Dopravní novinky

Plzeňské městské dopravní podniky PMDP

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. Prosinec 2018

Výročí a osobnosti



V letošním roce nebylo významnějších akcí nad ty, které byly (nebo deklarovaly, že jsou) spjaty se stým výročím vzniku Československé republiky. V souvislosti s tím jsme si připomínali zakladatele státu a některé z nich museli znovu objevovat, neboť léta okupace ani časy po nich následující jim nebyly nakloněny. Někteří jsme proto možná trochu tápali, kdo že byl Rašín, po němž se jmenuje jedno pražské nábřeží, a jiní se dali do hledání rozdílů mezi Maffií českou a mafií italskou.

A ještě jedno téma se objevovalo opakovaně – absence přirozených autorit podobných těm z počátku minulého století. Opravdu tu ale nejsou? Nebo je jednodušší nechat je jejich osudu? Neklást sobě ani jim otázky, na něž vlastně nechceme znát odpovědi. Zejména proto, že bychom pak museli opustit některé stereotypy, nahlédnout dál, začít vnímat souvislosti a vazby, od nichž je tak pohodlné se abstrahovat? Zejména proto, že bez tohoto vědění se tak snadno rozhoduje!

Jednu takovou osobnost vám nabídnu. Znáte Václava Smila? V roce 1943 se narodil v Plzni. Na Univerzitě Karlově v Praze v roce 1965 dokončil studium přírodních věd a o čtyři roky později emigroval do Spojených států. Dnes se věnuje interdisciplinárnímu výzkumu v oblasti energetiky, životního prostředí a jeho změn, vývoji obyvatelstva, produkci potravin a technických inovací. Kontakt s ním udržují Bill Gates i Mark Zuckeberg a je také členem Královské vědecké společnosti. Pracoval jako konzultant řady společností v USA, Evropě i pro instituce mezinárodní. Po celém světě vystoupil na více než 400 konferencích a fórech. Přednášel na řadě vysokých škol a univerzit po celém světě. Jeho publikační činnost je také neuvěřitelně rozsáhlá. Je autorem 40 knih a 500 prací na daná témata.

A tak nabízím jednoduchou odpověď na výše položenou otázku. Ano, osobnosti máme. Jen nemáme vždy dost touhy je nalézat, pokory před jejich věděním a otevřenosti pro jejich jiné vnímání světa…

Je zřejmé, že svět mu naslouchá! A co my?

(K bližšímu seznámení doporučuji kromě Wikipedie i osobní stránky Václava Smila www.vaclavsmil.com nebo stránky www.umanitoba.ca)

Michal Kraus
předseda představenstva

Tramvajová vozovna na Slovanech se dočká rekonstrukce

Vozovna Slovany slouží Plzeňanům již od roku 1943, kdy byla postavena její první budova. Další haly a budovy byly přistavovány, jak rostl provoz tramvají ve městě. Chronologicky byly haly vystavěny v tomto pořadí: stará hala již ve zmiňovaném roce 1943, následovala nová hala v roce 1964 a nakonec hala denního ošetření a kontrolních prohlídek, která byla postavena v roce 1989. Systém kolejiště byl postupně doplňován spolu s přibývajícími halami určenými pro odstav tramvají. Kromě těchto hal se v areálu nachází i další budovy, jejichž účely jsou různé. Mezi nejdůležitější patří budova výpravny s měnírnou, neméně důležitá je i samotná budova ředitele úseku drážní cesty. V posledních letech došlo k rozvoji činností PMDP, a tak ke stávajícím provozům horního vedení a vrchní stavby přibyly ve vozovně nové provozy veřejného osvětlení a světelného signalizačního zařízení.

Stávající stav areálu vozovny již dlouhodobě nevyhojuje současnému provozu. Nevyhovující stav lze shrnout celkem do čtyř úrovní. První úrovní je havarijní stav všech hal, dále je to hluková zátěž z provozu vozovny vůči svému okolí, nedostatečná kapacita pro odstav tramvají a neutěšený provoz údržby tramvajových vozidel za podmínek, které panují ve staré hale. Tento neudržitelný stav se pokoušeli řešit i naši předchůdci, bohužel neúspěšně. V roce 2014 začaly přípravné práce na odstranění alespoň havarijních stavů kolejí sloužících pro odstav tramvají. Nejnutnější práce proběhly v roce 2015 až 2017. Z odborného posouzení však vyplynulo, že stav je dlouhodobě neudržitelný. Proto se v roce 2015, na základě rozhodnutí Rady města Plzně, přistoupilo k přípravě koncepčních materiálů, které měly vyřešit odstav tramvají v Plzni. Stěžejním dokumentem pro naši vozovnu byla technicko-ekonomická studie, která prověřila možnost rekonstrukce vozovny do takového stavu, který bude odpovídat současným nárokům s výhledem do budoucna.

V následujícím roce padlo rozhodnutí, že odstav tramvají zůstává ve vozovně Slovany a konečně mohly být zahájeny práce na výběr zhotovitele projektové dokumentace, který by tak technologicky složitou stavbu dokázal navrhnout. Po všech peripetiích s výběrovým řízením bylo vybráno sdružení dvou firem, které mají velké zkušenosti s přípravou obdobných staveb u nás i v zahraničí. Prvním je Metroprojekt, a. s., druhým Mott Macdonald, s. r. o. Sdružení zahájilo práce v září 2017. Nyní, kdy čtete tyto řádky, máme již zažádáno o územní rozhodnutí.

Během přípravy projektové dokumentace jsme narazili na téměř nepřekonatelný problém, kterým byl hluk z jízdy tramvají po vnitro-areálových kolejích. Byl to tak velký problém, že musela být navržena úplně jiná koncepce uspořádání celého areálu vozovny, včetně vjezdu a výjezdu z vozovny.

