigace, tedy aplikací a on-line informací o odjezdech a příjezdech autobusů a tramvají,“ říká o novém JIS ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Petr Witowski a dodává: *„Než bude soutěž vyhodnocena, v rámci přirozené údržby a obnovy již nyní vylepšujeme navigaci v metru. Například ve vestibulech stanic I. P. Pavlova, Jiřího z Poděbrad, Náměstí Míru a Nádraží Holešovice nově přiřazujeme každému východu unikátní označení pro snazší orientaci.“*

„Požadavkem na nový JIS je schopnost rychle a pružně reagovat jak na nečekané změny v dopravě, tak i na dlouhodobě plánované výluky. Musíme být schopni hromadně postihnout konkrétní trasu, oblast nebo druh dopravy, a to jednoduchým způsobem,“ podotýká Petr Tomčík, ředitel ROPIDu. *„V současné době je operativita při výlukách, zejména těch neplánovaných, organizačně poměrně náročná. A toto díky technologiím, které v současnosti*





můžeme využívat, určitě chceme změnit,” dodává.

Rozšíření systému se dotkne i parkovišť P+R. Pěší rezidenti a turisté pak budou moci využít sítě map blízkého a vzdáleného okolí, a to s cílem podpory fyzické aktivity obyvatel a distribuce turistů i mimo hlavní a známé trasy. Počítá se, že navigačních obelisků bude po celé Praze cca 800 kusů a budou přizpůsobeny charakteru okolí. Výraznější a lépe viditelné budou i totemy, tedy označníky dopravních uzlů a navigace do vestibulů a podzemních vchodů.

„Projekt JIS zvýší kvalitu veřejné dopravy v mnoha ohledech. Nejen proto, že informovaný cestující je spokojený cestující, ale pomůže řešit i problémy s kapacitou. Systém zohlední i pěší přepravu a místo jízdy veřejnou dopravou na krátkou vzdálenost nabídne alternativu ve formě chůze, pro kterou najde třeba méně známou, ale kratší cestu. Kdo ji využije, uvolní místo těm, kteří cestují na větší vzdálenost,” dodává k novému systému Lukáš Tittl za Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy a doplňuje: *„S podporou pěší přepravy po městě samozřejmě souvisí další cíl, který si IPR klade, a to je zvýšení vizuální atraktivity veřejných prostranství.”*

Projekt nyní čeká na schválení návrhové části, která obsahuje např. rozdělení kompetencí k výrobě a následně údržbě systému. Ty jsou plánované tak, aby každá dotčená organizace realizovala jasně stanovený úkol a nedocházelo k překrývání. Jednoduše řečeno, každý bude dělat to, co umí nejlépe.

Grafické zpracování podléhá soutěži, která se uskuteční v průběhu příštího roku. Obsahem bude nejen návrh písma pro JIS





s ukázkami užití, návrh piktogramů a návrh jízdního řádu nadzemní veřejné dopravy, ale třeba i aplikace JIS na vybraný prvek mobiliáře a označení stanice metra.

„Do roku 2022 bude systém testován a od roku 2023 by mělo dojít k postupnému uvádění do provozu. Investiční náklady na JIS budou cca 3 mld. Kč ročně, což jsou 3 % ročního rozpočtu na veřejnou dopravu. Provozní roční náklady pak 795 mil. Kč, tedy 4 % ročního rozpočtu na veřejnou dopravu. Investice budou z velké části prováděny v rámci plánované obnovy,“ uzavřel Scheinherr.

Nosiče nového JIS nebudou jen fyzické (prvky městského mobiliáře), ale i digitální, tedy aplikace PID Lítačka, sociální sítě a chatboty.



Doplňující informace o Jednotném informačním systému Prahy jsou k dispozici na www.pid.cz/jis, kde naleznete také prezentaci JIS ke stažení a odkaz na celý záznam večera v Campu.

Popisky k fotkám

1. Prototyp nové zastávky na Palackého náměstí
2. Starý (nahore) a nový informační systém ve vestibulu metra I. P. Pavlova
3. Nové 3D schéma přestupního terminálu
4. Původní (vlevo) a nová informační vitrina s mapou okolí
5. Obelisk s plánem blízkého okolí, Londýn
6. Sloupek pro informace a nouzovou komunikaci v metru, Mnichov
7. Označník stanice autobusu, Londýn
8. Označení vstupu do metra, Londýn
9. Displej v tramvaji značící časy přestupu na S-Bahn, Švýcarsko
10. Označení vstupu do uzlu a zobrazení odjezdů, Mnichov



VÁNOČNÍ A NOVOROČNÍ PROVOZ 2020



I v letošním roce dojde v období Vánoc, Silvestra a Nového roku k úpravám jízdních řádů linek Pražské integrované dopavy. Zkrácen bude denní provoz na Štědrý den, posílena bude naopak silvestrovská noc. V pracovní dny mezi svátky a těsně po nich dojde k mírnému omezení provozu na úroveň prázdninových jízdních řádů.



23. PROSINEC 2019 (pondělí)

METRO + TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny. Linky 4 a 21 mimo provoz, linka 16 jede pouze v úseku „Lehovec - Kotlářka“.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den (vybrané linky pracovní den – prázdniny) s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den.

