

# Dopravní novinky

Plzeňské městské  
dopravní podniky

PMDP



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

Prosinec 2017

## O věcech malých a velkých



Uplynul rok od posledních Dopravních novinek a mně se dostává opět příležitosti vás v aktuálním vydání oslovit. Jsem tomu rád a vážím si této příležitosti.

Nad čím bych se s vámi rád zamyslel? Nad poměry. Ne nad poměry v naší vlasti nebo EU, ale nad poměry mezi tím, co vnímáme jako velké a co je pro nás věci malou, snad zanedbatelnou.

A proč mne napadá věnovat se právě tomuto tématu? Mnohdy totiž, podle mého názoru, přeceňujeme děje a události dobře podporované marketingem, informacemi od sdělovacích prostředků, ale i dobře řízenou šuškanou, abychom naopak zcela měli věci důležité, zásadní. Děje se tak zejména proto, že pokud věci fungují dobře, je to námi vnímáno jako samozřejmost a nijakou podporu, tedy ani tu výše uvedenou, obvykle informacím tohoto typu neposkytujeme. Tak například cena másla. To je téma! Ale opravdu? Všimli jste si v záplavě těch fabulací o Vánocích bez cukroví v důsledku jeho nedostatku nebo jen vysoké ceny i té malé zprávy z první dekády října, že jeho cena je v přepočtu k průměrnému příjmu nižší než počátkem 90. let? A příběh memoranda o lithiu? A zápletka kolem paní Nečasové, pana Ratha, Čapího hnízda...?

Kde je pravda, kde lež? Jaký je skutečný vliv těchto příběhů na náš život? O pravdě a lži neumíme rozhodnout. To za nás musejí udělat jiní. A dopad na náš každodenní život? Jsme rozladění, naštvaní a utvrzujeme se v pocitu, že nic nefunguje, jak má. Pravda je ale jiná a žije ve svých drobných příbězích. Vaše dítě mělo ve škole prima den a naučilo se něco nového. V obchodě jste nakoupili vše, co jste potřebovali. Dohodli jste se na dovolené pro příští léto a v lékárně si bez problémů vyzvedli svůj lék. To je přece spousta drobných a dobrých příběhů. A o ty se snažíme i my. Bez ohledu na počet objíždek a omezení obsluhujeme každý den všech 49 linek v délce 580 kilometrů. Kolegové za volantem trolejbusů a autobusů, stejně jako ti v tramvajích, ujedou v souhrnu více než patnáct milionů kilometrů a přepraví více než sto milionů cestujících každý rok. Práci nemají lehkou. Pominu-li výše zmíněné komplikace, mají situaci složitější o to, že při dělené směně (kdy jezdí jen během ranní a odpolední špičky) mají při odpracovaných 8 hodinách „zabít“ vlastně celý den. Jezdí o víkendech a státních svátcích, 24 hodin 7 dnů v týdnu. Brzy vstávají a nemají vždycky čas na klidnou svačinu... Ale věřím, že většina z nich má svou práci ráda. Zkuste tedy, až je potkáte, zpestřit ten jejich a vlastně i váš malý příběh třeba úsměvem. Určitě se pak tento malý příběh stane tím, co zlepši váš den, a snad vám dá i zapomenout na ty příběhy „velké“.

PS: Můj dík samozřejmě patří všem kolegům, kteří svoji práci dělají dobře a s láskou a umožňují tak naší společnosti poskytovat vám kvalitní veřejnou dopravu již od roku 1899.

Michal Kraus,  
předseda představenstva

## Propojení Plzeňské karty a In Karty aneb První opravdová interoperabilita v České republice

Nejprve jsem byl požádán, abych napsal rekapitulaci vývoje Plzeňské karty za dobu její existence. Podíval jsem se tedy zpět do okamžiku, kdy byly vytištěny první plastové karty. Psal se rok 2004. Nenáročným propočtem jsem došel k tomu, že je kartě právě 13 let. Nejsem přehnaně pověřivý, ale přesto jsem raději nakonec zvolil jiné téma a k rekapitulaci se vrátím příště, až výročí nebude spojeno s tak kontroverzním číslem.

Nechci vás v úvodu Dopravních novinek zahltit technickými informacemi. Pravda, nadpis tohoto článku nevypadá jako pozvánka do napínavého románu. Ale cesta k cíli, o kterém se v následujícím odstavci dočtete, byla opravdu více než dobrodružná.

První spolupráce mezi Plzeňskými městskými dopravními podniky a Českými drahami začala v roce 2003, kdy se připravoval ke spuštění systém multifunkční městské čipové karty v Plzni. Hned od počátku se plánovalo, že nová karta bude užívána jako nosič předplatních jízdenek v celé Integrované dopravě Plzeňska (v autobusech i na železnici). Již s první Plzeňskou kartou vydanou v roce 2004 jste tedy mohli cestovat na území integrovaného dopravního systému i vlakem. Od té doby se hledala cesta, jak spolupráci systémů posílit, ale kvůli různým slepým uličkám se nedařilo věc posunout tím správným směrem. Zlomový byl rok 2013, kdy se Plzeňské městské dopravní podniky dohodly s Českými drahami na společném zadání pro vývoj jednotné struktury dat čipu karty. Z následně společně zadané zakázky vzešel koncept multiaplikační karty (tzv. MAP), který byl díky úsilí všech zúčastněných stran doveden do úspěšného finále. Zde se již dotýkám oné hranice technické popisnosti, již jsem se chtěl vyhnout, proto jen zmíním, čeho bylo dosaženo:

**Od listopadu letošního roku je možné využít Plzeňskou kartu v systémech Českých drah a naopak In Kartou**

**v systému Plzeňských městských dopravních podniků.**

Toto sdělení vám může připadat poměrně bezvýznamné, ale ve skutečnosti je naprosto přelomové. Do praxe byla uvedena první skutečná interoperabilita (zjednodušeně řečeno plynulá spolupráce) dvou odbavovacích systémů v celé České republice. Kdo se v kartovém odvětví trochu orientuje, může opakovat, že systémů, kde je u většího množství dopravců (a to včetně Českých drah) užíván stejný nosič jízdenky, je více. Dosud šlo však vždy o řešení, kdy byly České dráhy nuceny akceptovat lokální dopravní kartu. V případě nové spolupráce mezi Českými drahami a plzeňskými dopravními podniky jde o skutečné propojení. Jinak řečeno – je zcela lhostejno, kterou kartu použijete, oběma se plynulostně odbavíte, a to jak tím, že si do paměti uložíte předplatně jízdné nebo potvrzení o nároku na slevu, tak tím, že použijete elektronické peníze ke koupi jízdenky jednorázové. Již slyším, jak někdo namítá: „To jste přišli trochu s křížkem po funuse. Všichni se teď přece můžou odbavit bankovní kartou.“ To ale bude ještě pěkných pár let trvat, než dopravním kartám odzvoní. A říkám to i s tím vědomím, že sám platební karty běžně používám a velký nákup bez nich si již těžko dokážu představit. Velká část našich spoluobčanů totiž není mentálně nastavena na operování s bankovní kartou (klíčem ke svému účtu) ve vozech veřejné dopravy, kde je nestandardní prostředí dané pohybem vozu i blízkostí cizích lidí. Zkušenosti z Brna, kde svázali předplatně jízdné výhradně s bankovní kartou, jsou výmluvné – polovina cestujících si pořídila předplacenou platební kartu, u níž si neaktivovali bankovní část.

To znamená, že si vlastně zakoupili jinou formu klasické dopravní karty. Bankovní karta má ještě další omezení. Nemůžete k ní vázat další funkce, jako například otvírání dveří, záznam docházky, čtenářské průkazy či průkazy do jídelny,



Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu, ukazuje, jak funguje Plzeňská karta v systému Českých drah. Foto: archiv ČD

kteří je možno poměrně snadno spojit s kartou dopravní. To vše jsou důvody, proč stále považujeme za smysluplné věnovat se rozvoji systému Plzeňské karty.

### Kam dál s Plzeňskou kartou?

Když jsem narazil na problematiku dalšího rozvoje, dovoluji mi letmý vhled do plánů, jež jsou v souvislosti s Plzeňskou kartou na stole. Zejména je to její rozšíření do Plzeňského kraje. To samozřejmě souvisí s růstem Integrované dopravy Plzeňska, tedy integrovaným dopravním systémem na území kraje, který zajišťuje, že veřejná doprava v regionu není chaotická. Jedním ze společných jmenovatelů tohoto systému je také způsob odbavení a nově také způsob, jak jsou cestujícími prokazovány a dopravcem evidovány nároky na zlevněné jízdné. Na postupné pokrývání dalších oblastí plzeňským odbavovacím systémem je připravena i síť bankomatů České spořitelny, jejichž prostřednictvím je možno do čipu karty ukládat předplatní kupony, elektronické peníze, ale i ak-

tualizovat uživatelské záznamy o nároku na slevu. To je výhodné zejména pro studenty, jejichž škola si nechala od Plzeňských městských dopravních podniků nainstalovat systém pro elektronická potvrzení o studiu.

Více než 90 bankomatů obsluhujících regionální kartu je rozmístěno po celém kraji a z evidence transakcí je zřejmé, že jsou tato zařízení užívána pro nabíjení Plzeňské karty již nyní i v místech, kam ještě Integrovaná doprava Plzeňska nezasahuje. Před několika týdny Česká spořitelna deklarovala, že je připravena provozovat síť bankomatů podporujících plzeňský odbavovací systém ještě minimálně dalších pět let. Je tedy zřejmé, že i největší banka v České republice věří dopravním kartám a vidí jejich existenci v nejbližších letech jako reálnou.

### Virtualizace karty

Významným cílem rozvoje odbavovacího systému Plzeňských městských dopravních podniků v příštím roce je tzv. virtualizace Plzeňské karty v mobilním telefonu. Někteří cestující již zaznamenali, že lze prostřednictvím aplikace Moje Plzeňská jízdenka (podrobněji se této aplikaci věnuje samostatný článek na následující straně) zaplatit jednotlivou cestu v MHD. Napřesrok bude možno v této aplikaci pořídit i předplatně. Celý systém bude vyvíjen za úzké spolupráce se společností MasterCard, která našla v Plzeňských městských dopravních podnicích kvalitního spojence a partnera schopného přivádět představy do reality.

