

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 **P** **Základní jízdné v Praze:**

0 **32 Kč** – platnost 90 min.

B **24 Kč** – platnost 30 min.

1 **cena** platnost **24 Kč** **18 Kč** **2 p./60 min.** **2 p./30 min.**

2 **cena** platnost **46 Kč** **32 Kč** **24 Kč** **3 p./60 min.** **2 p./30 min.**

3 **cena** platnost **54 Kč** **40 Kč** **32 Kč** **4 p./90 min.** **2 p./30 min.**

4 **cena** platnost **62 Kč** **46 Kč** **40 Kč** **5 p./120 min.** **4 p./90 min.** **2 p./30 min.**

5 **cena** platnost **68 Kč** **54 Kč** **46 Kč** **6 p./150 min.** **5 p./120 min.** **4 p./90 min.** **2 p./30 min.**

6 **cena** platnost **76 Kč** **62 Kč** **54 Kč** **7 p./180 min.** **6 p./150 min.** **5 p./120 min.** **4 p./90 min.** **2 p./30 min.**

7 **cena** platnost **84 Kč** **68 Kč** **62 Kč** **8 p./240 min.** **7 p./180 min.** **6 p./150 min.** **5 p./120 min.** **4 p./90 min.** **2 p./30 min.**

8 **cena** platnost **92 Kč** **76 Kč** **68 Kč** **10 p./300 min.** **9 p./240 min.** **8 p./180 min.** **7 p./150 min.** **6 p./120 min.** **5 p./90 min.** **2 p./30 min.**

9 **cena** platnost **100 Kč** **84 Kč** **76 Kč** **12 p./360 min.** **11 p./270 min.** **10 p./210 min.** **9 p./150 min.** **8 p./120 min.** **7 p./90 min.** **6 p./60 min.** **5 p./30 min.**

8 **92 Kč** **76 Kč** **68 Kč** **10 p./330 min.** **12 p./240 min.** **11 p./180 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.**

7 **84 Kč** **68 Kč** **62 Kč** **10 p./300 min.** **11 p./240 min.** **10 p./180 min.** **9 p./150 min.** **8 p./120 min.** **7 p./90 min.** **6 p./60 min.** **5 p./30 min.**

6 **76 Kč** **62 Kč** **54 Kč** **10 p./270 min.** **11 p./210 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.**

5 **68 Kč** **54 Kč** **46 Kč** **10 p./240 min.** **11 p./180 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.**

4 **62 Kč** **46 Kč** **40 Kč** **10 p./210 min.** **11 p./150 min.** **10 p./120 min.** **9 p./90 min.** **8 p./60 min.** **7 p./30 min.** **6 p./15 min.**

3 **54 Kč** **40 Kč** **32 Kč** **10 p./180 min.** **11 p./120 min.** **10 p./90 min.** **9 p./60 min.** **8 p./30 min.** **7 p./15 min.** **6 p./5 min.**

2 **46 Kč** **32 Kč** **24 Kč** **10 p./150 min.** **11 p./90 min.** **10 p./60 min.** **9 p./30 min.** **8 p./15 min.** **7 p./5 min.** **6 p./1 min.**

1 **40 Kč** **24 Kč** **18 Kč** **10 p./120 min.** **11 p./60 min.** **10 p./30 min.** **9 p./15 min.** **8 p./5 min.** **7 p./1 min.** **6 p./0 min.**

9 **100 Kč** **84 Kč** **76 Kč** **13 p./360 min.** **13 p./300 min.** **12 p./240 min.** **11 p./180 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.** **5 p./15 min.** **4 p./5 min.** **3 p./1 min.**

8 **92 Kč** **76 Kč** **68 Kč** **12 p./330 min.** **12 p./270 min.** **11 p./210 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.** **5 p./15 min.** **4 p./5 min.** **3 p./1 min.**

7 **84 Kč** **68 Kč** **62 Kč** **11 p./300 min.** **11 p./240 min.** **10 p./180 min.** **9 p./150 min.** **8 p./120 min.** **7 p./90 min.** **6 p./60 min.** **5 p./30 min.** **4 p./15 min.** **3 p./5 min.** **2 p./1 min.**

6 **76 Kč** **62 Kč** **54 Kč** **11 p./270 min.** **11 p./210 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.** **5 p./15 min.** **4 p./5 min.** **3 p./1 min.**

5 **68 Kč** **54 Kč** **46 Kč** **11 p./240 min.** **11 p./180 min.** **10 p./150 min.** **9 p./120 min.** **8 p./90 min.** **7 p./60 min.** **6 p./30 min.** **5 p./15 min.** **4 p./5 min.** **3 p./1 min.**

4 **62 Kč** **46 Kč** **40 Kč** **11 p./210 min.** **11 p./150 min.** **10 p./120 min.** **9 p./90 min.** **8 p./60 min.** **7 p./30 min.** **6 p./15 min.** **5 p./5 min.** **4 p./1 min.**

3 **54 Kč** **40 Kč** **32 Kč** **11 p./180 min.** **11 p./120 min.** **10 p./90 min.** **9 p./60 min.** **8 p./30 min.** **7 p./15 min.** **6 p./5 min.** **5 p./1 min.**

2 **46 Kč** **32 Kč** **24 Kč** **11 p./150 min.** **11 p./90 min.** **10 p./60 min.** **9 p./30 min.** **8 p./15 min.** **7 p./5 min.** **6 p./1 min.**

1 **40 Kč** **24 Kč** **18 Kč** **11 p./120 min.** **11 p./60 min.** **10 p./30 min.** **9 p./15 min.** **8 p./5 min.** **7 p./1 min.** **6 p./0 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 vlakcích PID, neplatí na území měst Prahy a Kladsna

Pásmo P:
metro, tramvaj, trolejbus, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívozy a výjmenovaně 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 pásmo:
mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Vždy doobrázíte časovou a zároveň platnost jízdenky!



ČasoPID

červenec-srpen 2019

OBSAH:

Trvalé změny PID od 1. 9. 2019

Michal Štěpán: Nový ředitel IDSK

Lukáš Kubálek: „Už od 15 let se snažím zlepšovat...“

Plánek integrace Slánsko – schéma

Cestujeme vlakem za vlaky

Pojedte s námi k vodě

Obce, které obsluhuje PID / Bořanovice

1
4
6
12
14
17
19

CESTUJEME VLAKEM ZA VLAKY

Mnoho strojvedoucích říká, že pohled z vlaku je ještě krásnější než z koňského sedla. Není se ani čemu divit, spousta tratí vede malebnými údolími, po velkolepých viaduktech i dlouhými tunely. Někdy je tak cesta vlakem samotný cíl, nebo nás v cíli čekají vlaky ještě zajímavější.

V okolí Pražské aglomerace máte navíc tu výhodu, že jsou zde vlaky integrovány do systému PID. Díky tomu se můžete svěřit železným ořem ještě levněji.

Přinášíme vám několik tipů, kam se vydat, nejen pokud patříte mezi železniční nadšence.

Více na straně 14

Základní informace o tarifu

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

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

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

	4	5	6	7	8	9
1	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
2	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
3	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
4	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
5	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
6	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
7	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
8	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.
9	32 Kč 4 p./90 min.	40 Kč 5 p./120 min.	46 Kč 6 p./150 min.	54 Kč 7 p./180 min.	62 Kč 8 p./210 min.	68 Kč 9 p./240 min.

