Dopravní novinky



Plzeňské městské dopravní podniky PMDP

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. Prosinec 2016



A měníme i tvář…

Vážení spoluobčané, psaní úvodníku vnímám vždy především jako příležitost k jisté reflexi dějů minulých. Vracím se někdy o několik měsíců, jindy třeba až k Velké francouzské revoluci. Tentokrát jsem si však vybral zlatou střední cestu. Vracím se o pár let…

Začněme třeba rokem 1996. Tehdy Rada města Plzně rozhodla o tom, že všechna nově pořizovaná vozidla budou v nízkopodlažním provedení. Současně s tím započala i úprava infrastruktury, která dnes zajišťuje (vyjma okrajových částí města) kvalitní, bezbariérové odbavení. První velkokapacitní vozy (tehdy celkem čtyři) jsme nakoupili v roce 2002. Celkem dnes provozujeme 334 vozů a 87 % z nich je nízkopodlažních. Vzpomenete ještě někdy na stav před 20 lety?

Od roku 2005 byla všechna vozidla vybavována komunikačním systémem pro slabozraké a nevidomé a v roce 2010 byl dokončen projekt řízení dopravy zcela novou technologií dispečinku s využitím informací o jednotlivých vozech prostřednictvím GPS, který významně zvýšil spolehlivost a přesnost veřejné dopravy v našem městě.

Změnou prošlo i zázemí naší společnosti. O prázdninách roku 2014 jsme opustili areál depa trolejbusů a autobusů v Doudlevcích a přestěhovali se do moderního areálu vozovny na Karlově.

Vzpomenete si ještě…?

No a teď vzhůru do reality. Jak říkám v titulku, měníme i tvář. Od 28. října jezdí naši řidiči v nových uniformách. Změnou jsme chtěli dosáhnout několika efektů. Především zlepšit komfort našich kolegů, zejména řidičů, a usnadnit jim tak výkon jejich odpovědné a mnohdy stresující práce, užitím moderních materiálů. Svou roli hraje i změna barevnosti a střihu. Jsem přesvědčen, že kvalitní a slušivé oblečení je i dobrou reprezentací společnosti a posílí prestiž našich zaměstnanců.

Vážené dámy a pánové, milí cestující, věřte, že změny v naší společnosti (a to jsem je ani zdaleka všechny nevyjmenoval) jsou vlastně trvalým stavem. Impulzem k nim je především snaha neustále zvyšovat úroveň námi poskytovaných služeb, nezapomeňme ale, že i změna v prezentaci je změnou důležitou. Vždyť kolikrát nás ke koupi přesvědčí obal? Doufám, že se nám podařilo dát kvalitnímu zboží kvalitní obal a že s námi rádi bezpečně najedete spoustu kilometrů i v novém roce.

Michal Kraus
předseda představenstva

Řídit tramvaj je obrovská psychická zátěž, ale neměnila bych

V den oslav vzniku samostatného Československa, 28. října, vyjeli do ulic řidiči PMDP poprvé v nových uniformách. Variaci odstínů modré nahradila základní antracitová barva doplněná barevnými prvky (vesta, vázanka, šátek), které odkazují na příslušnost zaměstnance ke konkrétní organizační jednotce – žlutá pro řidiče tramvají, červená pro autobusy a zelená pro trolejbusy, tedy dělení typické právě pro Plzeň. Kombinace s bílou pak byly použity pro pracovníky Zákaznických center a dispečinků. Jak se nové uniformy líbí samotným řidičům, ale i na radosti a strasti povolání řidiče MHD jsme se zeptali dvou z nich.

Hana Pirasová dříve řídila jeřáb, před sedmi lety se však rozhodla změnit povolání a od té doby řídí plzeňské tramvaje. „Není dne, aby lidé nenadávali," říká, ale jedním dechem dodává, že ji práce nesmírně baví. Koncem října dostala nový impuls v podobě nových uniforem. „Jsem nadšená, neuvěřitelně nás to rozsvítilo," dodává.



Hana Pirasová
Foto: Miroslava Tolarová

Vzpomenete si na první den, kdy jste jela poprvé sama s lidmi?

Na to do smrti nezapomenu. Udělala jsem si kurz, pak se mnou jezdil doprovod. Kdyby nastal nějaký problém, pomůže a poradí. Když jsem poprvé sama přijela do Skvrňan s „kačenou", což je ta dlouhá, hranatá tramvaj KT3, lidi vystoupili, najela jsem si do oblouku, vylezla jsem ven, koukám na to ohromné monstrum a říkám si: 'Tohle já řídím plné lidí.' V tu ránu mě popadl obrovský pocit zodpovědnosti.

Stal se z vás díky této práci odpovědnější řidič, chodec nebo cestující?

V každém případě vás to poznamená, protože vidíte obrovskou bezohlednost řidičů i některých chodců. Vycvičilo mě to. A zvlášť při jízdě na motorce, kde teď hodně využívám oko vycvičené pro periferní vidění – víc si umím hlídat okolí.

Setkáváte se s tím, že by vám lidé nadávali?

Není dne, aby nenadávali. Nadávají, že jim ujíždíme, že nepočkáme nebo že cinkáme. Teď nedávno se mi stala příhoda, která mi pořád leží v hlavě. Když se rozjíždíme, musíme zazvonit, to je předpis. A když odbočuji ze sadů Pětatřicátníků do Prešovské ulice, mají zelenou i chodci, kteří si často neuvědomují, že mají přednost před auty, ale ne před tramvají. Cinkla jsem jemně při rozjezdu, chvilku jsem ještě čekala, ale stejně tam šel nějaký mladý pán a zřejmě se lekl. Neumíte si představit, co jsem si vyslechla za nadávky. Přišlo mi to opravdu líto a přesně tyhle případy mě hodně sráží dolů. Občas si říkám, že by školení neměli dostávat jen řidiči, ale i cestující.

Jak je to s tím ujížděním?

Na kterékoli jiné zastávce můžete počkat, když cestujícího vidíte. Ale sady Pětatřicátníků jsou specifické v tom, že se tam sjíždíme všechny tři tramvaje. Když stojím první a odbavím lidi, musím odjet, protože blokuju i vozy za mnou. Nemůžu znovu otevřít a čekat na další 'zelenou' na semaforu. Pokud lidé dobíhají tramvaj podél vozu, vidím je, a pokud můžu, počkám. Ale pokud si dotyčný dopisuje něco na telefonu nebo telefonuje, mine jedny dvoje dveře, protože prostřední jsou bez schodů, zavírám a odjíždím. Musím na cestujícím vidět, že ke mně chce nastoupit. Navíc už nevidím lidi, kteří vyběhnou zpoza rohu nebo ty, kteří běží třeba i za tramvají – tam opravdu nedohlédnu.

Zažila jste někdy situaci, kdy jste si řekla, že vaše práce má smysl a tohle je to, proč to děláte?

Jsem tvor, který se často usmívá, a vždycky mě potěší, když mi lidé úsměv vrátí – ať už z refýže, z chodníku nebo auta. Nebo když poděkují, že na ně počkáme. To totiž lidé neumí – poděkovat. Berou nás jako samozřejmost, jako sluhu, ale tak to nefunguje.

Koncem října se zaměstnancům PMDP měnily uniformy. Jak se vám líbí?

Jsem z ní nadšená, neuvěřitelně nás to rozsvítilo. Líbí se mi opravdu hodně. Když jsme chodili na schůzky, kde se nové uniformy projednávaly s vedením, návrhářkou, konzultovaly se střihy apod., říkala jsem si: 'Žlutý svetr, to budeme vypadat.' A teď, když si někdo vezme uniformu bez barevného doplňku, je z něj šedá myš. Vestičky, svetr, šátek i kravaty… super! Mně to zkrátka opravdu nabudilo, přijde mi, že nás lidi pozorují, a jsem nadšená. Jen halenka pro řidičky se mi tak nelíbí, přijde mi, že v nich vypadáme mnohem starší.

Kterou linku jezdíte nejraději?

Dvojku, protože je nejdelší a je pestrá. Je to taková zkouška trpělivosti řidiče, je tam hodně starších lidí, babičky vozí tašky na kolečkách a je na řidiči, jestli počká. Čtyřka je hodně adrenalinová, je tam hodně odbočování. Nejhorší je jednička, protože od Mikulášského náměstí až na konečnou na Slovany musíte být ve střehu – auta vycouvávají, předjíždí vás, odbočují, do toho chodci…

Co byste řekla člověku, který se rozhoduje, jestli jít řídit tramvaj?

Já lanařím každého. (smích) Říká se, že práce s lidmi je nejhorší. Na jednu stranu s nimi moc do styku nepřijdeme, ale pořád je to velká součást naší práce. Já mám lidi ráda. Sice mi vynadají a mě to mrzí nebo mi vběhnou před tramvaj a mně buší srdce ještě na další konečné, je to zátěž na psychiku obrovská, ale stejně mě to baví.

Co je pro vás na řízení tramvaje nejhorší?

