

Platnost:
od 10. června 2012

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 přístupná a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID

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

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

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

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



ČasoPID
květen 2016

OBSAH:

Aktuality z Pražské integrované dopravy

Vozí Vás na linkách PID / Martin Uher

Posázavský Pacifik se mění a modernizuje

Plánek: trvalé změny Jihozápadní Město a Velká Chuchle

Obce, které obsluhuje PID / Jíloviště

Rekonstrukce lanové dráhy na Petřín ve fotografiích

Linka 375 je od května 2016 plně nízkopodlažní

Rozšíření PID na Mělnicku od července 2016

Světové umění a hudba – Městská knihovna v Praze

1

7

10

12

14

18

21

22

23



OSLAVY 20 LET PID V MNÍŠKU POD BRDY

V sobotu 18. června 2016 si v Mníšku pod Brdy a jeho okolí připomeneme 20. výročí od zavedení Pražské integrované dopravy do této oblasti. Další Regionální den PID bude bohatý nejen na historické dopravní prostředky, ale na své si přijdou také milovníci cyklistiky. Hlavní centrum oslav s doprovodným programem bude na náměstí F. X. Svobody v Mníšku po Brdy. Odtud se zájemci mohou dostat linkou PID3 na komentovanou prohlídku barokního areálu Skalka. Organizace ROPID připravuje k tomuto výročí také vydání speciální publikace mapující 20 let PID na Mníšecku, která bude na této akci k dispozici na stánku naší organizace.

Součástí této akce bude:

Historický vlak (T435.0 + přípojně vozy) v trase

*Praha hl. n. – Čisovice – Mníšek pod Brdy – Dobříš [1 pár vlaků]
Dobříš – Mníšek pod Brdy – Čisovice [3 páry vlaků]*

Historické autobusy (Škoda 706 RTO + vlek Jelcz, tahač LIAZ + náves NO80, Ikarus 280, Škoda 706 RTO, Karosa ŠD11, Karosa ŠL11, Karosa C734, Avia-Ikarus) budou jezdit na trasách linek PID1, PID2, PID3 a PID4.

PID1: Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy, náměstí (int 40 minut)

PID2: Dobřichovice, nádraží – Mníšek pod Brdy, náměstí (int 60 minut)

PID3: Mníšek pod Brdy, náměstí – Mníšek pod Brdy, žel. st. / Mníšek pod Brdy, Skalka (vybrané spoje, návoz na vlak a na prohlídku areálu Skalka)

PID4: Mníšek pod Brdy, náměstí – Mníšek pod Brdy, žel. st. / Mníšek pod Brdy, Stříbrná Lhota / Kytín, náves / Malá Hraštice (vybrané spoje, návoz na vlak a místní obsluha okolních obcí)

Historický Cyklobus v trase Dobřichovice, nádraží – Mníšek pod Brdy, náměstí – Kytín, náves (posílá tradičního Cyklobusu)

ZÁKLADNÍ INFORMACE O TARIFU

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

Platnost: od 10. června 2012

do pásma z pásma		dvojspáso		P	O	B	1	2	3	4	5	6	7
P	cena platnost	Předplatní časová jízdenka pro pásma P, O a B Území hl. m. Prahy					18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
	cena platnost						18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
	cena platnost						18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min
O	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
B	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
1	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
2	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
3	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
4	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
5	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
6	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min
7	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min	18 Kč # 2 p/30 min	24 Kč # 3 p/60 min	32 Kč # 4 p/90 min	40 Kč # 5 p/120 min	46 Kč # 6 p/150 min	54 Kč # 7 p/180 min	62 Kč # 8 p/210 min	70 Kč # 9 p/270 min	78 Kč # 10 p/330 min	86 Kč # 11 p/390 min	94 Kč # 12 p/450 min

VYSVĚTLIVKY:

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

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

Pásmo P: metro, tramvaje, autobusy 100 – 299 a 500 – 599 na území hl.m. Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a vyjímečně železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P
Pásmo O: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji Prahy
Pásmo B: stanovené úseky autobusových linek 300 – 399 a 600 – 620 na okraji území hl.m. Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy
Vnější pásma: mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

AKTUALITY Z PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY

TRVALÉ ZMĚNY PID OD 1. 5. 2016



Změna tras autobusových linek na Jihozápadním Městě, přečíslování příměstských autobusů v části jejich trasy mezi Vypichem a Stodůlkami a také prodloužení autobusové linky 172 z Velké Chuchle na Smíchov to jsou hlavní trvalé změny na autobusových linkách od 1. května 2016.

Zjednodušení cestování mezi Vypichem a Stodůlkami

Úprava v provozu autobusových linek 179, 301 a 352 umožní cestujícím na území Prahy v úseku Vypich – Luka i ve směru Luka nastupovat všemi dveřmi do všech autobusů. Prvním opatřením je přečíslování stávající autobusové linky 179 na 174. Dosavadní trasa linky 174 z Velké Ohrady do Nových Butovic je propojena v Nových Butovicích se spoji linky 137 pod číslem 137. Druhé opatření se týká příměstských autobusových linek 301 a 352, které pojedou ve směru do Prahy stejně jako dosud, pouze jsou nově formálně ukončeny v zastávce Luka, v níž dochází ke změně jejich čísla na městskou linku 174. Jako linka 174 pokračují všechny jejich spoje přes Nemocnici Motol na Vypich. Mezi zastávkami Luka, Nemocnice Motol a Vypich je tedy v provozu pouze městská linka 174, která jede stejně často jako dosavadní svazek linek 179+301+352. Nové řešení má urychlit odbavování cestujících na pražských zastávkách mezi Vypichem a zastávkou Luka, mělo by vést k vyšší spokojenosti cestujících i řidičů, zprehlednění linkového vedení a zjednodušení orientace v jízdních řádech.