Se současností je spojen bouřlivý rozvoj technologií a oblast dopravy i odbavení v dopravě nemůže tento rozvoj minout. Snažíme se, abychom byli u toho, až se nová technologie do naší branže protlačí. Přesto věříme, že kartovým systémem ještě neodzvonoilo a že pojem Plzeňská karta bude znamenat vzor pro jiné dopravní podniky ještě v řadě nadcházejících roků.

Autor: Martin Chval





# Zatímco ostatní se vezou, já to řídím... Náborová kampaň PMDP

Rekordně nízká nezaměstnanost v České republice, která v září po 19 letech spadla pod 4 %, z nás dělá premianta Evropské unie, evropská průměrná nezaměstnanost je přibližně dvojnásobná. Plzeňský kraj má v tomto ohledu oproti zbytku republiky ještě znatelný náskok, podíl nezaměstnaných osob tu ke konci října byl pouze 2,3 %. Tato čísla znamenají, že se nám ekonomicky daří, ale také to, že personální oddělení mnohých podniků řeší problém s nedostatkem zaměstnanců. A stejně je tomu i v PMDP.

V současnosti jsme schopni okamžitě přijmout 40 nových zaměstnanců na pozici řidiče. Nejaktuálnější nedostatek máme na pozici řidičů autobusů a trolejbusů, na kterou je třeba řidičské oprávnění skupiny „D“. Zájemcům jsme však schopni zajistit a uhradit rekvalifikační kurz. Aktuální nedostatek řidičů jsme zatím schopni zvládat bez omezování spojů či úpravy linek, k čemuž musely přistoupit některé dopravní podniky v jiných městech. Je tomu tak zejména díky ochotě

našich zaměstnanců přivydělat si přesčasovými hodinami. Na začátku října jsme spustili náborovou kampaň postavenou na krátkých videospotech, jejichž aktéry jsou naši skuteční zaměstnanci. Dozvíte se od nich, z jakého důvodu si toto zaměstnání vybrali, co je na něm baví, jak to vlastně vypadá za branami depa nebo jaké benefity nabízí povolání řidiče v PMDP. Video se k veřejnosti dostávají zejména přes sociální síť Facebook, ale zhlédnout je můžete také na kanále YouTube.

Vedle jistoty stabilního zaměstnání u nás řidiči získávají například výraznou slevu na jízdném pro sebe i rodinné příslušníky, pět týdnů dovolené, stravenky v hodnotě 100 Kč na den, příspěvek 1 000 Kč na životní a penzijní pojištění, odměny za jízdy bez nehod, rehabilitace a další benefity. Pokud o povolání řidiče přemýšlíte, podívejte se na naše webové stránky [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz), v sekci Kariéra najdete více informací.

Autor: Petra Chmelířová

## Plzeňská karta v novém

Na podzim loňského roku se PMDP převlékly do nového, a to jak doslovně, kdy řidiči vyjeli v nových uniformách, tak i obrazně díky novému logu a souvisejícímu grafickému manuálu. V nové grafice je výrazným prvkem tzv. stavebnice, která zobrazuje vybrané plzeňské dominanty spolu s jednotlivými trankcemi MHD. Cílem změny grafiky bylo vizuální propojení s novým logem i grafikou našeho akcionáře, tedy města Plzně.

## Plzeňská Karta

V letošním roce prošla postupně grafickou změnou i Plzeňská karta. Její nové logo tvoří místo šipky tvar karty a byly ponechány žlutá a zelená barva, které jsou pro Plzeňskou kartu typické. V novém vyjede také tramvaj Plzeňské karty. Místa, kde vám poskytnou na služby nebo zboží slevu po předložení vaší Plzeňské karty, označuje nyní také nové logo Bonusového programu. Seznam všech míst, kde můžete slevy využít, naleznete na webových stránkách [www.plzenskakarta.cz](http://www.plzenskakarta.cz).

## Bonusový Program

Nový grafický manuál PMDP je sice hotov, ale jeho uvedení do praxe je opravdu složité vzhledem k množství materiálů a míst, kde značku PMDP nebo Plzeňské karty prezentujeme. Nový kabát tedy převlékáme postupně, ale věříme, že si i vy při pohledu na novou tvář PMDP řeknete, že nám to sekne...

Autor: Lenka Kovářková



Řidička PMDP Martina Švadlenková v kampani PMDP

Foto: archiv PMDP

## Moje Plzeňská jízdenka - nová aplikace pro nákup jízdného

Spolupráce se společností MasterCard přináší našim zákazníkům nový způsob nákupu jednorázové časové jízdenky pro cestování MHD v Plzni. Jedná se o mobilní aplikaci „Moje Plzeňská jízdenka“, jejímž prostřednictvím si uživatel jednoduše vybere požadovaný typ časové jízdenky a uhradí ji platební metodou Mastercard. Jízdenka je doručena okamžitě, ale její platnost nabíhá až po dvou minutách stejně jako u SMS jízdenky. Důvodem je ochrana před zneužitím při přepravní kontrole. Nabídka jízdenek je stejná jako v odbavovacích zařízeních ve vozech, to znamená jízdné pro vnitřní i vnější zónu, plnocenné i zlevněné a s různou časovou platností. Instalace mobilní aplikace je velmi jednoduchá. Prostřednictvím App Store (pro platformu iOS) nebo Google Play (pro platformu Android) cestující vyhledá aplikaci „Moje Plzeňská jízdenka“ a nainstaluje ji. Pro platební metodu Mastercard je nutné instalovat shodně pojmenovanou aplikaci. Poté již stačí přiřadit jakoukoliv bankovní kartu k účtu Mastercard a nákup jízdenek bude probíhat rychle, bezpečně a jednoduše.

Uživatel aplikace má dále možnost kontroly zakoupené jízdenky prostřednictvím e-mailu, který obdrží při každém dokončeném nákupu. Během pilotního provozu, který byl zahájen počátkem října, se rozhodla společnost MasterCard poskytnout slevu 5 Kč na každou jízdenku, jejíž hodnota je vyšší než poskytnutá sleva. Například přestupní plnocenná jízdenka na 30 minut zakoupená v aplikaci stojí 11 Kč místo 16 Kč. Tato akce probíhá až do konce března 2018. Další podrobnosti naleznete na webových stránkách společnosti MasterCard. Aplikace je určena především občasným cestujícím nebo těm, kteří dávají přednost jednotlivému jízdnému před předplatným. Doufáme, že si uvedenou aplikaci naši zákazníci oblíbí a využijí možnosti mít doslova vlastní odbavovací zařízení MHD ve své kapse/mobilním telefonu. Údaje z prvních 14 dní pilotního provozu napovídají, že aplikace si své uživatele určitě najde. Počet unikátních účtů uživatelů aplikace přesáhl během této krátké doby číslo 650 a počet zakoupených jízdenek překročil 730 kusů.

Autor: Zbyněk Proška



## Rok 2017 u nás přinesl řadu změn...

### Infolinka

S počátkem roku jsme převzali do naší správy infolinku PMDP, kterou do té doby zajišťovala infolinka města. Naši operátoři jsou k dispozici každý pracovní den mezi 7. a 18. hodinou na telefonním čísle 371 655 600 nebo na e-mailové adrese [info@pmdp.eu](mailto:info@pmdp.eu).

### Zajímavosti:

- ✓ nejvyšší vytiženost je pravidelně v pondělních dopoledních hodinách, přesněji od 9 do 10 h,
- ✓ průměrně vyřídíme více než 1 000 hovorů měsíčně,
- ✓ měsíčně odepíšeme průměrně na více než 370 e-mailů,
- ✓ maximální délka hovoru byla 41 minut,
- ✓ průměrná čekací doba na přijetí hovoru je 39 vteřin.

### Ztráty a nálezy v novém

S cílem dalšího zlepšení našich služeb jsme se rozhodli změnit a inovovat také systém ztrát a nálezů. Abychom efektivně využívali možnosti dnešní doby a řídili se trendy, které společnost vyžaduje, rozhodli jsme se připojit k Národní databázi nálezů [eztraty.cz](http://eztraty.cz), což je projekt postavený na jednoduché myšlence - nalezene věci se zveřejní na internetu. A právě internet všem komunikačním kanálům čím dál více dominuje. Podstatou celého projektu je snazší nalezení dané věci a především úspora



**eztraty.cz**

Národní databáze nálezů

čas, který by lidé investovali do obvolávání či obcházení různých míst, na kterých mohlo ke ztrátě dojít. Do tohoto projektu je zapojeno několik desítek úřadů, institucí, firem, ale i občanů z celé republiky, kteří nalezene věci zveřejňují na internetu. Od března 2017 jsme součástí tohoto projektu i my. Celý systém je jednoduchý, přehledný a hlavně - dostupný všem. Nálezy, které pravidelně dostáváme od našich řidičů, jsou okamžitě zveřejněny na internetu pod obecným názvem, společně s číslem linky, kde byla věc nalezena. K seznamu nálezů se dostanete dvěma způsoby. Jednak přes webové stránky [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz), kde v záložce „Informace o přepravě“ zvolíte „Ztráty a nálezy“, nebo přímo na webu [www.eztraty.cz](http://www.eztraty.cz). Další možností je obrátit se na naši infolinku nebo přijít osobně na Zákaznické centrum na Denisovo nábřeží, kde se nálezy shromažďují. Nevyzvednuté věci se pak každý první pátek v měsíci předávají na oddělení Ztrát a nálezů Úřadu městského obvodu Plzeň 3.

### Zajímavosti:

- ✓ od začátku března do poloviny října jsme přijali celkem 742 nálezů,
- ✓ téměř 300 nálezů bylo vráceno jejich majitelům,
- ✓ mezi nejčastější ztracené předměty patří osobní doklady a peněženky, mobilní telefony, batohy, kabelky, klíče, oblečení nebo deštníky. Našli jsme ale i pár kuriozit, například dámskou kabelku s erotickými pomůckami, zubní protétzu, francouzskou hůl nebo mikrofon.