24. PROSINEC 2019 (úterý)

METRO

Provoz dle sobotních jízdních řádů do 16:00 na odjezdech z konečných stanic, poté následuje postupně prodlužování intervalu - do 17:00 interval 7,5 minuty, do cca 18:00 interval 10 minut. Od cca 18:00 na odjezdu z konečných stanic zahájen omezený provoz v intervalu 20 minut na všech trasách, provoz ukončen v časových polohách pravidelných posledních spojů.

TRAMVAJE

Provoz dle sobotních jízdních řádů, denní provoz ukončen v 18:00, poté zahájen noční provoz s pravidelnými intervaly pro neposílenou noc (interval 30 minut na všech linkách) do cca 7:00 dne 25. prosince 2019.

MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle sobotních jízdních řádů, linky 119 (do ukončení provozu metra), 130, 180, 191, 208 a 246 v provozu dle zvláštních jízdních řádů. Denní provoz ukončen v 18:00, poté zahájen noční provoz s pravidelnými intervaly pro neposílenou noc do cca 7:00 dne 25. prosince 2019. Linka 902 v provozu v intervalu 30 minut, v době provozu metra zajíždí linka 908 do terminálu Skalka, linka 911 do terminálů Letňany a Roztyly.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle sobotních jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními. Noční příměstské linky v provozu dle zvláštních jízdních řádů. V době provozu metra linka 953 zajíždí do ter-

minálu Letňany.

LANOVKA A PŘÍVOZY

Provoz dle sobotních jízdních řádů ukončen v 18:00.

VLAKY

Provoz dle nedělních jízdních řádů je ukončen cca v 18:00 – 20:00, poté je zachován omezený provoz v intervalu 60 min. do cca 22:00 pouze na linkách S1, S2, S4, S7 a S9. Vlaky s nočním rozjezdem kolem 2. hodiny ranní nejsou v noci z 24. 12. na 25. 12. v provozu.

25. PROSINEC 2019 (středa)

METRO

Provoz dle nedělních jízdních řádů.

TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz zahájen v 7:00. Linky 130, 180, 191, 208 a 246 v provozu dle zvláštních jízdních řádů. Linka 119 je v provozu již od zahájení provozu metra.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle nedělních jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními.

LANOVKA A PŘÍVOZY

Provoz dle nedělních jízdních řádů.

VLAKY

Provoz dle nedělních jízdních řádů (resp. pro státní svátek). Vlaky s nočním rozjezdem kolem 2. hodiny ranní nejsou v provozu.

26. PROSINEC 2019 (čtvrtek)

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Linky 180, 191 a 208 v provozu dle zvláštních jízdních řádů.

27. PROSINEC 2019 (pátek)

METRO + TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny. Linky 4 a 21 mimo provoz, linka 16 jede pouze v úseku „Lehovec – Kotlářka“.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den (vybrané linky pracovní den – prázdniny) s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den.

28. – 29. PROSINEC 2019 (sobota a neděle)

Provoz dle sobotních a nedělních jízdních řádů pro prázdniny.

30. PROSINEC 2019 (pondělí)

METRO + TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny. Linky 4 a 21 mimo provoz, linka 16 jede pouze v úseku „Lehovce – Kotlářka“.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den (vybrané linky pracovní den – prázdniny) s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den.

31. PROSINEC 2019 (úterý)

METRO

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny, večer postupně prodloužení provozu v intervalu 10 minut na všech linkách s ukončením provozu tak, aby poslední spoje projížděly přestupními stanicemi mezi 2:00 – 2:10.

TRAMVAJE

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny. Denní provoz ukončen cca ve 22:00, poté zahájen posílený noční provoz s intervalem 15 minut na všech linkách do cca 3:30, poté přechod na interval 20 minut až do cca 7:00 dne 1. ledna 2020. Na všechny noční linky jsou nasazeny dvouvozové nebo kloubové tramvaje. Ruší se všechny garantované přestupy.

MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Od zahájení provozu do cca 12:00 provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny, od cca 12:00 provoz v sobotním rozsahu (mimo dále uvedené): linky 111, 156, 161, 174, 210, 211, 212, 228, 229, 242 a 243 v provozu i po 12:00 hod. dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny, linka 119 je navázána na spoje metra, linky 130, 180, 185, 191, 200, 208, 220 a 246 v provozu dle zvláštních jízdních řádů.

Denní provoz ukončen spoji odjíždějícími z konečných zastávek do 22:00, poté do cca 2:00 v provozu následující linky dle zvláštních jízdních řádů: 100, 103, 103, 106, 107, 109, 111, 112, 113, 118, 119, 120, 123, 125, 129, 131, 134, 136, 137, 139, 141, 142, 145, 154, 161, 162, 163, 174, 176, 177, 180, 190, 191, 193, 197, 199, 201, 207, 213, 215, 221, 226, 227, 229, 241.

NOČNÍ LINKY v provozu od cca 2:30 do cca 7:00:

- interval 60 minut: linky 901, 906, 914
- interval 30 minut: linky 902, 907, 908, 909, 912, 913
- interval 15 minut: linky 904, 905, 910, 911+915
- v době provozu metra linka 908 do terminálu Skalka, linka 911 do terminálů Letňany a Rožtyly
- ruší se garantované přestupy.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny, s vyznačenými příslušnými omezeními v platných jízdních řádech. Vy-

brané linky jedou ve večerním období podle zvláštních jízdních řádů. Noční příměstské linky v provozu dle zvláštních jízdních řádů. Obsluha MČ Vinoř je zajištěna linkou 375 do cca 2:00

LANOVKA

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny ukončen ve 22:00.

