

Základní informace o tarifu

Tabulka cen plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu

Platnost od: 1. září 2018

do pásma z pásma	dvoupásmo	P	0	B
cena	platnost	Základní jízdné v Praze:		
0	platnost	32 Kč – platnost 90 min.		
B	platnost	24 Kč – platnost 30 min.		
1	cena	40 Kč	24 Kč	18 Kč
	platnost	5 p./120 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.
2	cena	46 Kč	32 Kč	24 Kč
	platnost	6 p./150 min.	4 p./90 min.	3 p./60 min.
3	cena	54 Kč	40 Kč	32 Kč
	platnost	7 p./180 min.	5 p./120 min.	4 p./90 min.
4	cena	62 Kč	46 Kč	40 Kč
	platnost	8 p./210 min.	6 p./150 min.	5 p./120 min.
5	cena	68 Kč	54 Kč	46 Kč
	platnost	9 p./240 min.	7 p./180 min.	6 p./150 min.
6	cena	76 Kč	62 Kč	54 Kč
	platnost	10 p./270 min.	8 p./210 min.	7 p./180 min.
7	cena	84 Kč	70 Kč	62 Kč
	platnost	11 p./300 min.	9 p./240 min.	8 p./210 min.
8	cena	92 Kč	78 Kč	70 Kč
	platnost	12 p./330 min.	10 p./270 min.	9 p./240 min.
9	cena	100 Kč	86 Kč	78 Kč
	platnost	13 p./360 min.	11 p./300 min.	10 p./270 min.

do pásma z pásma	dvoupásmo	P	0	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9
cena	platnost	40 Kč	24 Kč	18 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	100 Kč
		5 p./120 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.	6 p./150 min.	4 p./90 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.	9 p./240 min.	7 p./180 min.	6 p./150 min.	5 p./120 min.	13 p./360 min.
cena	platnost	24 Kč	18 Kč	14 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	14 Kč	54 Kč	40 Kč	32 Kč	24 Kč	84 Kč
		3 p./60 min.	2 p./30 min.	1 p./15 min.	4 p./90 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.	1 p./15 min.	9 p./240 min.	7 p./180 min.	6 p./150 min.	5 p./120 min.	11 p./300 min.
cena	platnost	18 Kč	14 Kč	10 Kč	24 Kč	18 Kč	14 Kč	10 Kč	46 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	76 Kč
		2 p./30 min.	1 p./15 min.	0 p./5 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.	1 p./15 min.	0 p./5 min.	7 p./180 min.	6 p./150 min.	5 p./120 min.	4 p./90 min.	10 p./270 min.
cena	platnost	12 Kč	9 Kč	6 Kč	16 Kč	12 Kč	9 Kč	6 Kč	32 Kč	24 Kč	18 Kč	12 Kč	62 Kč
		1 p./15 min.	0 p./5 min.	0 p./5 min.	2 p./30 min.	1 p./15 min.	0 p./5 min.	0 p./5 min.	5 p./120 min.	4 p./90 min.	3 p./60 min.	2 p./30 min.	9 p./240 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 v rámci PID, neplatí na území měst Prahy a klada
Pásmo P: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a vyjmenované 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 okraji 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 dojíždíte časovou a zároveň pásmovou platností jízdenky!

ČasoPID

květen 2019

OBSAH:

Integrace veřejné dopravy: Příbramsko / Slánsko

Petr Malík: Muzeum MHD musíme inovovat

Autobusem Prahou plynuleji

Městská knihovna v Praze

Denní provoz tramvají – schéma

Povolání, které se dědí z generace na generaci

Autobusový den PID v Letňanech *(fotodokumentace)*

Středočeský železniční den *(fotodokumentace)*

Obce, které obsluhuje PID / Loděnice

1
4
7
11
12
14
17
19
20

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

V sobotu 1. června 2019 cca od 10:00 do 17:00 proběhne na vlakovém nádraží v Braníku a v depu metra na Kačerově velkolepá akce pro malé i velké. Den dětí bude opět plný nejen historických vlaků,

ale svézt se bude možné také historickou soupravou metra, tramvajemi i autobusy. Bohatý doprovodný program se bude odehrávat hned na dvou místech – na branickém nádraží a v kačerovském depu metra.

Svézt se budete moci historickými motorovými vlaky nejen mezi depem Kačerov a Braníkem, ale také v širokém okolí branického nádraží. Z Depa Kačerov opět vyrazí na Florenc historická souprava metra a mezi Bílou labutí a Braníkem opět pojedou i historické tramvaje. Připravujeme také projíždky historickými autobusy.



Základní informace o tarifu

do pásma z pásma	dvoupásmo	P	0	B
cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min.	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.	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.	18 Kč # 2 p/30 min.
1	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min.	18 Kč # 2 p/30 min.	18 Kč # 2 p/30 min.
2	cena platnost	18 Kč # 2 p/30 min.	18 Kč # 2 p/30 min.	18 Kč # 2 p/30 min.
3	cena platnost	24 Kč # 3 p/60 min.	24 Kč # 3 p/60 min.	24 Kč # 3 p/60 min.
4	cena platnost	32 Kč # 4 p/90 min.	32 Kč # 4 p/90 min.	32 Kč # 4 p/90 min.
5	cena platnost	40 Kč # 5 p/120 min.	40 Kč # 5 p/120 min.	40 Kč # 5 p/120 min.
6	cena platnost	46 Kč # 6 p/150 min.	46 Kč # 6 p/150 min.	46 Kč # 6 p/150 min.
7	cena platnost	54 Kč # 7 p/180 min.	54 Kč # 7 p/180 min.	54 Kč # 7 p/180 min.
8	cena platnost	62 Kč # 8 p/210 min.	62 Kč # 8 p/210 min.	62 Kč # 8 p/210 min.
9	cena platnost	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, 0 a B