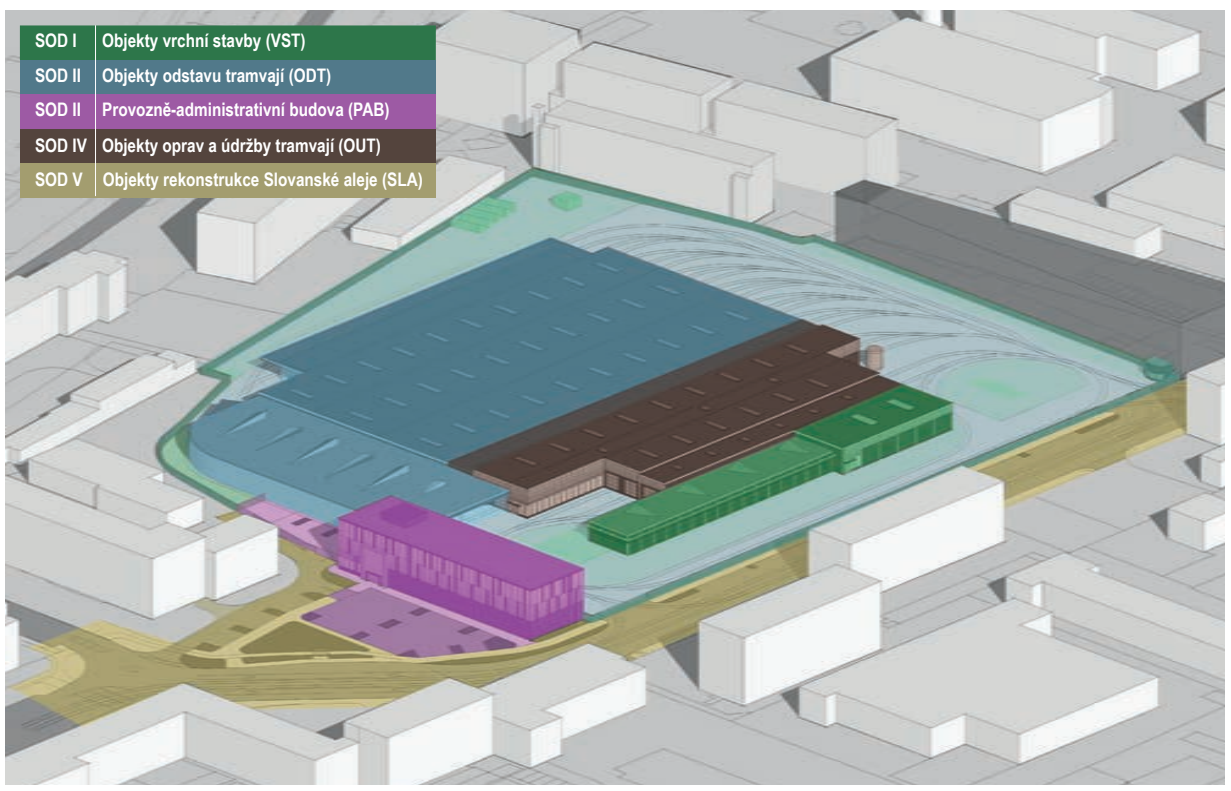
Rekonstrukcí vozovny získáme zejména krytý odstav pro všechny tramvaje, zásadně omezíme hluk z našeho provozu a zajistíme všem zaměstnancům adekvátní podmínky pro práci. Neméně důležité je i vylepšení zázemí pro technickou a technologickou údržbu tramvají, od kterého očekáváme zlepšení kvality prostředí ve vozech, kterou jak doufáme, ocení i naši cestující.

Na obrázku níže je patrný rozsah celé rekonstrukce vozovny. Modře vybarvené objekty budou sloužit k odstavu tramvají.



Noční pohled na přeplněnou tramvajovou vozovnu

Tady je patrné zakrytí výjezdové harfy/kolejiště, které má zamezit šíření hluku k bytovým domům. Stejný účel plní i nová fialově vybarvená administrativní budova. Hnědě vybarvené haly představují prostory určené pro údržbu tramvajových vozidel. Zeleně jsou vyznačeny prostory, které bude využívat vrchní stavba a horní vedení. Žlutě jsou vymezeny plochy na Slovanské aleji, která, jakožto vyvolaná investice,



Rozdělení stavby na funkční celky



Tramvaje se myjí stále stejně - ručně. Nová vozovna už počítá s automatickou myčkou.



Vizualizace vozovny po rekonstrukci

musí být realizována kvůli přesunu vjezdu a výjezdu z vozovny.

Co nás tedy v nejbližší době čeká? V příštím roce budeme pokračovat v přípravě projektové dokumentace tak, abychom zajistili všechna potřebná rozhodnutí pro úspěšné zahájení rekonstrukce vozovny. Souběžně s tím bude probíhat výběrové řízení na zhotovitele stavby. Pokud vše půjde hladce, bude stavba zahájena s počátkem roku 2020. Prozatím očekáváme, že celá rekonstrukce bude probíhat během následujících tří let.

Věříme, že v prosinci 2022 budete moci navštívit naši „novou“ vozovnu Slovany.

Autor: Pavol Ondovčák
Foto: archiv PMDP

Jak Karkulka přijela do Plzně

Možná už jste něco zaslechli, možná jste je potkali nebo už máte vlastní zkušenost. V ulicích Plzně se 12. září objevilo osm červených Karkulek – aut, která vytvořila novou linku jedoucí přesně tam, kam právě potřebujete.
Karkulka je název plzeňského carsharingu, tedy systému sdílených aut, který mohou Plzeňané využívat.



Odemknutí Karkulky pomocí Plzeňské karty

Sdílení automobilů se v posledních letech stává stále populárnějším. Lidem, kteří auto potřebují jen občas a ročně najedou méně než deset tisíc kilometrů, přináší úsporu peněz a času.
Pro představu: Pan Vlček si občas potřebuje zajet za příbuznými nebo na větší nákup, a tak si pořídil vlastní auto. Zaplatil kupní cenu, zařídil povinné ručení a havarijní pojištění. Protože se blíží zima, koupil také zimní pneumatiky a vyrazil do pneuservisu, kde zaplatil za přezutí. Cestou z pneuservisu se zastavil u čerpací stanice, aby pořídil nemrznoucí směs do ostřikovačů a dálniční známku. Protože pan Vlček bydlí v centru města, vyřešil také rezidenční kartu, aby mohl parkovat blízko domova. Auto má ještě půl roku platnou technickou, to tedy pan Vlček řešit nemusí – jen nezapomenout.
Pan Mysliveček je soused pana Vlčka a také on sem tam auto potřebuje. Vlastní si však nepořídil, místo toho začal využívat Karkulku. Zaplatí tedy vždy jen čas a ujeté kilometry. Pan Mysliveček má auto, stejně jako pan Vlček, kdykoliv k dispozici, ale nemusí se o něj starat a platit další náklady…
Všechny Karkulky mají dálniční známky a součástí jejich výbavy je CCS karta pro tankování (cena pohonných hmot je již v ceně služby). Technický stav a čistota aut je pravidelně kontrolována a pro případ potřeby je nonstop k dispozici dispečink služby. Jízda s Karkulkou je zkrátka bez starostí.
Vybrat si můžete ze dvou typů Karkulek. Do městského provozu se hodí Ford KA+, pro delší cesty s větší posádkou nebo objemnějším nákladem je připraven Ford Focus Combi. Oba typy aut mají příjemnou výbavu včetně klimatizace, hands-free nebo vyhřívání sedaček.
Pro využívání sdílených aut stačí projít jednoduchou registrací, ke které potřebujete e-mail, řidičský průkaz skupiny B a bankovní kartu s povolenou internetovou platbou. Po schválení registrace si můžete kteroukoliv z Karkulek rezervovat.
Rezervace jsou snadné a rychlé. Stačí vybrat auto, zvolit čas, od kdy do kdy ho potřebujete, a rezervaci potvrdit. Vůz lze v době rezervace odemknout mobilní aplikací Karkulka nebo přiložením Plzeňské karty ke čtečce za čelním sklem. Klíčky od auta jsou uloženy v přihrádce spolujezdce spolu s doklady a stručným manuálem.
Cena za vypůjčení Karkulky se skládá vždy ze dvou složek – délky rezervace a ujetých kilometrů. Platba se provádí automaticky v okamžiku zahájení rezervace, kdy dochází k úhradě rezervovaného času, a následně při ukončení rezervace na základě ujetých kilometrů.
Každá Karkulka má svoji domovskou zónu, kde čeká na vyzvednutí a do které se po konci jízdy zase vrací. Současné zóny jsou ve čtvrtích Bory, Skvrňany, Doubrava, Bolevec, Košutka, dvě zóny jsou na Slovanech a jedna v centru města.
Právě v centru Plzně, kde jsou zpoplatněna parkovací místa, nemusíte se sdíleným autem parkovné platit. Všechny Karkulky mají totiž cenu parkovného v ceně služby.
Pokud vás Karkulka zaujala, na internetových stránkách www.karkulka.pmdp.cz se dozvíte veškeré potřebné informace a můžete si s pomocí Karkulačky spočítat, jestli se právě Vám více vyplatí automobil vlastnit, nebo je pro Vás výhodnější zkusit carsharing.

