

Obsah

Sezonní autobusové posily PID 2019 od 30. 3. 2019	1
Trvalé změny PID od 31. 3. 2019.....	1
Autobusový den PID v Letňanech nabídne 13. dubna nejen moderní i historické autobusy	2
Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou 27. 4. 2019.....	3
Vlaková linka S34 se dočkala nových nízkopodlažních motorových jednotek od ŽOS Zvolen	3
Nostalgická tramvaj 23 jezdí Prahou už dva roky. Svezly se s ní už téměř dva miliony cestujících.	4
Kampaň „Neskákej mi pod kola“ pro záchranu životů	5

Sezonní autobusové posily PID 2019 od 30. 3. 2019

Posílení autobusové dopravy je stejně jako v předchozích letech aplikováno především nasazením kapacitnějších kloubových vozidel nebo zavedením zdvojených spojů na nejnplnější spoje. Stejně jako v minulém roce dojde k zavedení víkendového provozu mezi Nymburkem, Milovicemi a Benátky nad Jizerou na lince 434 a rovněž k posílení linky z Prahy do Sedlčan.

Linka 361: Zdvojené posily v nejvytíženějším úseku Smíchovské nádraží – Štěchovice v sobotu z Prahy v 8:05, 10:05 a 12:05 a v sobotu a neděli ze Štěchovic do Prahy v 16:25 a 18:25.

Linky 317, 321, 382 a 387: Nasazení kloubových vozidel.

Linka 341: Na jedno pořadí nasazeno standardní vozidlo namísto midibusu.

Linka 434: V části trasy zavedení víkendového provozu.

Linka 360: Linka je vytížena nejen o víkendech, ale i ve špičkách pracovních dní. Dosavadní dopravce Arriva nemá personální kapacity na posílení dopravy, a tak se o zlepšení stavu postará nový dopravce v systému Pražské integrované dopravy – ČSAD Autobusy České Budějovice. Nováček v systému bude provozovat jeden pár spojů v pracovní dny, které posílí spoje v nejzatíženějších časech špiček. Oba tyto spoje budou provozovány také v režimu Středočeské integrované dopravy na návazné lince D60 v trase Sedlčany – Milevsko.

O víkendech jsou zavedeny v hlavní části trasy Praha – Sedlčany dva páry spojů pro zajištění dostatečné kapacity zejména z důvodu vysoké poptávky chatařů a výletníků z Prahy. Všechny spoje budou na lince provozovány celoročně, neboť jsou kapacitní problémy i v zimních měsících. Zároveň původně jen letní posilové spoje provozované stávajícím dopravcem Arriva budou provozovány celoročně. Vzhledem k problematice oběhů vozů dochází částečně ke změně jízdního řádu formou posunu spojů.

Trvalé změny PID od 31. 3. 2019

K 31. březnu 2019 došlo k několika trvalým změnám denních i nočních autobusových linek na území Prahy. Vzniklo několik nových zastávek, přibyla nová příměstská noční linka **955** do Tuchoměřic a zastávky **Nemocnice Bubeneč, Poliklinika Modřany, Špitálka, Tehovičky, Tuchoměřice, U Dvora, Tuchoměřice, Kněžívka a Záveská** jsou nově na znamení.

Přehled jednotlivých změn po linkách

130 Zřízení zastávky Obchodní centrum Sárská také ve směru Zličín.

- 141 Úprava pozdních večerních a brzkých ranních spojů.
- 244 Přemístění zastávky Závodiště Chuchle ve směru Smíchovské nádraží.
- 259 Přemístění zastávek v oblasti Jahodnice (zrušení zastávky Jahodnice II pro odpolední spoje školní linky).
- 907 Prodloužení linky o úsek Přední Kopanina a Letiště včetně spojů dosud ukončených v Nebušicích.
- 912 Linka je opětovně ukončena v zastávce Lehovec (již nejede přes Sídliště Lehovec na Hloubětínskou).
- 955 Nová příměstská noční linka v trase **Terminál 1 – Tuchoměřice, Obecní úřad** (v provozu pouze o víkendových nocích, návaznost na linky 907 a 910 v zastávce Terminál 1).