PŘÍVOZY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny.

VLAKY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den je ukončen cca v 20:00, poté je zachován omezený provoz v intervalu 60 minut do cca 22:00 na všech linkách vyjma linky S34 [její provoz ukončen cca v 18:00]. Vlaky s nočním rozjezdem kolem 2. hodiny ranní v noci z 31.12. na 1.1. jsou v provozu.

1. LEDEN 2020 (středa)

METRO

Provoz dle nedělních jízdních řádů.

TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle nedělních jízdních řádů. Denní provoz zahájen v cca 7:00, linky 130, 180, 191, 208 a 246 v provozu dle zvláštních jízdních řádů. Linka 119 je v provozu již od zahájení provozu metra.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle nedělních jízdních řádů s vyznačenými příslušnými omezeními.

LANOVKA A PŘÍVOZY

Provoz dle nedělních jízdních řádů zahájen dle pravidelných jízdních řádů.

VLAKY

Provoz dle nedělních jízdních řádů (resp. pro státní svátek).

2. - 3. LEDEN 2020 (čtvrtek a pátek)

METRO + TRAMVAJE + MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den – prázdniny. Linky 4 a 21 mimo provoz, linka 16 jede pouze v úseku „Lehovec - Kotlářka“.

PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den (vybrané linky pracovní den – prázdniny) s vyznačenými příslušnými omezeními.

VLAKY

Provoz dle jízdních řádů pro pracovní den.

4. - 5. LEDEN 2020 (sobota a neděle)

Provoz dle sobotních a nedělních jízdních řádů pro prázdniny

MOBILNÍ APLIKACE PID LÍTAČKA NOVĚ S DLOUHODOBÝMI ČASOVÝMI KUPÓNY



V Praze a ve Středočeském kraji se mohou od pondělního rána cestující odbavit také prostřednictvím mobilního telefonu. Právě včera byla vydána, v pilotním provozu, nová aktualizace mobilní aplikace PID Lítačka, která umožní cestujícím převést si zakoupené dlouhodobé časové kupóny do mobilní aplikace a cestovat v rámci Pražské integrované dopravy jen s mobilním telefonem.



Nová aktualizace mobilní aplikace PID Lítačka je dalším krokem ke zjednodušení a digitalizaci odbavování v regionálním dopravním systému PID Lítačka, který propojil Prahu se Středočeským krajem. Cestující budou mít vedle možnosti nahrát si dlouhodobé časové kupóny na bezkontaktní bankovní karty či In Kartu ČD nově také možnost převést si svůj dlouhodobý kupón do mobilní aplikace PID Lítačka.

„Naši dlouhodobou prioritou je směřovat k digitalizaci odbavování v hlavním městě. Cestující mohou nechat plastovou kartu Lítačka doma a převést si dlouhodobé časové kupóny do mobilní aplikace. Snažíme se tak co nejvíce vyjít vstříc požadavkům cestujících v Praze. Naším cílem je, aby mobilní aplikace PID Lítačka byla kompletním průvodcem Pražana a turistů městskou hromadnou dopravou v Praze a dokázala naplánovat cestu z bodu A do bodu B při zohlednění preferencí jednotlivých cestujících a nabídnout nejen prostředky veřejné dopravy, ale také sdílené služby typu bikesharing či carsharing,“ říká k nové aktualizaci mobilní aplikace PID Lítačka pražský primátor Zdeněk Hřib.

Mobilní aplikace PID Lítačka je součástí nového odbavovacího systému, který v loňském roce propojil a digitalizoval odbavování v Praze a Středočeském kraji. Jedná se o největší dopravně-odbavovací systém v České republice s dosahem na tři miliony obyvatel. Nová funkcionality mobilní aplikace je další ze sérií aktualizací, které ji vylepšují a přizpůsobují potřebám cestujících.

„Komfort cestujících pražské veřejné dopravy musíme neustále zvyšovat. Chceme dál pokračovat v moderním způsobu odbavování a snižování nákladů na vydávání karet Lítačka. Podařilo se nám spustit možnost převést dlouhodobý časový kupón do mobilní aplikace ještě v tomto roce a cestujícím tato novinka zase o kus víc ztraktivní a usnadní cestování po Praze. Pouze s mobilním telefonem bude nyní možné odbavit se na více než 3 000 zařízeních u 26 dopravců, kteří jsou součástí Pražské integrované dopravy. Další usnadnění bude bezesporu také možnost sledování online poloh autobusů, které plánujeme spustit začátkem příštího roku,“ uvedl k možnosti převedení dlouhodobého kupónu do aplikace PID Lítačka náměstek pražského primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr.