Platnost od:
1. září 2018

Vysvětlivky:
4 p./90 min. platnost jízdenky (počet pásem/platnost v minutách)
* pro danou kombinaci pásem lze použít též jízdenku v ceně 12 Kč, která je přestupní a platí max. 15 minut – neplatí ve vlacích PID, neplatí na území měst Prahy a Kladsna
Pásma P: metro, tramvaje, trolejbusy, městské autobusy na území Prahy, lanová dráha na Petřín, přívody a výhledové železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P
Pásma O: stanovené úseky příměstských autobusových linek na území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na území Prahy
Pásma B: stanovené úseky příměstských autobusových linek na okraji území Prahy, stanovené úseky železničních tratí na okraji území Prahy
Vnější pásmo: úseky železničních tratí mimo území Prahy – pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Vždy doordřuje časovou a zároveň pásmovou platnost jízdenky!

TRVALÉ ZMĚNY PID OD 1. 9. 2019



V souvislosti s ukončením letního prázdninového provozu dojde na vybraných autobusových linkách PID také k trvalým úpravám jízdních řádů a zastávek. Úprava trasy se dotkne například midibusové linky 108 zajišťující místní obsluhu v rámci městské části Praha 6, autobusová linka 130 mezi Barrandovem a Zličínem bude nově jezdit také o víkendu, nové zastávky pro zlepšení místní obsluhy vzniknou například v Roztokách u Prahy. Změní se trasa také několika školních linek v Praze a i Středočeském kraji.

NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZMĚNY NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH

108 Linka jede mezi zastávkami Sibiřské náměstí a Zelená přes nové zastávky Rooseveltova a Českomalínská.

130 Linka je nově v provozu také o víkendech (v intervalu 60 minut).

149 Nové 2 spoje v pracovní dny ráno v trase Bavorská – Nové Butovice.

246 Úprava intervalu v úseku Zličín – OC Sárská v souvislosti se zavedením víkendového provozu linky 130 (souhrnný interval beze změny).

266 Ranní školní spoj jede nově přes Luka a Mláďí.

271 Prodloužení školní linky do zastávky Radlická.

312 Nový 1 pár spojů v pracovní dny večer v trase Bořislavka – Tuchoměřice, Špejchar.

340 Vybrané spoje linky jsou v pracovní dny ve směru z Prahy prodlouženy do stávající nástupní zastávky Roztoky, Levý Hradec.

348 Zrušení rychlíkových spojů v pracovní dny ráno (nahrazeno provozem kloubových autobusů).

354 Spoje ukončené v Nehvizdech prodlouženy do zastávky Nehvizdy, U Studánky.

359 Linka jede v Roztokách nově přes zastávku 17. listopadu a nejede přes Tyršovo náměstí.

376 1 školní spoj v pracovní dny ráno z Jenštejna je prodloužen o úsek Satalice – Letňany.

392 Obousměrně zřízena zastávka Voznice, Polesí.

393 Ve směru Příbram zřízeny zastávky Mníšek pod Brdy, závod (hl. sil.); Dubno, ObÚ; Příbram, Stadion Horymír.

395 Ve směru Příbram zřízeny zastávky Dubno, ObÚ a Příbram, Stadion Horymír.

458 Nové 2 spoje v pracovní dny odpoledne z Veltrus přes Nelahozeves do Kralup, zkrácení 1 spoje v pracovní dny večer o úsek Nelahozeves, Lešany – Kralupy nad Vltavou, žel. st.

469 Linka je nově vedena také přes Sklenku a Jažlovice z důvodu zprovoznění mostu přes D1.

- 471** Linka nově v Neratovicích nejede přes Žel. st. a všechny spoje jedou přes zast. U Vojtěcha.
- 496** Přes Vepřek jede nově také část odpoledních spojů obousměrně.
- 512** 1 školní spoj ráno prodloužen do zastávky Příbram, Jiráskovy sady.
- 671** Ranní školní spoj do Brandýsa n. L. je rozdělen na dva (jeden jede z Jenštejna a druhý z Přezletic).

ZMĚNY ZASTÁVEK

Českomalínská	nová zastávka pro linku 108 (obousměrně, na znamení)
Chýně, Žitná	nová zastávka pro linku 347 (obousměrně, na znamení), stávající dočasný stav převeden do stavu trvalého
Kbelský lesopark	nová zastávka pro linky 201 a 953 (obousměrně, na znamení)
Na Pastvinách	nová zastávka pro linku 225 (směr Velká Ohrada)
Radnice Řepy	nový název pro zastávku Úřad Řepy
Rooseveltova	nová zastávka pro linku 108 (obousměrně, na znamení)
Roztoky, 17. listopadu	nová zastávka pro linku 359 (obousměrně, stálá)
Roztoky, Přemyslovská	nový název pro výstupní zastávku Roztoky, Levý Hradec
Sportovní centrum Kbely	nový název pro zastávku Letecké opravy
Sportovní centrum Řepy	nová zastávka pro linku 164 (obousměrně, na znamení)
Svojšice, Nová Ves III	nová zastávka pro vybrané školní spoje linky 421 (obousměrně, stálá)

Vybrané zastávky budou mít změnu charakteru.

ZMĚNA TRASY LINKY 108 OD 1. 9. 2019

Od 1. září 2019 dojde, na základě požadavku městské části Praha 6 na zlepšení dopravní obslužnosti Bubenče, ke změně trasy autobusové linky 108. Cíl linky zůstane stejný, ale v úseku mezi Zelenou a Sibiřským náměstím pojedou jinou trasou, kde lépe obslouží školy a školky na území MČ Praha 6.

Od 1. září 2019 pojedou trasou přes ulici Rooseveltova, kde budou zřízeny dvě zastávky Rooseveltova a Českomalínská. Odklon linky 108 přes ulice Terronská a Rooseveltova přináší zajímavou alternativu spojení k Mateřské škole Terronská a Mateřské škole Charlese de Gaulla, které leží v blízkosti budoucí zastávky Rooseveltova. Další zastávka Českomalínská se zase nachází v blízkosti ZŠ speciální a praktické školy Praha a Mateřské školy Emy Destinnové.



Midibusová linka 108 v trase Sídliště Na Dědině – Dejvická slouží od července 2018 k zajištění místní obsluhy po celé Praze 6 a spojuje všechny její části od Dědiny přes Liboc, Petřiny, Balerie, Norbertov, Střešovice až po Dejvice a Bubeneč.

ZMĚNA TRASY ŠKOLNÍ LINKY 266 OD 2. 9. 2019

Od 2. září 2019 dojde na základě požadavku městské části Praha 13 ke změně trasy školní autobusové linky 266. Cíl linky zůstane stejný, ale v úseku mezi Řeporyjemi a Ovčím hájkem pojedje jinou trasou, s větším zásahem na školy na území MČ Praha 13. Linka 266 do června letošního roku jezdila z Řeporyj ulicí Smíchovskou a Jeremiášovou na Ovčí hájek resp. do Nových Butovic.

Od 2. září 2019 pojedje trasou přes Stodůlky a Mláďí, přičemž zvládne obsloužit větší množství škol na území Prahy 13. Školní linka 266 bude vedena po své stávající trase až do zastávky Raichlova, dále pojedje přes Amforovou, Luka, Kovářovu, Mláďí, Novou kolonii na Hůrku a přes Polikliniku Lípa a Nové Butovice skončí na Ovčím hájku. Tím může školní autobus sloužit většímu množství dětí při cestě do škol. Zastávka Amforová je v blízkosti ZŠ Brdičkova a ZŠ Bronzová, zastávka Luka zajišťuje spojení pro děti ze ZŠ Trávníčkova, zastávka Kovářova – KD Mlejn slouží dětem ze ZŠ Kuncova a přilehlému Gymnáziu Mezinárodních a veřejných vztahů, zastávka Mláďí je u stejnojmenné ZŠ Mláďí, zastávku Hůrka mohou využívat děti směřující na Gymnázium Jaroslava Heyrovského, následující zastávka Poliklinika Lípa je u ZŠ Mezi Školami a konečná zastávka Ovčí hájek, kterou obsluhuje linka 266 i nyní, leží u ZŠ profesora Otokara Chlupa. Na tuto zastávku přijede autobus nově ve směru od Nových Butovic, takže děti cestou do školy nemusí překonávat po mostě Jeremiášovu ulici.