### Nová dobíjecí místa

V únoru letošního roku došlo k dalšímu rozšíření prodejních míst Plzeňské karty. K Úřadu městského obvodu Plzeň 2 na Slovanech se připojil i Úřad městského obvodu Plzeň 4 na Doubravce. Na obou místech je možné dobít časové předplatné či elektronické peněženky, ale především zde lze podat žádost o vydání nové Plzeňské karty či její výměnu a následně si zde svou Plzeňskou kartu i vyzvednout. ÚMO 4 navíc nabízí i možnost pořízení fotografie na místě, což jistě mnozí zákazníci ocení. A od 1. září je dobítí předplatného či elektronické peněženky na Plzeňskou kartu možné i v obci Kysice. Všechna dobíjecí místa najdete na webu Plzeňské karty [www.plzenskakarta.cz](http://www.plzenskakarta.cz) v záložce „Prodejná místa“.

Autor: Klára Kozohorská



# MHD - Máte Hromadu Důvodů



Tak tenhle přepis zkratky MHD není pro Plzeňany novinkou, že? Ano, kampaň s tímto názvem se už v ulicích našeho města objevila. Ale teď je tu znovu a je na místě se ptát, čím je repríza motivována.

Byť se to nezdá, současná kampaň je historickou novinkou. Vůbec poprvé se na ni podílí hned 18 dopravních podniků z celé České republiky. Děje se tak prostřednictvím Sdružení dopravních podniků ČR, které je oborovým sdružením založeným v roce 1991 a sdružujícím celkem 19 dopravních podniků zajišťujících městskou veřejnou dopravu. Jen pro představu, tito dopravci v českých městech ročně ujedou 326

milionů kilometrů a přepraví 2,2 miliardy pasažérů.

Co bylo důvodem pro společnou marketingovou kampaň? Zejména skutečnost, že pro udržitelný rozvoj měst je dobře fungující veřejná doprava nutnou podmínkou. Její role by v budoucnu měla ještě růst, ale to nepůjde bez zájmu veřejnosti – tedy cestujících či potenciálních cestujících. Všechny zapojené společnosti pak nabízejí týž produkt, tedy veřejnou dopravu, aniž by byly konkurenty. Jejich zájmem tedy je zdůraznit výhody veřejné dopravy a současně ukázat, že by měla být pro obyvatele „první volbou“ při jejich cestách.

A jak je kampaň koncipována? Snažíme se držet moderních trendů při nákupu vozů, informačních i odbavovacích systémů a stejně tak i v oblasti marketingu. Za posledních 15 let prokazatelně došlo k významnému kvalitativnímu posunu ve veřejné dopravě. Kleslo průměrné stáří vozového parku, výrazně se zvýšila kvalita dispečerského řízení, a tedy i přesnost dodržování jízdních řádů, standardem se stávají inteligentní zastávky, odbavení bankovní kartou nebo klimatizace ve vozech. Nízkopodlažnost vozidel je již téměř samozřejmostí. Nyní je na čase tyto kroky, jejichž cílem bylo zkvalitnění MHD, prezentovat veřejnosti a vyzdvihnout pozitivita, která městská veřejná doprava přináší.

Podstatná část kampaně se odehrává on-line. Sledujte webové stránky [www.matehromaduvodu.cz](http://www.matehromaduvodu.cz) i sociální sítě, kde se dozvíte řadu zajímavých informací o veřejné dopravě obecně, ale i z jednotlivých dopravních podniků, včetně plánovaných rozvojových projektů.

Podpůrná off-line část již není řešena centrálně, připravují je jednotlivé dopravní podniky a setkáte se s ní ve vozech, na vnějších polepech, světelných reklamních panelech apod.

Věříme, že vás kampaň zaujme a že se v budoucnu veřejná doprava stane i vaší první volbou.

*Autor: Michal Kraus*

## Dobrá den, kontrola jízdenek...

„Dobrá den, kontrola jízdenek...“ „Jééé, já si ji ještě nestihl koupit...“ Tak tohle je snad nejčastější výmluva černých pasažérů. Ročně ji (nebo i další) slyší naši revizoři více než 45tisíckrát, protože přibližně takový je počet udělených pokut. A to i přes to, že nabízíme snad nejvíce možných způsobů odbavení ze všech dopravních podniků v ČR – od předplatného přes platbu bankovní kartou, mobilní aplikaci až k papírovým jízdenkám, které stále využívá poměrně vysoké procento cestujících. Kromě toho také šíříme osvětu mezi žáky a studenty při našich pravidelných besedách na plzeňských školách nebo pomocí tištěných vícejazyčných materiálů, které distribuujeme na pracoviště průmyslové zóny Borská pole.

Mimo prevenci je nezbytnou součástí přepravní kontroly také ta méně příjemná část, tedy represe. V letošním roce jsme zintenzivnili spolupráci s Městskou policií Plzeň a Policií ČR, a to zejména při hromadných kontrolách na problémových linkách, které jsme vytipovali i ve spolupráci s veřejností. Během posledních tří akcí tohoto typu bylo odhaleno 443 černých pasažérů. Všem byla udělena pokuta a do dalších spojů mohli nastoupit pouze ti, kteří si zakoupili jízdenku. Většina tak zamířila do práce po svých...

Sprostá slova a agresivita cestujících, která občas přeroste až ve fyzický útok. To je bohužel velmi častý průběh přepravní kontroly, což dokazuje i následující zážitek našeho revizora:

„Na ranní akci s cizineckou policií jsem s kolegou kontroloval trolejbus mířící na Borská pole. Já i kolega jsme každý odhalili tři černé pasažéry. Posledním kontrolovaným ve voze byl mladík, který u sebe neměl

jízdenku ani žádný doklad. Upozornil jsem ho, že příští stanici s námi a dalšími černými pasažéry vystoupí, aby mohla policie zjistit jeho totožnost. Ihned po vystoupení mě však mladík odstrčil a dal se na útěk. Kolega neváhal a běžel za ním. Po pár desítkách metrů ho zastavil, ale mladík jej fyzicky napadl. Rychle jsem přispěchal na pomoc, abychom ho společně zpacifikovali. Zvedl jsem oči a kolem nás stálo pět mužů a jedna žena. Myslím jsem si, že nám začnou nadávat a zastávat se černého pasažéra, ale pak se stalo něco zvláštního. Všech šest lidí začalo mladíkovi sprostě nadávat a křičeli

na něj, že kvůli němu přijdou pozdě do práce. Celá situace tak nakonec dopadla k naší úlevě docela úsměvně.“

Ne všechny příběhy však mají takto klidný konec... Čtyři roky a devět měsíců – přesně takový trest si odpyká černý pasažér, který v září loňského roku napadl našeho revizora a těžce mu poranil oko. Necelý týden poté došlo k dalšímu konfliktu, při kterém opilý cizinec vytáhl kuchyňský nůž na trojici revizorů. Výsledek? Řezná rána v obličeji revizora, poraněné rameno revizorky a čtyři roky nepodmíněného trestu pro útočníka.

Počty napadení našich revizorů jsou v posledních letech přibližně stejné, ale mění se míra agresivity. V loňském roce jsme evidovali dvanáct napadení a devět z nich skončilo pracovní neschopností revizora. To vše kvůli jedné jízdence...

Pro zvýšení bezpečnosti našich zaměstnanců i cestujících proto pořádáme ve spolupráci s Magistrátem města Plzně a s policejním klubem MUSADO Plzeň pravidelné školení sebeobrany, které kromě teorie nabízí i praktické modelové situace přímo ve vozech.

*Autor: Jan Schejbal*



Červnová hromadná kontrola na zastávce Cínová

Foto: archiv PMDP

## Jak to dopadá, když si auto hraje na tramvaj

Podzimní a zimní sychravé počasí a dny, kdy se mnohem později rozednívá, ale tma přichází velmi rychle, má velký vliv na chování řidičů. Nejinak je tomu i v plzeňském provozu. Zhoršená viditelnost, únava a stres vedou k situacím, na které si už v Plzni bohužel začínáme zvykat. Malá nepozornost v křižovatce může skončit tak, že se řidič špatně zorientuje a s vozidlem vjede do míst určených pouze tramvajím. S fenoménem vozidel v kolejišti se musíme potýkat každý rok.

Problém nastává tam, kde nejsou mezi kolejemi betonové panely a místo se podobá železniční trati. Z tohoto místa se totiž auto bez cizí pomoci nedostane. Pokud řidič vozidla okamžitě zastaví, je možné auto například připevnit lanem k tramvaji a vytáhnout jej. Zkušený řidič tramvaje tak může situaci vyřešit jen s pomocí dispečerů. Bohužel většina případů takto „jednoduše“ nekončí. Řidiči osobních aut často zpanikaří a otevřeným kolejištěm se snaží dojet co nejdále. Potom je však již nemožné vozidlo z kolejiště vyprostit bez pomoci hasičů. Pro řidiče tramvají, dispečery a především pro cestující to znamená významné omezení dopravy. Je třeba okamžitě určit objízdnu trasu, což v tramvajovém provozu většinou není možné, a na řadu tak přichází zkrácení trasy a zavedení náhradní autobusové dopravy. Obě výše popsané situace nastaly 18. února letošního roku v rozmezí pouhých čtyř minut. Na lince 1 bylo vše vyřešeno za 12 minut, ale na lince 4 dosáhlo zpoždění až 50 minut.



Zablokovaná tramvaj linky 4 na zastávce Plzeňka Foto: archiv PMDP

Vyproštěním vozidel problémy zcela nekončí, protože místo musí být ještě prohlédnuto pracovníky, kteří mají na starost údržbu tratí. Pokud by došlo k poškození kolejiště, provoz by musel být pozastaven do provedení nejnutnějších oprav. Za rok 2016 jsme museli řešit deset situací, kdy auto uvízlo v kolejišti, a jen během letošního února museli naši dispečeri vyjízdet k takovým případům dokonce pětkrát. Na kritických místech byly proto nainstalovány retardéry, které mají upozornit řidiče, že vjíždějí, kam nemají. Přesto se už našel řidič, který tuto překážku přehlédl a překonal. Věříme, že se situace zlepší a v budoucnu uvidíme v kolejišti pouze tramvaje.