Autobusový den PID v Letňanech nabídne 13. dubna nejen moderní i historické autobusy



V sobotu 13. dubna 2019 od 10:00 do 17:00 se bude konat již třetí ročník tzv. Autobusového dne PID, který bude podobně jako v předchozích dvou letech velkou přehlídkou historických i moderních autobusů.

I letos se tak v terminálu u stanice metra Letňany můžete těšit na **přehlídku současných vozidel** autobusových dopravců, kteří jsou zapojeni do systému Pražské integrované dopravy, nebo na **historické autobusy**, které jsou takřka nedílnou součástí většiny dopravních akcí PID. S historickými autobusy se opět budete moci svézt **zdarma** na devíti speciálních linkách

do širokého okolí Letňan, které vás dopraví třeba k dáblické hvězdárně, k zámkům ve Chvalech, Ctěnicích i Brandýse nad Labem či k bobové dráze na Proseku. Na běžných linkách PID vedených přes Letňany bude možné se také svézt aktuálně provozovanými **testovacími vozidly na alternativní pohon**.

Doprovodný program přímo na místě hlavního dění opět zajistí především atrakce pro děti a stánky s občerstvením mnoha druhů. Zajištěny budou komentované prohlídky **Koordinačního dispečinku PID, ukázka historie informačního a odbavovacího systému** a prezentovat se bude také hasičská a vyprošťovací technika.

Speciální linky zajištěné především historickými autobusy:

- PID1** Letňany – Prosek – Kobylisy – Sídliště Bohnice a zpět
- PID2** Letňany – Hvězdárna Ďáblice a zpět
- PID3** Letňany – Náměstí Jiřího Berana (Čakovice) a zpět
- PID4** Letňany – Avia Letňany – Letňany
- PID5** Letňany – Vinořský zámek – Ctěnice – Nádraží Kbely – Letňany
- PID6** Letňany – Brandýs nad Labem, Zámek a zpět
- PID7** Letňany – Hloubětín – Černý Most – Zámek Chvaly a zpět
- PID8** Letňany – Vysočanská – Českomoravská a zpět
- PID9** Letňany – Hlavní nádraží (návaznost na Cyklohráček) a zpět

Středočeský železniční den v Kralupech nad Vltavou dne 27. 4. 2019

V sobotu 27. dubna 2019 od 10:00 do 18:00 se bude konat v Kralupech nad Vltavou a jejich širokém okolí další Středočeský železniční den, který bude ideální příležitostí ke svezení historickými i moderními vlaky a také historickými autobusy. Kromě jízd parního vlaku, historických elektrických a motorových vlaků a autobusů, ale i moderních vlakových jednotek, se bude na kralupském nádraží konat bohatý doprovodný program včetně možnosti exkurze do knihovny ČD, či komentovaných prohlídek na zámku Nelahozeves za zvýhodněné vstupné.

V tento den pojedede také speciální parní vlak Svatý Jiří na Řípskou pouť a k železničnímu muzeu ve Zlonicích, kam bude v tento den prodloužen i dětský výletní vlak Cyklohráček.

Jízdy speciálních vlaků:

- parní vlak „sv. Jiří“ z Prahy přes Kralupy nad Vltavou na Řípskou pouť
- parní vlak v okolí Kralup nad Vltavou
- historický motoráček „Hurvínek“ do Nelahozevsi
- moderní jednotka „InterPanter“ a vlak vedený historickou lokomotivou „Bobina“ na vybraných pravidelných spojích mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou
- historický motorák „Singrovka“ na pravidelných spojích do Velvar
- motorová jednotka „RegioShark“ z Kralup nad Vltavou na Řípskou pouť

Jízdy historických autobusů:

- Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves zámek a zpět
- Kralupy nad Vltavou – Velké Přílepy – Noutonice (ná vaznost na Cyklohráček) a zpět
- Okružní jízdy v Kralupech nad Vltavou

Vlaková linka S34 se dočkala nových nízkopodlažních motorových jednotek od ŽOS Zvolen

Dopravce KŽC Doprava nasadil zkušebně od 20. 2. 2019 na vlakovou linku S34 z Masarykova nádraží do pražských Čakovic dvě zbrusu nové motorové jednotky řady 813 od slovenského výrobce ŽOS Zvolen. Tyto částečně nízkopodlažní motorové jednotky s kapacitou 65 míst k sezení a až 102 míst ke stání nahradí původní motorové vozy řady 810 s přívěsnými vozy 010.