Aplikaci PID Lítačka si od jejího spuštění stáhlo více než 630 000 uživatelů, pravidelně ji využívá přes 139 000 uživatelů pro cesty po hlavním městě a Středočeském kraji a prostřednictvím aplikace bylo zakoupeno 1 700 000 jízdenek. Obrovským přínosem této dopravní aplikace je vyhledání spojení a okamžitý nákup nejlevnějšího jízdného odpovídajícího zvolené cestě, nákup až 10 lístků najednou s možností jejich aktivace dle potřeby či přeposílání jízdenek třetím osobám. Aplikace rovněž obsahuje data o aktuálních příjezdech příměstských autobusů i vlaků na zastávky, aktuálních výlukách a mimořádnostech a také informace o aktuálních volných místech na parkovištích P+R či nabízí možnost zaplacení parkovného

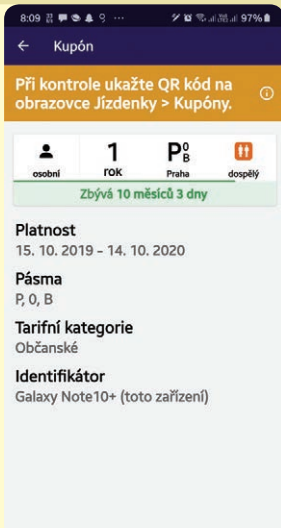
v zónách placeného stání v jednotlivých městských částech české metropole. Mobilní aplikace rovněž poprvé umožnila Středočechům zakoupit si jednorázové jízdenky prostřednictvím mobilní aplikace a následně se i těmito odbavit.

„Funkcionalita mobilní aplikace PID Lítačka, která umožní cestujícím převést si dlouhodobý časový kupón do mobilu, byla uvedena do provozu díky skvělé spolupráci s organizátorem Pražské integrované dopravy ROPID, Dopravním podnikem hlavního města Prahy, Českými drahami, Středočeským krajem a experty Integrované dopravy Středočeského kraje. I díky této spolupráci můžeme začít pracovat na dalších vylepšeních mobilní aplikace PID Lítačka. V první čtvrtině příštího roku budou v mobilní aplikaci k dispozici všechny funkce e-shopu pid.litacka.cz, a cestující si tak budou moci nakoupit dlouhodobé časové kupóny jen z mobilu,“ představuje další plány vývoje mobilní aplikace PID Lítačka Michal Fišer, generální ředitel společnosti Operátor ICT, která má na starosti provoz a rozvoj regionálního dopravního systému PID Lítačka.

Zástupce ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje pro techniku a rozvoj Jiří Pelant dodává: *„Věříme, že aplikace PID Lítačka značně přispěje ke zjednodušení každodenního cestování i pro všechny obyvatele Středočeského kraje. Naším cílem je oslovit co nejvíce občanů k využívání mobilní aplikace pro cestování Středočeským krajem i Prahou. Díky možnosti převést si dlouhodobý časový kupón ať už z karty PID Lítačka, platební karty nebo IN Karty do mobilní aplikace jsme udělali další krok k modernizaci cestování v rámci regionálního dopravního systému PID a v nejbližší době nás čekají další.“*

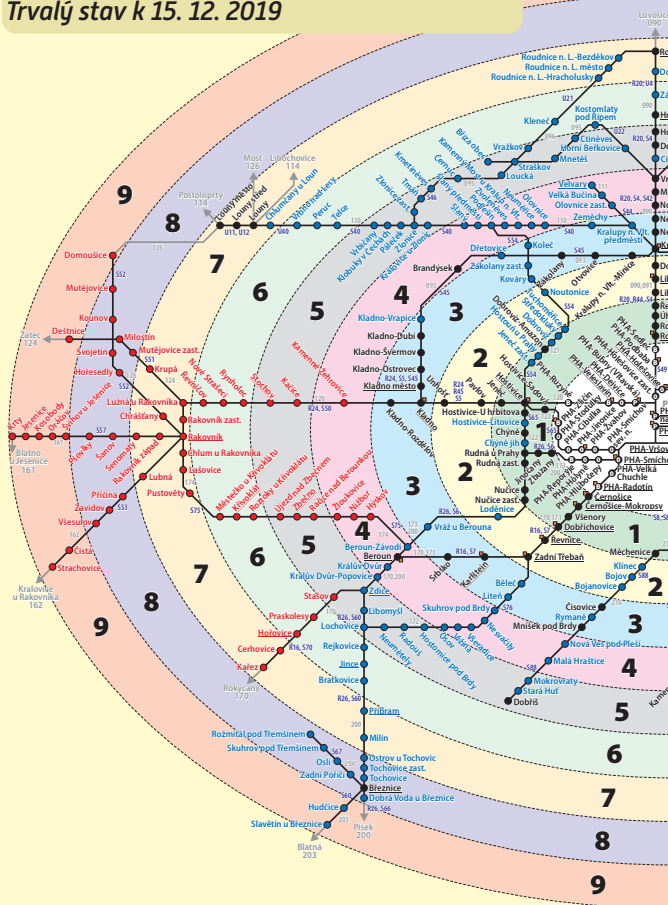
Mobilní aplikaci PID Lítačka si cestující mohou stáhnout zdarma na App Store a Google Play.

Veškeré důležité informace o aplikaci jsou rovněž dostupné na stránkách <https://app.pidlitacka.cz>.