*Autor: Tomáš Mráz*



## Spolupráce se základními školami v Plzni

V loňském školním roce byl na 33. základní škole v Plzni spuštěn pilotní projekt Plzeňská karta pro prvňáčky a v letošním školním roce byl rozšířen do všech základních škol, jejichž zřizovatelem je město Plzeň. Díky tomuto projektu mají všichni prvňáčci možnost získat zdarma novou formu Plzeňské karty – přívěsek. Jedná se o plnohodnotnou Plzeňskou kartu, která je ale menší, je vyrobena z odolnějšího plastu, a navíc je opatřena šňůrkou pro zavěšení na krk, klíče apod. Prvňáčci mají také zdarma nárok i na první duplikát tohoto přívěsku, například v případě ztráty nebo odcizení. Tento projekt se setkal s velmi kladným ohlasem jak mezi samotnými školáky a jejich rodiči, tak i mezi vyučujícími. Prvňáčci tuto kartu využívají nejen pro cestování MHD v Plzni, ale také pro rezervaci a výdej obědů ve školních jídelnách a jako kartu do Knihovny města Plzně. V letošním roce byl spuštěn další pilotní projekt, tentokrát na 4. základní škole, která ve spolupráci se Správou informačních technologií města Plzně a Plzeňskou kartou zavádí nový docházkový systém. Hlavním cílem tohoto projektu je zvýšení bezpečnosti žáků. Systém rodičům umožní nechat si zasílat upozornění, pokud jejich dítě do školy nedorazí, a bude propojen s informačním portálem Škola on-line. Pro vstup a odchod ze školy je třeba mít některý z typů Plzeňské karty, tedy výše zmíněný přívěsek či klasickou kartu. Po vyhodnocení tohoto pilotního projektu město předpokládá, že budou docházkovým systémem postupně vybaveny všechny základní školy v Plzni.

Autor: Pavel Pech

# Máte novou Plzeňskou kartu? Ušetřete čas a nabíjejte přes e-shop

Na začátku letošního roku jsme vám představili nový, komfortnější způsob nabíjení nových (na výšku orientovaných) Plzeňských karet. Došlo totiž k odstranění poslední bariéry při nabíjení předplatného či elektronické peněženky prostřednictvím e-shopu Plzeňské karty. V několika jednoduchých krocích si tak můžete dobít kartu z pohodlí domova a transakci potvrdit při vaší běžné cestě MHD. E-shop Plzeňské karty je v provozu již několik let, ale až od ledna 2017 byla spuštěna tzv. validace transakcí z e-shopu přímo ve vozech MHD. Díky této funkci si můžete pohodlně dobít kartu bez toho, abyste následně museli transakci dokon-

čit přiložením karty k bankomatu České spořitelny nebo navštívit prodejní místo PMDP (tento způsob validace ovšem zůstává nezbytný pro držitele původních karet). A jak nákup v e-shopu a ona validace neboli potvrzení transakce probíhá? Přibližně jednu hodinu poté, co vám přijde potvrzení o přijetí platby (zaplacení objednávky v e-shopu), stačí při vaší cestě v kterémkoli voze PMDP přiložit Plzeňskou kartu k odbavovacímu terminálu s barevným displejem. Ten se zpravidla nachází u druhých dveří každého vozu PMDP a je označen symbolem pro akceptaci bankovních karet. Přiložením Plzeňské karty k terminálu se transakce

z e-shopu uloží do paměti karty a na terminálu se zobrazí informace o úspěšné transakci.

Uživatelé e-shopu si novinku oblíbili a již v květnu bylo nejvíce objednávek z e-shopu Plzeňské karty potvrzeno právě tímto způsobem. V září 2017 si pak přímo ve vozech MHD svou internetovou objednávku potvrdilo více než 60 % z celkového počtu zákazníků e-shopu Plzeňské karty. E-shop Plzeňské karty je v současnosti nejpohodlnějším způsobem nabíjení nové Plzeňské karty, vyhněte se frontám a připojte se k jeho uživatelům i vy.

Autor: Milan Šot



Validace Plzeňské karty ve voze MHD

Foto: archiv PMDP

# Stížnosti a pochvaly aneb Jak si vedeme

Městská veřejná doprava je součástí každodenního běžného života obyvatel města Plzně, a proto není v souvislosti s jejím provozem nouze o celou řadu zajímavých příhod. Většina z nich má onen pověstný jepičí život a skončí stejně rychle, jako začaly, jiné naopak zůstávají na dlouhou dobu zaznamenány, zaevidovány, je jim dokonce přiděleno pořadové číslo a věnuje se jim průběžně několik lidí. Ano, máme na mysli stížnosti a pochvaly. Plzeňské městské dopravní podniky kladou velký důraz na kvalitu poskytované služby. Průběžně provádí hodnocení různých kvalitativních kritérií, školení zaměstnanců, představování různých novinek a vylepšení. Důležitou zpětnou vaz-

bou jsou pro nás i názory zákazníků, tedy cestujících. Z jejich reakcí lze mnohdy vyhodnotit, v jaké oblasti je větší prostor pro zlepšení, co se třeba tak úplně nepovedlo nebo naopak, s čím jsou cestující spokojeni a co je dobré ještě dále rozvíjet. Jsme zkrátka rádi za každou zpětnou vazbu. Každý rok dostáváme pěknou řádku stížností. Ty, které nám svým obsahem nenáležejí, rovnou postupujeme příslušným institucím, v nedávné době třeba to, že se v jednom zastávkovém přístřešku v centru města přemnožili pavouci. Ty, které pozbývají základní pravidla slušnosti, si sice přečteme, ale to je asi tak všechno, co s nimi uděláme. Všem ostatním se opravdu poctivě věnujeme, související okolnosti

## Vývoj řešených stížností v uplynulých letech

| Rok  | Počet řešených stížností | Počet oprávněných stížností |
|------|--------------------------|-----------------------------|
| 2014 | 516                      | 199                         |
| 2015 | 696                      | 203                         |
| 2016 | 708                      | 221                         |

V prvním pololetí roku 2017 bylo řešeno celkem 353 stížností, z nichž bylo 106 vyhodnoceno jako oprávněných.

pečlivě prověřujeme, ale jen přibližně třetinu lze považovat za skutečně oprávněné stížnosti. Naprosto chápeme náladu cestujícího, který už byl opravdu „jenom kousek“ od zastávky a vůz mu odjel, nebo pasažéra, jemuž revizor neuzná SMS jízdenku došlou až v okamžiku zahájení přepravní kontroly... Ať děláme, co děláme, tohle prostě uznat nemůžeme. To bychom Smluvní přepravní podmínky mohli rovnou zrušit, což samozřejmě není možné. Oprávněných stížností je však také dost. Netěší nás, že jsme asi někde udělali chybu, ale na druhé straně jsme rádi, že je máme, protože nám poskytují cennou zpětnou vazbu. Nejčastějším prohrěškem bývá nedodržení jízdního řádu (v takovém případě dobíhajícího cestujícího chápeme), někdy se setkáváme i s nevhodným chováním některých řidičů, neposkyt-

## Vývoj přijatých pochval v uplynulých letech

| Rok  | Počet přijatých pochval |
|------|-------------------------|
| 2014 | 57                      |
| 2015 | 66                      |
| 2016 | 90                      |

V prvním pololetí roku 2017 bylo přijato 62 pochval.

nutí dostatečného času pro nástup a výstup či s příliš razantním stylem jízdy. Poznatky získané ze stížností využíváme při pravidelných školeních zaměstnanců i při preventivní individuální práci s jednotlivými řidiči. Samostatnou kapitolou jsou pochvaly. Naši dobrou vizitkou je, že jich každým rokem dostáváme více. Pozitivně jsou přijímány některé technologické novinky (jako například možnost odbavení bankovní kartou), ale co nás těší ještě

## Změny cen parkování v ulicích i na Rychtářce

Od počátku října platí v Plzni nové ceny za parkování v ulicích a v parkovacím domě Rychtářka. Po dlouhých 17 letech se upravují hodinové sazby parkovného podle principu čím blíže k jádru města, tím vyšší parkovné. V zóně A narůstá parkovné progresivně, to znamená, že první hodina stojí 40 Kč, druhá hodina 50 Kč a po třetí hodině stojí každá další 100 Kč. Cílem této sazby je omezit dlouhodobé parkování v samotném centru města, kde by měli řidiči parkovat jen krátce a v nutných případech. V zóně B přijde parkování na 30 Kč za hodinu a v zóně C stojí odstavení vozu 20 Kč za hodinu. V ostatních placených oblastech řidiči zaplatí 10 Kč za hodinu s tím, že v zóně D na Petrohradě a Roudné vždy nejvýše 60 Kč při souvislém stání. Výhodnější parkovné o zhruba 20 % je nově účtováno těm, kteří v parkovacím automatu zaplatí Plzeňskou kartou a v blízké budoucnosti také bankovní kartou. Tyto možnosti platby jsou na parkovacím automatu označeny samolepkou s příslušnými symboly.



Parkovací dům Rychtářka  
Foto: archiv PMDP

Došlo také k dílčím úpravám v územním vymezení parkovacích zón. Tou nejvýznamnější je přesun Škroupovy ulice ze zóny C do zóny B a části Americké třídy od Wilsonova mostu po Sirkovou ulici ze zóny B do zóny C. Kompletní přehled zón naleznete na webových stránkách Parkingu ([www.parkingplzen.cz](http://www.parkingplzen.cz)). Držitelé parkovacích karet, jejichž adresa je zasažena změnou parkovací zóny, mohou bezplatně požádat o výměnu původní karty za duplikát s novým vyznačením zóny. Podnikatelé jistě potěší výhodnější ceny předplatitelských karet do zón A a B. Nově mohou návštěvníci Plzně odstavit auto v parkovacím domě Rychtářka za pouhých 40 Kč na celý víkend (při nepřetržitém stání) a užít si Plzeň se vším, co k ní patří.

Autor: Jiří Ptáček

## I takové stížnosti dostáváme...

Stížnost na: Chování revizora  
Datum a čas události: neska v poledne  
Místo: f tranvaji

### Vaše sdělení:

No to je hrozný. Neska mi povídá revizor. vy to máte určitě zadarmo, vypadáte nejmíň na pětadvadesát a odešel k dalšímu aniž by skontroloval mou předplacenou celosvětově proslavenou plzeňskou kartu. To mě tak rozlítostnilo, že (jak říkají naši politici, když o nich někdo řekne pravdu) zvažuju podat něco jako voni, ale mně stačí proplacení účtu v salonu krásy a omlazení. Pro vás se to maličkost a já budu mít dobrý pocit z odznaku revizora strčeného mi pod nos se strohým oznámením KONTROLA JÍZDENEK a né že jedu určitě na občanku.