Takto bude linka 266, určená primárně dětem, sloužit k ranímu návozu dětí do škol ve všech dnech školního vyučování. Odjezd autobusu z Řeporyjského náměstí bude v 7:30 a příjezd na konečnou zastávku Ovčí hájek v 7:48.

Odpolední spoje linky 266 pojedou ve stejné trase jako dnes.

MICHAL ŠTĚPÁN: NOVÝ ŘEDITEL IDSK

Dne 6. května 2019 jmenovala Rada Středočeského kraje nového ředitele Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) Michala Štěpána, který byl celý život zaměstnán u Československých státních drah a Českých drah. V minulých dvou funkčních obdobích zastával nejdříve pozici regionálního ředitele pro osobní dopravu ČD



a v posledních pěti letech byl náměstkem generálního ředitele ČD pro osobní dopravu a členem představenstva národního dopravce. Do funkce ředitele IDSK nastoupil 15. května 2019.

Ve funkci ředitele IDSK jste již tři měsíce. Jaké nejvýraznější změny jste v této organizaci za tuto dobu provedli?

Upravil jsem organizační strukturu organizace, avšak ne ve smyslu propouštění zaměstnanců, ale aby byl pružnější systém uvnitř organizace a bylo tak možné operativně jednat a činit kroky bez zbytečné a nabubřelé byrokracie. Je nastaven procesní model – máme dva úseky, a to dopravní obslužnosti a techniky a rozvoje. No a vzhledem k tomu v jakých pracovních podmínkách zaměstnanci fungovali, jsem se zasadil o změnu sídla pracoviště, které bude reflektovat nejen potřebu plnit náročné úkoly našeho zřizovatele, ale umožní i doplnit plánované stavy zaměstnanců.

Jakou máte vizi IDSK?

Pevně zakotvena příspěvková organizace, která plní kvalitně svoje úkoly a je důvěryhodným a spolehlivým partnerem pro všechny subjekty, s nimiž spolupracuje. Organizace, která pracuje na věcech, které mají smysl a přínos pro veřejnost. Organizace, která nepodlehne tlakům a zájmům okolních subjektů. Organizace, která dokončí celokrajskou integraci veřejné dopravy do konce roku 2020.

Jak jste spokojen se současným stavem veřejné dopravy ve Středočeském kraji?

Je třeba si uvědomit, že za dopravní obslužnost Středočeský kraj vydává velké množství finančních prostředků, nicméně první moje zkušenosti naznačují, že nejsou vždy efektivně využívány. Je to i tím, že není dokončena integrace veřejné dopravy v našem kraji, a podstatné okolnosti vyplývají i z toho, že není provedena revize dopadů dříve dokončené integrace v jednotlivých lokalitách na obsazenost spojů. Takže vždy je samozřejmě co zlepšovat. Jsem rád, že je zaintegrována celá železnice v kraji. V autobusové dopravě musíme zaintegrovat ještě zhruba 45 % výkonů do PID.

Jaký je podle Vás nejpalčivější problém veřejné dopravy ve Středočeském kraji?

Tak určitě lze zmínit chybějící parkoviště P+R, která by občanům Středočeského kraje pomohla při cestě do práce či do školy. Druhý problém vidím v některých případech také v podobě špatně řešených přestupních bodů, kdy jdete z autobusu na vlak třeba i pěkných pár stovek metrů. To bychom chtěli také napravit a opomenout nemohu ani nedostatek řidičů u autobusových dopravců.

Na konci června proběhla integrace Příbramska, následovaly oblasti Benešovsko a Slánsko. Jak to je s integrací zbylých, dosud nezaintegrovaných oblastí?

Do konce roku bychom rádi zaintegrovali trasu Praha – Rakovník, Zásmycko a Uhlířskojanovicko. A pak nám zbyde už jen 16 lokalit. Na začátku příštího roku přijde na řadu Kokořínsko, Rožmitálsko, Březnicko, Voticko a další oblasti.

V systému Pražské integrované dopravy spolupracuje IDSK s organizací ROPID. Jak jste s touto spoluprací spokojen a měla by být intenzivnější?

Jsem s ní velmi spokojen a jsem za ní rád, jelikož obě organizace se pohybují v jednom systému. ROPID nedávno oslavil 25 let, takže se v řadě věcí od nich inspirujeme, nicméně chceme být svébytným partnerem. Cílem však je jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje. To však nevyklučuje aplikovat dílčí odchylky přijaté v jednotlivých provozních souborech.

Co dělá IDSK pro to, aby byla veřejná doprava pro občany atraktivnější a dali jí přednost před dopravou osobními automobily?

Intenzivně pracujeme na tom, aby cestování veřejnou dopravou bylo komfortní a za přiměřenou cenu. Tedy, aby cestující měl jistotu, že mu veřejná doprava pojedje přesně v uvedené době a servis v ní bude odpovídat požadavkům 21. století. Oproti jízdě v osobním automobilu si tak cestující může v klidu přečíst denní tisk, dobít telefon, vypít kávu a má jistotu, že na požadované místo dorazí rychle a včas.

Měla by se veřejná doprava v Česku něčím inspirovat ze zahraničí?

Určitě. Jednotným řízením integrovaného systému, jednotným marketingem, informačními technologiemi, které podpoří multimodální dopravu. To znamená – jedna mobilní aplikace má sloužit pro všechny módy dopravy, tzv. mobility a service. V ní najdete nejen odjezdy spojů, ale můžete zakoupit jízdenku či se dozvědět počet volných parkovacích míst na nejbližším P+R.

Jaké jsou zásadní úkoly pro IDSK do konce roku?

Dokončit již zmíněnou integraci autobusové dopravy v plánovaných oblastech už v roce 2020.

LUKÁŠ KUBÁLEK: „UŽ OD 15 LET SE SNAŽÍM ZLEPŠOVAT DOPRAVU V PRAZE“

Lukáš Kubálek je úžasným příkladem toho, že věk je pouze číslo. Do Pražské integrované dopravy nastoupil už ve svých 15 letech. Přestože byl ještě mladík, neváhal a okamžitě začal realizovat své nápady a nová řešení.

„Začátky byly velmi vtipné. Bylo zajímavé pozorovat reakce zástupců našich partnerských dopravců, když s nimi na jednání přišlo „malé děčko“. Postavení v PIDu jsem si musel pracně vybudovat,“ vzpomíná na své začátky.



Dnes i díky Lukášovi jezdí autobusy PID v jednotném nátěru, všechny mimořádnosti v provozu najdete na našem Twitteru a ve výlukových vývěskách se můžete lépe orientovat díky přehledným mapám.

Nedávno dokončil svůj největší projekt, a to zavedení nových standardů kvality, díky kterým budou mít všechny nové autobusy unikátní moderní design. Do PIDu přinesl i sedačky @ma-appi s dobročinným příběhem a připravuje další velké projekty, které přinesou významnou úsporu veřejných zdrojů.

Přečtěte si zajímavý příběh našeho mladého kolegy Lukáše:

Lukáši, jak se vůbec 15 letý mladík dostane do Pražské integrované dopravy?

Bylo to postupně. Už od mala jsem se zajímal o všechno, co jezdí. Na MHD mě nejvíce fascinovalo, jak na sebe spoje navazují, jak se upravují trasy linek a snažil se to celé pochopit.