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

Vysvětlivky:	4 p/90 min. platnost jízdenky (počet pásem/platnost v minutách)	6	7	8	9
pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, neplatí na území měst Prahy a Kladna	68 Kč 9 p/240 min.	46 Kč 6 p/150 min.	54 Kč 7 p/180 min.	62 Kč 8 p/210 min.	68 Kč 9 p/240 min.
Pásma P: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, privozy a výměnovare železničních stanic na území Prahy zařazené do pásma P	68 Kč 9 p/240 min.	46 Kč 6 p/150 min.	54 Kč 7 p/180 min.	62 Kč 8 p/210 min.	68 Kč 9 p/240 min.
Pásma 0: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy	46 Kč 6 p/150 min.	32 Kč 4 p/90 min.	40 Kč 5 p/120 min.	46 Kč 6 p/180 min.	54 Kč 7 p/210 min.
Pásma B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okraji území Prahy, stanovené železničních tratí na okraji území Prahy	46 Kč 6 p/150 min.	32 Kč 4 p/90 min.	40 Kč 5 p/120 min.	46 Kč 6 p/180 min.	54 Kč 7 p/210 min.

Vnější pásma:
území hl. m. Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Vždy dořízte časovou a zároveň pásmovou platnost jízdenky!

INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY



Již 29. června 2019 bude spuštěna I. etapa integrace veřejné dopravy na Příbramsku. Ta zahrnuje veškeré autobusové linky na trase Praha – Dobříš – Příbram, linku Hořovice – Příbram a také dvě linky z Příbrami do oblasti Obecnice a Sádka. Systém PID se tak rozšíří o dalších 6 autobusových linek, které nahradí částečně nebo zcela 17 stávajících linek SID.

V červenci pak bude zintegrováno celé Slánsko, kde vznikají nová přímá propojení jednotlivých regionů Středočeského kraje, a to i o víkendech *(například mezi Prahou, Kladnem či Rakovníkem)*. Jízdní řády autobusů jsou lépe koordinovány s vlaky i mezi sebou navzájem, zároveň jsou intervaly zpravidelněny a přizpůsobeny aktuálním potřebám. Pro větší přehlednost pro náhodné i pravidelné cestující bylo výrazně zjednodušeno vedení linek. Jízdní řády byly připravovány ve spolupráci s dopravci, kteří provoz nových či prodloužených linek zajišťují.

Na všech nových linkách bude platit pásmový a časový tarif PID s možností využití přestupních jízdenek, časových kuponů, a to jak v papírové tak i elektronické podobě včetně možností nákupu jednorázového jízdného platební kartou u řidiče nebo přímo pomocí mobilní aplikace PID Lítačka.

PŘÍBRAMSKO

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

Linky 392, 393 a 395 na páteřní trase

Praha – Dobříš – Příbram

- *3 nové linky nahradí v pravidelných intervalech a s přehledným jízdním řádem stávajících 12 linek, přičemž nedochází k omezení provozu, ale naopak k prodloužení provozu až do pozdních večerních hodin (spoj od posledního metra)*
- *výstupní i nástupní zastávka všech autobusů přesunuta do terminálu Smíchovské nádraží*
- *zastávka na Lihovaru s přestupem na městské autobusové linky na pravý břeh Vltavy (Jižní Město, Lhotka, Brumlovka, Podolí apod.)*
- *páteřní linka 395 celodenně, celotýdenně v trase Praha – Dobříš – Příbram (všechny spoje přes Dobříš, Větrník;*

interval 15 minut v ranní špičce, 20 minut po zbytek pracovního dne, 30 minut o víkendech a večer)

- expresní linka 393 ve špičkách Praha – Příbram bez zastávkování do Dobříše (interval 10–15 minut, při prázdninovém omezení 15–20 minut; součástí linky jsou přímé spoje do Rožmitálu pod Třemšínem, Březnice a Blatné, které jsou součástí PID prozatím pouze v úseku Praha – Příbram)*
- nové velkokapacitní autobusy délky 15 m vypraveny na linky 393 a 395 od cca srpna 2019*
- v rámci města Příbram všechny spoje linek 393 a 395 vedeny oběma směry přes autobusové nádraží (zastávky v ul. Čsl. armády), pro oblast Milínské zřízena zastávka Čsl. armády v docházkové vzdálenosti*
- doplňková linka 392 v trase Praha – Voznice – Dobříš – Rosovice – Buková – Pičín – Kotenčice – Suchodol – Občov – Příbram (ukončena na autobusovém nádraží), vložené spoje Praha – Dobříš, z nichž vybrané pokračují jako linky SID ve směru Kamýk n. Vlt. nebo Milevsko, vzájemný proklad se spoji linky 395 (ve špičkách souhrnný interval 7,5–10 minut).*

Prodloužení stávající linky 317 z Dobříše do Příbrami

- nová trasa Praha – Mníšek p. B. – Dobříš – Obořiště – Dlouhá Lhota – Dubenec – Háje – Příbram*
- rozšíření dopravní obslužnosti obcí vč. víkendů, interval 30–60 minut ve špičkách, 120 minut mimo špičky*
- návaznosti na rychlé spoje linek 392 a 395 v Dobříši z/do Prahy*

Nové regionální linky 511, 512 a 531

- linka 511 v trase Příbram – Lhota – Obecnice – Sádek – (Hluboš)*
- linka 512 v trase Příbram – Podlesí – Obecnice – (Sádek)*
- návaznosti mezi linkami 511, 512 a 393, 395 v Příbrami na autobusovém nádraží*
- rozšíření víkendového provozu na linkách 511 a 512 na souhrnný dvouhodinový interval*
- linka 531 v trase Hořovice – Jince – Příbram, zpravidelnění a zprehlednění jízdního řádu*

SLÁNSKO

Mezi základní dopravní úpravy v rámci integrace Slánska patří zlepšení návazností autobusů na vlaky a mezi autobusy bez ohledu na dopravce. Nejdůležitějším přestupním bodem bude autobusové nádraží ve Slaném, kde budou spoje z Prahy a Kladna pravidelně navazovat na regionální autobusy do většiny směrů. Důležitým přestupním bodem bude také železniční stanice Velvary, kde regionální autobusy trasované z obcí na Velvarsku navážou na vlak do Kralup nad Vltavou a s přestupem dále do Prahy. Důležitou linkou bude 595 vedoucí ze severočeské Peruce přes Vraný a Poštovice do Vraného ke zmíněnému přestupu na vlak.