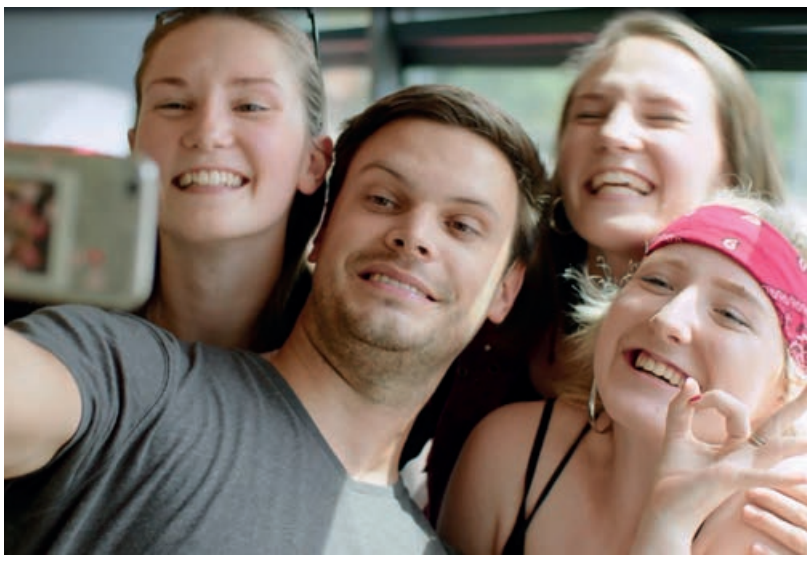
Autor: Milan Šot
Foto: archiv PMDP



Dvě z Karkulek na tiskové konferenci

Jedeme na stejné vlně

Od začátku října do konce listopadu jste mohli na sociálních sítích vídat tři naše kolegy, jak ve vozech MHD tančí, fotí ‘selfíčka‘, nebo zuřivě ťukají do telefonu. Vedle sociálních sítí se tato videa dostala také na velké filmové plátno mezi promítání během Juniorfestu. Co jsme touto kampaní chtěli říct?



Momentka z natáčení

Tipujete správně, že spoty byly primárně zaměřené na naše mladé cestující. Chtěli jsme jim s nadsázkou ukázat, že cestování MHD je zábavnější, než se nechat vozit rodiči.
Sekundárně jsme chtěli PMDP představit jako moderně smýšlející firmu plnou aktivních lidí, kteří svoji práci dělají rádi a snaží se o neustálé zkvalitňování služeb pro cestující.
Často slýcháváme, jak nás vůbec nezajímá, že spoj jede opět se zpožděním či že máme ve vozech pasažéra znepříjemňujícího cestu i jeho spolucestujícím… Nás to ale zajímá. Problémy nejen vidíme, ale také se je snažíme aktivně řešit. Nalistujte si například stranu 5 a přečtěte si o tom, jak bojujeme za preferenční pruhy či o našich revizorech specialistech.
My přece MHD také jezdíme a chceme totéž – rychlé, čisté a pohodlné spoje plné milých cestujících… a přesně tak vznikl slogan kampaně „Jedeme na stejné vlně“.

Autor: Lenka Kováříková
Foto: archiv PMDP

Vozit Plzeň budeme už 120 let

„Letos je tomu již 120 let, co byla zavedena městská veřejná doprava v Plzni. Dne 29. června 1899 vyjely v Plzni první elektrické tramvaje a vznikl první oficiální název naší společnosti - Elektrické dráhy v Plzni a okolí. O tom, kdy a proč se podnik dvakrát přejmenoval, kdy se k tramvajím přidaly autobusy a trolejbusy, jak moc se liší původní trasy linek od těch dnešních či například jak probíhala údržba trolejového vedení na začátku 19. století, se dočtete…“ přibližně takto bude začínat brožura, kterou vám nabídneme příští rok u příležitosti oslav výročí 120 let našeho dopravního podniku.
Tímto už nyní srdečně zveme malé i velké návštěvníky za brány autobusového a trolejbusového depa Karlov i tramvajové vozovny Slovany. Na sobotu 15. června 2019 bude připraven bohatý program, jehož součástí budou prohlídky areálů vozoven, projížďky nejen plzeňskými, ale i zapůjčenými historickými vozy, prohlídky dynamického dispečinku či možnost řízení autobusu pod dohledem instruktora autoškoly. Pro děti chystáme soutěže o ceny, fotokoutek a další zajímavý program.
Detailní informace o programu oslav budou zveřejňovány průběžně na našich webových stránkách. Doufáme, že toto výročí oslavíme spolu s vámi!

Autor: Lenka Průchová
Foto: archiv Jiří Rieger



S touto tramvají z firmy Křižík&Brožík jsme zahajovali provoz v roce 1899.

Listopadové kníry

Celý listopad jste v plzeňských ulicích mohli potkávat kníraté tramvaje, trolejbusy a autobusy. Nejen tímto způsobem jsme se totiž rozhodli podpořit celosvětovou akci Movember, která šíří osvětu ohledně prevence mužského zdraví, zejména rakoviny prostaty.
Do tohoto projektu se PMDP zapojily v rámci Sdružení dopravních podniků, a tak nebyly slušivé kníry na vozech k vidění jen v Plzni, ale i v Praze, Ostravě, Olomouci, Karlových Varech, Brně, Pardubicích, Ústí nad Labem, Liberci, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Zlíně a Mostě. Rozsah kampaně byl závislý na možnostech každého dopravního podniku, ale knír se objevil na čelech několika stovek vozů MHD, na letácích ve vozech, na reklamních plochách v ulicích měst či obrazovkách ve vozech nebo na zákaznických centrech dopravních podniků. Kampaň běžela samozřejmě i na webových stránkách a sociálních sítích. Akci jsme pomohli také propůjčením plzeňské tramvaje, ve které se rozezpívala vokální skupina Hlasoplet a vzniklé video se s úspěchem virálně šířilo internetem.
V Plzni se různými typy knírů pyšnilo hned 60 vozů a k tomu nejeden zaměstnanec PMDP jako bonus. Abychom akci Movember podpořili i finančně, rozhodli jsme se ve firmě uspořádat dobrovolnou sbírku, jejíž výtěžek jsme předali nadaci Muži proti rakovině.

Autor: Lenka Kováříková
Foto: archiv PMDP



Jeden ze šedesáti kníratých vozů

Hledá se řidič hrdina

Od října je v osmi městech napříč republikou k vidění reklamní spot, který s jistou nadsázkou představuje povolání řidiče MHD a láká nové uchazeče za volant autobusu. Jedná se o další projekt pod křídly Sdružení dopravních podniků České republiky (SDP ČR). Do této společné kampaně se zapojily dopravní podniky v Brně, Hradci Králové, Karlových Varech, Mariánských Lázních, Opavě, Pardubicích, Plzni a Praze.