Aktivní jsem byl především na Facebooku, kde jsem pravidelně odpovídal a radil lidem, kteří si stěžovali na stránkách PIDu a vysvětloval jim, proč je tomu tak. Vyvrcholilo to tím, že mě oslovil přímo tiskový mluvčí PIDu, že chce, abych se stal součástí jejich týmu. Začátky byly zábavné, ale popravdě své postavení jsem si zde musel jako mladík opravdu vybudovat.

A na jakou pozici jsi nastoupil?

Pomáhal jsem se správou Facebooku, třídil fotografie z akcí a doprovázel historická vozidla. Chtěl jsem se však víc realizovat.

Můj první projekt bylo rozšíření vývěsek o výlukách a zlepšení jejich obsahu.

V minulosti to byl pouze souvislý text, což si však hodně lidí nemělo představit a takoví návštěvníci ze zahraničí byli ve městě úplně ztraceni. S kolegy jsme chtěli do Prahy přinést koncept ze zahraničí, kde je součástí takových materiálů vždy i přehledná mapa. A tak jsem tyto vývěsky začal kreslit já. Když jsme udělali první kousky, sledovali jsme, jak na to lidi reagují a podle toho jsme vývěsky upravovali. Reakce byly velmi pozitivní.

I zahraniční turisté neměli problém se ve vývěskách zorientovat. Velmi mě to potěšilo a od té doby se začal tento formát hromadně používat. Jelikož však bylo výluk hodně a sám bych na to nestačil, museli být přijati další lidi a takové vývěsky se později staly standardem.

Takže si místo vývěsek začal vymýšlet a dělat něco jiného?

Jasně. V ROPIDu jsme chtěli zlepšit informovanost o mimořádnostech. Když se ve městě stala jakákoliv mimořádnost, málokdo z cestujících o ní věděl, a to způsobovalo nepřijemná překvapení. Chtěli jsme, aby začala být Pražská integrovaná doprava více prozákaznická, a tak jsme založili účet na Twitteru, kde jsem všechny mimořádnosti začal přidávat.



A jak ses o mimořádnostech v provozu dozvídal?

No, nebylo to jednoduché. Na Facebooku jsme si s aktivními kolegy a dispečery, kteří provoz řešili, vytvořili skupinový chat a vždy když se něco stalo, napsali jsme si to tam a já to „sypal“ dál na Twitter.

Měsíc poté, v roce 2014, nastala v Praze obrovská ledová kalámita. Doprava v celém městě kolabovala. Nejezdily tramvaje, protože namrzaly troleje. S ostatními kolegy a s dispečery jsme se přes chaty propojili a informovali jsme o aktuálním stavu dopravy skoro 3 dny v kuse. Bylo to nonstop zpravodajství.

Takže jste kvůli práci ani nespali?

Skoro ne. Večer, když vše přestávalo jezdit, nám už psalo spoustu lidí s prosbami o pomoc. Už jsme je v tom nemohli nechat. Přiznám se, že jsem kvůli tomu ani nešel do školy. Když se situace trochu uklidnila, vystřídal mě na Twitteru kolega a já si šel na chvíli odpočinout.

Mezi lidmi se o této službě rychle rozkřiklo, že jsme si za pár dní vybudovali komunitu tisícovek sledujících. Náš Twitter se stal prakticky jediným zdrojem aktuálních informací. Když někomu dlouho nejela tramvaj, podíval se k nám, zda má vůbec smysl čekat.

Když se provoz nějaké linky podařilo po hodinách obnovit, pokaždé to tam byla velká sláva. Dostávali jsme stovky lajků a nadšených komentářů. Za naši aktivitu nám dokonce přišla z magistrátu písemná pochvala. To mě hodně potěšilo. Ukázalo se, že to opravdu mělo smysl.

To je krásné. Neměl jsi však problém ve škole?

Měl jsem štěstí, že jsem chodil na dopravní školu, a tam, když viděli, že s tím rodiče neměli problém, pro to měli pochopení. Nakonec jsem za to i ve škole dostal pochvalu.

Předpokládám ale, že už nonstop nepracuješ...

Twitter se nám tak rozběhl, že jsme na něj začali školit více lidí a nakonec na tento monitoring provozu vznikla speciální marketingově-dispečerská pozice. Kolegové se střídají ve směnách

a sedí na dispečinku PID, kde mají všechny informace z první ruky. Je to už o hodně profesionálnější.

Zase si však přišel o svou aktivitu. Co jsi dělal poté?

Koncem roku 2015 jsem se dostal k projektu Jednotného vzhledu vozidel PID.

Nebyl jednotný nátěr už předtím?

Je pravda, že první vozidlo v trikoloře PID vyjelo sice už v roce 2010, ale neexistoval žádný závazný manuál, a tak se stávalo, že jedno vozidlo mělo velký červený pruh, jiné úzký. Když se vedle sebe postavily dva stejné autobusy jiných dopravců, vypadaly úplně jinak.

Společně s kolegy jsme si tedy řekli, že vytvoříme jednotná pravidla pro všechny dopravce, založena na jednoduchém principu: „Cestující necestuje jednotlivými dopravci, cestuje Pražskou integrovanou dopravou!“ To znamená, že pokud cestující nastoupí do vozidla v našich barvách, ví, že mu tak bude platit naše jízdenka a bude mu poskytnuta služba v odpovídající kvalitě. Zároveň vnímáme jednotný vzhled jako silný marketingový nástroj.

A jak se vám to podařilo prosadit?

Domluvili jsme si schůzky s vedeními všech dopravců, kteří pro nás jezdí.

Nebyli překvapeni, když jim tam přišel něco kázat takový mladík?

Určitě museli být zaskočení. Každopádně když jsme naši myšlenku přednesli, tak se s ní ztotožnili. Důležité pro mě bylo, že se nám podařilo vysvětlit, že jednotné vystupování k zákazníkům přinese pozitivní efekt. Na oplátku jsme zase dopravcům naslouchali ve věcech připomínek provozního charakteru. Díky tomu se nám podařilo rozšířit Jednotný vzhled vozidel PID na bázi dobrovolnosti. Nyní už je vše zakotveno ve standardech kvality a vozidla v jednotném vzhledu mají všichni dopravci, od DPP po POHLA.

Teď například připravujeme nové autobusy pro nově integrovanou oblast Příbramsko, které budou propagovat, že se na jednu jízdenku dá cestovat autobusem i metrem po Praze. Myslím, že za malé peníze se nám povedlo udělat hodně muziky.

A když nyní výrobce vyvine nový model autobusu, nebo dopravce zakoupí takový, který v našich službách nejezdí, jak se postupuje?

Od roku 2019 se už vozidlo řeší komplexně. Od výrobce si vyžádáme výkres exteriéru a interiéru. Připraví se přesné schéma laku, tak, aby korespondoval i s ostatními vozidly jiných značek, ale zároveň respektoval linie daného vozidla. Tento výkres je pak podkladem i pro další objednávky ostatních dopravců. Součástí je samozřejmě přesné rozložení prvků,



jako je evidenční číslo, logo systému nebo například slogany. Snažíme se neomezovat cestujícím výhled z oken, takže všechny prvky mají své místo na karoserii.



Druhou částí je interiér vozidla. Schvaluje dopravním přesný

vzor podlahovin, protože hlídáme, aby barevně ladily se zbytkem interiéru. Zároveň požadujeme odlišnou barvu podlahy do míst, kde by cestující mohli bránit výhledu řidiče, zavírání dveří nebo kde by překáželi ukotvení invalidního vozíčku. Součástí toho jsou i lišty v přesně daném provedení, kvůli lepší viditelnosti pro slabozraké cestující.