V celé oblasti bude posílena doprava v mimošpičkových obdobích, zavedeno víkendové spojení do vybraných obcí a posíleno spojení mezi Slaným a Prahou, či mezi Slaným a Kladnem.

Spojení města Slaný s Prahou zajistí dvě rychlé autobusové linky – 388 (přes pražské letiště, na slánské sídliště Arbesova) a 389 (ze Slaného pokračuje do Loun) a jedna zastávková linka 342 vedoucí přes obce v okolí dálnice D7 a přes obec Pchery. Mezi Slaným a obcí Pchery linka 342 nahradí dnešní linku 612, která bude z Knovíze přetrasována do Kamenného Mostu a Slatiny, čímž nahradí dnešní linku 622.

Město Slaný s Kladem propojí i nadále páteřní linka 609 vedoucí přes Vinařice, která bude na území Slaného prodloužena do zastávky Rabasova a zajistí tak i páteřní městskou dopravu po Slaném. Protože očekáváme vysokou poptávku cestujících, budou na linku 609 nově nasazeny kloubové autobusy. Dále bude tato města spojoval i linka 617, která bude posílena, zpravidelněna a mezi Kladnem a Libušínem přetrasována přes kladenský Rozdělov. Mezi Kladnem a Smečnem bude linka 617 pravidelně prokládána s linkou 607, která bude ze Smečna také prodloužena do Slaného, a to přes obce Přelíc a Ledce. Funkci stávající linky 608 nově převezme posílená linka 617, 399 (ze Smečna do Kladna), 609 a částečně i 607.

Dojde k novému přímému propojení měst Slaný a Rakovník linkou číslo 580. Na tuto linku bude v obci Mšec systematicky navazovat linka 628 jedoucí z Kladna přes Mšec do obce Milý a bude tím zlepšeno spojení s okresním městem Rakovník. Kromě již zmíněné návaznosti na linku 580, bude v obci Srbeč navazovat také na linku 588 přímo do Slaného.

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

Do severních Čech bude pokračovat také páteřní linka 389 od Prahy přes obce Třebíz, Hořešovice, Hořešovičky a Panenský Týnec až do města Louny.

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

PETR MALÍK: MUZEUM MHD MUSÍME INOVOVAT

Do pražského dopravního muzea přichází čerstvý vítr. Petr Malík byl kdysi u zahajování provozu prvních linek PID, později zakládal magazín dopravního podniku. Minulý měsíc převzal kontrolu nad provozem výletních tramvají a historických vozidel. Vyzpovídali jsme nového vedoucího Jednotky historická vozidla DPP.



Petre, co dnes vnímáš jako největší problém muzea MHD?

Zaseklo se v čase a vůbec nevyužívá svůj potenciál. Máme překrásné exponáty, bohužel expozice pochází ještě z devadesátých let a nereflektuje potřeby dnešních návštěvníků. To se musí změnit.

A jakou máš představu?

Musíme zaujmout všechny generace. Udělal jsem si výlety do několika muzeí v zahraničí, a tam jejich muzea neslouží jako sklad historických vozidel, ale návštěvníky opravdu poutavou formou vezmou na interaktivní prohlídku časem.

Je pravdou, že muzeum je dnes přeplněné historickými vozidly a na takové věci u Vás bohužel není prostor. Neuvažuje se nad jeho rozšířením?

Na jednu stranu jsem rád, že máme takovou sbírku historických vozidel, ale žádné prostory nejsou nafukovací a čas neúprosně běží, i když si to nemyslíme. Nové exponáty přibývají, dnes někomu mohou připadat zbytečné, ale za dvacet let budeme rádi, že byly do sbírky zařazeny. Ještě nedávno se uvažovalo nad otevřením dalšího muzea na Orionce.



Bylo by to však nad naše finanční možnosti. Velmi výrazně rozšiřovat Střešovice bohužel není možné, ze všech stran jsme lemováni silnicemi a zástavbou, rád bych však udělal všechno, co bude v mých silách. Na malé volné ploše za vozovnou chceme postavit halu pro historické autobusy. Nebráním se ani tomu, že by některé tramvaje nebyly součástí trvalé expozice, ale sezónně se střídaly. Žádný historický objekt neukáže vždy všechno, expozice se obměňují, to by mohlo být i u nás.

A co metro?

Ve Střešovicích máme už dlouhá léta odstavené dva historické vozy metra typu Ečs a 81-71. V prvních dvou halách muzea, do kterých má veřejnost přístup, však na ně není místo, a tak jsou ve třetí hale částečně sloužící jako depozitář. Beru to jako svou prioritu. Začátky pražského metra pamatují, ale součástí našeho života je už 45 let, a tak si plnohodnotnou expozici zaslouží. Plány na zařazení do běžně navštěvované expozice už existují, nejpozději za pět let by měly být realitou.

Letos jste brány poprvé otevřeli i v zimě. Budete v tom pokračovat?