TARIFNÍ PÁSMA PID NA ŽELEZNICI

Trvalý stav k 15. 12. 2019

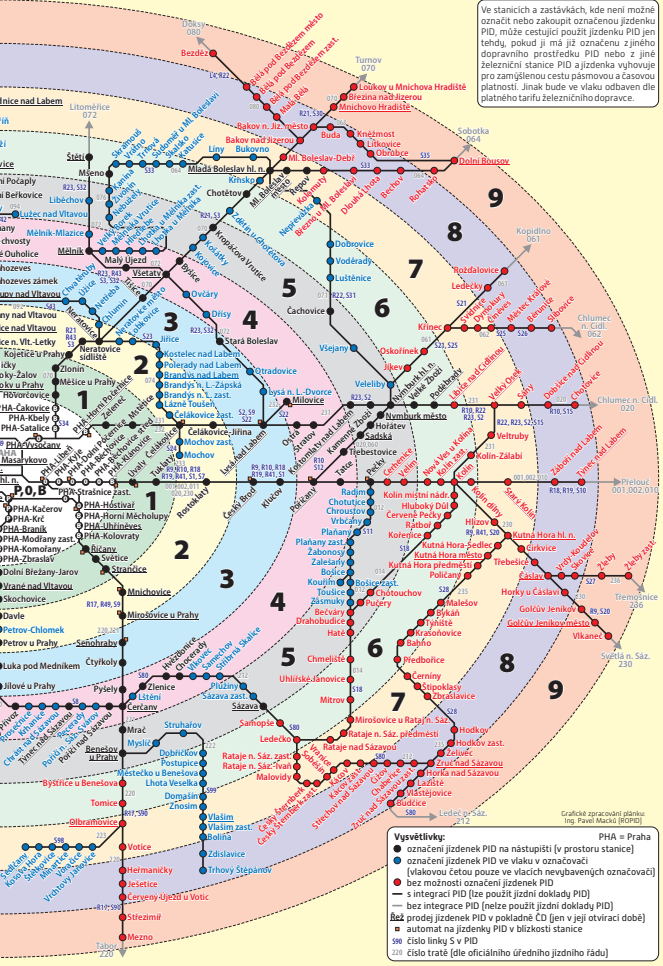


INFORMACE O PID

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.

Ve stanicích a zastávkách, kde není možné označit nebo zakoupit označenou jízdenku PID, může zastupující jízdenku PID jen tehdy, pokud ji má již označenu z jiného dopravního prostředku PID nebo z jiné železniční stanice PID a jízdenka vyhovuje pro zamýšlenou cestu pásmovou a časovou platností. Jinak bude ve vlaku odhazován dle platného tarifu železniční dopravy.



- Vysvětlivky:**
- označení jízdenek PID na nástupišti (v prostoru stanice)
 - označení jízdenek PID ve vlaku v označovací (vlakovou četou pouze ve vlacích nevybavených označovací)
 - bez možnosti označení jízdenek PID
 - s integrací PID (lze použít jízdní doklady PID)
 - bez integrace PID (nelze použít jízdní doklady PID)
 - prodeji jízdenek PID v pokladně ČD (jen v její otevírací době)
 - automat na jízdenky PID v blízkosti stanice
 - 590 číslo linky S v PID
 - 220 číslo tratě (dle oficiálního úředního jízdního řádu)
- PHA = Praha
 Ing. Pavel Macký (RPOD)

Pražská integrovaná doprava na YouTube



Načti si QR kód :-)



YouTube
„Pražská integrovaná doprava“

- > videa ze zákulisí PID
- > zajímavosti z provozu

Sledujte nás!

ZMĚNY KE GVD 2019/20

S Jízdní řád 2019/20 vychází z předpokladu zajištění objednávky Středočeského kraje pro dopravce České dráhy, a. s. ve výši 16,05 mil. vlkm/rok. V letošním roce Středočeský kraj vynakládá ze svého rozpočtu více jak 1,4 mld. Kč na zajištění železniční dopravy a tento rozsah představuje maximum finančních prostředků vynakládaných na zajištění regionální železniční dopravy. V rámci projednávání nového smluvního ujednání pro zajištění železniční regionální dopravy na období 2019–2029 bylo ze strany Středočeského kraje vyvinuto značné úsilí vedoucí k maximálnímu snížení provozních nákladů ze strany Českých drah, a. s., bohužel některé položky (silová trakční energie, mzdové náklady apod.) však nelze ze strany kraje ani dopravce ovlivnit a znamenají pro další období zvýšení finanční zátěže, která se bohužel zpětně propisuje do celkové výše objednávaných dopravních výkonů. Zejména z těchto důvodů došlo k omezení nebo zrušení některých málo vytížených spojů ve prospěch posílení přetížených vlaků na hlavních trasách.



Trať 012

- *v období hlavních a zimních školních prázdnin v odpoledních špičkách pracovních dnů prodloužení intervalu na 120 minut mezi Plaňany a Kouřimí*
- *zrušen v pracovní dny jeden večerní pár Pečky – Plaňany*

Trať 014

- *v období hlavních a zimních školních prázdnin v odpoledních špičkách pracovních dnů prodloužení intervalu na 120 minut mezi Uhlířskými Janovicemi a Leděčkem*

Trať 020

- *zrušení posledního večerního páru vlaků (Kolín –) Velký Osek – Dobšice nad Cidlinou*

Trať 062

- *omezení dopoledního a odpoledního páru vlaků (Nymburk hl. n. –) Křinec – Městec Králové v pracovní dny v období hlavních a zimních školních prázdnin*

Trať 063

- *zastavení provozu v období hlavních a zimních školních prázdnin*

Trať 070

- *zrušení prvního ranního vlaku Mladá Boleslav hl. n. – Byšice*
- *zrušení posledního večerního vlaku Všetaty – Mladá Boleslav město*
- *změna provozního konceptu ve vazbě na změnu dopravce na rychlíkové lince R21 (Praha – Turnov)*
- *změna vozby, resp. posílení souprav s ohledem na očekávané otevření nové železniční zastávky Neratovice sídliště během platnosti nového JŘ a související očekávaný nárůst počtu cestujících*