Návazné úpravy na městských linkách 137 a 149

Na základě podnětů cestujících na nepřehledné trasování a pásmování linky 137 (část spojů vždy jen v části trasy) je stávající linka 137 vedena vždy od Nových Butovic v pracovních dnech cca od 6 do 20 hod. v intervalu 30 min. nově po trase dnešní linky 174 na Velkou Ohradu. Zrušený úsek linky 137 od Nových Butovic na Bavorskou nahrazuje celodenně a celotýdenně prodloužená linka 149, která dosud na Nových Butovicích ve směru od Jinonic končila.

Vyřešení obslužnosti Velké Chuchle

Od 4. ledna 2016 bylo zrušeno zajištění linky 244 do Velké Chuchle kvůli zakazu odbočení vozidel delších než 9 metrů ve směru od Radotína přes železniční přejezd do Velké Chuchle

a zpět. Výsledkem dosavadních intenzivních jednání je prodloužení autobusové linky 172 na Smíchovské nádraží a úplné zrušení zajiždění linky 244 do Velké Chuchle, tedy přes železniční přejezd.

Souhrn nejvýznamnějších změn jednotlivých linek k 1. 5. 2016

137 Linka je sloučena s původní trasou linky 174 do trasy *Na Knížecí – U Waltrovky – Jinonice – Nové Butovice – Mláď – Luka – Velká Ohrada* [v úseku *Nové Butovice – Velká Ohrada* jede pouze v pracovní dny cca od 6:00 do 20:00]. Původní úsek Bucharova – Bavorská nahrazen linkou 149.

149 Linka je celotýdenně prodloužena o úsek *Nové Butovice – Bavorská* v trase původní linky 137.

172 Linka je odkloněna do zastávky Smíchovské nádraží, ruší se zastávky Radotínská a Závodiště Chuchle. V úseku *Velká Chuchle – Na Hvězdárně* jede pouze část spojů.

174 Původní trasa linky je převedena na linku 137. Nová trasa linky [*Kukulova/Vypich – Nemocnice Motol – Luka – Řeporyjské náměstí – Třebonice*] vzniká přečíslováním současné linky 179, posílené o spoje linek 301 a 352 v úseku *Kukulova/Vypich – Luka*.

179 Linka je zrušena, resp. přečíslována na 174 a zároveň posílena o přečíslované spoje linek 301 a 352 v úseku *Kukulova/Vypich – Luka*.

244 Zrušeny zastávky Kazínská, Škola Velká Chuchle, Velká Chuchle, Starochuchelská, prodloužení intervalů v pracovní dny ráno z 12 na 15 minut.

301 Zkrácení linky o úsek *Luka – Kukulova/Vypich* (autobusy linky 301 budou v tomto úseku nově označeny jako linka 174 a bude zde umožněn nástup všemi dveřmi i ve směru z Prahy).

352 Zkrácení linky o úsek *Luka – Kukulova/Vypich* (autobusy linky 352 budou v tomto úseku nově označeny jako linka 174 a bude zde umožněn nástup všemi dveřmi i ve směru z Prahy).



CYKLOHŘÁČEK MÁ ČTVRTÝ VAGON – JE PLNÝ BALÓNKŮ

S Rodinný výletní vlak Cyklohráček, který jezdí už třetí sezonu z Prahy na Okoř a do Slaného, se od konce dubna 2016 pro velký zájem dětí pořádně rozrostl. Cyklohráček dostal zbrusu nový vůz, který je celý přestavěný na velkou pojízdnou hernu na kolejích s balónkovištěm, stavebnicemi i skluzavkou pro nejmenší. Na trať vyrazil Cyklohráček v novém prvně v sobotu 23. dubna 2016.



Cyklohráček je speciální výletní vlak přestavěný na velké pojízdné hřiště pro děti doplněný vozem pro cyklisty. O hry na palubě se starají hrajvedoucí, kteří mají pro všechny děti připravené také malé dárky. Ke třem současným vozům (vůz plný hraček, vůz plný kol a vůz plný her) přibyl nově čtvrtý vůz plný balónků. Takto vybudovaný vlak pro děti, který jezdí v pravidelném železničním provozu, je podle všech dostupných informací celosvětově unikátní.

Bezkonkurenčně největší zájem měly děti o dosavadní dětský koutek se stavebnicemi a dřevěnými vláčky. Právě ten často praskal ve švech. To je důvod, proč byl přidán nový vůz, který je celý upravený jako hřiště s balónkovištěm, stavebnicemi nebo speciálními dřevěnými hračkami. U dveří je pak rozšířený prostor pro kočárky.

Cyklohráček jezdí z Prahy do Slaného o sobotách, nedělích a svátcích až do 30. října 2016. Z Prahy Masarykova nádraží vyrazí vždy v 9:18 a v 13:18, v Praze je možné nastoupit také v Bubnech, Dejvicích, Veleslavíně a Ruzyni. Zpět ze Slaného jede do Prahy v 11:16 a 17:16. Odpoledne mají rodiče s dětmi ve Slaném mezi příjezdem a odjezdem vlaku skoro dvě a půl hodiny, aby stihli získat speciální turistickou vizitku Cyklohráčku, navštívit Aqua-park nebo se zapojit do hledání zlatého pokladu ve městě.



Novinkou letošní sezony jsou prodloužené jízdy odpoledního Cyklohráčku až do Zlonic, kde se nalézá železniční muzeum. Cyklohráček se tam podívá ještě šestkrát, konkrétně o sobotách 28. 5., 25. 6., 30. 7., 27. 8., 24. 9. a 29. 10. 2016.

Jak to chodí v Cyklohráčku

Cyklohráček má nově 4 vozy – dva pro nejmladší cestující s dětskou hernou, jeden pro cyklisty a jeden pro větší děti s deskovými hrami, stavebnicemi nebo tabulí na kreslení.

Vůz plný hraček

Je určen spíše menším dětem, cestující tu najdou dětský koutek se stavebnicemi, vláčkovými skládačkami, leporely nebo vláčkodráhou. V tomto voze je také možné nejlépe pozorovat práci strojvedoucího a dívat se na trať. Vůz je nízkopodlažní, aby se do něj dobře dostaly i kočárky. Oddělená část vozu bez her je hlavně pro cestující, kteří preferují klidnější prostředí a potřebují pouze dojet vlakem do svého cíle.