Podle reakcí a počtu zhlédnutí můžeme říci, že je video velmi úspěšné a líbí se ve většině zapojených měst. Snad jen někde místnímu dopravnímu podniku fanoušci vyčítají, že se spot natáčel v Praze… V tomto případě ale máme za to, že kvalita výsledného videa vynahradí i regionálním patriotům újmu v podobě pražských reálií… Všichni víme, že nebývá jednoduché najít konsenzus u projektů, kde je zapojeno více subjektů. To ale nebyl u tohoto projektu díky divácky atraktivní a vtipné formě problém. Námět v podobě filmového traileru se všem zástupcům dopravních podniků líbil od samého počátku a realizace samotná předčila očekávání. A statistiky na sociálních sítích to jen potvrzují (pouze za první měsíc vidělo video více než 150 tisíc lidí).

Cílem kampaně je jednak zvýšení zájmu o povolání řidiče ve veřejné dopravě, ale také popularizace tohoto zaměstnání. V závěru videa naleznou diváci samotná fakta o podmínkách řidičské profese v jednotlivých městech, na které tamní dopravní podniky lákají nové uchazeče o tuto zodpovědnou profesi.

Video ale nemá jen zvýšit povědomí o pracovních nabídkách. Má také ukázat, že povolání řidiče je velmi záslužná a náročná práce a samotné řidiče staví do role „hrdinů všedních dní", jimiž opravdu jsou. Stylizace do filmového traileru je divácky atraktivní a vše podává s nadsázkou. Řidič zde není jen nějaký chlápek za volantem, ale opravdu hrdina, který se o naše pohodlí a bezpečí stará každý den. Hlavní role se ujal sympatický Tomáš Matonoha. V jeho podání je slogan „Ženy ho milují a muži na něj tiše žárlí" zcela na místě…

Tuto originální náborovou kampaň připravila agentura Saatchi & Saatchi ve spolupráci s kreativní produkční společností Yo'Mama. A video se líbilo tolik, že v listopadu zvítězilo v kategorii „náborové video" IV. ročníku soutěže Recruitment Academy Awards 2018. Vítěze volila Akademická rada Recruitment Academy v čele s Janem Mühlfeitem a ve spolupráci s odborníky z oboru HR marketingu jako jsou Blake Wittman (GoodCall), Jindřich Fáborský (Marketing Festival), Anna Knotková (LMC) a další.

Projekt vznikal ve chvíli, kdy na trhu práce chybělo zhruba deset tisíc řidičů. Jejich



Ženy ho milují a muži na něj tiše žárlí…

velký nedostatek dlouhodobě trápí všechny dopravní podniky v České republice. V Plzni momentálně chybí ještě 27 řidičů MHD, převážně na trolejbusové trakci. Tato situace na trhu práce vede ke zlepšování platových podmínek a dopravní podniky nabízejí velmi zajímavé benefity. A co nabízí uchazečům plzeňský dopravní podnik? V PMDP se průměrná hrubá mzda řidičů pohybuje okolo 35 000 Kč. Její výše je mimo jiné závislá na počtu kvalifikací, které řidič splňuje. Pro řízení trolejbusu je třeba splňovat kvalifikací nejvíc, takže průměrná mzda na pozici řidiče trolejbusu se pohybuje mezi 36 000 a 37 000 Kč. Navíc je pro následující dva roky (2019 a 2020) zajištěn platnou Kolektivní smlouvou mzdový nárůst ve výši 10 % ročně. Mimořádnou výhodou je rozšíření řidičského oprávnění na skupinu „D" na náklady společnosti včetně přijetí do pracovního poměru již v den zahájení zvyšování kvalifikace.

Benefitů, které PMDP nabízí, je opravdu spousta – zlevněné jízdné pro celou rodinu, příspěvek na penzijní připojištění, příspěvek na životní pojištění, stravenky, pět týdnů dovolené, motivační odměny (jízda bez nehod, úspora pohonných hmot, pracovní výročí, atd.), příspěvky na lázeňské a relaxační pobyty, na fitness, masáže, letní dětské tábory, firemní akce pro zaměstnance a další. Více informací naleznou uchazeči na webových stránkách PMDP v sekci Kariéra.

Autoři: Kateřina Fránová a Petra Chmelířová
Foto: archiv PMDP

Vozový park historických vozů se opět rozrostl

Ve své sbírce historických vozidel, která mapuje vývoj MHD v Plzni, máme již více než deset zajímavých kousků.

Největší naší chloubou je dle dostupných informací zatím nejstarší dochovaná provozuschopná elektrická tramvaj z továrny Václava Brožíka a Františka Křižíka ev. č. 18, která 29. června 1899 zahajovala tramvajový provoz v Plzni. Dalšími vozy ve sbírce jsou tramvaje z produkce ČKD (T1, T2 a T3), autobusy Škoda 706 RTO, Karosa B731, první nízkopodlažní autobus Škoda 21Ab, ale i trolejbusy Škoda 9Tr, 14Tr nebo 15Tr. Posledním přírůstkem je také jeden z prvních nízkopodlažních trolejbusů 21TrACi.



Nakládka historické tramvaje v Praze



Historické tramvaje seřazené zprava od nejstarší po nejmladší. Ringoffera (druhý zprava) ještě čeká rekonstrukce.

V řadě dochovaných tramvají nám však dosud velmi chyběl zástupce období mezi zahájením provozu a „moderními" tramvajemi amerického vzoru PCC, vyráběných od 50. let minulého století v ČKD Praha.

„Asi v roce 2012 jsem se dozvěděl o existenci starých Ringofferových vozů v depozitáři pražského dopravního podniku v obdobném provedení, v jakém v minulosti jezdily i v Plzni," vzpomíná Jiří Trnka, technik elektrických drah, který se jen těžce vyrovnával s rozhodnutím tehdejšího vedení dopravního podniku města Plzně. To se v roce 2000 rozhodlo odprodat plzeňskou tramvaj z roku 1927 soukromému majiteli, který si z něj plánoval vybudovat restauraci na Václavském náměstí v Praze. Poté, co Jiří objevil zmíněný „poklad" v depozitáři pražského dopravního podniku, snažil se jeden historický vůz získat pro flotilu historických vozidel plzeňského dopravního podniku. Nebylo to ale vůbec jednoduché, protože pražský dopravní podnik o odprodeji z depozitáře nejprve nechtěl ani slyšet. Až po více než šestiletém úsilí a vysvětlování, že je škoda, aby vůz bez využití dále chátral v depozitáři, se podařilo Jiřímu přesvědčit tamní muzejní radu a následně i vedení společnosti.

A výsledek? Dne 16. července 2018 byl vůz za pomoci těžké speciální techniky převezen do vozovny Slovany, kde byla zahájena příprava na zajištění zprovoznění a opravy tramvaje.

Takto jsme přišli k chybějícímu zástupci 30. let městské veřejné dopravy a vynaložené úsilí stálo za to. Vůz bude v aktuálním stavu k vidění na červnových oslavách výročí 120 let.

V současné době hledáme vhodného partnera pro opravu a zprovoznění tramvaje a věříme, že se v blízké budoucnosti budete tímto veteránem moci svézt stejně jako ostatními vozy naší sbírky, kterou mimochodem naleznete na webových stránkách www.historickejizdy.cz.

Autoři: Jiří Trnka a Kateřina Fránová
Foto: archiv PMDP

Letošní rozlučkové jízdy s trolejbusy

V letošním roce jsme ukončili provoz trolebusů typu 14Tr a 21Tr. Pojďme si připomenout, jak poslední jízdy těchto vozů vypadaly.