„Od roku 2013 si městská vlaková linka S34 získává stále větší oblibu cestujících, zejména pro svoji rychlost, která směle konkuruje nejen kombinaci autobusu s metrem, ale i individuální automobilové dopravě. Z konečné stanice v Čakovicích dojedete až do centra Prahy za pouhých 25 minut. Čakovice, Kbely i Satalice se poprvé v historii dočkají nízkopodlažních vlaků,“ uvádí náměstek primátorka hl. m. Prahy a radní pro oblast dopravy Adam Scheinherr.

„Linka S34 je v provozu každý pracovní den v hodinovém intervalu v koordinaci s ostatními vlakovými linkami Českých drah. Každý den přepraví linka S34 až 700 cestujících a tento počet stále roste. Věřím, že s novými vozidly bude cestujících na této lince přibývat ještě rychleji,“ doplňuje ředitel ROPID Petr Tomčík.

„Tyto nové motorové jednotky 813, které jsme nasadili do provozu, jsou aktuálně nejmodernějšími vozidly v Praze a ve Středočeském kraji. My jako dopravce, který je znám především systematickou péčí o provoz historických železničních vozidel, přicházíme nyní s konceptem zcela odlišným: do systému PID nasazujeme to nejnovější, co se vyrábí. Těší nás to, neboť linka S34 není linkou nostalgickou, turistickou a rekreační, ale linkou, která v pracovní dny zabezpečuje rychlé, kvalitní a efektivní spojení okrajových částí Prahy s jeho centrem,“ poznamenal ředitel společnosti KŽC Doprava Bohumil Augusta.

„Věříme, že motorové jednotky 813+913.2 z našeho výrobního podniku zkvalitní provoz a komfort cestujících na vlakových linkách hlavního města Prahy a opakovaně s nimi budou cestovat do práce i za volnočasovými aktivitami,“ dodává ředitel ŽOS Zvolen Peter Rešetár.

Nové vlaky jsou vybaveny čalouněnými látkovými sedadly, klimatizací a wi-fi připojením na internet. Při výrobě vozidel se nezapomnělo ani na hendikepované. Jednotlivé prvky interiéru jsou označeny také v Braillově písmu a motorové jednotky jsou vybavené bezbariérovým WC s uzavřeným odpadovým systémem. Jeden z nástupních prostorů je nízkopodlažní s výklopnou rampou a možností bezbariérového nástupu.



Autorem designového řešení kabiny a stanoviště strojvedoucího je Prof. Štefan Klein, který navrhl tvar čela vozidla i uspořádání stanoviště. Profesor Klein vede oddělení Transport designu na Vysoké škole výtvarných umění v Bratislavě a je autorem projektu Aeromobil – první létací auto. Kromě jiného spolupracoval také na návrhu designu motorové lokomotivy 755.001, která získala slovenskou národní cenu za design

Nové motorové jednotky jsou v Praze od konce února, odkdy probíhá jejich zkušební provoz. Počínaje 25. 3. 2019 jsou obě nové jednotky pravidelně nasazovány na všechny spoje vlakové linky S34, které budou nově bezbariérově přístupné.

Linka S34 má celkem 5 stanic (Masarykovo nádraží, Vysočany, Satalice, Kbely a Čakovice) a celou trasu ujede cca za 25 minut. Souběžně s ní jezdí v tomto úseku také vlakové linky S3, R21 a R43 Českých drah.

Nostalgická tramvaj 23 jezdí Prahou už dva roky. Svezly se s ní už téměř dva miliony cestujících.

Londýn má své typické patrové autobusy, San Francisco zase historické lanovky. Svého dopravního fenoménu se však dočkala i Praha. Přesně před dvěma lety vyjela poprvé do provozu nostalgická tramvajová linka 23. Ta představuje z evropského hlediska naprostý unikát. Tramvaje, které na ní jezdí, byly zapsány i do Guinnessovy knihy rekordů.