Asi to, že když se blížíte k nějakému nebezpečí, nevyhnete se mu. Kolej vás nepustí a navíc je brzdná dráha dlouhá. Vůbec chodce nechápu – jako by nevěděli, že jdou v podstatě proti vlaku, to není legrace.

Měla jste už nějakou kolizi?

Měla, zvlášť nepříjemná je křižovatka Slovanská – Částkova. Každému říkám, aby si dával pozor, kdykoli tam jede. Nejde to ohlídat, lidi jsou nepředvídatelní. Za sedm let hodně zhoustl provoz a lidi jsou víc zlí. Mrzí mě, že stížnost napíše skoro každý nespokojený cestující, ale pochval je po málu. Berou nás příliš jako samozřejmost, ne jako lidi. A to je škoda.

Autor: Miroslava Tolarová

Nový kabát pro PMDP

Uniformy nejsou to jediné, co PMDP mění… Na konci října bylo na tiskové konferenci představeno také nové logo a nový grafický manuál.

Ke změně dochází po 12 letech. První diskuze o změně loga proběhla již na podzim loňského roku, kdy nám návrh na změnu představil absolvent Západočeské univerzity.

Logo složené ze čtverců vycházelo ze znaku města. Město samo po výměně svého loga bude do budoucna městský znak užívat jen v přesně popsaných případech s cílem heraldickou podobu historického znaku užívat především při zvlášť slavnostních příležitostech. Fanoušky veřejné dopravy určitě potěší, že znak na vozech PMDP zůstajne. Autor nového loga města, společnost Dynamo Design, pak připravil pro PMDP návrh, který naši společnost spojuje s akcionářem a zároveň zachovává její vlastní identitu. Po několika setkáních a úpravách jsme se dopracovali k verzi, která splnila všechny naše požadavky a byla schválena představenstvem společnosti.

Nové logo PMDP tedy vychází z nového logotypu města Plzně. Základem je šipka směřující na západ, ve které je zkratka PMDP, grafickým motivem prolínajícím se celým novým manuálem pak stavebnice, která zobrazuje vybrané plzeňské dominanty a jednotlivé trakce městské veřejné dopravy. Novinkou je i komunikační značka „Vozíme Plzeň", která bude používána na mnoha materiálech místo loga. Změna loga a souvisejícího grafického manuálu společnosti na všech materiálech společnosti bude realizována postupně, nejpozději však do 30. 6. 2018.

Celý grafický manuál si můžete prohlédnout na webových stránkách *www.pmdp.cz* v sekci „pro média". Ne všechny novinky jsou veřejností přijímány s nadšením, objevují se reakce pozitivní i negativní, ale jsme přesvědčeni, že čas ukáže, že to byla změna k lepšímu. Nová grafika je barevná, originální a hravá a autorům velmi děkujeme.

Autor: Kateřina Fránová

Vozíme Plzeň PMDP

Plzeňské městské dopravní podniky PMDP



Sloužím lidem rád, ale nejsem hadr na podlahu

Tomáš Vorlíček pracuje v PMDP od března 2007, za tu dobu neměl s autobusem jedinou nehodu. Několik let už se v dopravních podnicích nevěnuje jen řízení, pracuje jako disponent. „Jsem pravá ruka výpravčího, starám se o zakázky na opravy, takže teď jezdím jen výjimečně a o to víc si to vychutnávám," říká k tomu. Zeptali jsme se ho nejen na nové uniformy, ale i na to, s čím se jako řidič musí nejčastěji potýkat.

Co vás vedlo k tomu, že jste si zvolil zrovna tohle povolání?
Stabilita a jistota, protože před deseti lety nebylo zrovna nejlepší období. Rozhodl jsem se tak a nikdy jsem nelitoval. Ano, jsou dny, kdy je toho hodně, jsou nevrlí cestující, občas nevrlí kolegové, ale nelitoval jsem.

Pamatujete si na svou první jízdu, kdy jste vezl lidi už bez školitele?
Na to se nedá zapomenout, což říkám každému. Je to úplně něco jiného, protože už tam člověk nemá toho druhého, který všechno hlídá. A hlavně – nevezete písek, ale lidi. Sice nejezdíme dálky, ale přehlídnete červenou, trefí vás kamion a máte nadosmrti vyděláno. Jel jsem tehdy linku č. 21 a na ten pocit nezapomenu. Dneska už se tomu směju, člověk to s odstupem doby to bere jinak. Dneska se starám hlavně o to, co je před autobusem a abych dovezl lidi bezpečně. Ano, důležité je přijet včas, ale k čemu mi je, že přijedu na čas, když budu mít pomlácené lidi.

Co pro vás bylo při zacvičování nejtěžší?
Odpoutat se od toho, že jsou tu lidi. A pak délka autobusů, na to jsem nebyl zvyklý. Přišel jsem do PMDP s řidičákem pro osobní auta a jezdil jsem do té doby jen se sanitkou a dodávkou. Máme autobusy dvanácti, patnácti a osmnáctimetrové.

Který se vám řídí nejlépe?
Asi ten nejdelší – kloubový Solaris. Na to, jak je dlouhý, je příjemné ho řídit, poslouchá na slovo a dobře kopíruje silnici. Patnáctimetrový autobus kloub nemá, takže mu zadní část vyjíždí do silnice.

Máte svou oblíbenou trasu?
Linku 41, protože tou jezdím domů. Bydlím na Sylvánu, střídání je v sadech Pětatřicátníků, takže se pak rovnou svezu domů. Nejradši bych se sám odvezl na konečnou, ale to je bohužel zakázané.

Když jsou nějaké stížnosti od cestujících, zpravidla se týkají toho, že jim řidič zavřel před nosem a ujel. Jak na ně reagujete?
Pokud se mi to stalo a dotyčný za mnou přišel, většinou jsem se mu to snažil vysvětlit. V první řadě si nechám posypat hlavu popelem a pak mu zkusím vysvětlit, že ve zpětném zrcátku vidím maximálně metr dva od boku autobusu. To, že někdo dobíhá z větší vzdálenosti, zkrátka nevidím. Nejhorší je, když lidé dobíhají za autobusem, kam opravdu není vidět. Vyběhnou zpoza něj v době, kdy se dveře už zavírají. Nic nenadělám, musím je nechat zavřít a pak můžu dveře znovu otevřít. Ale řada lidí raději skočí dovnitř a nechají se skřípnout, asi proto, že 'Letos už další autobus nejede.'

Změnili se za těch deset let nějak řidiči nebo provoz?
Budu optimista a řeknu, že řidiči jsou stejní. (smích) Ale provoz zhoustl a zúžily se silnice. Moderní jsou ty ostrůvky uprostřed, což je s autobusem opravdu „bomba". Ale člověk se tomu musí přizpůsobit.

Platí, že si cestující více stěžují, než chválí?
Je pravda, že spíš chodí stížnosti, protože lidi to dobré berou jako samozřejmou věc. Občas si říkám, že kdyby dva dny nejezdil jediný spoj, lidi by možná pochopili, co v MHD mají. Dneska má autobus chvilku zpoždění a oni jsou hned naštvaní. Stojím třeba v naprosto ucpaných v sadech Pětatřicátníků, lidi na zastávce už koukají na označník a na hodinky, kde ten spoj je. A kudy mám přijet? Křídla nemáme (smích).

Koncem října se vám změnila uniforma. Co jí říkáte?
Je to krok dopředu, ale jde v první řadě o zvyk ze strany řidičů i cestujících, i když pro ty je důležitější, aby spoj jel na čas. Zatím si na novou uniformu nemůžu stěžovat. Opravdu se povedly kalhoty, které jsou oproti těm starým velmi příjemné. Ty starší ale byly pevnější, uvidíme, co vydrží tyhle.



Tomáš Vorlíček
Foto: Miroslava Tolarová

Kdyby se někdo rozmýšlel, jestli jít řídit autobus do městského provozu v Plzni, co byste mu poradil? Čím byste ho varoval a čím nalákal?
Asi jako u každé práce, člověk to musí aspoň trochu chtít dělat, musí to být koníček. A je to služba, což si možná určitě procento řidičů neuvědomuje. Ať se mi to líbí nebo ne, řídím-li autobus, sloužím lidem. Ale lidé by si měli na druhou stranu uvědomit, že nejsem hadr na podlahu a nemusím léčit jejich mindráky. Mám výhodu, že jsem salámista, takže mi všechno jen projde ušima. Ale nevýhodu v tom, že na mě každý vidí, co si myslím.

Řídíte autobus raději v noci, kdy není takový provoz?
To se nedá říct, není to úplně příjemné. Ve městě to ještě jde, ale mimo město, kdy je úplná tma a svítí jen vnitřek autobusu, se mi to všechno odráží v předním okně – takže tam vidím celý autobus, ale ven je vidět špatně. A zhasnout nemůžu, lidi by si stěžovali, mají strach, aby je třeba někdo neokradl.