Vůz plný balónků

Novinka letošní sezony. Vůz poznáte podle toho, že je na rozdíl od těch ostatních červený. Uvnitř je postavena velká herna s balónkovištěm, stavebnicemi a hračkami, které rozvíjí jemnou dětskou motoriku. U dveří je rozšířený prostor, kam se vejde několik dětských kočárků.

Vůz plný kol

Vůz pro cyklisty je uprostřed soupravy a vejde se do něj přes 20 kol. Cyklisté si v něm mohou dofouknout kola kompresorem, půjčit si nářadí na opravu kola nebo mazání. Pro cyklisty mají hrajvedoucí jako dárek reflexní bezpečnostní pásku, aby byli na silnici lépe vidět.

Vůz plný her

Vůz s upravenými stolky a připravenými herními plány na Člověče, nezlob se!, dámu, šachy a další hry. Děti si tu budou moci půjčit od hrajvedoucích karetní a jiné hry nebo třeba sadu malého výpravčího či malého průvodčího. Na tabuli budou kreslit křídami a za sklem se dívat na strojvedoucího, jak řídí vlak, i jak vypadá trať.



NA DOBŘÍŠ A DO BRD NOVÝM CYKLOVOZEM ČESKÝCH DRAH



 Na cyklisty oblíbené trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Mníšek pod Brdy do Dobříše se objeví od konce dubna 2016 nový cyklovůz s kapacitou 20 kol. Kromě neobvykle řešeného interiéru je unikátní i tím, že se jedná o první cyklovůz v Česku, který je možné zařadit v soupravě mezi Regionovy nebo za ně. Vozy upravené pro cyklisty se tak dostanou nově i tam, kde zatím být nasazený nemohly.

Nový cyklovůz se objeví na dobříšské trati o víkendech a svátcích ve vlaku, který vyjíždí z Prahy do Dobříše v 10:25. Z Dobříše zpět do hlavního města se bude vracet v 17:34. S kapacitou 20 kol tak výrazně zlepši možnosti cyklistů vyrazit do této oblasti Brd.

V čem je vůz unikátní

Na první pohled se tento cyklovůz příliš neliší od ostatních cyklovozdů, přesto jde o důležitý prototyp. Regionovy dosud mohly být plnohodnotně spojovány zase jen s Regionovými, jen tak byly propojené všechny řídicí a komunikační systémy. Cyklovozy takové propojení dosud neumožňovaly. Například dvě spojené Regionovy mají jednoho strojvedoucího, který řídí obě soupravy najednou. Pokud se mezi ně vloží cyklovůz, musí být speciálně upravený, aby přes něj počítače obou motorových



vozů komunikovaly, aby uměly ovládat jeho dveře, aby uměl hlásit zastávky atd. V pražském depu byl postaven prototyp, který nyní vyjíždí do ostrého provozu. Pokud se osvědčí, budou České dráhy uvažovat o vytvoření dalších vozů.

Neobvykle řešený je i interiér. Vůz je v polovině rozdělen na dva samostatné oddíly – v jednom jedou cestující, v druhém se vezou jízdní kola. Cestující tak mají kola na dosah a na dohled, sedí ale přitom v odděleném prostoru.

NOVÝ MINIBUS PROPOJÍ LIPENCE S KAZÍMEM

 Na červen 2016 připravuje organizace ROPID ve spolupráci s městskou částí Praha-Lipence a s dopravcem MARTIN UHER zavedení nové minibusové linky č. 243 v trase *Kazín – Lipence – Dolní Černošice*. Linka bude zajišťovat místní obsluhu oblastí na území městské části Praha-Lipence, které se nacházejí za hranicí standardních docházkových vzdáleností na běžné zastávky PID a kde na přístupových trasách ke stávající lince 241 nejsou zajištěny bezpečné podmínky pro chodce (úzké vozovky bez chodníků). Nová linka 243 bude v provozu v pracovní dny v období cca od 5:30 do 20:00 a bude jezdit v základním intervalu 30 minut ve špičkách (v Dolních Černošicích jen v ranní špičce) a 60 minut v ostatních obdobích a její spoje budou obousměrně navazovat na spoje linky 241.



VOZÍ VÁS NA LINKÁCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY...

MARTIN UHER, SPOL. S R. O.

Firma Martin Uher je vlastně synonymem vznikem systému Pražské integrované dopravy. Příběh jejího majitele je také zprávou o tom, že když děláte věci naplno, dosáhnete na mety, o kterých se vám možná ani nesnilo. Martin Uher je vyučeným instalatérem, ale životní osud ho táhl k volantů. Tak si v rámci vojenské prezenční služby udělal řidičský průkaz na nákladák. Po návratu se sice ještě krátkou dobu věnoval původnímu řemeslu, ale další štací už bylo řízení popelářského vozu. Po povinné dvouleté praxi následovalo řidičské oprávnění na autobus. První zkušenost trvala dva měsíce a skončila špatně, přesto vytrval a našel práci u firmy FEDOS Zdeňka Fedorky, která v letech 1991 a 1992 jezdila některé linky městské hromadné dopravy. Tam jezdil rok a půl, firma se dostala do problémů a Martin Uher začal jezdit jako soukromník na sebe.

Psal se říjen 1992 a od Dopravního podniku hl. m. Prahy obdržel Martin Uher linku č. 255 ze Smíchovského nádraží do Strnad. V létě roku 1995 vyhrál Martin Uher výběrové řízení na jednu z prvních linek systému Pražské integrované dopravy č. 360 ze Smíchovského nádraží do Jíloviště. Byl prvním dopravcem kromě Dopravního podniku hlavního města Prahy, který se na nově vznikajícím systému podílel. Doprava v obcích Mníšeckého regionu v té době rozhodně nebyla ideální, stížnosti se doslova předháněly, ale s nástupem Martina Uhra se opět cestující mohli spolehnout na jízdní řád a požadovanou kvalitu. Na jaře 1996 vyhrál výběrové řízení na další nově zaváděné linky v Mníšeckém regionu. Rychle musel nakoupit autobusy, aby mohl dostát svému závazku. „*Tehdy to bylo nervově vysilující období, ve volných chvílích jsem rekonstruoval autobusy. Abych od 1. července 1996 mohl vyrazit na nové linky, bylo potřeba deset autobusů,*“ vzpomíná Martin Uher. Podařilo se, od 1. července 1996 zajišťuje Martin Uher doprava v Mníšeckém regio-





nu. Pokud jezdíte mezi Smíchovským nádražím a Mníškem pod Brdy, určitě si autobusů s velkým nápisem na boku a létajícím Pegasem všimnete.