Loučení s 14Tr ve velkém

V pondělí 9. dubna 2018, tedy přesně v den 77. výročí zahájení trolejbusového provozu v Plzni, jsme se slavnostně rozloučili s posledním provozním trolejbusem typu 14TrM (ev. č. 457).

Na rozlučkovou jízdu pro veřejnost, která vedla z vozovny na Karlově přes centrum města, kolem bývalé vozovny v Cukrovarské ulici, dále do Božkova a zpět na Karlov, se tento poslední provozní vůz vydal ve společnosti historického vozu 14Tr (ev. č. 429).

Již před akcí byly signály, že veřejnost projeví o tuto poslední jízdu velký zájem. Hned za branou vozovny dychtivě čekaly desítky příznivců, pamětníků a fotografů a bylo jasné, že to bude loučení ve velkém. První krátké focení proběhlo v zastávce Cínová, kde měli zájemci o poslední svezení nástupní místo. I přes menší kolony v centru města se trolejbusy bezpečně dostaly na místo prvního velkého focení, a to do Černické ulice, do blízkosti bývalé vozovny Cukrovarská (dnes DEPO2015).

Po krátké přestávce pokračovaly vozy i s cestujícími zpět do centra a následně do obratiště v Božkově, kde proběhlo druhé velké focení.

Z Božkova se po více než půlhodinové přestávce trolejbusy vydaly po aktuální trase linky č. 12 zpět do vozovny na Karlově, kde se uskutečnilo opravdu poslední rozloučení s pravidelným provozem těchto trolejbusů, které vozily cestující po Plzni celých 38 let.

Ukončení provozu trolejbusů 21Tr hned nadvakrát

Vzhledem k tomu, že původní termín ukončení provozu trolejbusů 21Tr byl avizován na 14. září 2018, objevilo se v Plzni v tento den množství fotografů z celé republiky, aby si nafotili v poslední den provozu všechny vypravené vozy tohoto typu.



Pózování našich řidičů na jedné z fotopauz

Technik však i po tomto datu usoudil, že kvůli odstaveným vozům z důvodu nehody využije vozy 21Tr i v následujících dnech. Proto posledním dnem, kdy se Plzeň skutečně rozloučila s trolejbusy řady 21Tr, bylo až úterý 25. září 2018.

V tento den byl vypraven vůz ev. č. 492, který doprovázel i historický autobus 21Ab (ev. č. 445) ze sbírky historických vozidel PMDP a jako posila jej doprovodil i vůz 21Ab spřízněného Škoda-Bus klubu. Vyjelo se po zvláštní trase, která zahrnovala i tramvajovou smyčku U Zvonu, kde byly v minulosti trolejbusy Škoda 21Tr představeny, tehdy jako úplně první nízkopodlažní vozidla v Plzni.

Projížďka pro zájemce byla dále vedena z Anglického nábřeží po lince č. 13 a původní trase k NC Olympia, kde byly v Plzni mimo trolejové vedení využity trolejbusy na alternativní pohon, v případě 21Tr se jednalo o dieselagregát.

Vůz ev. č. 496 zůstane ve sbírce PMDP i po vyřazení všech vozidel této řady. Při provádění údržby byl záměrně zachován v původním vzhledu, tedy s originálními koncovými světly a původním barevným schématem vnějšího nátěru s typickým bílým proužkem ve spodní části vozu.

Autoři: Jiří Kohout a Jiří Trnka
Foto: archiv PMDP

Novinky na Plzeňské kartě

Plzeňská karta + Senior Pas
PMDP a město Plzeň ve spolupráci se Senior Pasem nabízí od října letošního roku společnou kartu Plzeňská karta + Senior Pas (PK + SP). Karta je určena všem cestujícím ve věku nad 55 let a nabízí kromě veškerých funkcí spojených s Plzeňskou kartou i možnost čerpání slev a výhod u zapojených partnerů Senior Pasu v Plzni i v celé České republice.
Sleva se poskytuje pouze na základě předložení platné PK + SP. Zájemci, kteří ještě nemají Plzeňskou kartu, si mohou zažádat o novou PK + SP. Ti, kteří již platnou kartu mají, si mohou zdarma vyzvednout přelepku Senior Pasu, která bude nalepena na jejich Plzeňskou kartu. O přelepky i nové PK + SP je možné požádat v Zákaznických centrech PMDP (Denisovo nábřeží 12 a Klatovská třída 12, Plzeň).

Prodejní místa Plzeňské karty v Plzeňském kraji
Od počátku letošního roku funguje v Plzeňském kraji 15 nových prodejních míst Plzeňské karty. Na těchto místech je možné podat žádost o novou Plzeňskou kartu, kartu si zde vyzvednout, nahrát si na ni nárok na slevu a na vybraných místech i dobít časový předplatný kupón nebo elektronickou peněženku.
Nová prodejní místa jsou v Kralovicích, Manětíně, Zbirohu, Rokycanech, Tachově, Bezdružicích, Bělé nad Radbuzou, Horšovském Týně, Domažlicích, Klatovech, Železné Rudě, Sušici, Kašperských Horách, Horažďovicích a v Nepomuku.
Otevírací doby a rozsah poskytovaných služeb naleznete na www.plzenskakarta.cz v sekci Prodejní místa.

Nákup vstupenek do divadla
Rok 2019 přinese nové zvýhodnění pro držitele Plzeňských karet, tentokrát v oblasti kultury. Majitelům Plzeňských karet bude umožněn přednostní nákup vstupenek na akce a divadelní představení Divadla J. K. Tyla přes věrnostní program DJKT. Nákup vstupenek na vybrané představení se díky časovému náskoku stane pohodlnější a řada představení i snáze dostupnější.

Chytrá permanentka FC Viktoria Plzeň
FC Viktoria Plzeň společně s PMDP a Magistrátem města Plzně připravila pro fanoušky plzeňského fotbalu na novou sezonu 2018/2019 chytrou permanentku. Tato čipová karta umožňuje kromě vstupu na zápasy FC Viktoria Plzeň i bezkontaktní platby ve Viktoria shopu, platby za vstupenky na zápasy nebo platby za občerstvení v Doosan Aréně. Navíc ji lze použít



Nový design Plzeňské karty

i v městské veřejné dopravě a Integrované dopravě Plzeňska nebo pro platbu parkovného např. v parkovacím domě Rychtářka. S kartou lze platit na všech místech, která uznávají elektronickou peněženku Plzeňské karty.

Autor: Pavla Šírková
Grafika: archiv PMDP

Předlož Plzeňskou kartu a získej slevu

Bonusový program Plzeňské karty vám každý rok přináší novou nabídku slev a výhod. V letošním roce jsme vám představili několik nových partnerů - Knihy Dobrovský, Kavárnu Zikmunda Wintra, Centrum robotiky nebo grafické studio Creaprint. Všichni tito partneři poskytují držitelům Plzeňských karet slevu ve výši 10 až 15 % na své produkty a služby, stačí kartu při nákupu předložit.
Na německé straně Šumavy se letos do Bonusového programu zapojilo jedenáct informačních center poskytujících slevy na mapy a půjčovné elektrokol, penzion Šumaváček nabízející příjemné ubytování v krásné přírodě (navíc s českou obsluhou), nebo Svět přírodního parku – pětipatrový areál na hraničním nádraží Alžbětín/Bayrisch Eisenstein umožňující interaktivní setkání s přírodou i historií pohraniční oblasti, které zaujme děti i dospělé.
Více podrobností o Bonusovém programu včetně představení všech zapojených partnerů a výše nabízených slev najdete na webových stránkách Plzeňské karty www.plzenskakarta.cz.
Pokud vám chybí v nabídce váš oblíbený obchod či firma, napište nám a my je oslovíme. Máte-li zájem stát se partnerem Bonusového programu a potřebujete více informací - též napište na e-mail sirkova@pmdp.cz.