# Změny tarifu od 1. 1. 2018

# Kam se ty minuty ztrácejí?

Každoročně dochází k úpravám tarifu a rok 2018 nebude výjimkou. Připraveno je několik novinek, na které se můžete podívat v přehledu níže. Asi nejvýraznější a nejpozitivnějšími změnami je zavedení 50% slevy na předplatné pro osoby na mateřské a rodičovské dovolené a ještě levnější předplatné pro děti od 6 do 15 let.

### Přehled změn v tarifu:

#### 1. Předplatné pro děti ve věku 6-15 let

Děti ve věku 6-15 let budou mít nově nárok na 75% slevu na předplatné.

| Druh předplatného | Cena předplatného od 1. 1. 2018 |
|-------------------|---------------------------------|
| 31 dní            | 113 Kč                          |
| 183 dní           | 578 Kč                          |
| 365 dní           | 1 001 Kč                        |

#### 2. Předplatné pro osoby na mateřské a rodičovské dovolené

Osoby pobírající peněžitou pomoc v mateřství nebo rodičovský příspěvek si budou moci nahradit předplatné s 50% slevou.

Nárok na slevu bude na kartu evidovanou v systému Plzeňská karta nahrán po předložení potvrzení od České správy sociálního zabezpečení (ČSSZ) nebo potvrzení od Úřadu práce (ÚP).

Po předložení Potvrzení o přiznání peněžitě pomoci v mateřství vydaného ČSSZ se nárok na slevu aktivuje na dva roky. Po předložení Rozhodnutí o přiznání rodičovského příspěvku vydaného ÚP se nárok na slevu aktivuje na celou dobu, kdy je příspěvek pobírán.

#### 3. Předplatné pro válečné veterány

Váleční veteráni budou moci využívat předplatné se slevou 50 %.

Nárok na slevu bude na kartu evidovanou v systému Plzeňská karta nahrán po předložení osvědčení válečného veterána vydaného Ministerstvem obrany ČR podle zvláštních předpisů.

#### 4. Přeprava jízdního kola pro roční předplatitele

Držitelé časové předplatné jízdenky s platností 365 dnů budou mít nově nárok na přepravu jízdního kola zdarma.

Bezplatná přeprava za kolo se bude prokazovat předplatným na kartě v délce 365 dní a nevztahuje se na bezplatné tarify (Důchodce nad 70 let apod.). Přeprava kola bude i nadále možná pouze o víkendech a státních svátcích.

#### 5. Změny cen předplatného

Cena plnocenného a zlevněného předplatného bude navýšena o cca 0,7 % ze současně úrovně ceny.

#### Plnocenné předplatné:

| Druh předplatného | Cena předplatného od 1. 1. 2018 |
|-------------------|---------------------------------|
| 31 dní            | 452 Kč                          |
| 183 dní           | 2 312 Kč                        |
| 365 dní           | 4 002 Kč                        |

#### Zlevněné předplatné:

| Druh předplatného | Cena předplatného od 1. 1. 2018 |
|-------------------|---------------------------------|
| 31 dní            | 226 Kč                          |
| 183 dní           | 1 156 Kč                        |
| 365 dní           | 2 001 Kč                        |

Autor: René Vávro

Potrpíme si na dochvilnost. Všechny vozy PMDP jsou sledovány on-line, dispečeri hlídají dodržování jízdních řádů, a přesto v reálném provozu dochází k menším či větším zpožděním. V drtivé většině případů za to může dopravní situace ve městě nebo individuální pochybení ostatních účastníků provozu.

Nechceme si zde stěžovat, chceme vám jen ukázat hlavní problémy silničního provozu v Plzni, které našim řidičům, a tedy i vám, cestujícím, často ubírají cenné minuty. Třeba si alespoň jeden řidič tento článek vybaví, až bude příště parkovat, byť jen na pár minut, tam, kde se nemá...

Na tři hlavní problémy - stání v zastávkách MHD, neprůjezdnost silnic a blokování křižovatek - jsme upozorňovali již minulý rok při kampani Na hulváta ne. Nicméně tyto problémy přetrvávají, a možná i vlivem mnoha dopravních omezení a výluk na území města dokonce ještě narůstají.

Blokování křižovatek ovlivňuje plzeňský provoz pravidelně i přesto, že základní pravidlo „Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce“ slyšel každý v autoškolě mnohokrát. Přišli jsme proto s nápadem poskytnout řidičům vizuální pomůcku, která jim toto pravidlo připomene. Během tohoto roku se proto na nejfrekventovanějších křižovatkách objevily žluté kříže (vodorovné dopravní značení V12b), které zdůrazňují prostor zákazu zastavení v kři-

žovatce. Můžete se s nimi setkat například na Americké třídě a Klatovské třídě, v ulici Otýlie Beniškové a dalších místech. Někteří se jistě zeptají: „A co mi hrozí za porušení zákazu?“ Samozřejmě záleží na individuálním posouzení situace policistou, ale s největší pravděpodobností přijde finanční sankce, protože i bez dopravního značení dochází k porušování výše uvedeného. Policie již avizovala zvýšený dohled a represí v této oblasti, ale nemůže být všude. Hlavní odpovědnost je tedy na řidičích. Dodržováním tohoto pravidla by jistě ubylo zbytečného čekání v ucpaných křižovatkách, a to nejenom vozů MHD, ale všech účastníků provozu.

Dalším častým problémem, zejména v některých ulicích (Tylova, Goethova či Husova) je nedovolené stání ve dvou řadách. „Potřebuju přece zastavit jen na pár minut, hodím to na blikáčky,“ řekne si nejjeden řidič. Jenže i během této doby, která se navíc často protáhne, ztěžuje takto odstavené auto průjezd zejména MHD. S 18metrovým vozem plným cestujících se přece jenom manévruje hůře, zvlášť když se jedná o trolejbus. Sběrače mohou při větším vybočení vypadnout, řidič pak musí nasadit rukavice, vystoupit z vozu a dát vše do pořádku. Cestující mezitím sledují hodinky a nervózně podupávají. To vše kvůli jednomu autu, které pár minut stojí tam, kde nemá...

Stejná situace nastává při parkování na zákazech stání, zastavení, v bezpro-

střední blízkosti křižovatky či v místech, kde nezbyvá dostatečná šířka k průjezdu oběma směry, tedy celkem šest metrů. Takové parkování může způsobit úplný kolaps dopravy. Pro řidiče MHD se pak cesta mění ve slalom zúženými ulicemi (např. Koperníkova či Sladkovského), kde si protijedoucí vozidla musí navzájem dávat přednost a minuty zpoždění narůstají.

Zdržení ale nabíráme i kvůli dalším záležitostem. Vaše tramvaj „jednička“ nepřijede přesně na čas, protože ji na Slovanské třídě zastaví vůz parkující na kolejích, jehož řidič si jen vyběhl do pekárny pro svačinu – vždyť je to jen minuta... Ale minutu musí čekat padesát a následně ještě mnohem více cestujících. Stejně tak autobus „třícítku“ zastaví dodávka zaparkovaná na konci zastávky. Naš řidič musí v tomto případě s dlouhým kloubovým vozem manévrovat velmi opatrně, aby dokázal zajet až k okraji zastávky a umožnil pohodlný nástup i cestujícím se sníženou pohyblivostí.

Kdyby si při svých cestách na tyto řádky vzpomněl jen jeden z neukázněných řidičů, nebyl tento článek zbytečný. Doufáme, že se situace v plzeňských ulicích v příštím roce zlepší a podobných problémů bude postupně ubývat. Pak si budeme všichni moci dopřát třeba ranní kávu bez spěchu. Každá minuta se počítá...

Autor: Jiří Pelant  
Foto: archiv PMDP



Žluté kříže znázorňující prostor zákazu zastavení v křižovatce.



Automobil stojící v zastávce ztěžující příjezd trolejbusu.

## Strategie aneb Kým chceme být

„Chceme být základním stavebním kamenem moderního dopravního systému Plzně a okolí.“ Taková je vize, s níž přistupujeme k fungování naší společnosti jak teď, aktuálně, tak i v plánech do budoucna. A co to vlastně znamená? Jak takového stavu dosáhnout a jak jej udržet?

Nejprve se podívejme na trendy, na to, co se kolem nás v dopravě děje. Například elektromobilita zaznamenává dynamický rozvoj jak v individuální dopravě, tak i v dopravě veřejné. Diskuze je vedena také na téma vodíkových pohonů a nových syntetických paliv. Nejen vizionáři, ale i široká veřejnost očekává rychlý vývoj v oblasti autonomních dopravních prostředků (tedy vozů bez řidičů). Rozvíjí se sdílené produkty v osobní dopravě, tedy bikesharing a carsharing. A jejich další rozvoj povede k alternativnímu užívání jednotlivých typů dopravních prostředků a poskytování dopravních služeb v úplně nové struktuře.

A u toho chceme být. Proto se zabýváme rozvojem výše uvedených konceptů umožňujících poskytování osobní dopravy v mixu, který je skládán z kazníkem. Proto podporujeme rozvoj elektromobility koupí nových trolejbusů s přídatným bateriovým agregátem i výstavbou sítě dobíjecích stanic na spravovaných parkovištích, v parkovacích domech a dalších vybraných místech. A proto se aktivně účastníme mezinárodního projektu C – ROADS, orientovaného na vývoj autonomních dopravních prostředků.

Chceme tedy být moderní firmou orientovanou na inovativní přístup k dopravě a užití různých jejích konceptů i dopravních prostředků. A vlivem toho, stejně jako díky dovednostem a znalostem našich zaměstnanců, být úspěšnou a hrdou firmou zajišťující veřejnou dopravu. Tedy: „Chceme být základním stavebním kamenem moderního dopravního systému Plzně a okolí.“

Autor: Michal Kraus

## Místa pro přecházení

### Víte, jaký je rozdíl mezi přechodem pro chodce a místem pro přecházení?

Často se setkáváme s neznalostí řidičů i chodců v souvislosti se speciálním dopravním opatřením, takzvaným místem pro přecházení. Toto dopravní řešení je v Plzni poměrně hojně využíváno, ale jeho pravidla jsou mezi účastníky silničního provozu málo známá. Z oboustranné neznalosti práv a povinností řidičů i chodců na místech pro přecházení plynou nebezpečné až kolizní situace. Nebezpečné jsou i situace, kdy účastník na jedné straně tato pravidla zná, a účastník na druhé straně nikoliv.