Určitě. V zimě, kdy v Praze není tolik možností na trávení volného času, je návštěva muzea ideální zpestření. Měli jsme velmi vysokou návštěvnost, v sobotu 2. února 2019 se k nám přišlo podívat dokonce 700 návštěvníků. V zimním provozu chceme pokračovat i nadále. Nápady na zpestření jsou, uvidíme, co se nám podaří zrealizovat do konce letošního roku.

Co nového připravujete?

Po desítkách let jsme obnovili unikátní program pro školy a školky. Vozíme je speciální výletní tramvají Sluníčko po celém městě, a je to pro ně velká atrakce, najdou se i takové, které jedou tramvají poprvé v životě. Mohou se podívat, jak se řídí a z jízdy mají velký zážitek. Školáky navíc vozíme až do muzea MHD, kde jim popisujeme historii pražské dopravy. Od 9. dubna 2019 jezdí luxusní tramvaj T3 Coupé bez oken, věřím, že bude ještě atraktivnější pro poznání krás Prahy. V pátek 19. dubna začala další sezóna historické linky 41, která je převážně provozována historickými vozy, které jsou v pražských ulicích



minulostí už 45 let. Nově se s nimi můžete svézt z nové zastávky Planetárium Praha ve Stromovce.

V jiných městech slouží na přepravu turistů většinou turistické vláčky. Praha je unikátní tím, že je vozí historickými tramvajemi. Nepoškozují se ale častým provozem?

Náš provoz je složen ze dvou částí. Muzeum opravdu uchovává unikátní exponáty v původní historické podobě a tyto vozy do provozu až na výjimky nepouštíme. Historické tramvaje, které jsou v ulicích běžně k vidění, jsou na pravidelný provoz připravené. Běžný cestující to nemá šanci poznat, některé součástky jsou však již nové a splňují současné normy. Navíc, v jiných městech opravují historické vozy většinou nadšení zaměstnanci jako bokovku, my na to máme celou provozovnu se speciálním servisem, kde naši šikovní kolegové udržují staré tramvaje v dobré kondici dle původních postupů. Tyto tramvaje si od nás pronajímají cestovní kanceláře, ale zároveň slouží i jako zajímavé místo pro pořádání různých oslav. Kdo si tramvaj nechce pronajmát, může se přes víkend svézt linkou 41.

Kromě starých tramvají babiček nově vypravujete i retro tramvaj 23...

Po dlouhých letech jsme se letos stali běžnou tramvajovou provozovnou (i když menší) a kromě starých dřevěných vozů vypravujeme i legendární tramvaje T3. Aktuálně provozujeme dvě pořadí na lince 23 a v budoucnu bychom měli mít na bedrech tři. Střešovické vozy poznáte podle oranžových pantografů jako v minulosti. Aby byly tramvaje opravdu retro, postupně jim vracíme i původní červeno-křemový nátěr.

Dopravní fanoušci se zájmem sledují rekonstrukci unikátních vozů Tatra T2. I ty zde budou jezdit?

Ano. Je to opravdu unikátní projekt, Praha se stane jediným městem světa, které bude provozovat tramvaje Tatra T2. Nebereme-li v úvahu Liberec, od kterého jsme vozy odkoupili, tyto vozy jsou ve světě minulostí už desítky let. Tramvaje se aktuálně podrobují generální opravě u externí společnosti Ekova Electric v Ostravě. Jeden vůz bude opraven do původního stavu, jako když v 60. letech vyjel z výrobní linky. Bude mít koženkové sedačky a jen jeden čelní reflektor. Druhý vůz bude naopak reprezentovat 80. léta, kdy tramvaje v Československu procházely rekonstrukcí. Bude mít laminátové sedačky a dva čelní reflektory. Abychom si byli jistí maximální kvalitou rekonstrukce, DPP do Ostravy pravidelně posílá odborníky, kteří na celý průběh dohlíží. Tramvaje by se na lince 23 měly objevit začátkem příštího roku. Připravují se také na to, aby byly kompatibilní s vozy T3 a v případě potřeby se mohly vzájemně spřahovat.



AUTOBUSEM PRAHOU PLYNULEJI



Praha aktuálně připravuje záměr na sjednocení charakteru autobusových zastávek na území Prahy. Autobusy by měly nově zastavovat jen v těch zastávkách, kde bude chtít někdo vystupovat nebo nastupovat. Může tak dojít ke zvýšení plynulosti dopravy a zřehlednění pro cestující, neboť už dnes je cca 60 % pražských zastávek na znamení. Tramvaji ani zastávek na území Středočeského kraje by se změna netýkala.

ODPOVĚDI NA NEJČASTĚJŠÍ OTÁZKY OHLEDNĚ SJEDNOCENÍ CHARAKTERU AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK NAJDETE ZDE:

V souvislosti s plánovaným sjednocením režimu zastávek BUS na území Prahy se objevilo několik častých dotazů a připomínek. V tomto článku bychom k nim proto rádi nabídli odpovědi.

1) Nebudou se dodržovat jízdní řády. Když projede autobus více zastávek, tak přijede třeba o pět minut dříve a všem ujede.

Povinností řidičů je a bude hlídat si jízdní řád tak, aby neodjízděli ze zastávek dříve, než mají zadáno. Režim jednotného charakteru zastávek, stejně jako dnes zastávky „na znamení“, nezakazují řidiči zastavit v zastávce, i když v ní nikdo nechce vystupovat ani nastupovat a vyčkat do času odjezdu dle jízdního řádu. V případě různých mimořádností na trase, kolon a tedy zpožděného autobusu může naopak toto opatření pomoci k dohnání zpoždění a ke zlepšení dodržování jízdního řádu.

2) Pokud budou autobusy čekat v zastávkách na jízdní řád, nemá to žádný přínos.

K a ž d o d e n n í průjezdy spojů jsou v dispečerských systémech evidovány na základě GPS sledování. Pokud ukáží, že autobus v některých místech pravidelně zbytečně vyčkává, do jízdního řádu lze zasáhnout a dobu jízdy konkrétní linky zkrátit tak, aby již nebylo nutné vyčkávat.