Dále máme ve vozidlech nově zádržné tyče v nerez provedení, což se cestujícím líbí a zároveň opět vyhovuje požadavkům znevýhodněných skupin cestujících. Určujeme i barvy tlačítek „na znamení“. Pomyslnou třešničkou na dortu jsou speciální potahy sedadel s motivy Maappi a PID, které mimo jiné barevně rozlišují klasická sedadla, která jsou červená, a sedadla vyhrazená, které jsou v modré barvě.

Je pravdou, že autobus vypadá k světu. Nebudou však takovéto zlepšováky velkou finanční zátěží pro dopravce, resp. objednavatele?

Určitě ne. Nové požadavky na interiér jsme konzultovali i s výrobcem vozidel. Většinou jsme nevymýšleli nic nového, ale pouze jsme určovali přesný vzhled prvků, které ve vozidle stejně musí být. Výrobci vozidla je jedno, jestli vyrobí autobus s oranžovou nebo černou podlahou. My jen standardizujeme to, jak má objednávka na nové vozidlo vypadat, aby mohlo jezdit v našich službách.

Stojíš i za projektem Maappi sedadel?

Ano. Při tvorbě vzhledu interiéru jsme zkoumali i zahraniční systémy a velmi se nám líbilo, jak berlínský dopravní podnik vytvořil z potahů ze sedaček metra svůj brand a ten používal i na dalších předmětech. Chtěl jsem, aby i naše sedačky byly něčím výjimečné. A jednou jsem narazil na úžasný projekt Maappi. 13 letý Matěj trpí autismem a zároveň má výjimečný dar dokonalé paměti a představitosti. Kreslí krásné dopravní mapy a jeho rodiče založili charitativní módní značku. Kdo chce podpořit dobrou věc, může si u nich koupit třeba tenisky s Matějovou mapou metra. Projekt je tak úspěšný, že byl dokonce nominován do Křišťálové lupy. Zaujal mě natolik, že jsem kontaktoval Matějova tátu, zda by Matěj nechtěl navrhnout vzor pro sedadla do našich autobusů. Jediné zadání bylo, že potahy budou červené a modré, jinak jsme mu při tvorbě nechali volnou ruku. Nakreslil nám moc hezkou mapu, která se stala základem pro design potahů našich sedaček.

V současné době se chystáme překonat hranici 1000 sedaček s potahem od Matěje. Jsem moc rád, že jsme mohli jeho talent podpořit a že nám zároveň pomohl vytvořit neobyčejné sedačky s příběhem.

A jak na sedačky s příběhem reagují lidé?

Mimořádně pozitivně. Dokonce jsme si nechali udělat nezávislý hloubkový průzkum (focus group), který spočíval v tom, že nám agentura pozvala 20 náhodných uživatelů našich služeb. Těmto lidem byly prezentovány nové potahy a my jsme za neprůhledným zrcadlem pozorovali jejich reakce. Drtivá většina byla potahy a jejich příběhem nadšena.

Dočkáme se novinek i ve vlacích?

Již se pracuje na standardech kvality PID pro vlaky, jejichž součástí bude i Jednotný vzhled vozidel PID. Cestující na lince S34 si určitě všimli, že v červeno-bílo-modrém nátěru už jezdí nově koupené vlaky dopravce KŽC Doprava. Bude to jen začátek. Naší představou je, že všechna nová nebo rekonstruovaná vozidla budou laděna do brandu systému PID.

A jak to teď vypadá s medializovaným rebrandingem?

S tím, jak Pražská integrovaná doprava roste a za chvíli pohltí celý Středočeský kraj, už nechceme, aby se prezentovala jako doprava po Praze a okolí, ale aby reprezentovala oba hlavní partnery, a to Prahu a Středočeský kraj. S tím souvisí potřeba systém ještě více sjednotit. Chceme, aby se přestalo rozlišovat, který autobus je městský a který příměstský. A aby stejně vypadaly všechny naše dopravní prostředky. Myslíme si, že Pražská integrovaná doprava je už tak významná instituce, že si zaslouží nadčasový a jednoduchý design, který v současnosti bohužel postrádáme. V přípravě je grafická soutěž na nový designmanuál celého systému. V plánu je upravený název systému, nové logo a lepší vzhled získají i naše tiskoviny. Nedílnou součástí je samozřejmě kompletně nový design Jednotného vzhledu vozidel PID. Zachovány budou samozřejmě všechny informační prvky, ale budou nadesignovány profesionálním studiem. Jednotný vzhled se díky tomu rozšíří kromě autobusů už i vlaky a tramvaje.

Takže se dočkáme i přelakování autobusů? Nebude ti líto, když si s nimi dal tolik práce?

Upřímně mým cílem není rozšíření nynější trikolory, ale již zmíněná jednotnost. Nový design bude již počítat i s aplikací na vlaky a tramvaje, a navíc začlení i městské autobusy DPP. Trikoloru máme sice již všichni zažitou, ale věřím, že nový design nás posune na novou úroveň, kterou si největší český integrovaný dopravní systém zaslouží.

A můžeš nám prozradit, na jaký design se můžeme těšit?

Samozřejmě vše bude záviset na výsledku designerské soutěže, ale základem bude červená barva a samozřejmě potahy sedadel od Maappi. Nejdůležitější je, dle mého, aby nový design byl moderní, originální a především nadčasový.

Pracuješ teď ještě na něčem?

Aktuálně chystáme projekt, který máme interně nazvaný „daTAbLa“. Cílem projektu je lepší využití dat, co máme přímo z vozidel. Vyvíjíme platformu, která bude umět zobrazovat odjezdové tabule na klasických LCD obrazovkách za pomoci prohlížeče. Tyto tabule budou přizpůsobené pro prostory s výskytem velkého množství lidí, jako jsou například obchodní centra nebo úřady. Danému subjektu bude stačit pouze jednoduché

zobrazovací zařízení s přístupem na internet a my mu poskytneme přizpůsobenou virtuální tabuli, která bude lidi informovat o tom, jestli musí spěchat na autobus nebo se například ještě můžou rozhlédnout po obchodech. Samozřejmostí je online kalkulace aktuálního zpoždění spojů.



Slyšel jsem, že chceš zlepšit dopravu i hendikepovaným obyvatelům Prahy?

Ačkoliv je PID už z velké části bezbariérová, tak existuje určitá skupina cestujících se závažnějším zdravotním znevýhodněním, které dělá každá překážka a každý přestup značný problém. Proto v Praze už nějakou dobu existuje speciální služba přepravy handicapovaných. A v současné době se chystá změna konceptu této služby. Nově by měl vzniknout centrální dispečink, který bude koordinovat nově vysoutěžené dopravce. Služba by měla nově obsloužit větší množství cestujících a celkově by se měla více přizpůsobit novým požadavkům.

A právě pro tuto službu vyvíjíme nový řídicí systém, který provoz služby zefektivní, dostane vozidla pod větší dohled a prosune celou službu do 21. století. Nový řídicí systém se skládá ze tří částí. První je dispečerské centrum pro koordinaci vozidel. Vybavení centra umožní dispečerům detailní přehled o provozu vozidel a lepší možnosti plánování jejich tras.

Další částí bude mobilní aplikace pro řidiče dodávek. Díky ní odpadne řidičům zdoluhavá práce s vykazováním objednávek nebo s reportingem dispečinku – všechno se nyní bude dít automaticky a řidiči se tak budou moct plně soustředit na řízení nebo práci se zákazníky.

Poslední částí bude objednávací centrum. Budou zachovány všechny současné objednávací kanály s tím rozdílem, že budou přímo napojeny na databáze a výrazně se tak zrychlí proces objednávání.

Budou dodávky jezdit také v barvách PIDu?