V současné době firma Martin Uher vypravuje každé ráno 28 autobusů ze čtyřiceti, které má ve stavu. „První vlastní nový autobus jsem koupil v červenci roku 1998. Byla to Karosa s motorem Renault, o měsíc později následovala další,“ říká Martin Uher. „Dnes už ani jeden z těchto autobusů není ve stavu, najezdily milión kilometrů a vyřadili jsme je.“ O vozový park pečuje Martin Uher stejně jako před dvaceti lety. „Každý rok nakupujeme dva až tři nové autobusy, letos máme v plánu koupit dva kloubové nízkopodlažní Many,“ doplňuje majitel firmy. V minulosti nakupoval Solarisy, ale v letošním roce se rozhodl pro změnu z ekonomických důvodů. Patnáct ze čtyřiceti vozidel Martina Uhra je v současnosti nízkopodlažních a další vozidla budou následovat.

V roce 1997 koupil Martin Uher budovy a prostory bývalého oblastního podniku služeb v Mníšku pod Brdy, kde bývala truhlárna a zámečnictví, a postupně zde vytvořil svoji domovskou základnu, která i po letech září čistotou a upraveností. Způsob oprav se za dvě desetiletí podstatně změnil. „Zatímco v devade-



sátých letech jsme si všechno na vozech udělali sami, nyní už jsou autobusy hodně složité a jezdíme s nimi na opravy do licencovaných servisů,” popisuje jednu z hlavních změn v průběhu času Martin Uher. *„Dnes máte přesně předepsané, kdy máte navštívit servis. Tomu samozřejmě musíme přizpůsobit i oběh vozidel, snažíme se, aby to bylo co nejekonomičtější.”*

Martin Uher patřil také k průkopníkům v rámci systému Pražské integrované dopravy. V roce 2004 pořídil první nízkopodlažní patnáctimetrový Mercedes, o šest let později začal jeho autobus jako první jezdit v bíločervenomodrých barvách PIDu. Kromě vlastních linek pomáhá Martin Uher dopravci v oblasti Dolních Břežan. Někteří dopravci mají v posledních měsících problémy s počtem řidičů. V Mníšku pod Brdy je v současné době situace stabilní. *„Máme v současné době padesát řidičů, což znamená, že máme řidičů tak akorát, nikdo nepřebývá, ani nikdo nechybí,”* doplňuje dispečer firmy Petr Kučera. Firma má k dispozici dispečerské vozidlo, také v barvách PIDu, a dvě auta na opravu technických závad.

Martin Uher se snaží poskytovat, co nejlepší možnou kvalitu služeb. Pět let probíhá ROPIDem ostré měření Standardů kvality služby a firma Martin Uher patří k premiantům. Vždy poskytoval vysokou kvalitu služby, neboť splnil více než osmdesát procent sledovaných standardů. Třikrát za pět let splnil všechny sledované standardy. Dá se říci, vysoká kvalita je umístěna ve vývěsním štítu firmy. Stačí vstoupit do místnosti dispečera, a pokud vám oko padne na nástěnku, nemůžete minout jasný vzkaz řidičům: *„Dřívější odjezd ze zastávky = srážky ze mzdy”*.



MARTIN UHER, SPOL. S R. O.

Adresa sídla: Řevnická 605
252 10 Mníšek pod Brdy

Zapojen do systému PID: od roku 1993

V současné době provozované linky:

příměstské linky PID

314, 317, 318, 320, 321, 334

regionální linky PID

446, 447, 448, 449, cyklobus

Web: www.martinuher.cz

POSÁZAVSKÝ PACIFIK SE MĚNÍ A MODERNIZUJE



Již více než osm let nese trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan označení S8, ale pro většinu cestujících zůstane navždy trať, lemující nejprve Vltavu a následně Sázavu, „Posázavským pacifikem“. Pomalu jedoucí vlak plný trampů hrajících na kytary a další hudební nástroje, to je obrázek, jaký má v paměti ne jeden cestující putující na trati nejen za víkendovým dobrodružstvím.

Celá trať z Prahy do Čerčan byla zprovozněna v roce 1900 (některé úseky byly dány do provozu o několik let dříve) a stále patří mezi nejhezčí v České republice. Stačí připomenout 42 metrů vysoký viadukt přes údolí



Kocour, na který je úžasný pohled z protějšího břehu Sázavy, nebo časté tunely, kterými vlak na své pouti projíždí. S Pacifikem je spojena i romantika malých nádraží. Právě romantika koncem dubna ze známé trati zmizela, neboť prošla zásadní rekonstrukcí a s ní i malebná nádraží.

Od března do konce dubna probíhala kompletní přestavba jednotlivých nádraží. „Cílem stavby je modernizování jednotlivých železničních stanic a zlepšení komfortu pro cestující, hlavně vybudováním nových moderních nástupišť, přístupových cest a informačního systému,“ říká Karel Halma ze Správy železniční dopravní cesty. Nová výška nástupišť je 550 milimetrů nad temenem kolejnice, čímž je umožněn pohodlný nástup a výstup také osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Musí-



me přiznat, že škrábat se do vozů, především s těžkými zavazadly, bylo v některých případech solidním sportovním výkonem.