PMDP spustily novou kampaň „Na hulváta ne", která upozorňuje na řidiče stojící v zastávkách. Jak to můžete řešit?
Nijak. Když za ním zastavíte a začnete troubit, vypadáte jako hysterka a nic se tím nevyřeší. Když stojí auto v zastávce a vím, že nemám v autobusu vozíčkáře nebo maminky s kočárkem, zastavím v úrovni zastávky, ale na silnici. Nemůžu ho vytlačit, nabourat do něj nebo něco podobného. Kampaň je dobrá už jenom proto, že se o tomto problému začalo mluvit.

Pouští vás řidiči, když vyjíždíte ze zastávky?
Řekl bych, že v tomhle se to trošku zlepšilo. Když mě auta nepouští, dám blinkr, chvilku počkám a pak se začnu pomalinku rozjíždět. Chce to se hnout, pak si vás teprve řidiči všimnou. Dělám si z toho trochu srandu, když říkám, že oni se těm 18 tunám vyhnou. Každý si to rozmyslí, když se na něj valí takový kolos. Autobus nepřetlačí.

Autor: Miroslava Tolarová

Senior Expres – třetí rok v provozu



Vozidla Senior Express mají jednotný design
Foto: archiv PMDP

Osobní vozidlo s označením Senior Expres vyjelo do ulic poprvé 1. dubna 2014. Službu se podařilo spustit ve spolupráci s Odborem sociálních služeb Magistrátu města Plzně. Senior Expres si své zákazníky z řad seniorů a držitelů průkazu ZTP a ZTP/P našel i bez velké reklamy. První den byly sice uskutečněny pouze dvě jízdy, ale do konce dubna 2014 bylo přepraveno 272 cestujících a v květnu téhož roku to bylo již téměř 360 lidí.
Jak se služba dále dostávala do povědomí občanů města Plzně, rostl i počet těch, kteří museli být z kapacitních důvodů odmítnuti. Od září to bylo v průměru 150 odmítnutých objednávek za měsíc. Tuto situaci jsme vyřešili nákupem dalšího vozu, které vyjelo 2. ledna 2015 a ještě lépe vyhovovalo požadavkům cestujících. Bylo prostornější, s vyššími sedadly pro snazší nastupování a vystupování. Vozidlo už mělo nové označení a bylo nepřehlédnutelné. Počet cestujících stoupl na více než 500 za měsíc. Přestože se kapacita navýšila, počet neuspokojených zákazníků i tak nadále rostl. Za rok 2015 se tento počet přiblížil číslu 2000. Od ledna roku 2016 doplňuje flotilu již třetí vozidlo. Všechna mají jednotný design, na který jsou již lidé zvyklí. Předpoklad, že i o třetí vozidlo bude zájem, se bezezbytku naplnil a již v lednu se počet převezených zákazníků přiblížil číslu 800 za měsíc. Ze zkušeností je vidět, že se služba Senior Expres stala za dobu své existence u starších či hendikepovaných spoluobčanů velmi oblíbenou. Dispečeři PMDP přijímají denně desítky telefonátů a snaží se vyhovět všem, kdo má o tuto službu zájem. Bohužel, i se třemi vozidly se stává, že téměř každá čtvrtá objednávka musí být odmítnuta. Na závěr ještě připomínáme, že služba Senior Expres není klasickou taxislužbou, a proto je nutné si ji objednávat s dostatečným předstihem – nejdříve 3 týdny a nejpozději 2 pracovní dny před plánovanou cestou.

Jízda po Plzni
Nástupní cena je 10 Kč za osobu. Jednorázové jízdné je 20 Kč za osobu (10 Kč za dítě). Částka se platí při nástupu do vozidla.

Jízda mimo Plzeň
Nástupní cena je 10 Kč za osobu. Dále se platí 11 Kč za každý ujetý kilometr za celé vozidlo bez ohledu na počet osob. Odpovídající částka se platí při výstupu.

Autor: Tomáš Mráz

Na prahu revoluce v odbavení

Poslední dva roky je možné označit jako start revoluce v odbavení cestujících ve veřejné dopravě. Myšlenky, nápady a náznaky tu byly již dříve, ale teprve v loňském roce se v České republice naplno rozběhl boom nových způsobů odbavení. Nejviditelnějším je jistě odbavení bankovní kartou. Několik tramvají v Liberci naznačilo, že technicky je užívání bankovních karet zvládnutelné i v naší zemi. Ale teprve plzeňská aplikace bankovního řešení do všech vozů MHD prokázala, že tento způsob odbavení má obrovský potenciál. Vždyť po pouhém roce fungování systému je již 15 % jízdenek zaplaceno právě bankovní kartou přímo ve voze Plzeňských městských dopravních podniků. Je zřejmé, že klasickým dopravním kartám, které měly ještě před dvěma roky absolutní dominanci, roste významný konkurent.
Ale není sám. Vedle zmíněných bankovních karet, jež se zavádějí i v jiných městech republiky a které začínají být nedílnou součástí požadavků dopravců při vypisování veřejných soutěží na odbavovací systém, se objevují i další způsoby prodeje jízdného, většinou postavené na aplikacích v mobilním telefonu. Může to být emulace dopravní karty v chytrém telefonu využívající technologie NFC (Near Field Communication), která byla pilotně úspěšně vyzkoušena rovněž v Plzni. Nebo to může být projekt tzv. virtuální karty, na kterém v současnosti pracují PMDP společně s několika dalšími partnery (MasterCard, O2, ČSOB, ODP-Software nebo Diebold Nixdorf). A také to může být některá z variant systémů využívajících tzv. beaconů, tedy zdrojů signálu identifikujícího vůz MHD, který prostřednictvím aplikace v mobilním telefonu zajistí platbu jízdného zcela bez požadavku na součinnost cestujícího (jde např. o izraelský systém HopOn aktuálně instalovaný v Hradci Králové).
Můžeme se dohadovat, zda tyto další způsoby reflektují snahu řešit některé nedostatky systémů postavených na dopravních kartách (zejména nutnost fyzického uložení jízdních dokladů nebo elektronických peněz do čipu karty). Anebo snad využívají toho, že nástup bankovních karet otevřel brány pro inovace? Rozhodně lze očekávat v oblasti odbavovacích systémů v dopravě velmi zajímavou dobu, která bude charakteristická bojem o uživatele. Člověku, který se zajímá o nové technologie, bychom doporučili, aby si následující roky užil, neboť s velkou pravděpodobností některé odbavovací způsoby neuspějí a v budoucnu se s nimi již nesetká. Ale my budeme moci říci: „Byli jsme u toho a viděli to na vlastní oči."

Autor: Martin Chval

Oslava dvojitého výročí trolejbusů v Plzni

V červnu letošního roku jsme společně se Škodou Electric oslavili výročí 75 let provozu a 80 let výroby trolejbusů v Plzni. Povedené počasí, které jsme si již předem objednali (s krátkým bouřlivým intermezzem), a nabitý program přilákal do prostor DEPO2015 více než čtyři tisíce návštěvníků. Dlouho připravovaná akce měla velký úspěch a právě vysoká návštěvnost byla pro všechny organizátory tou nejlepší odměnou.

Účastníci akce si prohlédli výstavu fotografií, vystavená historická, provozní i technologická vozidla PMDP a Škoda Bus Klubu, mohli si vyzkoušet, jak se řídí autobus, nahlédnout pod pokličku dynamickému dispečinku nebo se podívat na unikátní pojízdný model trolejbusu. Děti si užily soutěže, hudební vystoupení, malování na obličej a odnesly si drobné dárky na památku. Po oba dny vozily návštěvníky této akce nejen naše historické vozy, ale i opravdové historické skvosty v podobě trolejbusů Škoda 6 Tr, Škoda 8 Tr, Škoda T11 a Tatra T400, které nám zapůjčili kolegové z Technického muzea v Brně a Dopravního podniku hl. města Prahy. Děkujeme všem, kteří významné výročí oslavili s námi. Moc si toho vážíme.

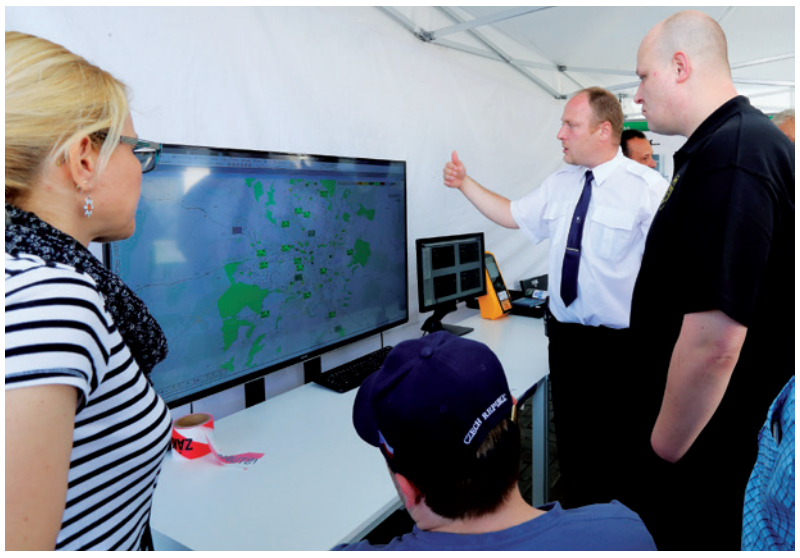
Autor: René Vávro
Foto: archiv PMDP



Pojízdný model trolejbusu v akci



Ukázka testovací sestavy informačních systémů vozidel PMDP



Vedoucí dispečer vysvětluje, jak pracuje náš dynamický dispečink



Trolejbus Škoda T 11, autobus Karosa ŠL 11



Výstava fotografií



Trolejbus Tatra T 400 z roku 1954 v provizorní zastávce v Plovární ulici



Pohled na DEPO2015 při sobotní oslavě

Nová strategie aneb kam míříme

Rok 2016 je posledním rokem dosud platné strategie, jíž se naše společnost řídila v letech 2012–2016. Strategické řízení společnosti se osvědčilo a přineslo v uplynulých letech významné efekty nejen pro společnost samu, ale i pro našeho akcionáře, město Plzeň. Co se podařilo? Vlivem organizačních změn, úsporných opatření a inovačních námětů jsme uspořili 85 milionů Kč z městského rozpočtu.