Vzhledem k tomu, že služba není součástí PID, je systém oddělen jak po stránce tarifu, tak i vzhledu. Vozidla by měla být modrá, stejně jako piktogramy, které navádí handicapované cestující v metru a v autobusech.

Lukáš KUBÁLEK (1998, Praha)

Chodil na SPŠ dopravní v Masné a dnes studuje Aplikovanou informatiku na VŠE. Pracuje jako projektový manažer pro Pražskou integrovanou dopravu. Zajímá se o technologie v dopravě, sdílenou mobilitu, rád jezdí na kole. Ve volném čase si rád zahraje fotbal a je velkým fanouškem Formule 1.

CESTUJEME VLAKEM ZA VLAKY!



Mnoho strojvedoucích říká, že pohled z vlaku je ještě krásnější než z koňského sedla. Není se ani čemu divit, spousta tratí vede malebnými údolími, po velkolepých viaduktech i dlouhými tunely. Někdy je tak cesta vlakem samotný cíl, nebo nás v cíli čekají vlaky ještě zajímavější.

V okolí Pražské aglomerace máte navíc tu výhodu, že jsou zde vlaky integrovány do systému PID. Díky tomu se můžete svézt železným ořem ještě levněji. Přinášíme vám několik tipů, kam se vydat, nejen pokud patříte mezi železniční nadšence.

KOZEL EXPRESS – PRO FANOUŠKY VLAKŮ A PIVA

Náš partnerský dopravce – České dráhy si pro gurmány tohoto zlatavého moku připravily zajímavé překvapení. Každou sobotu vypravují z Prahy až do Velkých Popovic Kozel express.

Podíváte se do pivovaru, absolvujete školu správného čepování piva, a pokud si dáte v Kozlovně oběd, zdarma k němu získáte i půl litru piva, které se vyrábí přímo zde. Jízdenky si můžete koupit v pokladnách ČD i na e-shopu za 430 Kč.

Retromotoráček 810 svou jízdu začíná na pražském Hlavním nádraží v 10:20 a svezte vás i po pivovarské vlečce, kterou nechal zrekonstruovat Plzeňský prazdroj.

VLAKEM PO SEMMERINGU

Legendární Semmering v Rakousku patří k nejvelkolepějším železničním tratím na světě. Věděli jste však, že svůj malý Semmering má i Praha?

Svezte se s námi po nejkrásnější trati v Praze. Jelikož od hlavy Vltavy překonává extrémně vysoké převýšení, stavitelé si vypomohli stavbou krásných vysokých viaduktů, které nabízí překrásný výhled na okolí. Tyto mosty jsou tak majestátní, že se trati začalo přezdívát Pražský Semmering.



Přestože budete celou dobu ve městě, ve vlaku si tak připadat rozhodně nebudete. Po celou dobu jízdy se vám budou nabízet kouzelné pohledy na okolní přírodu. Trať vede z velké části i přírodním parkem u Motola.

Nedávno tato trať prošla rozsáhlou opravou a svězt se po ní můžete motoráčkem, který vás na lince S65 svezí z hlavního nádraží až na Zličín a dále do Rudné u Prahy.

Kromě toho se zde můžete přes víkendy svězt i retro Pražským motoráčkem se speciálním jízdním řádem.

Ve vlaku vám bude platit běžná jízdenka PID nebo Lítačka. A pokud si chcete cestu zpestřit, jedním směrem můžete jet vlakem a ve stanici Praha-Zličín přestoupit na tramvaj. V těsné blízkosti se nachází zastávka Sídliště Řepy.

MUZEUM LUŽNÁ U RAKOVNÍKA

Vlakový nadšenec, který nebyl v muzeu v Lužné u Rakovníka, jakoby ani fanouškem nebyl. Muzeum Českých drah se již dvě desítky let zabývá údržbou a provozem historických mašin a další železniční techniky, která dodnes láká fanoušky z celé republiky.



Depozitář sídlí v bývalé výtupně Zdroj: <http://www.cdmuseum.cz/> Buštěhradské dráhy a jedná se o největší železniční muzeum v Česku. Najdete zde desítky parních i motorových lokomotiv, osobních i nákladních vozů a také i historickou točnu.

Mezi neobvyklé exponáty patří například zrekonstruovaný vůz na přepravu piva a na své si přijdou i fanoušci zabezpečovacího zařízení, kterému je věnovaná jedna z expozic. Pokud byste se o historii české železnice chtěli dozvědět ještě víc, určitě počkejte na zajímavý odborný výklad zdejšího průvodce.

KOLÍNSKÁ ŘEPAŘSKÁ DRÁŽKA

Speciální dráha byla postavena v roce 1894, aby převážela cukrovou řepu. Dnes však místo ní vozí zvědavé návštěvníky a především děti. Jízda otevřenými vozy, taženými parní lokomotivou je opravdovým zážitkem. Trať je dlouhá přibližně 5 km a jízda trvá 50 minut. Na konečné Býchory čeká na děti dětský park, dospělí se zase můžou podívat na expozici, kde se dozvědí víc o cukrovarnictví a dopravě řepy v dávných dobách

Zajímavostí je velikost této „železničky“. Rozchod kolejí zde není ani poloviční oproti běžné železnici. Má jen 600 milimetrů.

CYKLOHRÁČEK

Takový vláček nenajdete v žádném jiném depu široko-daleko. Je to spíš velký dětský koutek na kolejích. Každý vůz nabízí ne-tradiční atrakce. Chcete si „zaplavat“ v balóncích, zahrát společenské hry, nebo cestujete s malými dětmi, které mají rády hračky? Tak to si vyberte určitě nás.

Speciální výletní vláček vás každý víkend vezme z pražského hlavního nádraží po krásné trati přes Pražský Semmering kolem zříceniny hradu Okoř až do královského města Slaný. Okolí nabízí i úžasné možnosti na cykloturistiku, proto je jeden vůz vyhrazený pro cyklisty a jejich kola.

Pokud se rozhodnete cestovat s kolem, je náš vláček pro vás jako stvořený. V soupravě se nachází i speciální vůz, upravený právě na převoz kol.

Vláčkem se můžete svézt do Slaného, města, které vděčí za jméno právě soli. Při návštěvě určitě nemůžete vynechat tradiční expozici slánek, které sem nosí lidi z celého světa. Jsou jich tady už tisíce. Nachází se zde dokonce největší slánka na světě, do které se vejde až 40 kg soli.

Navštívit můžete i Hornický skanzen Mayrau ve Vinařicích, kde se podíváte, jak se těžilo uhlí na Kladensku a železniční fanoušci určitě ocení spoje do Zlonic, kde se nachází železniční muzeum. Ve vlaku platí běžné jízdenky PID. Pokud se rozhodnete navštívit některou z atrakcí v okolí, poptejte se obsluhy vlaku, zda nenabízí slevový kupón.

Ať už se rozhodnete cestovat kamkoliv, přejeme vám šťastnou cestu!



POJEĎTE S NÁMI K VODĚ



Rozmary počasí se zejména v létě projevují extrémně vysokými teplotami. A co jiného lze v takovém tropickém počasí dělat, než lenořit u vody a užívat si krásného počasí, s možností svlažit nejen hrdlo, ale i celé tělo. Proto vám nyní nabízíme několik zajímavých tipů, jak letošní léto nejen přežít, ale si ho také pořádně užít. Příští zastávka bazén.

AQUAPALACE ČESTLICE

Pokud se chcete ochladit s dětmi, je to ideální tip právě pro vás. Aquapalace na své velkolepé ploše 9 000 m² nabízí ideální zábavu, adrenalin, pobavení i relaxaci pro malé a velké. Den si můžete užít až na šesti tobogánech, třech skluzavkách a největší atrakcí je dravá řeka – nekonečně dlouhý „tobogán“, ve kterém budete mít pocit, že se plavíte na loďce.