Již dnes jsou v případě sledu více zastávek „na znamení“ za sebou jízdní doby přizpůsobeny tomu, jakým způsobem se autobus v daném úseku pohybuje nejčastěji, tedy jízdní řád s průjezdem řady zastávek již počítá. Jízdní doba každé autobusové linky je



odlišná v pracovní dny, o víkendu, večer i v noci. Přesně podle situace, která je v ulicích v daný moment. Jízdní doby linek se mohou v různých obdobích dne a týdne v závislosti na délce linky lišit až téměř o 10 minut. A to kromě jiného i díky existenci zastávek „na znamení“.

Protože je však dosud ve 40 % zastávek povinnost zastavit vždy, možnosti úprav JŘ v některých lokalitách jsou tímto zatím ještě omezené. Cílem je po zavedení jednotného charakteru zastávek jízdní doby v průběhu celého dne detailně prověřit, ve špičkách pracovních dní hlavně za účelem zajištění vyšší plynulosti dopravy a snížení případných zpoždění, večer a o víkendech se zaměřením též na místa, kde by autobusy musely vyčkávat a kde by se jízdní doby daly zkrátit. Veřejná doprava by tak v těchto obdobích mohla ještě lépe konkurovat dopravě individuální.

3) Pokud se zkrátí jízdní doby a autobus bude muset zrovna zastavit v každé zastávce, začnou autobusy jezdit pozdě.

Úpravy jízdních řádů se dělají na základě GPS sledování autobusů v počtu stovek až tisíců spojů, které projedou v daný čas určitým úsekem. V rámci statistických dat tak velkého vzorku spojů je pak jízdní doba nastavena tak, aby vyhovovala maximálnímu počtu spojů a drtivá většina z nich tak jela včas (do +3 minut od údaje uvedeného v jízdním řádu). Pravidelná zpoždění tedy tímto způsobem vznikat nemohou, stejně jako dnes však může jet pozdě nějaký spoj, který třeba přepravuje školní třídu, nebo něco podobného.

4) Ve tmě/dešti/mlze mě řidič neuvidí a zastávku projede.

Většina zastávek v Praze se nachází na osvětlených veřejných komunikacích a i v noci či za jinak zhoršené viditelnosti je tak do prostoru zastávky vidět. Řidiči jsou školeni na to, že pokud si nejsou bezpečně jisti, že se v zastávce nikdo nenachází, musejí přizpůsobit rychlost jízdy a opakovaně kontrolovat přítomnost potenciálních cestujících v zastávce. Pokud má cestující pochybnosti o tom, jestli jej řidič dokáže včas spatřit, je možné využít např. malé baterky, reflexních prvků či světla mobilního telefonu a řidiče upozornit.

60 % méně významných zastávek (1 409 sloupků), kde osvětlení může chybět, ovšem již „na znamení“ několik let je (i desítek let) a podněty uvedeného typu jsou zcela výjimečné. Jelikož

nyní jednotný charakter zastávek dostanou i frekventované zastávky v centru města, kde je dostatečné osvětlení většinou samozřejmostí, výskyt této situace lze očekávat ještě výrazně nižší.

5) Nemůžu autobus doběhnout, když nebude v zastávce stavět.



Nejčastější příčinou nehod s chodci v okolí zastávek, či pádů na chodnících je dobíhání prostředku hromadné dopravy. Základní poučkou v rámci BESIP bývá, že autobus se nedobíhá, na autobus se čeká. Určitě je nepříjemné, když nám autobus ujede, takže bychom se měli určitě vždy snažit být na zastávce včas. Pak vám autobus určitě neujede.

Dnes ani v rámci nového režimu zastávek se navíc nemůže stát, že by autobus projel okolo zastávky před časem odjezdu uvedeném v jízdním řádu. Současně autobus zastaví vždy, pokud ve voze bude poptávka po výstupu. I v takovém případě ale všichni musíme být při dobíhání jakéhokoliv spoje hromadné dopravy opatrní.

6) V neprůhledných přístřešcích mě řidič neuvidí a projede; nemůžu sedět v klidu na lavičce a musím vyhlížet autobus.

Naprostá většina přístřešků na autobusových zastávkách má průhlednou bočnici směrem k přijíždějícím autobusům (a případnou reklamu v bočnici ve směru další jízdy autobusu), takže cestující v přístřešku vidí na přijíždějící autobusy a naopak řidič autobusu vidí do přístřešku, jestli se v něm nacházejí cestující. Takto jsou designovány stávající přístřešky a byl to i zásadní požadavek na design a konstrukci nového pražského přístřešku, který nedávno vysoutěžil IPR Praha a v blízké době by se měl objevit v ulicích.

Neprůhledné jsou pouze nejstarší pražské přístřešky, které jsou již na hraně své životnosti a budou postupně nahrazovány novými s průhlednými bočnicemi. Řidiči budou speciálně upozorňováni, aby v případě, že nedokážou bezpečně určit, jestli se v zastávce někdo nachází nebo ne, snížili kolem zastávky rychlost jízdy a věnovali jí speciální pozornost.

7) Jakých dopravních prostředků se bude změna týkat? Týkalo by se to i tramvají?

Tramvají se změna netýká, o sjednocení charakteru zastávek se jedná pouze u autobusů. U tramvají zůstává nadále stávající stav, kdy je naprostá většina zastávek stálých a jen pár méně vytížených je „na znamení“.

8) Co zastávky na znamení i v regionu mimo území Prahy?