Nová nástupiště na stanicích a zastávkách „Posázavského páčifiku“:

Praha-Braník	2 nástupiště o délce 170 a 200 metrů
Vrané nad Vltavou	2 nástupiště o délce 100 a 170 metrů
Davle	2 nástupiště o délce 111 a 170 metrů
Luka pod Medníkem	1 nástupiště o délce 170 metrů
Jílové u Prahy	1 nástupiště o délce 170 metrů
Týnec nad Sázavou	2 nástupiště o délce 125 a 170 metrů

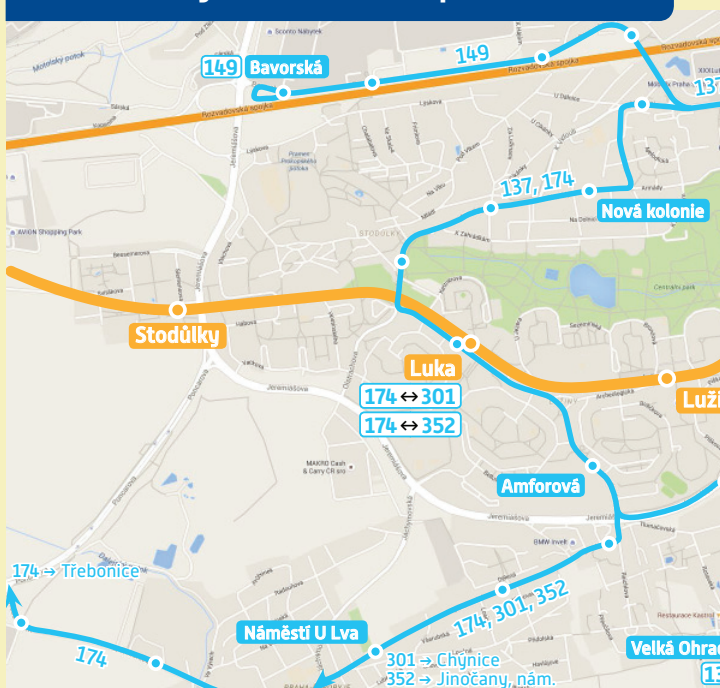
Nemění se jen vzhled nádraží, ale současně bylo také zmodernizováno 23 železničních přejezdů na trati (stejně přejezdů prošlo modernizací i na trati do Dobříše), ve stanicích byly vyměněny výhybky a došlo ke zvýšení traťové rychlosti. Z Braníka do Modřan se v současné době jezdí rychlostí 80 kilometrů za hodinu, z Modřan k odbočce ve Skochovicích je nyní šedesátka, ze Skochovic do Davle se šedesátka střídá s padesátkou a ve „zbylém“ úseku z Davle do Čerčan se budeme nadále „kodrcat“ rychlostí 50 kilometrů za hodinu. „Před výlukou byla jízdní doba mezi Krčí a Čerčany devadesát a půl minuty, po rekonstrukci jezdí Regionova o šest minut rychleji a soupravy ušetří dokonce deset minut,“ doplňuje Karel Halma.

Výlukou zmizela nejen romantika nádraží z konce devatenáctého století, ale také výpravčí, ženy a muži s červenou čepicí. „V rámci výluky se také budovalo dálkové zabezpečovací



zařízení a nyní celou trať bude řídit dispečer z Vraného nad Vltavou,“ dozvídáme se od zástupce Správy železniční dopravní cesty. Výpravčího ještě zahlédneme v Krči a potom až na konečné v Čerčanech. Ani na lokálních tratích nelze pokrok a moderní technologie zastavit. Ve vzpomínkách už bude také chraplavý staniční rozhlas, kterým bylo oznamováno, na kterou kolej od staniční budovou přijede vlak do Prahy nebo do Čerčan. Nyní se potkáme s rozhlasem centrálním a také s vizuálním informačním zařízením, informujícím nejen o koleji, ale také o zpoždění námi vybraného spoje. Doplněn byl i kamerový systém, který má na starosti dohled nad jednotlivými nádražími za účelem zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Trvalé změny v oblasti Jihozápadního Města

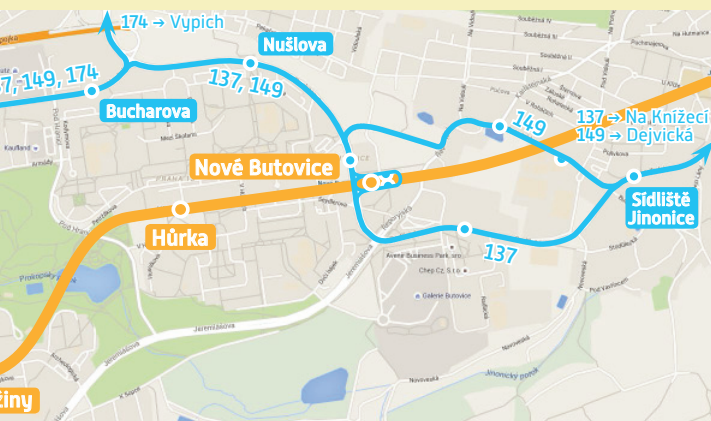


INFORMACE O PID

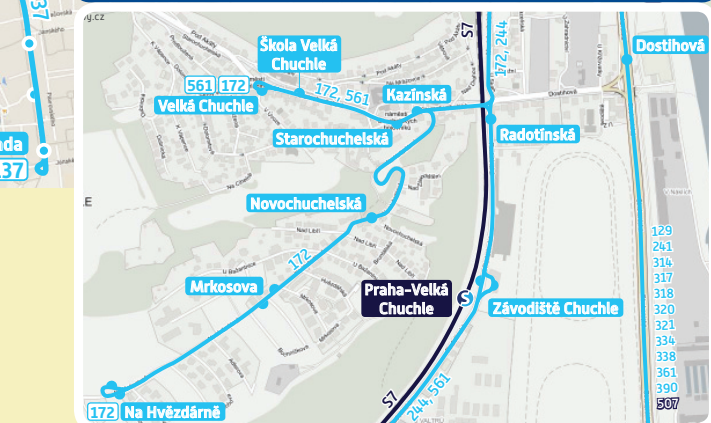
Máte nejasnosti a potřebujete poradit? Zeptejte se nás písemně, telefonicky či osobně:

- Infolinka ROPID: 234 704 511 (denně cca 8:00–18:00)
- Facebook PID (www.facebook.com/PrazskaIntegrovanaDoprava)
- Twitter PID (www.twitter.com/PIDoficialni)
- Aplikace ROPID radí (www.ropidradi.cz)
- Kontaktní formulář ROPID pro písemné dotazy (www.ropid.cz/form)
- Infocentrum PID Praha hlavní nádraží denně 8:00–18:30 (polední přestávka 12:00–12:30)
- Vyhledání spojení PID (<http://pid.idos.cz>)
- Jízdní řády PID ke stažení (<http://portalpid.idos.cz>), včetně možnosti objednání jejich zasílání na e-mail.

trvalý stav ke dni 1. 5. 2016



Trvalé změny v oblasti Velké Chuchle



PID ve spojení s Vámi

Facebook, Twitter, Instagram a RSS kanál



Pražská integrovaná doprava
důležité informace a zajímavosti



@PIDoficialni
mimořádnosti z první ruky



PIDoficialni
fotky a zajímavosti z provozu



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



JÍLOVIŠTĚ

Vyrážíte z Prahy jižním nebo jihozápadním směrem? Pokud ano, tak určitě máte v paměti stoupání po rychlostní komunikaci R4 ze Zbraslavi směrem k Cukráku. Jakmile opustíte hranice Prahy, jste na území Jíloviště, jedné z nejlesnatějších obcí Středočeského kraje o rozloze 14 km². Katastr obce se rozprostírá za hranicí Prahy od Vltavy až k Berounce. Většinu území tvoří smíšené lesy, které jsou ideální lokalitou k trávení volného času. Nejznámější dominantou v katastru obce je téměř 200 metrů vysoký výšlák Cukrák.

Jíloviště už dlouhá léta figuruje na mapě Pražské integrované dopravy. V letech 1990 až 1998 byla starostkou obce RNDr. Marie Ulbrichová, která stála za zavedením linky č. 360 ze Smíchovského nádraží do Jíloviště. Rozjela se v pondělí 18. září 1995 a jako dopravce byla vybrána firma Martin Uher. Od 1. července 1996 došlo k zapojení dalších obcí Mníšeckého regionu. „Doprava je tady optimální, autobusy jezdí ve špičkách po 20 minutách. S dopravou tady panuje spokojenost, stížnosti nemáme,“ říká místostarostka obce Jana Malá. Problémem jsou pouze zácpy na Strakonické ulici v Praze, které prodlužují cestu na Smíchovské nádraží. Pokud se jede bez problémů, jste linkou, jedoucí po rychlostní silnici přímo do Prahy, za dvacet minut na konečné u stanice metra. Zastávková linka č. 318, která je vedena přes Zbraslav, má jízdní dobu 33 minut. „Na dopravu připlácí obec ze svého rozpočtu 23 tisíc korun měsíčně,“ doplňuje místostarostka. V nejbližší době by v obci mělo být vybudováno nové obratiště pro autobusy. „To stávající nevyhovuje, a tak už máme vybranou novou lokalitu.“



Jílovišti, jako jedné z mála obcí, se vyhnula masivní nová zástavba v polistopadovém období. Nebylo to však jednoduché. Zájem developerů byl zejména o rozsáhlé louky v katastru obce v lokalitách na Močidlech, Bučině, Míchovu a na Hájenku. Poslední snahy o masivní zástavbu byly odmítnuty občany v roce 2012 v referendu, které organizovalo Sdružení na ochranu krajinné oblasti Jíloviště. Většina hlasujících



rozhodla o zachování přírody, jejíž ochrana je zanesena i v platném územním plánu, schválenému na konci roku 2015. „V obci je však stále dostatek rozvojových území pro výstavbu rodinných domů. Větší výstavbě v obci dosud bránila také omezená kapacita vodních zdrojů a čistírny odpadních vod,“ dozvídáme se od místostarostky. Problém s vodou byl vyřešen na konci letošního prvního čtvrtletí, kdy byl připojen přivaděč vody z Prahy. V současné době tvoří Jíloviště 275 domů s popisnými čísly, ve kterých žije 654 obyvatel. „Naše obec to jsou především rodinné domy a samozřejmě také chatové objekty. Bohužel ne všichni občané trvale žijící v Jílovišti, jsou zde také trvale hlášeni.“ Podle sčítání osob v roce 2011 žilo v Jílovišti 707 obyvatel, o 9 % více než je trvale hlášeno. Rekreačních objektů je v Jílovišti více než dvě stovky.

Většina obyvatel obce je ekonomicky aktivních a za prací dojíždí do Prahy. „V obci máme i několik podniků a firem, které zaměstnávají nejen občany z Jíloviště, ale z celého Mníšeckého regionu,“ vysvětluje místostarostka. Na území Jíloviště zatím nenajdeme školku ani školu. „Mateřská škola, s kapacitou 25 dětí, bude dokončena v letošním roce díky dotaci ministerstva školství a měla by zahájit provoz od září letošního roku.“ Děti školou povinné stále dojíždějí do Zbraslavi. „Je to už historická záležitost, že děti z Jíloviště jezdí do školy do Zbraslavi. V současné době se připravuje smlouva s městskou částí,“ dozvídáme se. První zářijový den vyrazí z Jíloviště do Prahy deset prvňáků.

Výraznými úpravami prošly v posledních letech také komunikace v Jílovišti. Pokud se projdete obcí, většinou uvidíte nové chodníky. „Na úpravu ulic využíváme dotačních programů, některé ulice už jsou opravené, úpravu jiných ještě plánujeme,“ vysvětluje Jana Malá.