Zdroj: www.aquapalacehotel.cz

Přímo uprostřed najdete vrak pirátské lodi, a pokud by vás omrzely umělé vlny, můžete hýčkat své tělo ve vířivce.

Otevřeno je každý den od 9:00 do 22:00.

Doprava: Metro C do stanice Opatov, kde přestoupíte na autobusy linek 328, 363 nebo 385 do zastávek „Čestlice, V Oblouku“ nebo „Čestlice, Kika-Aquapalace“.

JEZERO KONĚTOPY

Koupali jste se již někdy v lomu? Že ne? Tak tady máte unikátní příležitost. Jeden z pískových lomů v okolí Prahy byl nedávno zaplaven a nabízí úžasnou možnost na koupání i potápění v průzračně čisté vodě.



Zdroj: www.jezerokonetopy.eu

Budete se zde cítit možná trochu jako u moře, protože kromě travnaté pláže nabízí i malou písčitou. A velkou raritou je i několik sladkovodních medúz, které zde žijí. A největší důkaz toho, že se koupete v lomu? Dodnes zde zůstal starý bagr, který nyní slouží jako skokanský můstek.

Doprava: Metrem B do stanice Černý Most a následně přestup na autobus linek 367, 379 do zastávky Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, Aut. st. Tady pak navazuje autobus č. 669 do zastávky Konětopy. Využijte naši aplikaci PID Lítačka, abyste našli co nejlepší spojení.

DIVOKÁ ŠÁRKA – VODNÍ NÁDRŽ DŽBÁN

Pokud se rádi vezete klimatizovanou tramvají a osvěžení ve vodě chcete zkombinovat s hezkým výletem, určitě si zajedte do Divoké Šárky.

Najdete zde velkou vodní nádrž. Jelikož má nádrž hodně pozvolný vstup do vody, je vhodná zejména pro malé děti.

A pokud se vám nechce koupat, za malý poplatek si zde můžete vypůjčit loďku, příp. si na pláži zahrát volejbal. Když dostanete hlad, skočit si můžete do okolních stánků.



Zdroj: <http://www.praha.eu/>

Doprava: Z tramvají linek 20 a 26 vystupte na konečné zastávce Divoká Šárka.

KOUPALIŠTĚ NA STÍRCE

Pokud hledáte místo na příjemný oddech a nechce se vám daleko z Prahy, je pro vás určeno koupaliště v pražských Kobylisích. Je sice menší, zato vám nabídne velmi příjemný venkovní prostor. K dispozici je jeden plavecký a jeden dětský bazén a také půjčovna lehátek a slunečníků.



Zdroj: <http://www.navylet.cz/>

Doprava: Stanice metra C Kobylisy. Dostupné i tramvajemi 3, 10, 17 a 24 (zastávka Ke Stírce).

BAZÉN S VÝHLEDEM NA CELOU PRAHU

Pokud patříte k největším gurmánům, tuto nabídku rozhodně nepřehlédněte. Už jste se někdy koupali ve 26. patře „mrakodrapu“ s výhledem na celé město?

Oáza Apollo Day Spa je to právě pro vás. Kromě bazénu nabízí moderně vybavené fitness centrum s posilovnou, saunu, páru i solárium. Bazén se nachází v CORINTHIA HOTEL PRAGUE.



Zdroj: <http://www.valamar.com/>

Doprava: Stanice metra C Vyšehrad.

OBCE, KTERÉ OBSLUHUJE PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

BOŘANOVICE

Už několik měsíců cestuji po celém Středočeském kraji a snažím se psát o životě ve zdejších obcích, které na první pohled nemusí vypadat zajímavě, ale stačí do nich vstoupit a cítíte se jako v ráji.

Obec Bořanovice se však do mého srdce dostala ještě hlouběji.

Přestože před pár lety by se nemusela od ostatních v ničem lišit, aktivní starosta se tu se svým týmem snaží, i přes náročné podmínky, vytvářet to nejlepší místo pro život. A všem je potřebné vzdát obrovský hold. Je úžasné, pokud se do politiky dostávají lidé, kteří mají touhu něco změnit, a ještě krásnější je vidět výsledky jejich práce v realitě.

Kouzlo Bořanovic se nachází v detailech. Nespornou výhodou je však klid. Když je srovnám s typickou středočeskou obcí, velikou devizou je, že přes ně nevede tranzitní doprava. Hlavní silnice směrem na Mělník nebo do Prahy jenom lízne kraj obce, a tak je její centrum poměrně klidné. To však s sebou přináší i jednu velkou nevýhodu. Autobusy zastavují na hlavní silnici na kraji obce a místní musejí docházet poměrně velký kus pěšky.

Zatímco v jiných obcích by museli chodit obyvatelé přímo po silnici a obvykle je bohužel standardem, že chodec je v pomyslném žebříčku až na posledním místě, tady se kompetentní nechali inspirovat velkými městy a rozhodli se problém vyřešit z úplně jiné strany. Chodec musí být ten, na koho se v Bořanovicích nejvíc myslí. Na zastávce vybudovali semafor a postavili rozsáhlou síť širokých chodníků, vedoucích od zastávky do všech hlavních ulic obce. Jejich součástí jsou i prvky pro nevidomé, což velmi kvitují. V Praze by nešlo o nic výjimečného, ale

vzhledem k poměrům a rozpočtům malých obcí je třeba brát v úvahu, že zde panuje celkem odlišná situace a je to takový malý zázrak.

I tam, kde chodníky ještě nejsou vybudované, je už jasně vidět vyhrazený prostor na jejich možnou





výstavbu. „Jedním z našich cílů je ve spolupráci s velkoobchodem s nápoji JIP vybudovat chodník s osvětlením při velmi frekventované krajské komunikaci. Tím by se zvýšila bezpečnost i pro zaměstnance JIPu při cestě do práce. Poté bychom chtěli dokončit okruh chodníků kolem celé centrální části obce,“ líčí starosta Libor Řápek. Ten z Bořanovic nechce dělat obec pro auta, ale pro lidi.

Za jeho společnost jsem velmi rád, v obci bych asi nenašel lepšího průvodce. Zná tu od dětství každý kámen, vždyť už jeho otec zde založil dechovou kapelu „Bořanka“, kterou po jeho smrti společně s bratrem převzal. Jak ale sám říká, Bořanovice nemůžou žít jen z bohaté historie, ale musejí jít napřed, aby se zde lidem dobře bydlelo i v současnosti. A je vidět, že se svého hesla opravdu drží.

Všude, kam se podívám, vidím desítky vysázených stromů. Člověk by až nevěřil, že se nachází v české obci. Posledním nedávno vysazeným stromkem byla republiková lípa přímo uprostřed obce. Nachází se na ní ještě i česká trikolóra, která symbolizovala 100 let od vzniku Československé republiky.

Předtím, než mi starosta ukáže zdejší památky, vezme mě ještě na druhý konec obce, který tady nazývají „Hliníkem“. Vzhledem ke kvalitnímu podloží se v obci v minulosti těžila jílovitá hlína na nepálené cihly a na mazanici. Vytěžilo se jí zde tolik, že uprostřed svahu vzniklo hezké údolí, které však bylo v minulosti hodně neupravené a zarostlé. Podařilo se z něj vytvořit krásný přírodní park. Upravena byla zezeň, svahy a nainstalovány byly přírodní lavičky, které nabízejí krásný výhled na okolí a přírodu. Až mě to láká sednout si sem, otevřít notebook a pracovat. To by byla kancelář snů.