Za stejné období stoupla průměrná mzda ve společnosti o cca 7 %. Přestěhovali jsme se z areálu Cukrovarská do nové vozovny na Karlově. Nakoupili jsme 86 nových vozů v objemu 916 mil. Kč. Fúzí s Parkingem Plzeň jsme získali možnost aktivně ovlivňovat osobní dopravu ve městě.

Uvedené efekty však nemůžeme považovat za dostatečné pro budoucí dobré fungování naší společnosti. Proto jsme v roce 2015 zahájili práce na strategii nové pro léta 2017–2021, s níž se tu a tam budete setkávat pod názvem „PMDP – aktivní partner 2012".

Základní stavební kameny nové strategie

Mise a vize neboli poslání společnosti pomáhá identifikovat důležité klíčové hodnoty společnosti a to, v co organizace při svém rozvoji věří. Každý zaměstnanec je důležitou součástí naší společnosti a každý se svým dílem podílí na vytváření nové budoucnosti společnosti. Stejnou hodnotu má pro nás náš klient. Věříme, že nejen kritickým přístupem ke kvalitě námi poskytované služby, ale i náměty na její zlepšení budete podporovat naši snahu poskytovat kvalitní a dostupnou službu v oblasti veřejné dopravy.

Poslání (mise) PMDP

Provozujeme a řídíme MHD na špičkové úrovni ve srovnání s jinými provozovateli a současně se chováme jako proaktivní podnikatelský subjekt.

Vize PMDP

„Chceme být základním stavebním kamenem moderního dopravního systému Plzně a okolí."

To znamená, že usilujeme o postavení významného partnera pro město i kraj, spolu s nimiž chceme pracovat na preferenci veřejné dopravy, těsnějšímu sepětí mezi individuální automobilovou dopravou a dopravou veřejnou. Průběžně budeme sledovat inovace a nové trendy v dopravě a podporovat jejich uvádění do života.

Hodnoty PMDP

1. Orientace na zákazníka.
2. Důraz na životní prostředí.
a společenskou odpovědnost.
3. Trvalé zlepšování.
4. Tým PMDP.
5. Tradice a partnerství.

Autor: kolektiv autorů



Nový autobus Solaris Urbino 4. generace
Foto: Zdeněk Kresa

Smart City aneb inteligentní město

Být tzv. inteligentním městem. O to se dnes snaží mnoho měst na celém světě, a proto se stále častěji objevuje ve sdělovacích prostředcích i projevech politiků a ekonomů původní, anglické označení tohoto konceptu – Smart City.

Co si ale pod tímto názvem představit? Jaký je obsah toho sousloví? Odpověď vás možná překvapí. Neexistuje jen jedna správná definice, jeden popis. A tak jsme se v Plzni rozhodli, že jej budeme chápat následovně: Inteligentní město (Smart City) je jedním z konceptů uplatnění principů udržitelného rozvoje do organizace města, které se opírá o využití moderních technologií s cílem zlepšit kvalitu života občanů a zefektivnit správu věcí veřejných.

A jaký je náš cíl? Cílem Smart City Plzeň je, aby se občan města necítil cizincem, město bylo otevřené, bezpečné, přátelské a komunikativní a cizinec nebo návštěvník se cítil být jeho součástí.

Pod přímým vedením primátora města Martina Zrzaveckého byl založen projekt Smart City Plzeň, jehož nedílnou součástí je i oblast dopravy. Pracovní skupina se věnuje oblastem souvisejícím se všemi druhy dopravy provozované na území Plzně, ale i s Plzeňskou kartou. Nebráníme se ani námětům s přesahem do ostatních kapitol.

A jaké projekty teď připravujeme a analyzujeme?

1. Postupná náhrada trolejbusů s dieselovým přídavným pohonem vozy s pohonem bateriovým.
2. Preference veřejné dopravy.
3. Turistická karta pro návštěvníky našeho města.
4. Dopravní aplikace a aplikace pro parkování.
5. Dobíjení elektronické peněženky a koupě předplatných kupónů na Plzeňské kartě formou inkasa.

Tolik ochutnávka z našich záměrů, o jejichž naplňování, stejně jako o vizích a záměrech nových, vás budeme dále informovat.

Autor: Michal Kraus



Ilustrační foto
Foto: archiv města Plzně

Parking Plzeň pod křídly PMDP

Od 1. ledna 2017 dochází ke sloučení Plzeňských městských dopravních podniků, a.s., se společností Parking Plzeň, s. r. o. Hlavním cílem této fúze není dosažení okamžité finanční úspory, ale vytvoření dlouhodobé společné strategie dopravy v klidu a veřejné dopravy. V ní nebudou tyto obory dopravy fungovat izolovaně od sebe, ale budou se vzájemně propojovat a doplňovat tak, aby cestování po Plzni bylo kvalitní, pohodlné a efektivní. Chceme tím podpořit tzv. chytrou mobilitu, která se na území města rozvíjí a která v sobě zahrnuje veškeré druhy dopravy, včetně pěší a cyklistické dopravy.

Proces fúze byl zahájen 19. května 2016 rozhodnutím Rady města Plzně. Od té doby probíhaly přípravné práce související se začleněním stávající společnosti Parking Plzeň do struktury dopravně provozního úseku PMDP. K dnešnímu dni má společnost Parking Plzeň celkem 18 zaměstnanců a kromě parkovacích zón, lokalizovaných především v centru města, se stará o parkovací plochy v sadech Pětatřicátníků a v Jízdecké ulici, dva parkovací domy na Rychtářce a u Nového divadla, k tomu zabezpečuje provoz 133 parkovacích automatů a spravuje parkovací karty. Celkem tak obhospodařuje cca 3000 parkovacích míst. Tato činnost představuje nejen zajištění provozuschopnosti a dostupnosti parkovacích ploch a obslužného zařízení, ale souvisí i s uplatňováním nezbytné represe, bez níž nemůže být nastavený systém funkční. Toho lze dosáhnout pouze úzkou spoluprací s Městskou policií Plzeň, která dohlíží na dodržování pravidel a v jejíž kompetenci je uplatňování takových kroků, které udrží kázeň řidičů na požadované úrovni.

Veškeré výše uvedené procesy jsou nezbytné pro stávající i budoucí fungování systému dopravy v klidu a zůstanou zachovány minimálně ve stávajícím rozsahu. Změny, a to především procesní, lze očekávat až v návaznosti na plánovaný rozvoj systému parkování v Plzni. Pro ten bude nezbytné si nejdříve stanovit novou strategii parkování na území města Plzně. V ní se chceme bavit o nových principech a synergiích plynoucích ze spojení dopravy v klidu s dopravou veřejnou. Chceme se podívat na tarifní propojení obou druhů doprav, počítáme se zavedením mobilních aplikací pro usnadnění orientace a cestování po Plzni našim zákazníkům. Obecně bychom rádi nabídli obyvatelům i návštěvníkům města takový systém, který je bude motivovat k využití ideální kombinace jednotlivých druhů dopravy s pozitivním efektem jak pro zákazníka, tak pro město samotné.

Autor: Jiří Ptáček

Parking PMDP

Plzeňskákarta

Na Šumavu s Plzeňskou kartou? Ano!

Máte rádi Šumavu? Chcete ji poznat více? Nyní máte možnost poznat Bavorský les a při tom využít slevu s Plzeňskou kartou!

Díky Bonusovému programu mohou nyní držitelé Plzeňských karet využít možnost slev nejen na ubytování v této lokalitě. Noví partneři Bonusového programu zvou do Bavorského lesa rodiny s dětmi i milovníky přírody, kteří objevují její tichou krásu přes objektiv fotoaparátu. Nové partnery ocení i příznivci sjezdovek Turnhof a Javor nebo fandové cykloturistiky.

Slevy nabízí i půjčovna elektrokol E-bike Šumava, kde vám rádi připraví plán trasy na míru, abyste si výlet maximálně užili. A pokud vám dojdou síly, kolo lze vrátit i na jiném místě (u jiného partnera Bonusového programu). Milovníci zimních radovánek ocení možnost využít se slevou rodinnou sjezdovku v areálu Glasberg u Zwieselu, která je určena jak pro děti a začínající lyžaře, tak pro dospělé, kteří chtějí zdokonalit svoji techniku jízdy. Výhodou je možnost parkování přímo pod sjezdovkou.