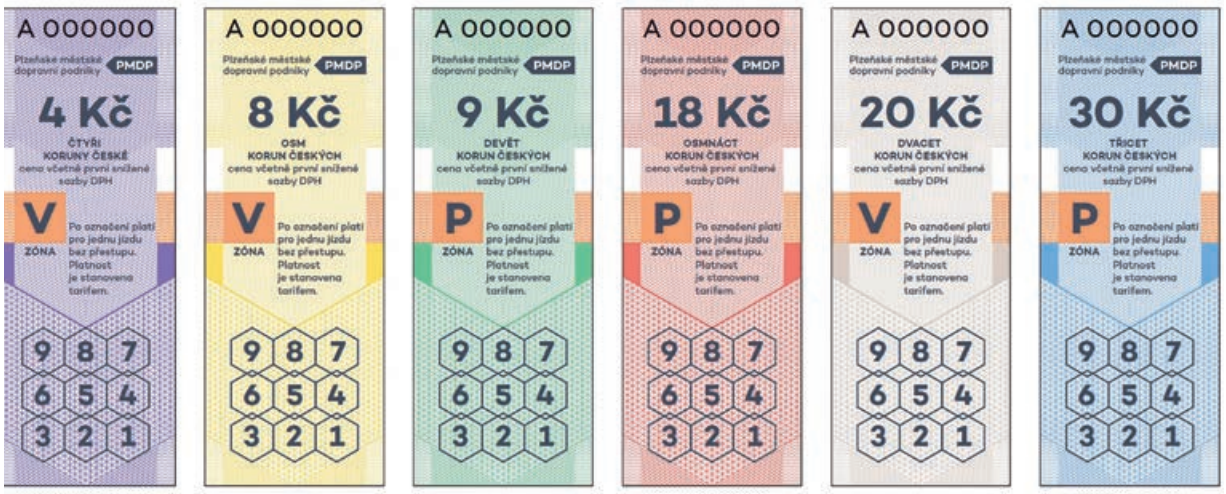
Autor: Pavla Šírková

Bonusový Program

Změny u papírových jízdenek

Mnozí z vás si jistě všimli změny u papírových jízdenek, které po dlouhých šesti letech prošly grafickou úpravou, a od července tohoto roku je tak vídáme v novém kabátě.
V čem se liší? Především v zobrazení nového loga v podobě šipky. Nominální hodnoty zůstaly zachovány, a proto se nemusí obávat ti, kteří mají v zásobě i jízdenky se starým logem. Využívat je k přepravě lze i nadále, jelikož cena jednotlivého nepřestupního jízdného zůstává stejná.
Změna ale nastala u 24hodinových papírových jízdenek, u kterých si cestující sami vypisovali čas a datum platnosti. Jejich prodej a výroba byla ukončena z důvodu dlouhodobě ubývajícího zájmu. Také v jejich případě platí, že skončil pouze prodej, možnost využití stávajících nadále zůstává. Cestující se však nemusí obávat, že by jednodenní jízdenka z nabídky zmizela zcela, pro její pořízení existuje hned několik pohodlnějších způsobů. Koupit si ji můžete Plzeňskou či bezkontaktní bankovní kartou v odbavovacím zařízení v každém voze MHD, prostřednictvím SMS jízdenky či přes mobilní aplikaci Moje Plzeňská jízdenka.

Autor: Klára Kozohorská
Grafika: archiv PMDP

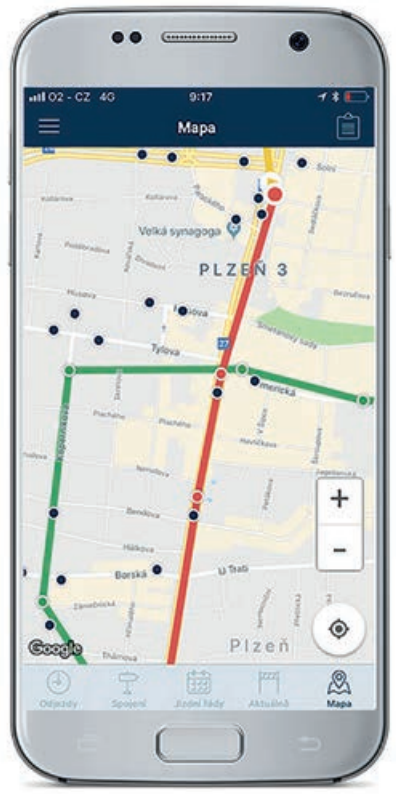


Jízdenky v nových barvách

Nová mobilní aplikace Moje PMDP

V srpnu 2018 přibyl do naší rodiny mobilních aplikací nový člen s názvem Moje PMDP. Aplikaci jsme připravili především pro pravidelné cestující, ale pomůže i těm, kteří plzeňskou MHD využívají jen občas. Dnes má už přes patnáct tisíc spokojených uživatelů, pro které je dostupná zdarma a bez reklam.
Naším cílem je poskytnout vám pomocí této aplikace rychlé a aktuální informace. Proto obsahuje oblíbené vyhledávání optimálního dopravního spojení včetně případného zpoždění spojů. Na základě vašich žádostí jsme ji doplnili o zjednodušené jízdní řády, které můžete použít i off-line v případě, že v telefonu nepoužíváte datové přenosy. Tyto funkce jsou doplněny o interaktivní mapu zastávek a linek MHD v Plzni, takže si spoje snadno vyhledáte, i když neznáte přesné názvy zastávek. Prostřednictvím aplikace vás naši dispečeři také upozorní na dopravní nehody nebo jiné události, u kterých hrozí delší zpoždění našich vozů. Stačí, když si tyto notifikace nastavíte pro své oblíbené linky.
Ještě aplikaci ve svém telefonu nemáte? Vyzkoušejte ji hned teď! Otevřete ve svém telefonu Obchod Play či App Store a vyhledejte „Moje PMDP“. Po instalaci a prvním spuštění se automaticky stáhnou data jízdních řádů a aplikaci můžete začít používat. Náš tip – nastavte si aplikaci podle svého. Přejděte do Nastavení v hlavním menu, zvolte si výchozí obrazovku, způsob aktualizace a nastavte notifikace jen pro linky MHD, kterými pravidelně cestujete.
Na závěr bychom rádi vysvětlili situaci s dosavadní mobilní aplikací MHD Plzeň, jejíž výpadek nebyl spojen s novou aplikací. Technický problém nastal po nutné aktualizaci rozhraní jízdních řádů u našeho dodavatele. Usilovně jsme se snažili nekompatibilitu systémů vyřešit, ale vhodné řešení jsme nenašli. Vzhledem k tomu, že aplikace byla vytvořena externím subjektem a PMDP jí pouze poskytovaly data, nebylo v našich silách aplikaci obnovit.