Místem, kde jsou kolize na denním pořádku, je Šumavská ulice u hlavního nádraží, kde projíždí řidiči aut, kteří svá práva na místě pro přecházení neznají, řidiči veřejné dopravy, kteří jsou řádně proškoleni, a přecházejí chodci, kteří si zde ve velké míře právo přejít vozovku vymáhají vstoupením před rozjetý trolejbus nebo jiné vozidlo. Situace bývá nejhorší vždy v celou hodinu, kdy se do Plzně sjedou vlaky z více směrů a ven z nádraží proudí větší počet cestujících.

**Jak tedy místo pro přecházení poznáme?** Vypadá podobně jako přechod pro

chodce, ale chybí zde bílé čáry vodorovného dopravního značení (přesné označení V7a) a svislá dopravní značka (přesné označení IP6) značící přechod (viz obr. 1 a 2). Jedná se pouze o stavební úpravou snížený a naklopený chodník uzpůsobený i pro chodce s kočárkem či osobu na invalidním vozíku. Místo pro přecházení je označeno pouze vodorovným značením (viz obr. 3), u stávajících míst tomu tak však být nemusí. Svislá značka k označení místa pro přecházení vozovky nebyla zavedena. Co je ovšem nejdůležitější, **na místě pro přecházení chodec na rozdíl od přechodu nemá před autem přednost.** Z toho vyplývá i to, že vozidla nejsou povinna chodce pustit, nemusí před místem pro přecházení zpomalit či zastavit. Pří-

kladem těchto dopravních úprav v Plzni je Americká třída mezi Wilsonovým mostem a křižovatkou u Práce nebo právě Šumavská ulice před novým východem z nádraží. Další místa postupně přibývají s dokončováním různých stavebních projektů.

### Nezapomeňte:

- Místa pro přecházení jsou stavebně upravené úseky místní komunikace, které usnadňují přecházení chodců přes komunikaci.
- Místa pro přecházení vytvářejí pro chodce četnější možnost přechodu přes komunikaci, nenahrazují ale přechody pro chodce.
- Na místě pro přecházení nemá chodec přednost.

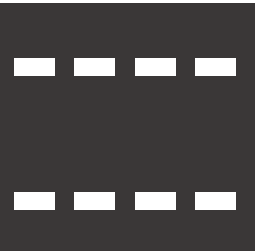
Autor: Jiří Pelant



obrázek 1 – přechod pro chodce



obrázek 2 – přechod pro chodce



obrázek 3 – místo pro přecházení



# Veřejná doprava v Curychu šlape jako švýcarské hodinky

Asi těžko bychom hledali zemi s rozvinutějším, propracovanějším a dokonalejším systémem veřejné dopravy. Asi těžko bychom hledali zemi s využívanějším systémem veřejné dopravy. Vždyť ve Švýcarsku, zemi s přibližně osmi miliony obyvatel, má více než 439 tisíc lidí předplacenou kartu opravňující k neomezené přepravě veřejnou dopravou v celé zemi (vlak, tramvaj, trolejbus, autobus, loď a vybrané

jezdné) a sousedící kusé koleje hostí vlaky Intercity-Expres z Německa, TGV z Francie, RailJet z Rakouska a nespočet dalších mezinárodních, regionálních a lokálních vlaků. Systémovost, pravidelnost a řád se zde člověku doslova vrývají pod kůži a jízdní řády se stávají během krátkého pobytu téměř formalitou. Vše jezdí v pravidelném dobře zapamatovatelném taktu celodenně a odchylky či zpoždění jsou zde prakticky nevídaný jev.

Mezi další curyšská lákadla lze zařadit třeba kampus univerzity, kam lze dojet tramvají nebo stylově lanovkou Polybahn o rozchodu 1 000 mm. 176 metrů dlouhá trasa začíná poblíž hlavního nádraží. Lanovka je podobná té pražské vedoucí na Petřín, avšak kratší a s puncem historie. Tím však výčet lanovek nekončí, za zmínku stojí i lanovka Dolderbahn. Jedná se o ozubnicovou železnici o rozchodu 1 000 mm překonávající na svých 1 330 m



Malý dopravní terminál Central u spodní stanice lanovky Polybahn v samotném srdci města.

lanovky) a dalších 2,37 milionu cestujících vlastní regionální variantu karty opravňující k neomezenému cestování veřejnou dopravou v dané oblasti. To znamená, že nějakou formu předplatného vlastní každý třetí obyvatel Švýcarska. Pro zajímavost dodejme, že základní cena ročního kuponu je pro nás nepředstavitelných 3 550 CHF (5 800 Kč v první třídě), tedy asi 95 000 Kč.

Asi bychom těžko hledali vhodnější město, kam se vydat pro inspiraci ve veřejné dopravě, než je Curych (německy Zürich). Největší město Švýcarska, které však není hlavním městem, se nachází v německy hovořící severní části Švýcarska, má bezmála 400 tisíc obyvatel a rozkládá se na asi 92 km<sup>2</sup> na pobřeží Curyšského jezera.

Do Curychu se dá dostat letecky či po železnici přímým spojem z Prahy. Hned na železničním nádraží si i laik všimne zvýšené koncentrace rychlovlaků, které se zde potkávají. Nádraží je hlavové (neprů-

Pojďme se ale blíže podívat na městskou veřejnou dopravu, která v Curychu doslova modeluje tvář města. Modrobílá tramvaj a trolejbusy jsou k vidění v každém koutu města a ani další druhy dopravy nezůstávají pozadu. V Curychu se cestující mohou svěřit patnácti tramvajovými, šesti trolejbusovými a osmnácti autobusovými linkami, které doplňuje 28 linek S-Bahn, sedm lodních linek brázdících Curyšské jezero a řeku Limmat a v neposlední řadě také tři lanovky.

Neopomenutelnou zajímavostí trolejbusového provozu v Curychu jsou dvouklobové trolejbusy výrobce HESS dlouhé více než 24 metrů, v současné době jich na dvou linkách jezdí celkem 31. Další podobné dvouklobové trolejbusy jsou ve světě pravidelně provozovány pouze ve Švýcarsku – v Ženevě (10 vozů), Lucernu (21 vozů) a v St. Gallenu (7 vozů). Stane se Plzeň dalším průkopnickým městem? Jsou linky, kde by takový velkokapacitní vůz měl uplatnění.

délky výškový rozdíl 160 m s maximálním sklonem 196 ‰.

Pokud hledáte kombinaci městské turistiky a pohybu v přírodě, může být právě Curych tou správnou volbou. Přímou z hlavního nádraží se dostanete linkou S10 curyšské S-Bahn například na blízkou horu Üetliberg (869 m. n. m.), na kterou je přísný zákaz vjezdu automobilů a jinak než pěšky nebo vlakem se sem návštěvník nedostane. Samotná cesta vlakem S-Bahn může být zážitkem. Trasu dlouhou 10 km zdolá vlak za 20 minut a sklon trati, kterou pojíždí adhezně, dosahuje 79 ‰. Z vrcholu se pak nabízí nespočet pěších, cyklistických, běžeckých i sáňkařských tras s úchvatnými výhledy.

Ať už se do Curychu vydáte s cílem obdivovat památky, za nákupy, za dopravní turistiku nebo za přírodou, je velice pravděpodobné, že vaše očekávání budou více než naplněna.

Autor a foto: Jiří Pelant



Dvouklobový trolejbus HESS BGGT-N2D na lince 31 v ulici Löwenstraße po sjetí z tramvajového tělesa a následné jízdě na alternativní pohon kvůli výlucce poblíž curyšského hlavního nádraží.

## Návštěva kanadského Toronta

Není hlavním městem, ale patří mu hned několik kanadských nej: nejvíce obyvatel, nejlepší podmínky k životu, nejdražší a donedávna i s největší samostatně stojící stavbou na světě. Reč je o Torontu, kanadském městě na břehu jezera Ontario. K výtu jedinečnosti přidejme i fakt, že se zde nalézá nejrozsáhlejší tramvajový provoz v Severní Americe. Tramvajovou síť o délce 82 kilometrů obsluhuje jedenáct linek, na něž jsou vypravovány vozy ze čtyř vozoven. Ale nepředbíhejme.

Řada turistů spojí návštěvu Toronta s Niagarskými vodopády a řadou dalších přírodních krás Severní Ameriky. Krásné je ovšem i samotné město, které přes svou velikost překvapí příjemným prostředím, množstvím zeleně a pěšími zónami. V etnicky pestrém městě nechybí čínská, řecká nebo italská čtvrt a samozřejmě jsou restaurace s jídelníčkem ze všech koutů světa. Pro turisty je lákadlem množství muzeí, včetně Batova muzea obuvi, největší zoo v Kanadě a obchodní Toronto Eaton Centre. Do Toronta je dobré se obléknout na zimu i jaro teple a v létě se připravit na pořádné horko. Ostatně počasí tu mělo silný vliv i na vývoj dopravy.

K Torontu neodmyslitelně patří červené tramvaje, které městu dodávají až evropský ráz. Linkové vedení kopíruje pro nás nezvyklé šachovnicové uspořádání celého města a je doplněno dvěma linkami metra. Tramvaje jsou velmi oblí-

připomínají české vozy T3 z ČKD. A to ne náhodou, oba typy vycházejí z koncepce PCC, která ve dvacátých letech minulého století znamenala revoluční skok v konstrukci i v jízdním komfortu tramvají. Přesto, když se podíváme blíže, jsou torontské tramvaje unikátem.

Na první pohled člověka zaujme, že tramvaje nemají klasický pantograf, ale tyčový sběrač podobný trolejbusovému. Na trolejové síti musí být kvůli tomu mechanické výhybky, trolej je vedena přímo (nikoli 'cik-cak', jak jsme zvyklí u nás) a je třeba pravidelně měnit uhlíky. Od 12. září 2017 je ovšem první linka (510 Spadina) převedena do provozu s pantografy a budou následovat další. Pozorného cestujícího na tramvajích překvapí zvuk kompresoru, protože tramvaje mají vzduchové brzdy, dveře a dokonce i pérování, díky němuž je jízda velmi pohodlná. Na druhou stranu tento systém přinesl těžké chvíle ve dvou nedávných zimách, kdy při extrémně nízkých teplotách tlakový systém zamrzl, a musely vyjet náhradní autobusy. Nově pořizované tramvaje už tyto problémy eliminují, jsou plně elektrické a kromě tyčového sběrače mají všechny i pantograf. V čem ale torontský systém zůstane jedinečný i nadále, je neobvyklý rozchod 1 495 mm, o 60 mm větší než je standard. Je důsledkem dávných začátků kolejové dopravy, kdy měly tratě umožnit současný provoz tramvají i koňky. Koňka s kla-



Budoucnosti tramvajové dopravy v Torontu jsou 30 metrů dlouhé nízkopodlažní vozy Flexity Outlook kanadské firmy Bombardier. V pozadí se ční telekomunikační a turistická věž CN Tower, která je se svou výškou 553 metrů dosud nejvyšší věží na západní polokouli. Vyhlídkovou plošinu ve výšce 447 metrů navštíví ročně dva miliony lidí.