Více informací o partnerech zapojených do slevového programu Plzeňské karty najdete na webových stránkách *www.plzenskakarta.cz,* kde je pro vás připravená zcela nová sekce „Bonusový program".

Autor: Štěpánka Matějovská

Plzeňská karta přináší držitelům další usnadnění a výhody

V červenci zahájily PMDP ve spolupráci s agenturou Turismus vydávání Turistické jízdenky – karty pro návštěvníky města. V turistickém informačním centru a v Zákaznických centrech PMDP si návštěvníci Plzně mohou za vratnou zálohu 100 Kč vypůjčit Turistickou jízdenku a na ni nabít speciální turistický tarif na 1–17 dnů nebo elektronické peníze pro nákup jednotlivých jízdenek. Při vrácení Turistické jízdenky obdrží zákazníci zpět celou zálohu.

Držitelé Plzeňských karet mohou od poloviny srpna 2016 využívat další obsluhované prodejní místo pro pořízení a dobíjení Plzeňské karty. PMDP spolu s Úřadem městského obvodu 2 – Slovany zavedly v prostorách úřadu přepážku, u níž mohou držitelé Plzeňské karty v úředních hodinách požádat o vydání nebo výměnu Plzeňské karty. Zákazníci mohou přepážku využít také pro nabíjení časového předplatného a elektronických peněz. Protože se tato forma spolupráce osvědčila, jednají PMDP i se zastupiteli dalších městských obvodů o zřízení stejných pracovišť i na dalších úřadech městských obvodů.

Od 1. září lze také při podání žádosti o Plzeňskou kartu v Zákaznických centrech PMDP objednat doručení karty prostřednictvím obyčejného psaní České pošty. Zákazníci musí pro pořízení Plzeňské karty navštívit přepážku PMDP pouze jednou. Cena služby odpovídá ceně obyčejného psaní České pošty. Zablokovaná karta je klientovi následně zaslána do poštovní schránky na uvedené bydliště. Odblokování lze provést telefonicky na základě správného zodpovězení kontrolní otázky, kterou klient uvedl při pořízení.

Od 1. listopadu pak mohou držitelé Plzeňské karty využít časově omezenou nabídku na padesátiprocentní slevu z jednotlivého vstupného na vybrané prohlídkové okruhy Plzeňského Prazdroje. Návštěvníci prohlídek mohou v rámci této akce navštívit Pivovarské muzeum a Plzeňské historické podzemí. Slevu lze čerpat pouhým předložením Plzeňské karty při zakoupení vstupenky, nabídka je platná do konce března 2017.

Autor: Milan Šot

Změny tarifu od 1. července 2016

1. Nákup zlevněného předplatného pro děti ve věku 6–15 let a studující ve věku 15–26 let

Již není nezbytné splňovat podmínky pro nárok na zlevněné předplatné jízdenky po celou dobu platnosti jízdenky. Nově postačí splňovat podmínky pro nárok na slevu pouze k počátku platnosti jízdného.

2. Turistická jízdenka

Turistická jízdenka je vratná a je vydávána oproti záloze ve výši 100 Kč. Lze na ni nahrát předplatné v rozsahu 1–17 dní nebo elektronické peníze dle vlastní volby až do výše 3500 Kč. Předplatné je ve dvou variantách – základní předplatné a zlevněné ve výši 50 % pro děti od 6 do 15 let a studenty do 26 let. Nárok na zlevněnou jízdenku se prokazuje jak při pořízení Turistické jízdenky, tak i při přepravní kontrole ve vozidle.

Počet dnů	Základní předplatné v Kč	Zlevněné předplatné v Kč
1	58	29
5	244	122
7	308	154
10	372	186
17	466	233

Změny tarifu od 1. ledna 2017

1. Předplatné pro psy

Roční předplatitelé nebo držitelé Plzeňské karty s nárokem na bezplatnou přepravu budou moci nově využít předplatné pro psy.

Cena předplatného pro jednoho psa na 365 dní	
Držitel ročního předplatného	480 Kč
Držitel Plzeňské karty s nárokem na bezplatnou přepravu (dárce krve aspoň se Zlatou Janského plaketou či osoby nad 70 let)	240 Kč

Platnost předplatného pro psa je:

- 365 dní pro osoby s nárokem na bezplatnou přepravu
- pro držitele ročního předplatného se platnost pohybuje v rozmezí platnosti předplatného (může být i kratší než 365 dní, záleží na okamžiku pořízení předplatného pro psa).

Předplatné pro psy se bude nahrávat na Plzeňskou kartu doprovodu psa.

Ceny jsou nastaveny právě jen uvedené úrovně (480 Kč a 240 Kč) a nesnižují se dle počtu dní, na které je předplatné pro psa pořízeno.

2. Přeprava asistenčního psa

Pro asistenčního psa u osob s průkazem ZTP nebo ZTP/P bude platit bezplatná přeprava.

3. Změny cen předplatného

Cena předplatného je navýšena cca o 0,3 % z dnešní úrovně ceny.

Plnocenné předplatné:

Druh předplatného	Cena předplatného od 1. 1. 2017
31 dní	448 Kč
183 dní	2296 Kč
365 dní	3974 Kč

Zlevněné předplatné:

Druh předplatného	Cena předplatného od 1. 1. 2017
31 dní	224 Kč
183 dní	1148 Kč
365 dní	1987 Kč

Předplatné pro děti od 6 do 15 let:

Druh předplatného	Cena předplatného od 1. 1. 2017
31 dní	169 Kč
183 dní	862 Kč
365 dní	1490 Kč

Poznámka: všechny výše uvedené změny jsou platné pro zónu 001 Plzeň.

Autor: René Vávro

Už nemusíte stát ve frontách

Bez fronty a v čase, který si sami určíte. Přesně tak můžete být odbaveni v Zákaznickém centru na Denisově nábřeží v Plzni. Objednat se na vybrané služby mohou zákazníci díky aplikaci již více než rok. Řeč je o rezervačním systému „Úřad bez čekání".

Prostřednictvím on-line rezervace u služeb, jako je výměna Plzeňské karty, pořízení nové Plzeňské karty či podání žádosti o duplikát, si sami zvolíte konkrétní den a hodinu a ušetříte tak svůj čas strávený v Zákaznickém centru.

Díky vyvolávacímu systému můžeme nahlédnout do statistik, které přináší zajímavé informace a především konkrétní čísla. Známe tudíž počet objednaných klientů na konkrétní služby, počet klientů, kteří se objednali a nedostavili se, známe průměrné čekací doby odbavení, ale také i ty nejdelší, vidíme, kolik klientů je přiděleno k jednotlivým přepážkám, a můžeme tak mimo náporová období předcházet případnému tvoření front.

Pro úkony spojené s výměnou Plzeňské karty je každý všední den k dispozici 66 rezervačních míst.

O sobotách je to vzhledem ke kratší otevírací době méně, konkrétně 30.

Pro podání žádosti o výrobu nových Plzeňských karet či duplikátů je každý všední den 22 volných míst, o sobotách 8. Pro následný výdej je ale určeno míst o něco více, přesně 33, o sobotách je k dispozici míst celkem 12.

Jak lze vidět ze statistik, stále zbývá velký počet volných termínů. Takže není nic snazšího, než jít na web: *www.uradbezcekani.cz,* objednat se k nám a vyhnout se tak frontám.

Autor: Klára Kozohorská



Službu Úřad bez čekání si vyzkoušel i primátor města Plzně Martin Zrzavecký
Foto: archiv PMDP

Úřad bez čekání v číslech za období září 2015 – říjen 2016
(1. 9. 2015 – 21. 10. 2016)

Celkový počet termínů k objednání	30 764
Celkový počet objednaných	11 111 osob
Celkový počet příchozích z objednaných	8 872 osob

Těžká práce revizora

Běžný pracovní den revizora začíná v brzkých ranních hodinách, kdy se s kolegy sejdeme v našem zázemí. Po prohození pár slov se rozejdeme do terénu dle rozpisu. Naše cesty vedou k nejbližším zastávkám, a po nástupu do vozu tudíž potkáváme známé tváře cestujících, kteří těmito spoji jezdí pravidelně ve stejný čas – například starší paní se psem, která nám při každé kontrole říká, jak se těší, že od nového roku bude moci pejskovi také pořídit předplatné.

V průběhu pracovní směny se setkáváme s nepřijatými SMS, prošlými kupony na kartě, propadlými jízdenkami anebo úplnou absencí jakéhokoli jízdního dokladu. A současně neustále vysvětlujeme přepravní řád. Nejčastějšími typy výmluv cestujících bez jízdního dokladu jsou: *„Nestihl jsem si koupit. Neměl jsem kde koupit. V trafice jízdenku neměli. Pospíchám. Zaspal jsem. Nemám kredit. Sekl se mi telefon. Restartuji telefon".*

Naštěstí stále převažují cestující, kteří jízdenku mají. Výmluvy patří mezi neškodné formy reakcí cestujících, daleko horší jsou hrubší slovní napadání (zejména výhrůžky) nebo pokusy černých pasažérů o útěk, které ve většině případů stejně končí jejich dopadením.