Autor: Jiří Svoboda
Grafika: archiv PMDP



K dispozici je i interaktivní mapa

Dobíjení Plzeňské karty v bankomatech České spořitelny

Dobíjení Plzeňské karty ve vybraných bankomatech České spořitelny (ČS) je možné v Plzni již od roku 2013. Za pět let fungování si tuto možnost odbavení držitelé Plzeňských karet oblíbili a běžně se tímto způsobem provede až třetina všech transakcí (dobíjení předplatného nebo elektronické peněženky na Plzeňskou kartu).
Ačkoliv to tak nejprve nevypadalo, nakonec se nám letos podařilo zasmluvnit prodloužení spolupráce s Českou spořitelnou, a to minimálně do srpna 2023. Nadále se tak mohou držitelé Plzeňských karet odbavit v 87 bankomatech ČS v Plzeňském kraji a v 8 bankomatech ČS v Karlovarském kraji. Navíc se během příštího roku rozšíří možnost dobíjení v bankomatech i o In Kartu Českých drah, kterou kromě vlaků můžete využít k odbavení také ve vozech PMDP.

Autor: Pavla Šírková

Další novinky u PMDP v roce 2018

• Od začátku roku zajišťujeme provoz a údržbu světelného signalizačního zařízení v Plzni, tedy světelně řízených křižovatek a samostatných světelně řízených přechodů pro chodce.
• V květnu jsme společně s dalšími sedmi dopravními podniky v rámci Sdružení dopravních podniků oslovili stovky tisíc cestujících, když jsme sdíleli poselství květinového dne. Jednalo se o první společnou akci tohoto druhu. A v listopadu se podílelo už třináct dopravních podniků na další akci, kterou byl Movember. Tomu se na jiném místě věnuje samostatný článek.
• Na konci října došlo ke zrušení jednoho z našich facebookových profilů, a to PMDP aktuálně. Důvodem ke zrušení byla změna nastavení Facebooku, který přestal umožňovat zasílání aktualit z našeho dispečinku na profil PMDP aktuálně. I nadále je ovšem fanouškům PMDP k dispozici facebookový profil PMDP, a.s. Dopravní aktuality a bleskovky jsou k dispozici v naší nové aplikaci Moje PMDP (více o aplikaci najdete v samostatném článku).
• Na podzim se úsek Plzeňské karty a oddělení Přepravní kontroly přestěhovaly do nově zrekonstruované budovy v Tylově ulici. Doplatková pokladna přepravní kontroly sídlí nyní na mnohem dostupnější adrese - Tylova 12, Plzeň.
• V neděli 2. prosince poprvé vyjela Vánoční tramvaj, která bude jezdit na pravidelné lince až do začátku ledna, naposledy vyjede na Tři krále.
• Nově jsme pro vás založili i Instagramový profil pmdp_oficialni_stranka, kde se můžete podívat na fotografie z provozu i ze zákulisí PMDP.

Autor: René Vávro

Změny v tarifu

V letošním roce se měnil tarif nejen klasicky na začátku ledna, ale také 1. září. Důvodem bylo rozhodnutí města zavést bezplatnou přepravu na území Plzně pro děti od 6 do 15 let, pro niž si stačí tento nárok aktivovat na Plzeňské kartě.
Dále se od tohoto data rozšířila skupina cestujících, kteří mohou uplatnit slevu 50 % na předplatné jízdné, a to o osoby na mateřské či rodičovské dovolené. Ve všech vnějších zónách (tedy mimo zónu 001 Plzeň) pak byly rovněž od 1. září 2018 zavedeny tzv. státní slevy na základě rozhodnutí Vlády ČR. Nyní mohou děti a studenti od 6 do 26 let a cestující nad 65 let, po splnění podmínek uvedených v tarifu IDP a v tarifních zásadách PMDP, využívat slevu na jednotlivé i předplatné jízdné ve výši 75 %.

Změny od 1. ledna 2019

Od 1. 1. 2019 bude na základě podnětů od cestujících rozšířen volný tarif na 1–365 dní, bude tedy možné si v tomto rozmezí dobít předplatné na libovolnou délku. Novinku uvítají zejména studenti, kteří si budou moci koupit předplatné na celý školní rok, například na 10 měsíců. Cena předplatného se plošně nezvyšuje. Jediná změna nastane v rozmezí 28–31 dní, kde byla dosud historicky nastavena stejná cena. Nyní cena narůstá postupně jako ve zbylých obdobích – čím delší doba předplatného, tím levnější jízdné na den. Plnocenné předplatné na 28 dní tak vyjde na 452 Kč, na 29 dní na 464 Kč, na 30 dní na 476 Kč a 31denní bude stát 486 Kč.

Autor: Jan Misař

Kudy ven ze začarovaného kruhu

Častým tématem Plzeňáků i dojíždějících je dopravní situace ve městě, bohužel málokdy v pozitivním smyslu. A nejde zdaleka jen o řidiče. Cestující v trolejbusech a hlavních autobusových linkách stále častěji tráví čas buď vyhlížením na zastávce, nebo čekáním, kdy se vůz zase konečně rozjede. Velkým dílem za to mohly rozsáhlé uzavírky, například podjezdy v Mikulášské ulici. Nicméně i když je to nejhorší za námi, spoje MHD ve špičkách stále hlásí zpoždění deset, dvacet a někdy i více minut.

Důvodů, proč je Plzeň stále méně průjezdná, najdeme mnoho. Je jím chybějící městský okruh, nárůst zaměstnanosti i celkové životní úrovně a také rapidní nárůst přespolních, kteří dávají přednost pohodlí automobilu. Tento vývoj předpokládal i široký tým, jenž se před třemi lety podílel na vytvoření dokumentu zvaného Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP). Na vzniku této dopravní strategie se podíleli nejen odborníci, ale i veřejnost. A všichni se shodli na tom, že vedle dobudování tzv. západního a východního okruhu jsou stejně důležitá i opatření, která budou více regulovat individuální dopravu uvnitř města. O některých se mluví už více než 15 let, například o vyčlenění části Americké třídy pro MHD. Realizovanou výjimkou je vyhrazený pruh na Karlovarské třídě. A o některých dalších se konečně začalo diskutovat, například o řešení prostoru v Šumavské ulici u východu z nádraží. Na příkladu Americké třídy je



Preferenční neboli vyhrazený jízdní pruh by průjezd vozů MHD Malostranskou ulicí výrazně urychlil.

názorně vidět, že i když se úspěšně investují miliardy do nového obchvatu (zde ulice U Trati a mosty Milénia a nad nádražím), bez doprovodného omezujícího opatření celkový počet aut vzroste a nakonec vznikají zácpy i v ulici, která se měla polidštit. Tímto začarovaným kruhem (nové silnice - nová auta - další nové silnice, tzv. „dopravní indukce“) si prošla řada západních metropolí a v Čechách to teprve nyní začínáme chápat. Objevujeme, že kvalitní veřejný prostor se neobejde bez přívětivého prostoru pro pěší. Jako první vlaštovky se ukazují městští cyklisté i sdílená auta. V bouřlivých diskuzích se však často zapomíná, proč je vlastně dobré preferovat veřejnou dopravu.