Tramvaj CLRVR projíždí kolejovou a mechanickou trolejovou výhybkou v přístavní části města, kde v poslední době vyrostla řada mrakodrapů.

beným způsobem dopravy a i o víkendu je v nich možné zažít tlačenici. Město plánuje nové linky a navýšení počtu vozidel v příštích 10 letech ze stávajících tří set na 350 až 480. Přitom nechybělo málo a Toronto okopírovalo příběh západních měst, která tramvaje zlikvidovaly. V roce 1966 je politici prohlásili za „obstarožní jako koňské drožky“ a do roku 1980 měly zcela zmizet z ulic. Díky skupině aktivistů vedených profesorem Biemillerem se podařilo osudovou výhybku přehodit a nastala éra modernizace. Jejimi svědky jsou dodnes provozované tramvaje, které nápadně

sickými dřevěnými koly a železnými obručkami jezdila vnitřkem po klasickém rozchodu a tramvaje po tom vnějším. O vybraných nedělích si můžete návštěvu Toronta zpestřit svezněním v historických tramvajích z 20. a 30. let minulého století. Pokud vám čas dovolí, pak jedinečný zážitek slibuje také návštěva muzeální dráhy „Halton County Radial Railway“, hodinu jízdy autem západně od Toronta. Kromě 12 tramvají tu mají ve sbírce řadu dalších exponátů – od lokomotiv přes trolejbusy po různé pracovní stroje.

Autor a foto: Jiří Kohout



# Ohlédnutí za výlukami v roce 2017



Jednokolejný provoz během rekonstrukce mostu Generála Pattona

Letošní rok je mimořádný v počtu a rozsahu výluk a dopravních omezení, proto si pojďme shrnout, co letos komplikovalo veřejnou dopravu. V následujícím výčtu chybí rekonstrukce nádraží a mostů Mikulášská, již je věnován samostatný článek.

Vynecháme-li tedy přestavbu hlavního vlakového nádraží, zastavíme se v našem ohlédnutí hned v březnu na začátku stavební sezony, kdy rekonstrukce Letkovské ulice omezila provoz na trolejbusové lince 12 do Letkova. Tato linka byla po celou dobu uzavírky Letkovské ulice v úseku Božkov – Letkov zcela zrušena a nahrazena pásmovým provozem trolejbusové linky 11 jejím prodloužením u vybraných spojů z Ústředního hřbitova do Letkova po dálničním přivaděči. Zajímavostí je, že v únoru roku 2016 vešla v platnost změna označení silnice I/26 v úseku K Fořtovně – Ejovice (D5), která se nově stala silnicí pro motorová vozidla. Kromě toho, že zde smí vozidla jezdit rychlostí až 110 km/h, je zde nově povolen provoz vozů veřejné

dopravy, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/h. Zkušební jízdy našimi trolejbusy ukázaly, že tuto podmínku nemohou splnit. Spoje prodloužené do Letkova tedy obsluhovaly autobusy, které musely být z legislativních důvodů označeny jako samostatná linka, zvolili jsme „11A“. Linku 11A bylo nakonec možné potkávat v ulicích Plzně až do 3. září, kdy byl obnoven provoz linky 12 z Božkova do Letkova.

Odhlédneme-li v našem shrnutí od všech krátkodobých omezení, jakými byly v první polovině roku tradiční květnové oslavy svobody, běžecké závody Run tour, Predator run, nebo krajský půlmaraton, zbývá mezi důležitými investičními akcemi, které omezily MHD, především rekonstrukce mostu Generála Pattona. Přestože se může zdát, že tato stavba tramvajový provoz nikterak výrazně neochromila, opak je pravdou. Investor upřednostnil dva jízdní pruhy pro automobily v každém směru na úkor jedné tramvajové koleje. Na Pattonově mostě tedy od první poloviny dubna do listopadu fungoval jednoko-

lejný tramvajový provoz. Za komplikace a zdržení způsobené tímto omezením se všem obyvatelům Severního Předměstí omlouváme – o to více, že souběžně s rekonstrukcí mostu Generála Pattona probíhala rekonstrukce Studentské ulice, což znamenalo omezení na autobusové lince 30, další důležité spojnici Severního Předměstí s dalšími městskými částmi.

Opakem výše uvedeného je rekonstrukce Dlouhé ulice, která ovlivnila a ještě v roce 2018 bude ovlivňovat obyvatele Dlouhé, Revoluční a dalších okolních ulic. Od 10. července je Dlouhá ulice v celé své délce zcela uzavřena pro veškerý provoz výjma trolejbusů a autobusů PMDP. Věříme, že i přes dílčí omezení při průjezdu vozidel MHD stavbou, občasnému přeložení zastávek MHD či drobnějších změn v provozu všichni cestující ocení, že se podařilo prosadit potřebná opatření pro zachování provozu MHD.

Letní prázdninové měsíce znamenají každoročně vyšší koncentraci stavebních prací, a to nejen kvůli příznivým

klimatickým podmínkám, ale také pro výrazně nižší koncentraci obyvatel ve městě. Nebudeme zde uvádět všechny opravy a výluky, zmíníme jen ty významnější, například repanelizaci tramvajové trati na Klatovské třídě v termínu 5.–13. srpna, během níž byla zavedena náhradní autobusová doprava ze sadů Pětaticánků na Bory. Řidičům cestu po městě zkomplikovala také rekonstrukce zpomalovacích prahů ve Vejprnické ulici, během níž byl v tomto místě vyloučen provoz individuální dopravy. Je na místě vysvětlit toto dopravní opatření, které mnozí občané velmi kritizovali. Od našich odborníků na tramvajové tratě jsme věděli, že pustíme-li veškerou dopravu na tramvajové koleje,



Repanelizace na Klatovské třídě - stávající trať byla 25 let stará, byly zde lokální propady a utrhzené žlaby, ve kterých je kolej upevněna.

bude po měsíci tramvajová trať v technickém stavu hodném uzavření. To je z pohledu PMDP nežádoucí, uzavírka Vejprnické ulice pro individuální dopravu byla tedy nevyhnutelná. Tato dopravní opatření byla odsouhlasena mimo jiné dopravním inspektorátem, investorem, městským obvodem či krajským odborem dopravy. Děkujeme všem řidičům, kteří zákaz vjezdu respektovali. Kromě několika jednodenních výluk v září a říjnu, menších omezení po dobu konání Pilsner Festu či tradičních oslav výročí vzniku republiky, již více zásadních výluk do provozu nezasáhlo. V roce 2018 čeká Plzeňany pokračování přestavby hlavního vlakového nádraží, rekonstrukce Dlouhé ulice nebo rekonstrukce mostu Generála Pattona. Dále nás pravděpodobně čeká rekonstrukce Sušické ulice a možná začnou i práce v Domažlické ulici, v obou případech se omezení dotknou trolejbusové linky 12. Výrazněji život cestujícím ovlivní rekonstrukce tramvajové trati na Slovanské třídě, během níž nebudou tramvaje téměř tři týdny jezdit v úseku Mikulášské náměstí – náměstí Milady Horákové. Obdobná, leč pouze pět dní trvající akce proběhne i na Karlovarské třídě poblíž zastávky Pod Záhorskem.

Stejně jako právě končící rok bude i ten další z pohledu plánování dopravy a výluk komplikovaný nejen pro vás cestující, ale i pro nás, autory výlukových opatření. Věřte však, že se neustále snažíme zlepšovat naše služby a snižovat dopady dopravních omezení na cestující.

Autor: Jiří Pelant  
Foto: archiv PMDP

## Rozsáhlá rekonstrukce železničních mostů v Mikulášské ulici



Jednokolejný kyvadlový provoz

1. března 2017 začaly hlavní práce na rekonstrukci mostů u hlavního vlakového nádraží v Plzni, čímž odstartovala série omezení, uzavírek a tramvajových výluk, které se dotkly snad všech Plzeňanů. Byly zahájeny hlavní práce na celkové výměně železničních mostů přes Mikulášskou ulici. Stavba svým rozsahem a především pak dopadem do fungování veškeré dopravy ve městě skutečně zásadně ovlivnila, a ještě několik měsíců ovlivňovat bude, životy obyvatel nejen Slovan a Světovaru, ale prakticky všech částí města.

Nejprve uvedme několik základních informací. Rekonstrukce mostů stavby Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží včetně mostů Mikulášská, jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty, zahrnuje celkovou výměnu mostů,

železničního tělesa na nich umístěného, tramvajové trati pod mosty a komunikace silnice I/20, která bude (stejně jako tramvajová trať) po dokončení prací zahloubena asi metr. To umožní snazší průjezd pod mosty všem účastníkům provozu včetně rozměrnějších vozidel. V neposlední řadě dojde ke zvýšení kapacity silnice a zlepšení její přehlednosti pro řidiče. Díky tomu se zvýší bezpečnost i plynulost silničního provozu. Stavba potvrzuje dle harmonogramu přibližně do září 2018.

Pro Plzeňské městské dopravní podniky bylo z hlediska plánování dopravy nejobtížnější připravit se na opakovaně odloučení tramvajové sítě od vozovny na Slovanech, připravit výlukové jízdní řády, které se zejména na začátku prací měnily téměř týden co týden, a z hlediska operativního řízení



Výstavba mostní konstrukce v Mikulášské ulici

bylo nezbytné zajistit prakticky nepřetržitý dispečerský dohled nad výlukovým, jednokolejným nebo jinak omezeným provozem. Pro lepší představu - příprava výluk, tras náhradní dopravy, dopravních opatření, výlukových jízdních řádů a veřejnosti finálně prezentovaných informačních materiálů trvá odhadem tři roky.