Občas se při některém útěku i pobavíme, což byl i případ mladého cestujícího, který neměl jízdenku a při příjezdu vozu do zastávky se dal okamžitě na útěk. My jsme pochopitelně vyrazili za ním. Honička probíhala v samém centru města, a když už se zdálo, že cestující je mimo náš dosah, zahlédli jsme ho, jak vbíhá do obchodu s drogerií. Následovali jsme ho a po příchodu do obchodu jsem se rozhlédl a postupně jsem začal procházet uličky. Dotyčného černého pasažéra jsem objevil schovaného v uličce s deodoranty, mladík byl udýchaný a hlavně překvapený ze svého dopadení. Celý incident bral sportovně se slovy: *„Tak jsem to alespoň zkusil."* Ne vždy však cestující reagují takto klidně a nemálo z nich se bohužel uchyluje i k fyzickému napadení. Při této práci je zkrátka nejdůležitější mít pevné nervy a udržet si nadhled.

Před koncem pracovní doby se vždy s kolegy znovu sejdeme v zázemí, vyřídíme potřebnou administrativu a sdělíme si postřehy a zážitky z uplynulé směny.

Občas si říkám, jak by asi reagovali někteří nespokojení cestující, kdyby byli v mé kůži. Tahle práce je sice náročná, ale i přesto mě baví.

Autor: Tomáš Schejbal

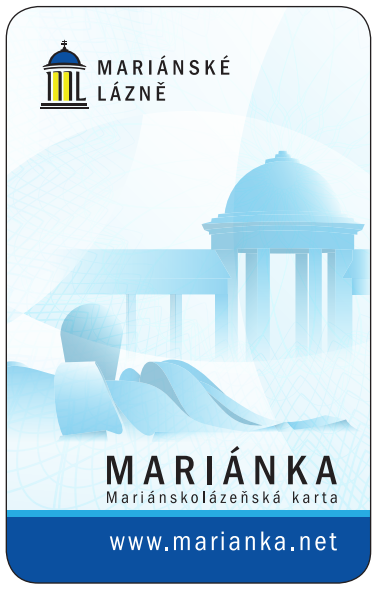
Mariánské Lázně zavádějí Plzeňskou kartu

Systém Plzeňské karty získává dalšího partnera v někdejším Západočeském kraji – město Mariánské Lázně. Je zřejmé, že model užívání kartového centra formou služby, který jako první vyzkoušely Karlovy Vary, je všestranně výhodný a životaschopný.

Plzeňské městské dopravní podniky se dohodly s městem Mariánské Lázně, že poskytnou systém Plzeňské karty obyvatelům i návštěvníkům tohoto krásného lázeňského města. Aktuálně se budují odbavovací místa pro zákazníky a připravuje se upravená podoba Plzeňské karty, která by v novém působišti měla mít mariánskolázeňské grafické prvky. Předpokládá se, že nové karty budou pro své budoucí uživatele vyrobeny ještě do konce tohoto roku.

Systém bude samozřejmě plně kompatibilní se stávajícími místy užívání Plzeňské karty. To znamená, že držitelé nové karty Mariánských Lázní budou moci tuto svou čipovou průkazku plnohodnotně využít jak v Karlových Varech, tak v Plzni, resp. v celé Integrované dopravě Plzeňska. Na druhé straně to ale také znamená, že stávající uživatelé Plzeňských nebo Karlovarských karet budou připraveni pro cestování s tamním dopravním podnikem – Městskou dopravou Mariánské Lázně. Plánuje se, že systém bude sloužit jak pro ukládání dlouhodobých předplatných jízdenek, tak i pro nákup jednorázových jízdenek přímo ve vozech dopravního podniku.

Autor: Martin Chval



Validace transakcí z e-shopu konečně ve vozidlech

Od 5. prosince jsme testovali novou funkci systému Plzeňská karta, tzv. validaci ve vozech. A v těchto dnech si můžete nákup na e-shopu validovat (aktivovat) ve vozech PMDP i vy.

Dosud se uživatel e-shopu Plzeňské karty neobešel bez následné validace (aktivace či potvrzení) na bankomatech České spořitelny nebo prodejních místech Plzeňské karty. Nově jsou pro validaci přizpůsobeny vozidlové terminály. Konkrétně terminály, které akceptují bankovní karty a jsou umístěny zpravidla u druhých dveří za řidičem ve všech vozech MHD. Výjimkou jsou obousměrné tramvaje. Každopádně správné dveře jsou označeny symbolem pro bezkontaktní platby.

Po provedení nákupu v e-shopu a zaplacení objednávky je transakce z e-shopu přibližně s dvouhodinovým zpožděním přenesena do paměti terminálu. Přiloží-li cestující následně Plzeňskou kartu k terminálu, je mu do paměti karty celá objednávka nahrána.

E-shop Plzeňské karty se tak stal nejpohodlnějším způsobem nákupu časového předplatného a dobíjení elektronických peněz. V praxi zákazník uhradí v e-shopu nákupní transakci pro libovolnou Plzeňskou kartu a její držitel kartu následně aktivuje (validuje) přiložením k terminálu při prvním nástupu do vozu MHD.

Nabít Plzeňskou kartu například dětem nebylo nikdy jednodušší. Vyzkoušejte to také!

Autor: Milan Šot

Trolejbusy v jihoitalském Lecce

Lecce, město v jihoitalské oblasti Salento, které se nachází v nejjižnějším cípu regionu Apulie (Puglia), je po Bari a Brindisi se svými asi 92 tisíci obyvateli třetím největším městem Apulie. Lecce jsme si na rozdíl od dalších zmíněných měst jižní Itálie vybrali k bližšímu představení proto, že se zde nachází trolejbusový provoz. Zatímco v hlavním městě Bari byl trolejbusový provoz ukončen v roce 1987, což po celém městě připomínají všudypřítomné troleje a trakční sloupy, v Lecce byl naopak zprovozněn zcela nový trolejbusový systém.

Realizace projektu během sedmi let

Dopravní podnik SGM Società Gestione Multipla S.p.A. provozuje od zahájení provozu dne 12. ledna 2012 v podstatě dodnes beze změn tři trolejbusové linky, z nichž je jedna (linka 29) radiálního charakteru a zbylé dvě jsou okružní. Linka 30 svoji trasu krouží proti směru hodinových ručiček, linka 31 krouží stejnou trasu, avšak ve směru hodinových ručiček. Všechny tři linky vyjíždějí od hlavního železničního nádraží Lecce stazione FS. Linka 29 je provozována v intervalu 20 minut nebo 40 minut dle dne a denní doby, okružní linky mají taktový jízdní řád nastavený na 40minutové rozestupy mezi spoji. Rozsah dopravy je pouze mezi sedmou hodinou ranní a devátou večerní. Za zmínku stojí, že od rozhodnutí zavést ve městě trolejbusový provoz v roce 2005 uběhlo necelých sedm let do chvíle, kdy městem toto elektrické a ekologicky šetrné vozidlo poprvé projelo. Nechme na názoru každého čtenáře, zda je to doba krátká, dlouhá nebo přiměřená složitosti realizace takového projektu. Úspěšné vypsání soutěží na stavbu tratí a dodavatele elektrické výzbroje a vozů proběhlo ještě v roce 2005. Celkové náklady projektu převyšující 22 milionů eur si mezi sebe rozdělilo italské ministerstvo pro infrastrukturu, region Apulie a město Lecce.

Hlavním nositelem přepravní práce v Itálii není veřejná doprava

Pro milovníky technických údajů uveďme alespoň základní informace. Městem Lecce vedou trolejbusové tratě o celkové délce 28 kilometrů, na nichž se i na základě výše zmíněných výběrových řízení cestující vozí dvanácti trolejbusy značky VanHool (ev. č. 001–012) belgické provenience vybavenými elektrickou výzbrojí Vossloh-Kiepe. Vzhledem k tomu, že hlavním nositelem přepravní práce v Lecce stejně jako v prakticky celé Itálii není veřejná doprava, ale spíše individuální automobilová doprava, postačilo pořídit všechny trolejbusy v krátkém, dvanáctimetrovém provedení. Trolejbusová síť je napájena stejnosměrným elektrickým proudem o napětí 750 V. Vozidla jsou poháněna trakčními motory Škoda s pomocným dieselagregátem o výkonu 80 kW pro překonání úseků bez trolejového vedení při mimořádných situacích.

Trolejbusová vozovna bez trolejí

Zajímavostí je, že dle projektu byla postavena i zcela nová trolejbusová vozovna Piazza del Bastione na Via Antonio Perreli, ke které však není zavedeno trolejbusové vedení. Trolejbusy tak musí všechny své jízdy za účelem návštěvy vlastního depa absolvovat na alternativní pohon.