Aktuálně se sjednocení charakteru zastávek týká jen zastávek autobusů na území Prahy. Případné rozšíření do okolní sítě PID bude záviset na naší partnerské organizaci IDSK, která veřejnou dopravu ve Středočeském kraji organizuje, a zejména na vedení Středočeského kraje a jednotlivých obcích jakožto hlavních objednatelích veřejné dopravy. Ve Středočeském kraji je obecně bohužel trochu horší situace ve výbavě autobusů



tlačítka signalizace k řidiči. Významně pomoci by v tomto ohledu měly nové smlouvy s dopravci a s nimi nové standardy kvality PID, které předepisují při pořízení nových vozidel jejich vybavení vyšším počtem tlačítek signalizace k řidiči, která budou v dosahu každé řady sedaček.

V budoucnu nepochybně dojde ke sjednocení charakteru zastávek i mimo Prahu, aby byl režim chování pro cestující PID jednotný ve všech autobusech.



9) Co když tlačítko nebude fungovat? A když autobus není vybaven světelnou signalizací STOP nebo přes několikáté zmáčknutí nesvítí?

Po stisknutí tlačítka signalizace k řidiči se jako potvrzení, že požadavek na výstup byl zaregistrován, rozsvítí nade dveřmi signalizace STOP. Pokud se tedy po stisknutí tlačítka STOP příslušná signalizace nerozsvítí, pravděpodobně nebylo tlačítko stisknuto dostatečně nebo nefunguje. V takovém případě doporučujeme využít jiné tlačítko STOP, které by v naprosté většině autobusů mělo být v nejbližším okolí dostupné. O nefunkčnosti tlačítka STOP v takovém případě prosím informujte řidiče, který zajistí jeho dočasné přelepení, aby nemátlo ostatní cestující, a neprodlenou opravu.

Nemělo by se stát, že by autobus, kde nefunguje větší počet tlačítek STOP, vůbec vyjel na linku. Pokud by se taková porucha stala během jízdy autobusu na lince, tak v takovém případě bude mít řidič povinnost zastavovat ve všech zastávkách.

10) A zastávky, kde je například garantovaný přestup, budou i tak v režimu na znamení?

Ano, všechny zastávky budou mít jednotný charakter. Ale tento fakt samozřejmě nezakazuje řidiči v zastávce zastavit a na přestup vyčkat.





Městská knihovna v Praze

Film a výtvarné umění v Kině MKP



15. 5.

**Velkolepé
muzeum**

Velký sál v 19.00



21. 5.

**Klimt & Schiele
– Erós a Psyché**

Velký sál v 17.00



27. 5.

**Caravaggio
– Duše a krev**

Velký sál v 17.00

Objevte kino v centru Prahy

Ústřední knihovna, Mariánské nám. 1

Kompletní program Kina MKP najdete na:

www.mlp.cz/kino



DENNÍ PROVOZ TRAMVAJÍ

DUBEN 2019

Linky	Orientační intervaly linek tramvají (rozsah provozu 05:24 h)									
	Pracovní den			Sobota		Neděle a svátek		Den		
9	07-09	09-14	14-18	07-12	12-20	07-10	10-20	20	20	20
17, 22	4 (8)	5 (10)	4 (8)	7, 5 (15)	7, 5 (15)	10 (20)	7, 5 (15)	10	10	10
1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 25, 26	8	10	8	15	15	20	15	20	15	20
24	8	10	8	—	—	—	—	—	—	—
4, 21	8	—	8	—	—	—	—	—	—	—
23	—	30	30	15-30	15-30	20-30	15-30	—	—	—
3	v úseku Levského – Nádraží Braník v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne									
16	v úseku Sídliště Řepy – Količka v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne									
17	údaj v závorce platí pro úsek Vozovna Kobylky – Vystaviště Holešovice									
22	údaj v závorce platí pro úsek Bílá Hora – Vypich u Nádraží Hostivař – Radoušovice									



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 zaslání na e-mail.



Pražská integrovaná doprava na Instagramu



Načti si QR kód ;-)

Instagram
„PIDoficialni“

> fotky z fungování PID
> momentky z provozu

Sledujte nás!



POVOLÁNÍ, KTERÉ SE DĚDÍ Z GENERACE NA GENERACI



Příběh tramvajáka Honzy Kříže opravdu chytne za srdce. Před více než 30 lety našel u své babičky černobílou fotografii, na které jako hrdá řidička řídí starou pražskou tramvaj.

Přestože byly dvounápravové tramvaje už léta minulostí, dopravní život babičky malého Honzu tak učaroval, že jí jako kluk slíbil, že jednou bude stejnou tramvaj řídit i on. Trvalo mu 30 let, než se stal jeho sen realitou. V únoru 2019 dostal příležitost, aby se stal součástí týmu Jednotky historická vozidla pražského dopravního podniku. Jaké je to řídit tramvaj, která má více než sto let?



Honzo, myslíš, že dopravní máš v rodině?

Babička mě s bráchou už od mala vychovávala u tramvají. Když jsme někdy jeli na výlet, byla právě jízda tramvají největším zážitkem. Kromě Prahy jsem díky ní poznal i Liberec, kde měla babička dobrou kamarádku, která na tramvaji ještě pořád jezdila. Pamatuji se, jak nám všechno ukazovala a vysvětlovala. Takové byly moje začátky.

A jak tvé fandovství pokračovalo?

Se starším bráchou jsme byli silná dvojka a nikdy jsme si nemohli nechat ujít žádnou dopravní novinku. Jako malí jsme stavěli tramvaje ze stavebnice Seva, později jsme lepili modely z papíru. V devadesátých letech, kdy ve městě začaly jezdit reklamní vozy, jsme je s bráchou naháněli po celé Praze s foťákem. Rozsáhlý archiv jsem nedávno poskytl webové stránce Pražské tramvaje.

A pak ses stal řidičem?