Trať 072

- *první ranní vlak z Mělníka do Ústí nad Labem bude nově jezdit denně*
- *zavedení nového večerního vlaku z Ústí nad Labem do Mělníka*

Trať 074

- *v odpoledních špičkách pracovních dnů o hlavních a zimních školních prázdninách prodloužení intervalu na 120 minut mezi Brandýsem nad Labem a Neratovicemi*

Trať 090

- *zrušení večerního a sedlového páru vlaků Kralupy n. Vlt. – Vraňany (– Lužec n. Vlt.)*
- *omezení provozu v úseku Nelahozeves – Kralupy n. Vlt. převážně v nepracovních dnech*

Trať 094

- *omezení provozu v dopoledním sedle a večerních hodinách*

Trať 095

- *zastavení provozu v úseku Straškov – Zlonice o hlavních a zimních školních prázdninách*

Trať 110

- *omezení provozu v úseku Peruc – Slaný v pracovní dny v období hlavních a zimních školních prázdnin*



Trať 111

- *zrušení vložených spojů v ranní a odpolední špičce*
- *rozšíření provozu v nepracovní dny v dopoledních hodinách na hodinový takt*

Trať 120

- *změna vozby zejména na Sp vlacích linky R45*

Trať 121

- *omezení provozu v úseku Hostivice – Středokluky na začátku odpolední špičky pracovních dnů*

Trať 122

- *omezení provozu v dopoledním sedle v úseku Rudná u Prahy – Hostivice*

Trať 161

- *omezení provozu v úseku Blatno u Jesenice – Rakovník v pracovní dny na počátku odpolední špičky v období hlavních a zimních školních prázdnin*

Trať 162

- *změna časových poloh v souvislosti se zajištěním přípojů v žst. Rakovník a se změnami na trati č. 174*
- *omezení provozu v pracovní dny na počátku odpolední špičky v období hlavních a zimních školních prázdnin*
- *omezení provozu v pracovní dny v dopoledním sedle a pozdních večerních hodinách*

Trať 172

- *omezení provozu v úseku Zadní Třebaň – Liteň v pracovní dny na počátku odpolední špičky v období hlavních a zimních školních prázdnin*

Trať 174

- *zavedení nového provozního konceptu a související změna časových poloh spojů, která zlepší přípoje v žst. Beroun ve směru na Plzeň a v žst. Rakovník*

Trať 200

- v úseku Beroun – Březnice omezení provozu v sobotu v ranních a večerních hodinách
- v úseku Příbram – Březnice omezení provozu v pracovní dny na počátku odpolední špičky v období během hlavních a zimních školních prázdnin
- zpravidelnění intervalu v úseku Březnice – Písek
- přímé vlaky Beroun – Březnice – Blatná

Trať 203

- přímé vlaky Beroun – Březnice – Blatná

Trať 204

- omezení provozu v pracovní dny v dopoledním sedle
- omezení provozu v pracovní dny v ranních hodinách a na počátku odpolední špičky v období hlavních a zimních školních prázdnin

Trať 210

- omezení provozu v pracovní dny na počátku odpolední špičky v úseku Vrané n. Vlt. – Čerčany v období hlavních a zimních školních prázdnin
- posílení souprav v ranní špičce pracovních dnů

Trať 212

- zrušení prvního ranního vlaku v pracovní dny z Kácova do Zruče nad Sázavou
- zrušení posledního večerního vlaku ze Zruče nad Sázavou do Kácova
- nový školní vlak Kácov – Ledeč nad Sázavou v odpoledních hodinách



Trať 220:

- změna provozního konceptu v ranních hodinách pracovních dnů
- omezení provozu v pracovní dny na počátku odpolední špičky v úseku Olbramovice – Votice (– Heřmaničky) v období hlavních a zimních školních prázdnin

Trať 222:

- omezení provozu v ranních a dopoledních hodinách v úseku Benešov – Vlašim v období hlavních a zimních školních prázdnin
- omezení provozu v ranních hodinách v úseku Vlašim – Trhový Štěpánov

Trať 230:

- změna provozního konceptu na základě vzájemné dohody s Krajem Vysočina

Trať 231

- zrušení vložených vlaků v úseku Lysá nad Labem – Poděbrady v odpoledních špičkách pracovních dnů (zachování osobních vlaků v intervalu 60 minut)

Trať 235

- v odpoledních špičkách pracovních dnů o hlavních a zimních školních prázdninách prodloužení intervalu na 120 minut mezi Kutnou Horou městem a Zbraslavicemi

Trať 236

- v odpoledních špičkách pracovních dnů o hlavních a zimních školních prázdninách prodloužení intervalu na 120 minut v celé trati



OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

HOSTIVICE

Do „satelitů“ jsou lidé zvyklí jezdit autem. Čekáme, až vyroste generace jejich dětí, říká starostka Hostivice Klára Čápková

Město Hostivice letos oslavilo významné jubileum – už čtvrtstoletí mohou zdejší lidé jezdit autobusovými linkami PID. Od zahájení integrace doznala veřejná doprava v Hostivici značných změn. Přibýly nově linky, intervaly se zkrátily, komfort pro cestující vzrostl. Dneska Hostivici obsluhuje 5 autobusových a 5 vlakových linek. „Veřejná doprava je pro zdejší obyvatele dobře dostupná, rádi ji používají,“ říká v rozhovoru starostka Hostivice Klára Čápková. Řeč ale přišla i na problémy tohoto rychle se rozrůstajícího města.