Autor měl sice možnost sledovat provoz MHD v tomto krásném městě pouze krátkou dobu, ale i za pouhých několik málo dní a několik málo jízd lze vyjádřit pochybnosti o budoucnosti trolejbusové dopravy. Souvisí to jednak s vysokým stupněm automobilismu v Itálii a s tím spojeným nízkým využitím veřejné dopravy, ale hlavně s přístupem provozovatele a zaměstnanců. To může do budoucna vést k postupnému útlumu zcela nového a za nemalé prostředky vybudovaného provozu. Ve městě jsou nezřídka k vidění trolejbusy, jejichž řidiči nenasadí sběrače na trolejové vedení a městem prakticky po celý den jezdí za pomoci dieselového agregátu, což musí být mimořádně drahé na provoz i údržbu. Přitom my sami v Plzni víme, že právě elektrický pohon pomáhá udržet ve městě čistší životní prostředí a má smysl tento systém nejen využívat, ale do budoucna jej i rozšiřovat a udržovat v co možná nejlepší kondici.

Autor: Jiří Pelant

Ohlédnutí za berlínským Innotransem



Krakowiak je se svými 2,4 metry o 10 cm užší než plzeňské tramvaje



Středněkapacitní tramvaj Siemens Avenio

Ve dnech 20. – 23. září probíhal na berlínském výstavišti tradiční mezinárodní železniční veletrh Innotrans. Innotrans je největší akcí svého druhu na světě v oblasti železničního průmyslu a tomu také odpovídal zájem dodavatelů. Na veletrhu vystavovalo celkem 3455 společností z 62 zemí. Poprvé v historii veletrhu tak byly plně obsazeny všechny haly s celkovou rozlohou 112 000 m^2, přičemž část expozice se nacházela také na venkovních prostorech výstaviště, zahrnujících 3,5 km kolejí.

V rámci výstavy bylo možné navštívit haly věnující se železniční technologii (konstrukční prvky vozidel, jejich vybavení, budoucí trendy aj.), interiérům vozidel, železniční infrastruktuře (zjednodušeně koleje, troleje), výstavbě tunelů a veřejné dopravě. Venkovní části nabízely zejména expozici železničních vozidel, pracovních strojů a tramvají. Neméně zajímavá byla také výstava elektrobusů, které jsou již několik let v popředí zájmu mnoha měst i dopravních společností a které s železniční dopravou spojují společné komponenty. Pro tříčlennou výpravu z PMDP byla nejlákavější právě část zaměřená na veřejnou dopravu a dále venkovní expozice železničních vozidel a tramvají.

U expozice zaměřené na technologie pro veřejnou dopravu jsme se pohybovali nejčastěji. Na jednotlivých stáncích bylo možné zhlédnout prezentace menších či větších firem, které se zabývají jízdenkami, přesněji systémy odbavení ve vozech (tzv. ticketing). Stručně lze zmínit, že naprostá většina společností již bere odbavení bezkontaktní platební kartou jako standard, a dá se očekávat, že v budoucnosti bude probíhat odbavení ve veřejné dopravě právě především na této bázi.

Druhým velkým tématem byly informační systémy ve vozidlech. Pod tímto obecným pojmem si lze představit vše, co může cestující nebo řidiče informovat jak ve vozidlech, tak na zastávkách. Do této kategorie patří chytré elektronické odjezdové panely na zastávkách, kamerové systémy, informační panely na vozech, které udávají linku a směr jízdy, nebo vnitřní LCD displeje sloužící pro dopravní i reklamní informace, jak je znáte z některých novějších vozů PMDP.

Velmi zajímavé byly také prezentace systémů automatického počítání cestujících, které mimochodem také již na vybraných vozech testujeme.

Ve venkovní expozici jsme se zaměřili především na tramvaje, neboť v příštích letech bude docházet k postupné obměně vozového parku tramvají. Mohli jsme si tak prohlédnout například 27 metrů dlouhé Siemens Avenio pro katarské hlavní město Dauhá, jehož zajímavostí je, že bude jezdit na elektrickou energii uloženou v bateriích a superkapacitoru. Tramvaj tak nebude za jízdy odebírat proud z trolejí a bude se dobíjet pouze v zastávkách. Turecký výrobce Durmazlar přivezl na veletrh svou 33metrovou tramvaj Panorama. Polský výrobce Pesa ukázal vysokokapacitní tramvaj o délce 43 metrů určenou pro polský Krakow. Tato tramvaj je kromě místa pro kočárky a invalidní vozíky vybavena také prostorem pro umístění jízdních kol, což je umožněno právě délkou tramvaje. Bez zajímavosti nebyly ani ostatní tramvaje. Výrobce Solaris ukázal tramvaj s možností pojezdu na baterie a Stadler představil řešení „vlakotramvaje“ pro německý Chemnitz, které kombinuje jízdu na elektřinu ve městě a dieselový agregát na lokálních příměstských tratích. Zmíníme ještě tramvaj našeho domácího výrobce Škody Transportation, který vystavoval nízkopodlažní obousměrnou 33metrovou tramvaj 30T určenou pro Bratislavu. Bratislavský dopravní podnik provozuje tramvaje na kolejích s úzkým rozchodem 1000 mm, takže bylo zajímavé sledovat, jak se inženýrům podařilo skloubit úzký rozchod a nízkopodlažnost.

Tento článek nemůže a ani nechce obsáhnout všechny novinky, které byly na veletrhu Innotrans k vidění, ostatně k tomu slouží odborná periodika, proto si dovolím již jen několik osobních postřehů. Veletrh, svým rozsahem největší v historii, ukazuje, že železniční doprava má před sebou pestrou budoucnost, a to ve všech svých podobách. Od dob prvních železnic jsme ušli značný kus cesty, přitom základní princip zůstává stejný – přeprava z bodu A do bodu B. Přidanou hodnotou je pak například vyšší komfort, rychlost či bezpečnost. Díky chytrým aplikacím se také snižuje časová ztráta, protože si cestující může zjistit odjezd vozu nebo další návaznost spojů, a to nejen městské dopravy.

Veletrh pro nás zafungoval jako zrcadlo, kterým jsme se mohli porovnávat s moderními trendy, zároveň nám ale posloužil i jako inspirace. I nadále tak budeme přinášet do dopravy moderní trendy a pojetí, které pomohou zvyšovat spokojenost našich zákazníků a zpříjemní dopravu s PMDP v Plzni a jejím okolí, a to jak tu železniční-tramvajovou, tak autobusovou nebo trolejbusovou.

Autor a foto: Miroslav Macháň



I takto může vypadat moderní zastávkový označník



Solaris Tramino v provedení pro polský Olsztyn



Pesa 2014N Krakowiak dodaná v počtu 36 ks do polského Krakowa

Největší letošní výluky se dotkly hlavně tramvají

Vážení cestující, ani v roce 2016 se plzeňským ulicím nevyhnuly uzavírky z důvodu rekonstrukcí vozovek, podzemních sítí, tramvajových tratí nebo z důvodu sportovních a kulturních akcí, kterých rok co rok přibývá. Některé stavební práce probíhaly nepřetržitě i během letošního mírného zimního období, které stavbaře ušetřilo mrazů a sněhu a umožnilo tak nepřerušovat práce z klimatických důvodů. Cestující tak čekala dílčí omezení hned v prvních týdnech roku 2016, například na Vinicích v ulici Na Chmelnicích nebo třeba na Doubravce, kde byla vinou rekonstrukce kanalizace omezena celý únor trolejbusová linka 13.

Zároveň pokračovaly práce na stavbě prvního tubusu železničního tunelu pod vrcholem Chlum a přestavba železničního hlavního nádraží, což způsobilo nemalé komplikace v provozu autobusových linek 29 a 30. Plánované odklony linek na Doubravce však byly již z předchozích etap vyzkoušené a cestující si i vzhledem k vhodné volbě termínů realizace, které se nám s investorem a zhotovitelem stavby podařilo vyjednat, rychle zvykli, případně odklon ani nezaregistrovali.

První větší zkouškou trpělivosti našich cestujících tak byla až plánovaná výluka na tramvajové lince 2 o velikonočních svátcích. Ty letos vyšly na 25. až 28. března a dvojka byla během těchto dní odkloněna na Světovar přes Slovany, přičemž ve vynechaném úseku byly nasazeny autobusy náhradní dopravy.

Následovaly květnové Slavnosti svobody a již tradičně série několika běžeckých závodů, které se však konaly o víkendových dnech, a přestože provoz MHD ovlivnily výrazně, nedotkly se tolika cestujících.

Opravdové komplikace nejen v provozu MHD, ale především pro naše cestující přinesla až rekonstrukce a uzavírka Štefánikovy ulice v Černicích společně se stavbou nové měnírny v Černicích. Tyto dvě akce prakticky paralyzovaly trolejbusovou dopravu v této jinak poklidné městské části. V této chvíli ale můžeme konstatovat, že vše je již za námi, a přestože se jednalo o technologicky i organizačně velmi komplikované stavební akce, podařilo se nám zajistit po celou dobu provoz trolejbusy na alternativní pohon v rozsahu obvyklém pro linky 10 a 13. Původně bylo plánováno s omezeními jen po dobu letních školních prázdnin, ale nakonec došlo k prodloužení stavebních prací i výluky až do školního roku.