První historická zmínka o Jílovišti pochází z roku 1347 a dočteme se v ní, že rychtář Vavřinec prodal zbraslavskému klášteru plat ze zdejší rychty a krčmy. Obec byla majetkem zbraslavského kláštera cisterciáků. Nejprve se píše o rychtě a krčmě, o kostele je zmínka až v roce 1357. V době husitských válek byla obec zpustošena a na konci 16. století najdeme zmínku o tom, že je v obci devět obydlených usedlostí. Za třicetileté války došlo opět k vysídlení a zničení usedlostí, ale díky výhodné poloze na královské veřejné cestě byly opět usedlosti obnoveny a osídleny. Jíloviště bylo v 17. století známá a důležitá první zastávka za Prahou. Na konci 18. století se Jíloviště skládalo z 23 hospodářských dvorců a obydlených stavení sedláků, uhlířů a ostatních. Po skončení první světové války došlo v Jílovišti k oživení cestovního ruchu, byly postaveny slavné hotely Hubertus a Palace, dvě primátorské vily a v blízkých lesích nastal nástup chataření. Právě do Jíloviště směřovaly v meziválečných letech kroky Pražanů-výletníků, a proto malebné Brdské hřebeny dostaly přezdívku „Krkonose chudých.“

Jíloviště se může pochlubit bohatým spolkovým životem. „Máme sbor dobrovolných hasičů, který se může pochlubit skvělou zásahovou jednotkou, která vypomáhá při požárech a dopravních nehodách profesionálnímu sboru z Řevnic,“ začíná vyjmenovávat aktivity místostarostka Jana Malá. Velmi aktivní je také Okrašlovací spolek obce Jíloviště, který jen v minulém roce připravil sedmnáct akcí pro malé i velké obyvatele. Některé probíhají v klubovně hasičské zbrojnice, jiné v restauraci Spark nebo ve zvoničce sv. Floriana, která je u zastávky „Jíloviště“ v Pražské ulici. Nedaleko zastávky najdete hezkou dřevěnou houpáčku, na které si můžete zkrátit chvíle při čekání na autobus.

„Připravujeme také zájezdy pro seniory, několikrát v týdnu zde probíhá cvičení jógy nebo bodystylingu. V nedávno otevřeně restauraci Spark je i velký sál, který využíváme pro obecní ples nebo přes zimu zde probíhají taneční kurzy pro dospělé,“ doplňuje aktivity místostarostka. Nesmíme zapomenout ani

na TJ Jíloviště, fotbalový klub, který v současné době hraje Středočeský krajský přebor. Již za první republiky Jíloviště proslavil závod historických automobilů Zbraslav – Jíloviště. První ročník se uskutečnil v roce 1930, v roce 2015 se uskutečnil již 48. ročník a na startu bylo 200 účastníků.

Jak již bylo několikrát uvedeno, Jíloviště je turistickým rájem. Přímo před obecním úřadem najdete rozcestník turistických cest, a tak si stačí vybrat podle libosti. Samotná obec připravila leták, který nabízí tři turistické cesty. První z nich vede po žluté na Cukrák a pokračuje do chatové oblasti na Kazíně, kde se můžete občerstvit, nechat se převézt přívozem do Mokropes nebo pokračovat po žluté do Černošic k železniční zastávce. V minulosti vedla zpět do Jíloviště modrá turistická značka okolo hradiště Kazín, ale v současnosti už musíte využít neznačených cest. Do Všenor k železniční stanici se dostanete z Jíloviště po zelené nebo po červené a následně po modré. Pokud budete po červené pokračovat jihozápadním směrem, dojdete do Černolic, kde se můžete zastavit u tamních skal. Směrem k Berounce vás potom dovede žlutá. Do údolí Vltavy dorazíte z Jíloviště po modré přes Trnovou, a pokud se chcete vydat zpátky ku Praze, tak půjdete po červené a dorazíte k autobusové zastávce na Baních, okrajové části Zbraslavi.

Pokud zvolíte Jíloviště jako svou cílovou destinaci, rozhodně nebudete litovat. V obci jsou tři restaurace – Motorest, Pod Lesem a Spark, které nabízejí i letní posezení, a téměř v centru obce najdete i pekárnu s cukrárnou se širokým sortimentem sladkostí a v letních měsících s otvírací dobou od 6 hodin do 20 hodin.



Dopravní obslužnost PID obce Jíloviště

Příměstské autobusové linky	317, 318, 321
Regionální autobusová linka	449

REKONSTRUKCE LANOVÉ DRÁHY NA PETŘÍN OD ZÁŘÍ 2015 DO DUBNA 2016 VE FOTOGRAFIÍCH



Lanová dráha na Petřín je častým cílem především návštěvníků města. Pomáhá zdolat nepříjemné stoupení z Újezdu na Petřín. V letošním roce si připomeneme 125 let od jejího prvního zprovoznění 25. července 1891. Její první kapitola se uzavřela zřejmě v roce 1920. Druhá kapitola se začala psát v červnu roku 1932, ale to už byla lanovka elektrická, navíc její trať byla prodloužena na petřínském konci do současné konečné. V prvním období se končilo pod Hladovou zdí. Po 33 letech provozu však nastala katastrofa, zřejmě z důvodu dlouhotrvajících dešťů byl porušen základ drážního tělesa a byly porušeny také opěrné zdi

v oblasti výhybny a Nebozízku. A tak byl 7. června 1965 byl oficiálně zastaven provoz a dlouhá léta se nevědělo, zda dojde k obnovení provozu nebo nikoliv. Podařilo se to až v červnu roku 1985, několik dní před poslední Československou spartakiádou, která se konala na Strahově. Od té doby jezdí lanovka pravidelně, až na jarní a podzimní ře a na podzim se konají pravidelné několikátýdenní výluky.

Výjimkou byla poslední zima, kdy na lanovce probíhala rozsáhlá sedmiměsíční výluka, při které byla vyměněna celá trať u stanice Nebozízek. Několika fotografiemi se vrátíme, k nejrozsáhlejší stavební opravě lanovky od jejího třetího zprovoznění v roce 1985. Od pátku 8. dubna 2016 opět mohou jezdit lanovkou cestující. V letní sezóně je v provozu každý den od 9 do 23:30 hodin v desetiminutovém intervalu, v případě velkého zájmu jezdí i v kratším intervalu, který dovolí technické možnosti. V minulosti sice bylo několik návrhů na vyčlenění lanové dráhy na Petřín ze systému Pražské integrované dopravy, ale nikdy k němu nedošlo, a tak na lanovce platí stejné jízdní doklady jako v metru, tramvajích nebo autobusech.