Vraťme se ještě k oslavám. Jak probíhaly?

Spojili jsme je s tradičními městskými oslavami, které se uskutečnily v září. Ve vstupních prostorech zámku byla připravena fotografická výstava 25 let Pražské integrované dopravy v Hostivici a výstava starých jízdenek. Městem kroužily staré autobusy, kterými se lidé mohli svést na nádraží a dále se projet parním vlakem, takže návaznost, která je u veřejné dopravy tak důležitá, zde byla krásně znázorněna v praxi. Myslím, že šlo o důstojné oslavy a lidé si je skutečně užili.

Jak hodnotíte kvalitu veřejné dopravy v Hostivici?

Hostivice je teprve 40 let městem a máme tady spoustu deficitů, dalo by se říct, že z pohledu urbanismu je teprve na svém zrodu. Pokud jde ale o veřejnou dopravu, tak ta zde funguje opravdu dobře – pro obyvatele je velmi dobře dostupná a rádi ji používají.

Veřejná doprava v Hostivici se stále vyvíjí a rozšiřuje. Další větší změny nastaly v polovině prosince v souvislosti s integrací Rakovnicka a zbytku Kladenska. Výrazně byla posílena linka 386 a přibýla i nová linka 365. Jak na tyto změny nahlížíte?

Integrace Rakovnicka je z našeho pohledu malinko problematická záležitost. Posílené dopravy se dočkají především obyvatelé bydlící blízko Karlovarské třídy a těm tato integrace bezesporu výrazně prospěje, protože autobusy budou jezdit po



Karlovarské směrem na Zličín nebo na Motol. Naším úkolem teď bude zřídit na zmíněné ulici nové zastávky, tak aby i obyvatelé z odlehlejších částí mohli tyto spoje lépe využívat. K tomu by mělo dojít během příštího roku. Některé menší části města, jako například Břve, přijdou o přímý spoj na Motol a je otázka, jak si lidé zvyknou na nutnost přestupovat.

Budete tedy ještě jednat s projektanty o změnách?

Dohodli jsme se s ROPIDem, že počkáme tři měsíce a pak uděláme průzkum, který ukáže, co tyto změny přinesly nebo v čem jsou mezery a kde by mělo dojít ke zlepšení.

Zmínila jste záměr navýšení počtu zastávek. Autobusovou dopravou je momentálně na území města obsluhováno 15 zastávek. Kolik nových by mělo vzniknout?

Asi 4 nebo 5 zastávek. Dvě bychom chtěli na zmíněné Karlovarské silnici, dále zvažujeme posílit o jednu zastávku Komenského ulici, kde vznikla na samém okraji města nová zástavba a také ve Starých Litovicích, kde mají taktéž vyrůst nové rodinné domy, a kde je vzdálenost dvou stávajících zastávek poměrně velká.

Pro dojíždějící do hlavního města představuje významný prostředek také železniční doprava. Jak se připravujete na plánovanou modernizaci trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla Praha?

Je připraven projekt modernizace tratě od Masarykova nádraží po Kladno. My teď jednáme se SŽDC, jak upravit také rozhraní železnice v návaznosti na urbanismus města, jako jsou přístupy na nádraží nebo podchody, tak aby to byl pro obyvatele uživatelný a funkční prostor.

V blízkosti nádraží by měla vzniknout také dvě velká odstavná parkoviště.

Ano, i to je součástí našich dohod se SŽDC. Snažíme se je umístit spíše do severní části od trati, tak aby k němu byl přístup od dál-

nice a nezahušťovala se dopravou nejstarší historická zástavba, která leží v těsné blízkosti nádraží.

Kapacita parkoviště na nádraží už dnes očividně nestačí...

Jsmo vlastně nejbližším místem u Prahy, kam nedosahují modré zóny, a je pravda, že už to docela nepříjemně pociťujeme. Lidé svá auta ale neodstavují jen na nádraží, ale také v postranních uličkách, na náměstí apod. Někteří místní už začínají volat po rezidenčních zónách. My navíc trpíme Prahou i v tom smyslu, že mnoho lidí, kteří se do Hostivice odstěhují, zůstávají kvůli parkování nahlášeni v Praze. Máme tu tedy mnohem víc obyvatel, než kolik jich je tu trvale hlášeno. Možná, že rezidenční karty by byly jednou z variant, jak tyto lidi přimět, aby si zde zřídili trvalé bydlení.

Vraťme se ale od parkování ještě zpátky k železnici, která v sobě skrývá pro město do budoucna možná obrovský potenciál.

Vlak je nejlepší doprava budoucnosti, protože je relativně přesná a rychlá. Takže z tohoto pohledu má Hostivice obrovskou výhodu. Navíc by jednou měla vzniknout v Jenečku zastávka pro lokální vlak, který objíždí Hostivici a jede z Rudné přes Chýni a pokračuje na Zličín. A pokud by zde jednou vzniklo dopravní spojení na letiště, pak z toho město může čerpat například z hlediska nabídky ubytování a jiných služeb.

Vlakem jste z Hostivice v Praze na metru za 7 minut, autobusem zhruba za 15 minut. Jak si vysvětlujete, že i přes nadstandardní obsluhu města veřejnou dopravou někteří místní raději jezdí automobily?