Velikou zkouškou trpělivosti Plzeňanů byla v letošním roce rekonstrukce vodovodu, kanalizace a tramvajové trati v Mikulášské ulici, která způsobila zásadní omezení tramvajového provozu v termínu 13. až 22. srpna. V těchto dnech byl zcela přerušen provoz na linkách 1 a 2 v úseku mezi náměstím Republiky a Východním Předměstím. Po dobu přerušení byla zavedena náhradní autobusová doprava 1/2A, která byla netradičně vedena jednosměrným objezdem trasy obou linek přes Slovany a Světovar. Toto řešení sice přineslo některým cestujícím časové prodloužení cesty, ale nad stížnostmi a stesky převážily pozitivní ohlasy veřejnosti, a tak si troufáme říci, že se jednalo o dobře zvládnutou výluku. Na uvedený termín ještě navazovala etapa trvající do konce srpna, během níž byla doprava taktéž zajištěna přes Slovany, ale již tramvajemi. Navíc linka 2 byla zprovozněna zcela bez omezení a ubylo tedy cestujících, kterých se omezení dotklo.

V měsíci srpnu se ještě zastavme u rekonstrukce autobusových zastávek v sadech Pětatřicátníků, v jejímž průběhu byl veškerý autobusový provoz převeden na tramvajové koleje. Tento dosud nevyzkoušený dopravní model s sebou sice přinesl nutnost odklonit z kapacitních důvodů tramvajovou linku 2 do Palackého ulice, ale nakonec měl mezi cestujícími vesměs dobrý ohlas.

Asi nemá význam zmiňovat sérii krátkodobých jedno- či dvoudenních výluk tramvajového provozu v průběhu celé druhé poloviny roku, které si vyžádaly drobné opravy tramvajových tratí, a které se konaly. Ale rozhodně nelze vynechat největší výluku, která každodenně ovlivnila životy mnoha obyvatel Severního Předměstí. Ano, je řeč o tramvajové výluce na lince 4 v úseku Sokolovská – Košutka, která odstartovala se začátkem školního roku dne 1. září 2016 a trvala téměř do konce listopadu. Po dobu výluky byly zavedeny dvě linky náhradní autobusové dopravy 3A a 4A navazující na zkrácenou linku 4 a mimořádně zavedenou linku 3, která jezdila na trase Bory – Mozartova. Důvodem pro rozdvojení tramvajové linky 4 byl nedostatek obousměrných tramvají i kapacitní omezení úvratě v Sokolovské. Zachování provozu linky 4 omezeně v pracovní dny a kompletně o víkendech umožnilo, aby obyvatelé sídlišť v okolí zastávek U Družby, Sokolovská a Severka mohli použít tramvaj bez nutnosti přestupu z náhradní autobusové dopravy. I přes naši snahu zajistit pro cestující co možná nejlepší náhradu tramvajové linky 4 se našlo hodně nespokojených cestujících, což je pochopitelné i vzhledem k zahájení oprav zároveň se školním rokem. Bohužel organizačně a provozně nebylo možné nabídnout lepší alternativu. Při plánování výluky jsme od počátku prosazovali její konání během letních prázdnin, skutečný termín vzešel z jednání mezi investorem a zhotovitelem stavby. V množství ohlasů nespokojených cestujících se ale našlo i velké procento cestujících kvitujících dočasně zavedenou linku 3 a v Plzni jinak netradiční pojetí výluky, což nás těší.

Aby nebyli mimořádností ušetřeni ani obyvatelé příměstských oblastí obsluhovaných městskou hromadnou dopravu, přidáváme na úplný závěr informaci o dočasné změně dopravního režimu v Letkově, kde bude linka 12 z důvodu rekonstrukce Letkovské ulice nahrazena po dobu několika měsíců linkou 11. Ta bude prodloužena na své stávající trase ze zastávky Ústřední hřbitov přes Letkov, V Podlesí a Letkov, U Studánky až do konečné Letkov. Vybrané spoje linky č. 11 do Letkova zajistí autobusy, které budou pro výraznější odlišení označeny jako 11A. Rozsah provozu bude odpovídat obvyklému rozsahu linky 12 v Letkově.

Na závěr uveďme výhled do roku 2017. Je velice pravděpodobné, že Správa železniční dopravní cesty zahájí přestavbu nádražních železničních mostů nad Mikulášskou ulicí. Tato stavba způsobí omezení tramvajových linek 1 a 2, které budou místem omezení projíždět dle různých etap nejčastěji po jedné z traťových kolejí. Zároveň budou zahájeny stavební práce na mostě generála Pattona, kde bude tramvajový provoz dotčen obdobným způsobem. Aby na tomto důležitém silničním tahu zůstal zachován stejný počet jízdních pruhů pro automobily, dojde k dočasnému zrušení vždy jedné z traťových kolejí a tramvaje budou provozovány kyvadlově s drobným zpožděním. Obě uvedené stavby jistě zasáhnou i do roku 2018.

Všem cestujícím tímto děkujeme za trpělivost při uplynulých omezeních v roce 2016 a přejeme si, abychom vás i v roce 2017 vozili s co nejmenšími komplikacemi. Věřte, že i nám každým rokem vinou investorů a stavbařů přibývá šedivých vlasů.

Autor: Jiří Pelant
Foto: archiv PMDP



Pracovníci horního vedení provádějí vozíkem KRAB měření geometrie koleje



Sanace podloží křižovatky Slovanská – Sladkovského



Pracovníci horního vedení provádějí tažení troleje Radyňská – Mikulášské náměstí pro zprovoznění I. etapy rekonstrukce tramvajové trati



Pokládka velkoplošných panelů pro kolejnici NT 1 na křižovatce Slovanská – Sladkovského



Pokládka zákrytových panelů na Karlovarské v zastávce Plzeňka



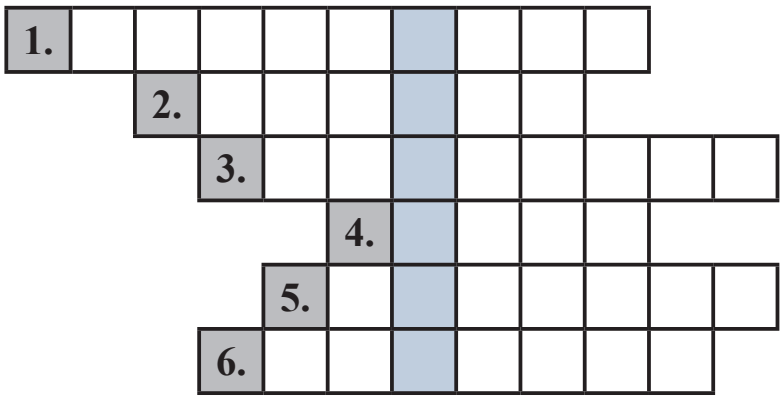
Práce v zastávce Severka



Oprava vodovodního řadu na Slovanské před pokládkou elektrické výhybky

DĚTSKÁ SOUTĚŽ O CENY

Cestovat do školy tramvají, trolejbusem či autobusem se vyplatí! Šetříte životní prostředí, s kamarády si užijete spoustu zábavy, budete mít svoji vlastní Plzeňskou kartu a zároveň rodičům ušetříte hromadu peněz.
Všechny děti od 6 do 15 let totiž mají zvýhodněné zlevněné předplatné ve výši 37,5 % z plnocenného předplatného. Pokud si pořídíte roční předplatné, tak zaplatíte pouze něco málo přes 4 Kč za den.
Pokud tedy ještě nejezdíš do školy MHD, tak teď je ten správný čas začít, protože… *doplň tajenku z křížovky a tajenku z osmisměrky…*



1


4


2


5


3


6


E	C	I	N	L	I	S	M	J
H	R	E	V	I	Z	O	R	Í
D	S	E	J	O	G	O	L	Z
K	N	I	Č	E	P	S	I	D
A	V	Y	I	P	L	E	L	E
R	M	H	D	A	T	O	D	N
T	Š	P	I	Č	K	A	K	K
A	D	Á	Ř	Í	M	A	P	A

dispečink, depo, karta, řidič, řád, jízdenka, koleje, revizor, mhd, silnice, mapa,logo, špička

Správné znění tajenek zašlete do 20. 1. 2017 na e-mail: vavro@pmdp.cz

Do předmětu uveďte „Soutěž PMDP“ a vyhraj jednu z pěti dárkových tašek.

Výherce uveřejníme 1. února. 2017 na stránkách www.pmdp.cz a na facebookovém profilu PMDP.

Redakce: Jana Brabcová, Kateřina Fránová, Miroslava Tolarová
Sazba, tisk: NAVA TISK spol. s r. o. Distribuce: Česká pošta, s. p.
Redakční uzávěrka: 4. 12. 2016. Vydaly: PMDP, a.s.
Náklad: 85 000 výtisků
infolinka PMDP, a.s., tel.: 371 655 600, e-mail: info@pmdp.eu

Jak zvládnout cestu do školy