Čekala mě základní vojenská služba. Po ní jsem nakonec nastoupil do garáže Řepy, kde jsem opravoval podlahy autobusů. Ale na koleje mě to lákalo pořád více. Proto jsem zanedlouho nastoupil do vozovny Motol, kde jsem s tramvajemi strávil překrásných 15 let.

To je opravdu dlouhá doba. Musel jsi tam toho zažít asi hodně zajímavého...

Nejraději vzpomínám na konec roku 2005. Do Prahy byla po dlouhých letech dodána první moderní tramvaj Škoda Porsche. Bylo to skutečné Porsche mezi tramvajemi a nedokážu popsat počáteční nadšení nejen tramvajáků ale především lidí na ulici, když byl dodán první vůz. A právě já jsem se dostal do úzkého výběru prvních řidičů, kteří ji mohli začít testovat.

Máš za ty roky nějakou oblíbenou linku?

Jsem docela upovídaná povaha, a tak mám hodně rád návštěvníky našeho města. Pokud je to možné, vždy se jim snažím poradit. I proto nejraději jezdím přes historické centrum. Asi nejvíc mě to táhlo vždy na linku 22, jezdící na Pražský hrad. Ta trasa je překrásná.

Nedávno jsi dostal životní příležitost. Přestoupit na historické vozy...

Na ten den budu vzpomínat do konce svého života. Jako už zkušený řidič jsem dostal možnost přestoupit, jak tomu já říkám, do tramvajového nebe. Vozovna Střešovice je sen většiny dopraváků a dostat se sem je asi to nejvíc, čeho můžu jako řidič dosáhnout. Specializuje se přímo na provoz historických a výletních tramvají a zároveň vypravuje i retro linku 23.

Takže se Ti splnil sen?

Nejprve jsem začínal jako průvodčí, ale můj celoživotní sen byl vždy starou tramvaj řídit. A pak mi to bylo nabídnuto. Nejprve jsem však musel absolvovat náročný kurz.

Řídí se stoletá tramvaj jinak než ty dnešní?

To se nedá srovnat. Je to asi jako řídit kolo a auto. Staré vozy jsou hmotností mnohem lehčí a mají úplně jiné jízdní vlastnosti. Musíte dávat dobrý pozor, abyste se nedostali do skluzu, smyku či zpětného smyku, zvlášť když za sebou taháte další dva vlečné vozy. Staré tramvaje se neřídí pedálem, ale mají kontrolér s mohutnou železnou klikou, kde manuálně zadáváte každý jízdní stupeň i stupně brzdy. Zajišťovací brzdu ovládáte pravou rukou. Na rozdíl od nových tramvají tady nedělá nic automat. Řídit tyto tramvaje můžou v Praze jen ti nejzkušenější řidiči, málokdo si třeba uvědomí, že staré vozy nemají ani tachometr a rychlost prostě musíte mít v oku.

Kde všude Tě dnes můžeme potkat?

Líbí se mi, že práce ve Střešovicích není stereotypní. Jeden den vozíte turisty z Korey po centru města a naléváte jim šampaňské, druhý den se stáváte součástí narozeninové párty v tramvaji a do toho vozíte děti na výlety speciální vyhlídkovou tramvají pro školky. Nesmím zapomenout na historickou linku 41, která o víkendech a svátcích jezdí z Planetária Holešovice přes centrum města do muzea MHD a mou největší srdcovkou je tramvajová retro linka 23 na Pražský hrad. Jezdím zde výhradně na starých tramvajích Tatra T3 z Guinessovy knihy rekordů. Věřím, že když se na mě dnes babička shora dívá, je na mě pyšná. Jsem zároveň rád, že udržuji rodinné povolání. Praděda byl průvodčí ve vozovně Střešovice, babička řidička



vozovny Vokovice a následně dispečerka, táta si prošel garážemi Dejvice a Řepy a konečně i bratr, který pracuje na tramvajích jako elektrikář ve vozovně Pankrác a k tomu jezdí s tramvají brigádně.

A co děláš, když máš volno?

Doprava mě provází celým životem. V práci jsem poznal nejen nejlepšího kamaráda, ale utvořila se i skvělá parta a několikrát do roka spolu jezdíme na výlety do jiných tramvajových provozů v naší republice, ale máme rádi i Slovensko, Polsko, Maďarsko. Letos v létě se chystáme do Vysokých Tater, kde se po 11 letech vrátila na vysokohorskou trať československá historická vlakotramvaj zvaná Trojče.

Nicméně nejsem pouze „postižen“ dopravou, rád chodím po horách do přírody.

Je ještě něco, o čem v životě sníš?

V roce 2025 budeme v Praze slavit 150 let MHD. Bylo by mi velkou ctí, kdybych se mohl zúčastnit slavnostního průvodu historických vozů a řídit jednu z historických tramvají, která tvořila významnou součást naší MHD.

Jan Kříž (1979, Praha)

Narodil se v Praze a vystudoval učební obor truhlář, následně s nástavbou maturity. Pracuje jako řidič klasických, nostalgických, historických a výletních tramvají a doprava je i jeho největším hobby. Ve volném čase rád lehce sportuje a chodí po horách.

AUTOBUSOVÝ DEN PID LETŇANY, 13. 4. 2019





STŘEDOČESKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN KRALUPY NAD VLTAVOU, 27. 4. 2019



OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

LODĚNICE

Když jen tak nasednete do vlaku nebo autobusu s cílovou stanicí Loděnice, můžete být naplněni představou, že vystoupíte na místě, kde hučí stavební stroje a vyrábějí se luxusní plavidla do celého světa. Není tomu tak.



Nedá se zde jezdit ani na člunech. Obcí protéká jen potok Loděnice, kterému ale neřekne nikdo jinak než Kačák. Podle starosty Václava Bauera byl sice kdysi větší, jen stěží by si však někdo dovedl představit, že se po něm proháněly lodě. Ani on si netroufá přesně říct, jak mohl název obce vzniknout.