Ještě víc mě zaujme projekt obecního ovocného sadu. Starosta vzpomíná, jak kdysi, když byl ještě malý, doma pěstovali ovoce i zeleninu a mrzí ho, že dnes děti častokrát neví ani jak rostou třešně, a že vše už znají jen z regálů

v obchodech. V projektu místního parku viděl potenciál i na to a nechal zde vysadit desítky ovocných stromů, přičemž každý je jiný a společně tvoří krásnou promenádu z konce obce až směrem k Bořanovickému háji. Švestky, blumy, jablíčka, višně. Mňam, a ty sladoučkě třešně. Úplně mě to vrátilo do dětství na naši zahradu v Bratislavě. Lidé si zde mohou vše volně natrhat a osvěžit se cestou. Hezkým projektem je i lesní studna. Načepovat vodu zde můžete ptáčkům a veškerá nevyužitá voda dále přetéká promyšleným systémem potrubí až k lesu, kde se osvěžuje lesní zvíř. A jak mi starosta ještě pověděl, do budoucna je plánováno na kopečku při vstupu do lesa postavit menší rozhlednu – tzv. výhlednu. Je zde totiž nádherný a atraktivní výhled nejen na celé dotčené území, ale zčásti i na obec s domy a dále na panorama Polabí a část Českého středohoří.

Tyhle maličkosti dotváří mozaiku toho, proč je to tak krásné místo. Mnoho lidí si zde chodívá pravidelně oddechnout po práci. Cestou potkáváme maminky s kočárky a děti, které se snaží dosáhnout na ovocnou úrodu. Všechno je vybudováno jednak spolufinancováním Evropskou unií, v rámci Operačního programu Životní prostředí – „Obnova přirozených krajinných struktur Třešňovka Hliník – Bořanovický háj“, tak také svépomocně, ať už za pomoci dobrovolníků nebo pracovníků pracující pro obec, a to za minimální náklady.

Ušetřené peníze pak mohou zastupitelé využít na pořádání kulturních akcí, kterých je zde opravdu hodně. Populární je zejména masopust, kdy na stromech v daný den začnou růst jitrnice, místní kapela vyhrává u stavení, masky jdou v průvodu a děti honí hnědého medvěda, kterého nakonec zdejší „sapér“ zastřelí. Poté všechny čeká skvělá večeře v restauraci „Pod Smrkem“. Vstupní rozšířený prostor zmiňovaného údolí „Hliníku“ je také využíván pro akce, jako je pálení čarodějnic či divadelní představení.

Cestou zpět potkáváme pracovníky údržby obce, kteří sekají veškerý plevel a náletové dřeviny, které by mohly prostor hyzdit.

Podíváme se i do zbrojnice dobrovolných hasičů. Schovávají zde totiž jeden unikát, na který se chodívají dívat i návštěvníci ze zahraničí. Je to historická a dodnes funkční motorová stříkačka tzv. „mercedeska“ z válečného období.

Přímo v obci se nachází ruina bývalé hospody. Obec po dlouhém



Foto poskytl OÚ Bořanovice

BOŘANOVICE 23.2.2019



snažení objekt odkoupila a teď doufá, že se najdou v budoucnu finanční prostředky pro vytvoření multifunkčního kulturního domu. Zatím totiž musí veškeré akce pořádat především venku.

Bořanovice vznikly ze dvou původních obcí.

Jedna část kdysi patřila pod klášter sv. Jiří na Pražském hradě. Ten zde provozoval statky a častokrát je dál pronajímal různým majitelům. Bývalá obec Pakoměřice měla historii o hodně bohatší. Posledních 300 let (do roku 1945) ji vlastnil hraběcí rod Nosticů, který pak začal postupně rozšiřovat své panství a skupovat okolní obce. V Pakoměřicích nechali Nosticové přestavět a rozšířit gotický kostel a z pakoměřické tvrze vybudovali krásný zámek. Právě v něm se později narodil známý František Antonín Nostic, který nechal v Praze vybudovat Stavovské divadlo.

V Pakoměřicích žili vladkyové, rytíři, panstvo. Pro obec významné byli v 16. století páni rytířského rodu Bořanovských z Bytíšky. Tato šlechtická rodina, užívající ve svém rodovém jméně název vsi, poprvé v historii spojila Bořanovice a Pakoměřice do jednoho statku, který vlastnila bezmála jedno století (1513–1603). Jejich rodový erb (jelení hlava s krkem prostřeleným šípem) se stala v roce 1998 součástí obecního znaku. Kolem zámku vznikl i velký hospodářský dvůr, rybník a pivovar.

A právě ve zdejším pivovaru se stáčelo pivo do lahví s reliéfním nápisem Pakoměřický ležák a podle Švejka zde „bejval sládek a ten dával i do piva cibuli, poněvadž prej cibule táhne žízeň“.

Nakonec byl však zámek Nosticům malý a postavili si větší v nedalekých Měšicích. Přestože se tam panství přestěhovalo, pořád se mu říkalo Pakoměřické panství. Zámek Nosticové později upravili na letní sídlo a pro hospodářské účely. V posledních desetiletích se z něj však stala ruina v havarijním stavu.

Nedávno se však zchátralého zámku ujali manželé Nováčkoví, kteří se mu snaží ve spolupráci se Středočeským krajem vrátit původní lesk a slávu. Aktuálně na něm probíhají rozsáhlé rekonstrukční práce a už v příštím roce by se snad mohl předvést návštěvníkům.

Sám se už na jeho znovuotevření moc těším.

Mezi památky patří také zvonička z konce 19. století. Významná je taktéž bývalá škola, velkolepá stavba z roku 1910, se základním kamenem z hory



Říp a s reliéfem sovy, jako symbolu moudrosti, nad hlavním vstupem. Na návsi, tvořící ústřední prostor obce, stojí pomník k uctění památky padlých v obou světových válkách.

Do Bořanovic se dostanete autobusy PID 348, 368 a 369 ze

stanice metra Ládví. Obec se nachází mezi Prahou a Mělníkem, přesněji hned za hranicemi hlavního města.

Za poslední roky se zde také významně zlepšila doprava. V minulosti jezdily autobusy přibližně v dvouhodinových intervalech a všichni obyvatelé si raději zapisovali přesné časy odjezdů a příjezdů na papírky. Mnohokrát se však do vozidla ani nevešli. Dnes je situace zcela odlišná. Autobusy PID jezdí každých pár minut a v mnoha případech se jedná i o kloubové vozidlo. Jízdní řád si již nikdo neopisuje, v klidu přijde na zastávku a počká na nejbližší spoj.



TIPY NA VÝLET:

Zámek a park v Měšicích

Navštivte překrásný historický zámek a park v Měšicích z roku 1770 o rozloze 15 ha. Do parku byly do parku vysazeny exotické druhy rostlin a umístěny sochy a skleníky.

Doprava:

Autobus PID: 351 a 657 – zastávka Měšice

Vlak S3: Měšice u Prahy

Výlet na soutok řek Labe a Vltavy

Přes bílé kvetoucí lužní les Úpor, kde je království sněženek, se dostanete k soutoku dvou nejznámějších českých řek Vltavy a Labe při městě Mělník. Pro vycházku doporučujeme jako výchozí bod patnáct kilometrů vzdálenou vesnici Obříství.

Tip od starosty Bořanovic: Na výlet se vydejte v březnu, kdy zde kvetou sněženky. Tehdy má výlet největší kouzlo.

Doprava:

Autobus PID: 348, 470, 473 – zastávka Obříství

ČasoPID

ČERVENEC-SRPEN 2019

Redakční rada:

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

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

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

Grafická úprava a sazba: *Miloš Jelínek*

Uzávěrka dat: *20. srpna 2019*
Vydal ROPID a IDSK v srpnu 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