V Hostivici vznikala už od konce 90. let výstavba pouze rodinných domů a bytů, tzv. satelity, kam se lidé stěhovali s vědomím, že všude budou dojíždět autem. Bohužel to v nich přetrvává dodnes. Jsou zvyklí, že jakákoliv cesta je spojená s nasednutím do auta, i kdyby šlo jen o nákup rohlíků. A to i přesto, že se z Hostivice mezitím stalo město, kde vyrostlo několik velkých obchodů, ke kterým se pohodlně dostanete pěšky nebo autobusem. Bohužel nám nezůstává než čekat, až vyroste generace jejich dětí, které budou upřednostňovat veřejnou dopravu nad individuální. Vidím to i u své dcery, která je zvyklá jezdit autobusy anebo i velmi často chodit pěšky.





**Nakousla jste téma satelitní výstavby. Jak se vlastně jako vy-
studovaná architektka díváte na tyto uzavřené rezidenční celky?**

Musím říct, že to vnímám jako velký problém. Pokud za námi přijde developer, který už má ve městě skoupené území, tak v první řadě řešíme, aby novou uliční síť napojil na tu stávající. Dosud to bylo opravdu tak, že se stavěly samostatné celky, které s městem vůbec nekomunikovaly, což právě nutí jejich rezidenty jezdit autem. Když ale mluvím s lidmi z těchto slepých ulic, tak jsou spokojeni. Proto je potřeba vyjednat to napojení ještě před výstavbou, protože jakmile už jednou někdo slepou ulici má, tak ji nechce propojovat s městem, protože má pocit, že se stane dopravně zatížená a on přijde o svůj klid.

**Čím je Hostivice lákavá turisticky? Jaké dominanty byste vy-
zdvihla?**

Základní dominantou je hostivické náměstí se zámekem, kde sídlí i městský úřad, a pak litovická tvrz, která je ale v rukou soukromého majitele a není běžně přístupná. Naším velkým bohatstvím jsou hostivické rybníky – přírodní památka, významná lokalita se zajímavými druhy ptactva. Davy turistů v této oblasti by ale byly spíše ke škodě, takže se jí příliš nechlubíme. Naopak se snažíme propagovat poutní cestu na Hájek, jejíž kaple jsou největšími výklenkovými kaplemi, které kdy nějakou poutní cestu v Čechách lemovaly. Z původního počtu 20 kapliček se bohužel dochovala jen část, přesto tuto cestu stojí za to vykonat.

V Hostivici by mohlo vzniknout dopravně-technické muzeum, o jehož vybudování z nádražního depa usiluje Klub historické techniky Praha. Jako město jste tento záměr podpořili, ale zatím mu brání majitel objektu – SŽDC, který chce budovu zdemolovat. V jaké fázi se nyní projekt nachází?

Činnost klubu v tomto směru podporujeme a snažíme se pro ně vyjednat se SŽDC z pozice města lepší podmínky. Za město jsme iniciovali projekt „Přednádraží“, který má tuto problematiku řešit. Ale rozhodnutí je především na SŽDC. Podle té je budova překážkou pro realizaci modernizace tratě. Její zachování bude samozřejmě vyžadovat i vyšší náklady – nejprve na statické za-

bezpečení a poté i na opravu. Podle nás by bylo možné část budovy použít na muzeum a zároveň modernizaci uskutečnit v parametrech, které SŽDC potřebuje. Cílem je zkrátka, aby to nebylo bezbřehé bourání všeho, co brání stavbě, ale zvažilo se, co zanechat a zároveň trať modernizovat.

Po celý rozhovor jsme pro Hostivice užívali jednotné číslo ženského rodu, řada lidí ale tápe. Na Wikipedii je názvu města dokonce věnován obsáhlý rozbor. Jak je to tedy správně – ta Hostivice nebo ty Hostivice?

Správně je obojí a užívá se také obojí. Já osobně zastávám teorii, že dokud nebyla Hostivice městem, tak to byly ty Hostivice, a jakmile se spojily Hostivice, Litovice, Jeneček a Břve, tak vzniklo město ta Hostivice. V tomto směru mám tedy jasno.

HOSTIVICE

Město se nachází asi 4 kilometry na západ od Prahy. Od 90. let město prochází etapou rychlého růstu a urbanizace. Podle oficiálních údajů zde žije přibližně 8 500 obyvatel a roste tempem kolem 300 obyvatel ročně. Hostivice slouží jako sídelní obec pro mnoho osob dojíždějících za prací do Prahy.

Od roku 1994 jsou autobusové linky ve městě zajišťovány příměstskými autobusy systému PID. V současnosti jde o linky 306, 336, 347 a 386 s konečnou stanicí Praha, Zličín a 347 a 365 s konečnou stanicí Praha, Motol. Na území města je autobusovou dopravou obsluhováno 15 zastávek. Hostivice je mimo to obsluhována vlakovými linkami začleněnými taktéž do PID.

Ing. arch. Klára Čápková je starostkou Hostivice od roku 2018. Pochází ze Znojma, do Hostivice se přestěhovala krátce po studiích v Praze, kde studovala architekturu na ČVUT. Mezi její koníčky patří jízda na kole a vinaření.



ČasoPID

PROSINEC 2019

Redakční rada:

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

Autoři textů: *Andrea Karlíková, Filip Drápal*

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

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *11. prosince 2019*

Vydal ROPID a IDSK v prosinci 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