Přesto zažívá obec Loděnice v posledním období výrazný rozmach. Celoevropský trend, kdy se obyvatelé velkých měst stěhují do regionu, je zde víc vidět i díky výbornému napojení na hlavní město. Dálnice D5 a kvalitní železniční spojení garantují bezproblémové dojíždění, kromě toho zde jezdí i autobusy na pražský Zličín a blízko je to i do Berouna. Domov zde našlo v posledních letech již téměř 2000 obyvatel a v obci neustále přibývají nové domky.

Život přes den je zde poměrně klidný, drtivá většina obyvatel totiž každé ráno jezdí za prací do Prahy, příp. Berouna. Naopak sem přijíždějí školáci, jelikož v obci sídlí spádová škola.

Většinu obyvatel, kteří zde pracují, zaměstnává velká továrna na gramofonové desky. Ty dnes po celosvětovém útlumu zažívají díky hudebním fajnšmekrům znovu svou renesanci. Vlastnit



gramofon je dnes totiž prestižní záležitost.

Velmi netradiční je Kuličkový park uprostřed obce. Každý den si na něj chodí cvrknat děti i dospělí, kteří vzájemně soutěží o to, komu se jako prvnímu podaří docvrknat všechny své skleněné kuličky do jamky. Tuto hru miloval i francouzský král Ludvik XIV.

V Loděnicích je hra tak populární, že se zde každý rok koná Kuličkový víkend, který zahajuje „cvrnkací“ sezonu. Akce bývá doprovázena bohatým programem, děti si zde dokonce pod dohledem tradičních řemeslníků mohou vyfouknout vlastní skleněnou kuličku a vyzkoušet si sklářské řemeslo.

Pokud byste se sem vydali a neměli žádnou skleněnou kuličku u sebe, nevadí. Hned naproti parku najdete speciální automat, stačí do něj vhodit 5 Kč a stáváte se hrdým majitelem překrásné kuličky. Navíc, hrát můžete s dobrým pocitem, že jste podpořili zdejší firmu. Právě v Loděnicích se vyrábějí miliony skleněných kuliček pro celý svět, především technických pro farmaceutický a chemický průmysl, broušených pro optický průmysl a samozřejmě klasických cvrnkacích. Pokud jste někdy kupovali kuličkový sprej, je velmi pravděpodobně, že předtím, než jste začali barvu stříkat, jste ji nejdříve pořádně promíchali protřepáním, což zajistí právě skleněné kuličky vyrobené ve zdejší továrně. Pokud vás sklářství zajímá, určitě navštivte zdejší podnikovou prodejnu.



Snad každý ví, že na zdejším nádraží natáčel známý režisér Jiří Menzel oscarový film *Ostře sledované vlaky*, ve kterém hlavní hrdinové pracovali ve stanicích. Na počest filmu je zde zřízeno i malé muzeum, které se nachází přímo ve staniční budově a je otevřeno jen o víkendech. Starají se o něj seniorky z obce, které jsou na úspěch filmu právem hrdé.



Obec Loděnice má poměrně zajímavou historii. První zmínka o ní pochází z roku 1179, kdy v blízkosti probíhala významná bitva o český trůn mezi Soběslavem II. a Bedřichem. Ve 20. století byla obec poměrně rozvinutá a většina obyvatel zde podnikala. Sportovní fanoušci jistě vědí, že zde byl vybudován první tenisový kurt v ČR. V roce 1873 si zde své rodinné sídlo nechal postavit bohatý pražský hoteliér Antonín Cífk. Jeho dcera byla vášnivou hráčkou a svým protivníkům nedávala žádnou šanci. Příběhem slavné obyvateľky žije Loděnice dodnes. Zámek byl nedávno přestaven na pravoslavný klášter.

Dopravní obslužnost PID obce Loděnice

Železniční linka	56
Příměstská autobusová linka	380



TURISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI V OKOLÍ LODĚNICE

Železnorudný důl Chrštenice

Ve stovkách metrů zpřístupněných chodeb je shromážděna řada unikátních exponátů připomínajících slavnou dobu hornictví a lomařství v této oblasti. Součástí prohlídky je i jízda důlním vlakem.

Jak se sem dostat?

Zastávka Loděnice, Pod Lanovkou (bus 380 a 384)

Zastávka Loděnice (vlak S6) a následně kousek pěšky přes obec

Svatý Jan pod Skalou

Perla Českého krasu, i tak by se dalo nazvat jedno z nejkrásnějších míst v Čechách. Navštivte malebná zákoutí vesničky s klášteřem ukrytým pod skalami uprostřed lesa. Čeká na vás kombinace dokonale čisté přírody a historické barokní architektury. Pro zdatné turisty bude po výstupu na vyhlídku s křížem na svatojánské skalní stěně odměnou výhled na široké okolí.

Jak se sem dostat?

Zastávka Svatý Jan pod Skalou (bus 384) nebo pěšky po žluté turistické značce z Vráže u Berouna (vlak S6 nebo bus 380).

Solvayovy lomy

Přijďte se podívat do skanzenu v bývalém lomu. Svezte se úzkokolejnou dráhou nebo vstupte do podzemí jako opravdoví horníci. Najdete zde historickou hornickou techniku, včetně nákladní lanovky.

Jak se sem dostat?

Zastávka Bubovice (bus 311 a 425) a dále 2,5 km po modré značce

Zastávka Loděnice (vlak S6 a bus 380, 384 a 425) a dále 3,5 km po modré značce



ČasoPID

KVĚTEN 2019

Redakční rada:

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

Autoři textů: *Filip Drápal, Martin Žarnovický,
Vlastimil Janoušek*

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

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *7. května 2019*

Vydal ROPID a IDSK v květnu 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