Demoliční práce v okolí stanice Nebozízek 23. října 2015

Foto k článku:

Robert Mara – DPP, a.s.



*Takto vypadala
turisty často vy-
hledávaná stanice
Nebozízek ve druhé
polovině října 2015*



*Základ nové tratě
při pohledu z Petří-
na k Malé Straně*



*Krátce po půlno-
ci 19. ledna 2016
začal stoupat ke
stanici Nebozízek
největší mobilní
tuzemský jeřáb
firmy Hanyš*



*Ve středu 20. led-
na 2016 probíhalo
usazování prefab-
rikátů pro novou
estakádu lanovky
v okolí Nebozízku.
Jeřáb právě usa-
zuje nástupiště ve
stanici Nebozízek.*



V pátek 11. března 2016 bylo natahováno nové tažné lano



Práce s tažným lanem pod stanicí Nebozízek



Natahování tažného lana je práce pro několik silných mužů



Stanice Nebozízek už je téměř připravena pro příchod prvních cestujících.

LINKA 375 MEZI PRAHOU A STAROU BOLESLAVÍ JE OD KVĚTNA 2016 PLNĚ NÍZKOPODLAŽNÍ



Od pondělí 9. 5. 2016 je zajištěn provoz příměstské autobusové linky 375 výhradně nízkopodlažními kloubovými autobusy. Linka 375, která jezdí v trase *Praha, Českomoravská – Praha, Letňany – Podolanka – Dřevčice – Brandýs n. L, Náměstí – St. Boleslav, Žel. st.*, je první plně bezbariérovou páteřní regionální linkou PID. Současně dojde ke zvýšení podílu nízkopodlažních spojů na lince 367 a nově se objeví garantované nízkopodlažní spoje v odpoledních hodinách i na lince 346.



ČSAD STŘEDNÍ ČECHY: PŘES 40 % NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ

Dopravce ČSAD Střední Čechy patří k největším dopravcům v Pražské integrované dopravě. Na 35 linkách provozuje celkem 160 autobusů, z nich je přes 40 % bezbariérově přístupných. Průměrné stáří vozového parku tohoto dopravce je 7,4 roku. Pro linky mezi Prahou a Brandýsem n. L.-Starou Boleslaví má k dispozici celkem 17 nízkopodlažních kloubových autobusů značek Solaris a MAN a 2 velkokapacitní autobusy o délce 15 metrů.



ROZŠÍŘENÍ PID NA MĚLNICKU OD ČERVENCE 2016



Ke dni 2. 7. 2016 se připravuje další rozšíření systému Pražské integrované dopravy v severní části Středočeského kraje, a to mezi Mělníkem a Kralupy nad Vltavou.

Dvě nové autobusové linky č. 454 a 455, které budou mít hlavní konečné v Mělníku a v Kralupech nad Vltavou, umožní cestovat za jednotný Tarif PID cestujícím do dalších obcí – nově budou autobusovými linkami PID obslouženy obce Nová Ves, Vraňany, Spomyšl, Lužec nad Vltavou, Hořín, Býkev, Jeviněves, Ledčice, Černouček a Horní Beřkovice. Součástí integrace bude i zahrnutí dalších železničních stanic a zastávek a vznik nových železničních linek S.

TRASY NOVĚ INTEGROVANÝCH LINEK:

454 *Mělník, aut. st. – Hořín – Lužec nad Vltavou – Vraňany, žel. st. – Spomyšl – Jeviněves – Černouček – Horní Beřkovice / Ledčice – Nová Ves – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou, žel. st. (v provozu pouze v pracovní dny cca do 18:00)*

455 *Mělník, aut. st. – Býkev – (Lužec nad Vltavou – Vraňany, žel. st.) – Spomyšl – Vraňany, Mlčechvosty – Nová Ves – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou, žel. st. (v provozu pouze v pracovní dny cca do 20:00 a vybrané spoje o víkendu)*

S42 *Lužec nad Vltavou – Vraňany (– Kralupy nad Vltavou) (v provozu jen v pracovní dny), v úseku Vraňany – Kralupy nad Vltavou jsou z linky S4 na linku S42 převedeny všechny přímé spoje do Lužce*

U22 *Vraňany – Horní Beřkovice – Straškov – Račiněves; úsek Horní Beřkovice – Račiněves není zahrnut do PID*

V Kralupech nad Vltavou a ve Vraňanech budou vybrané spoje linek 454 a 455 navazovat na vlaky linek R4 a S4.

Nové linky 454 a 455 se budou pohybovat v rozmezí tarifních pásem 3, 4 a 5. I na těchto linkách budou kromě papírových jízdenek pro jednotlivou jízdu PID platit také předplatní časové kupony v měsíční nebo čtvrtletní podobě. Samozřejmostí bude i možnost využít na jednu jízdenku více dopravních prostředků nebo třeba kombinovat autobus s vlakem (v rámci časové a pásmové platnosti jízdenky).

Nové železniční stanice (Lužec nad Vltavou, Horní Beřkovice) jsou v tarifním pásmu 5 a zatím v nich nepůjde označit jednotlivé jízdenky PID, a to ani náhradním způsobem.



Městská knihovna v Praze

SVĚTOVÉ UMĚNÍ A HUDBA

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

12. 5.

Vatikánská muzea ve 3D

14. 5.

La Traviata – Royal Opera House

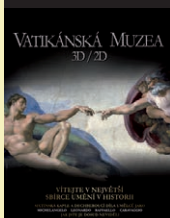
21. 5.

Tři hvězdy v Mnichově

(Anna Netrebko, Jonas Kaufmann, Thomas Hampson)

31. 5.

Florence a galerie Uffizi ve 3D



Vždy od 19.00 hod.

Vstupné 90 Kč

www.mlp.cz/akce



ČasoPID

KVĚTEN 2016



ČasoPID

KVĚTEN 2016

Autoři textů: *Petr Malík, Filip Drápal*

Fotografie: *ROPID (pokud není uvedeno jinak)*

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *5. května 2016*

Vydal ROPID v květnu 2016

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

Náklad: *15 000 ks*

Výtisk zdarma



234 704 511

www.ropid.cz