Tramvaje Tatra T3 se staly ikonou Prahy

Legendární tramvaje Tatra T3, známé nejen díky svým červeným a šedým plastovým sedačkám, navrhl před 60 lety uznávaný český designér František Kardaš. Svou podobou i technickým řešením předběhly dobu, inspirované byly tramvajemi, které v té době jezdily v Americe. Když moderní vozy poprvé vyjely do provozu, oproti dvounápravovým předválečným tramvajím působily jako zjevení.



Tramvaje T3 se vyráběly přímo v Praze a dodávány byly skoro do celého světa. Vyrobeno bylo neuvěřitelných 14 tisíc vozů, díky čemuž byly zapsány i do Guinnessovy knihy rekordů jako nejvíce vyráběný typ tramvaje na světě. Kromě zemí bývalého Sovětského svazu jezdily třeba i ve Východním Německu a dostaly se i do Severní Koreje.

Tramvaje T3 se staly neodmyslitelnou ikonou Prahy. Po desítkách let provozu sice velká část prošla modernizací, několik vozů se však zachovalo v původním provedení. Nadšenci z řad Dopravního podniku hl. m.

Prahy a organizace ROPID si tehdy uvědomili turistický potenciál tramvajů a zavedli speciální linku, která vozí místní a turisty za krásami města. Praha tak vzdala poctu všem konstruktérům, kteří od padesátých let minulého století v Tatře Smíchov psali dějiny československé i světové tramvajové dopravy.

Nostalgická linka 23 přepravila téměř dva miliony cestujících

Tramvajová linka 23 dnes slaví druhé narozeniny. Svezla už skoro dva miliony cestujících z celého světa. Pražané si k ní rychle nacházejí cestu, za poslední rok se počet cestujících skoro zdvojnásobil. Její trasa byla vymyšlena tak, aby vedla po turisticky atraktivních lokalitách. Z Vinohrad jezdí do centra města a až na Pražský hrad. Výrazně tak pomáhá odlehčit často přetížené tramvaje na trase 22. Nejde jen o atrakci pro turisty, ale o plnohodnotnou součást Pražské integrované dopravy.

Pro velký zájem ROPID zdvojnásobil počet spojů

V souvislosti se začátkem letní sezony a zvýšeného náporu turistů nechal ROPID na lince zdvojnásobit počet spojů. Retro tramvaje jezdí stejně jako během loňské sezony každých 15 minut. Na lince platí běžné jízdenky na MHD, včetně Lítačky. Její trasa je během výluky tramvajů na Vinohradské ulici prodloužená přes Náměstí Míru až do Vršovic na Čechovo náměstí.

Staré tramvaje budou ještě starší. DPP koupil další historické vozy z Liberce

Dopravní podnik se pro popularizaci linky 23 navíc rozhodl udělat i netypický krok. Staré tramvaje T3 začal postupně rekonstruovat do ještě starší historické podoby, v jaké jezdily v osmdesátých letech minulého století. Vozy dostávají původní nátěr a jsou tak na první pohled lehce odlišitelné od běžných tramvajů. Pro linku 23 bylo namluveno i speciální retro hlášení zastávek a vyrobeny historické linkové cedule, se kterými se Pražané setkávali dlouhé roky.

Kampaň „Neskákej mi pod kola“ pro záchranu životů

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) ve spolupráci s BESIPem, Policií ČR, ROPIDem a MHMP připravil novou bezpečnostní akci s názvem „Neskákej mi pod kola!“. Osvětová kampaň je zaměřená na prevenci srážek tramvajů s chodci. Počet střetů totiž každým rokem stoupá, přičemž v loňském roce došlo k nejvyššímu počtu úmrtí následkem srážky s chodcem.