Opatření, která naši cestující pocítí na vlastní kůži, byla následující. Během přípravy stavby bylo vybudováno nové trolejové vedení v Železniční ulici, kterou byla následně od 23. ledna vedena trolejbusová linka 12. Změny se dotkly i autobusových linek 35 a 57, které byly dlouhodobě ukončeny v trolejbusové zastávce Hlavní nádraží. Následovala výluka tramvajové dopravy na linkách 1 a 2, které byly přerušeny v úseku Mikulášské náměstí – náměstí Repub-

liky a nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Tato výluka se opakovala ve třech krátce po sobě následujících termínech: 1. – 10. března, 22. – 28. března a 14. – 24. dubna. Již po druhé výluce a následně po třetí začaly tramvaje stavbou projíždět kyvadlově po jedné koleji. Takto byl provoz zajištěn až do září, přičemž změny v dopravě během tohoto období vnímali především řidiči tramvají, dispečeři a zaměstnanci PMDP zabývající se plánováním dopravy. Tramvaje totiž měnily kolej, kterou při průjezdu stavbou využívaly, což samotné cestující nikterak neovlivnilo.

Ve dnech 22. – 25. září proběhla další úplná výluka tramvajového provozu a krátce po poslední letošní úplné výluce (v listopadu) se tramvaje poprvé svezly již po částečně definitivní východní koleji.

**A jaký je výhled do roku 2018?** Nikdy nelze zcela přesně určit, jak se bude stavba vyvíjet, ale podle předpokladů nás hned na začátku roku čeká výluka kvůli snesení druhého, jižního železničního mostu. Začátkem léta je možná krátká dvoudenní výluka a konečně na sklonku léta 2018 nás čeká, doufáme, již poslední úplná výluka tramvají pod mosty Mikulášská, čímž by se měl celý kruh uzavřít a tato etapa přestavby osobního nádraží bude téměř ve svém cíli. Definitivní dokončení celé stavby je plánováno na září 2018.

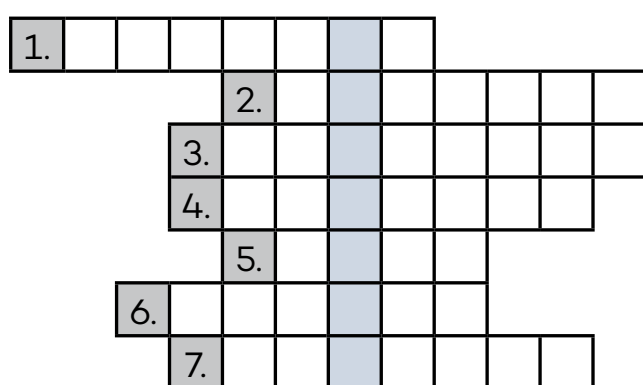
Děkujeme za trpělivost a zachování přízně i přes komplikace, které v tomto i příštím roce výrazně ovlivňují tramvajovou dopravu u hlavního nádraží.

Autor: Jiří Pelant  
Foto: archiv PMDP



# DĚTSKÁ SOUTĚŽ O CENY

Svět plzeňských autobusů, trolejbusů a tramvají skrývá mnoho překvapivých informací. Víte například, že délka všech linek MHD je téměř stejná jako vzdálenost z Plzně k Jaderskému moři? Víte, že naši řidiči za rok přepraví více než desetinásobek počtu obyvatel České republiky? A do třetice... Víte, že vzdálenost, kterou naše vozy ročně ujedou, je stejná jako 20krát...  
doplň tajenku z křížovky a z omisměrky...



|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Í | Č | V | A | R | P | Ý | V | M |
| C | T | A | D | Z | Í | J | Ý | A |
| Í | E | N | D | E | P | O | H | K |
| J | T | S | A | Z | Ě | S | Y | V |
| U | A | Í | T | L | R | C | B | Á |
| T | R | A | Z | A | O | B | K | T |
| S | I | P | D | Ě | T | V | A | S |
| E | F | A | O | G | O | L | T | A |
| C | R | A | P | A | M | H | D | Z |

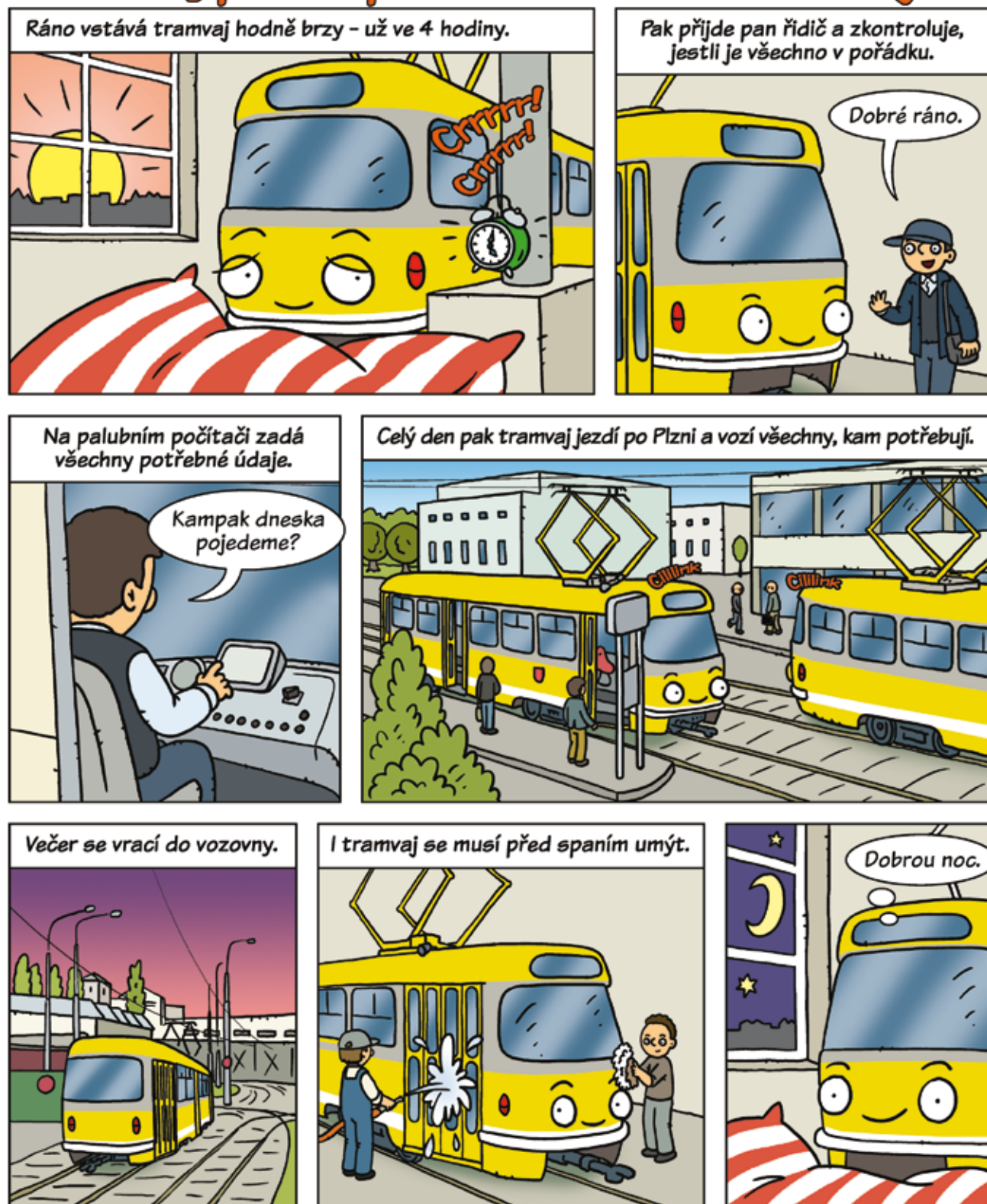
cestující, zastávka, cesta, motor, radar, výpravčí, jízda, brzda, volant, výhybka, logo, depo, mapa, tarif, mhd

Správné znění tajenek zašlete do 20. ledna 2018 na e-mail [kovarikova@pmdp.cz](mailto:kovarikova@pmdp.cz).

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

Výherce uveřejníme 1. února 2018 na stránkách [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz) a na facebookovém profilu PMDP.

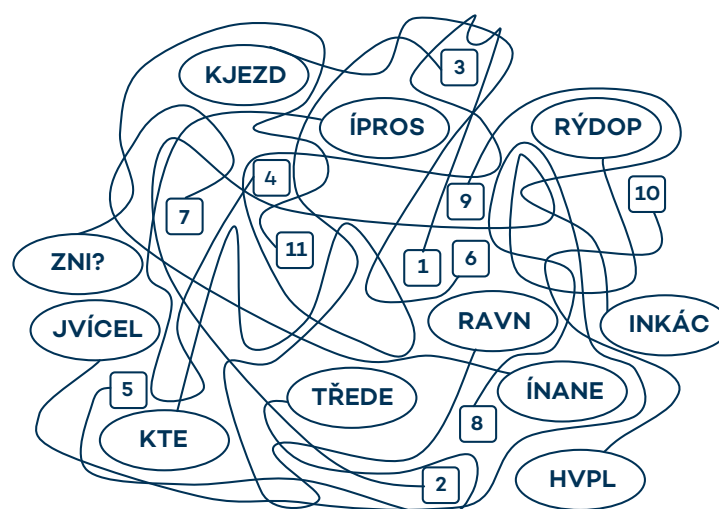
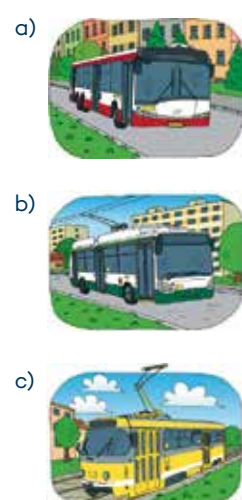
## Jak vypadá pracovní den tramvaje



Věděli jste, že jedna plzeňská tramvaj za jeden den najezdí až 250 kilometrů a přepraví až 3 000 cestujících?

### Najdete správnou cestu?

Otázku naleznete, pokud správně seřadíte písmenka. Jejich správné pořadí označují číslice. Jen k nim musíte najít správnou cestu.



(Otázka: Který dopravní prostředek jezdí na nejvíce linkách v Plzni? Správná odpověď: a)