DPP každoročně vynakládá obrovské úsilí do osvěty, ale tradiční způsoby komunikace se neukázaly jako účinné. Účastníci silničního provozu si mnohdy neuvědomují, že tramvaj má na přechodu pro chodce přednost. Dopravní podnik se proto rozhodl v komunikaci přitvrdit. Od středy 27. března vyše na koleje tramvaj T3R.P s nepřehlédnutelným žlutočerným polepem. Přední část tramvaje zaujme lebkou, na bocích jsou siluety obětí, které jejich nepozornost stála život. V zadní části je umístěn slogan, ze kterého zamrazí: „Pomoz mi nezabíjet!“ Ze strany DPP se ale nejedná o plané strašení občanů hlavního města. Vzhledem k tomu, že jen za loňský rok po srážce s tramvajemi zahynulo celkem 8 lidí, dramatické slogany i polep jsou zcela na místě.

„Jen za loňský rok zemřelo po střetu s tramvají osm osob. To je šílené číslo, které se navíc meziročně zvýšilo. Je teď potřeba udělat všechno proto, abychom smutnou bilanci zastavili a ochránili životy chodců, cyklistů i řidičů. Do ulic nyní vysíláme preventivní tramvaj, která bude cestujícím dennodenně připomínat, že nepozornost v silničním provozu je může stát život,“ říká Adam Scheinherr, náměstek pražského primátora pro dopravu a předseda dozorčí rady DPP.



Hlavním smyslem bezpečnostní akce je prostřednictvím výrazného (a možná i šokujícího) polepu udržet pražské cestující v bdělosti a v důsledku toho snížit počet nehod způsobených střety tramvají s chodci. Kampaň, určená pro širokou veřejnost, si klade za cíl odradit chodce od zbytečného riskování. „Největší nebezpečí hrozí při neopatrném přecházení vozovky. Mnoho lidí si však stále bohužel neuvědomuje, že tramvaj má podle pravidel silničního provozu přednost. Pokud se nám díky této drsnější osvětové kampani podaří zachránit byť jeden jediný

lidský život, akce bude mít smysl,“ říká Petr Witowski, generální ředitel a předseda představenstva DPP.

Tramvaje jsou velmi oblíbeným a zároveň ekologickým dopravním prostředkem. Aby však cestující uvnitř i vně tramvaje byli v bezpečí, je bezpodmínečně nutné chovat se zodpovědně a nevstupovat do cesty přejíždějící tramvají. K zabránění srážky s jiným vozidlem nebo s chodcem má řidič tramvaje jedinou možnost – včas tramvaj zastavit.

„Brzdná dráha nezátížené tramvaje T3 z 50 km/h činí 42 m, zatížené ještě více. Osobní vůz stejnou rychlost ubrzdí na 12,9 metrech. Na rozdíl od řidiče automobilu nebo autobusu, který se kromě snížení rychlosti jízdy může překážce vyhnout, tramvaj, která jede po kolejích, nemá žádný manévrovací prostor,“ říká Tomáš Neřold, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR.

Mezi nejčastější chyby chodců ve vztahu k tramvajím, které často mívají fatální následky, patří například:

- Nedání přednosti tramvaji na přechodu pro chodce.
- Přecházení těsně před tramvají (řidič vás často nemá šanci zahlédnout).
- Nahlížení před tramvaj ve snaze přeběhnout na chodník (z protisměru může vyjet míjející tramvaj).
- Vstoupení do cesty rozjíždějící tramvaji (dochází k nesprávnému odhadu brzdné dráhy tramvaje).

Samostatnou kapitolou jsou také chodci se sluchátky na uších, kvůli kterým neslyší přijíždějící tramvaj a nedokáží tak včas zareagovat na blížící se nebezpečí.

Drtivě většině srážek tramvaje s chodcem lze předcházet. Přesto však každoroční statistiky tramvajových kolizí nejsou nijak povzbudivé a jejich počet vzrůstá. Loni také bohužel na rozdíl od posledních let došlo k výraznému zvýšení počtu úmrtí v následku tramvajové nehody. Statistika zahrnuje pouze úmrtí do 24 hodin po nehodě.

ROK	POČET SRÁŽEK TRAMVAJE S CHODCEM	POČET ÚMRTÍ
2013	82	6
2014	90	4
2015	99	4
2016	75	2
2017	111	3
2018	104	8

Další informace jsou také k dispozici na novém webu zde: www.neskakejmipodkola.cz.