MHD je dosud nejvýznamnějším módem udržitelné dopravy ve městě, bez ní by doprava ve městě zkolabovala, protože by přibyl dvojnásobek aut. V tom ovšem spočívá i její potenciál. Z průzkumů víme, že časové faktory přepravy jsou vedle pohodlí tím nejdůležitějším, co občané požadují. Pokud bude MHD rychlá, spolehlivá a bez velkých zpoždění, přiláká více cestujících. To se dá zajistit více způsoby. Preference formou světelné signalizace sama o sobě funguje dobře víceméně jen pro tramvaje, které mají vlastní těleso, a na předměstích, kde je menší počet rušných křižovatek. V centru města je nejúčinnějším nástrojem vyhrazení kritického úseku komunikace jen pro MHD a samozřejmě pěší a cyklisty. Vedle Americké ulice se takto navrhuje upravit i průjezd Tylovou, Rooseveltovou nebo Goethovou ulicí.

V ostatních částech města jsou ideálním řešením vyhrazené jízdní pruhy. I menší města, jakými jsou České Budějovice nebo Jihlava, ukázala, že mnohdy postačí vyznačení pruhu bez rozšiřování silnice, a že dokonce postačí vyznačit i jen krátký úsek před křižovatkou. V Plzni se dá nejsnáze začít vyhrazením jízdního pruhu v Malostranské ulici mezi Jasanovou a náměstím Milady Horákové. Dlouho odkládané je doplnění vyhrazeného pruhu v ulici U Prazdroje směrem na Doubravku, kde je pro to volný prostor uprostřed v pásu rezervovaném kdysi pro tramvaje. Z modelů víme, že doprava v této ulici se bude bohužel dále zahušťovat. Významným přínosem ovšem může být i krátký vyhrazený pruh - kromě Malostranské ulice se diskutuje i o krátkém pruhu ve Francouzské a Částkově ulici před okružní křižovatkou.

Je prověřeno daty z dispečinku i sledováním provozu, že pruh o délce necelých sto metrů může ušetřit v průměru dvě až tři minuty jízdní doby, v jednotlivých případech i násobky tohoto času. Takový vyhrazený pruh sice může v některých místech znamenat třeba snížení kapacity parkovacích stání třeba o patnáct aut, ale zásadně zrychlí dopravu pro čtyři tisíce cestujících denně. Pokud ovšem rychlejší MHD přiláká nové cestující, nebude nutné další rozšiřování silnic a parkovacích stání. A dokonce může zbýt i více místa pro zeleň.

Poslední, ale neméně důležité jsou i finance. Nejenže více cestujících znamená větší tržby na jízdném, to je druhotný efekt, ale rychlejší MHD znamená především nižší provozní náklady. Pokud dojde ke zrychlení, nebo alespoň ke snížení zpoždění MHD, postačí pro ten samý interval na lince menší počet vozidel. Méně vypravených trolejbusů nebo autobusů znamená menší investice do obnovy vozového parku, ale také nižší personální náklady - stejnou práci vykoná menší počet řidičů.

Skutečně chytrá města proto preferují veřejnou dopravu. Přináší to lepší služby občanům, průjezdnější město, lepší životní prostředí, více místa pro pěší a ještě to vyjde levněji. Tento krok vyžaduje silnou vůli, odvahu a nelehké vyjednávání, ale jeho učiněním se dá vystoupit z bludného kruhu dopravní indukce.

Autor: Jiří Kohout
Foto: archiv PMDP

Obnova vozového parku v roce 2018



Vizualizace nových tramvají

V letošním roce byly v rámci obnovy vozového parku dodány dva nízkopodlažní trolejbusy s pomocným bateriovým pohonem. Jde o dílčí plnění ze smlouvy na dodávku až 33 těchto trolejbusů, které postupně nahrazují trolejbusy s nejvyšším počtem najetých kilometrů. Jedná se o dvanáctimetrové třídvéřové dvounápravové trolejbusy typu 26Tr Solaris s trakční baterií umožňující dojezd 12 km bez trakčního vedení.

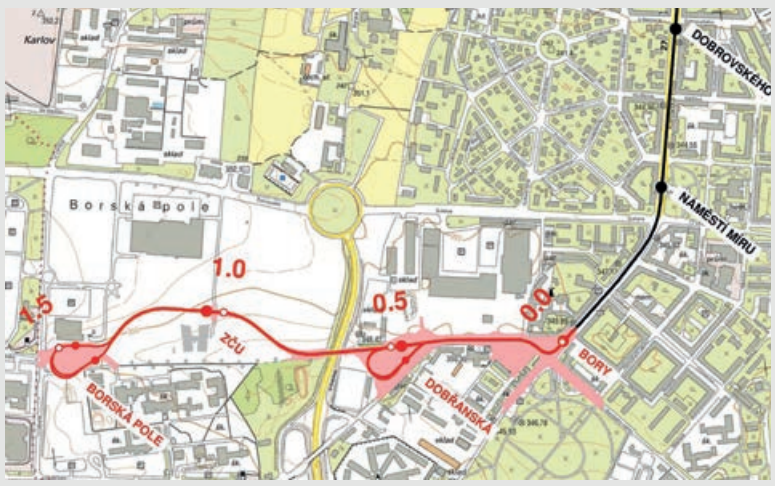


Interiér nových tramvají

Zároveň se v letošním roce podařilo vysoutěžit dodavatele až dvanácti 12metrových autobusů a až 22 obousměrných velkokapacitních tramvají. V nejbližších letech se tak můžeme těšit na autobusy SOR v nové třídveřové karoserii. Na tramvajových linkách se od roku 2020 budeme potkávat s tramvajovými vozy zcela nové konstrukce, jejichž dodavatelem bude lokální výrobce, společnost Škoda Transportation, a. s. Veškeré vozy z těchto dodávek již budou 100% nízkopodlažní s bezbariérovými vstupy a budou vybaveny odbavovacím a informačním systémem, systémem automatického počítání cestujících, celovozovou klimatizací a ventilací s automatickým řízením a dostatečným prostorem pro přepravu invalidních vozíků, dětských kočárků a jízdních kol.

Autor: Jiří Ptáček
Grafika: Škoda Transportation, a.s.

Prodloužení tramvajové trati na Borská pole



Budoucí trasa tramvaje č. 4

Dlouho očekávaná tramvajová trať na Borská pole, jejíž koncepce a následná příprava se vyvíjela více než 20 let, naváže na stávající linku č. 4 v křižovatce ulic Klatovská – Kaplířova – U Borského parku. Tramvajová síť provozovaná PMDP se tímto prodlouží přibližně o 1,6 km. Realizace stavby se zhostí konsorcium slovenských společností TSS Grade, a. s., Doprastav, a. s., a česká společnost Doprastav, spol. s. r.o.

Na trati vzniknou tři nové tramvajové zastávky – „Dobřanská“, „ZČU“ a „Borská pole“. Vybudovaná trať nabídne hned dvě nová obratiště tramvají. První přímo navazuje na budoucí terminál veřejné dopravy v Kaplířově ulici, jež mimo jiné nabídne i plnohodnotné zázemí pro řidiče. Z terminálu trať pokračuje do zastávky „ZČU“ v blízkosti budovy Fakulty aplikovaných věd ZČU a odtud již do obratiště „Borská pole“, budoucí konečné zastávky. Zároveň však dojde ke zrušení stávajícího obratiště „Bory“ a stejnojmenná zastávka bude vysunuta na Klatovskou třídu.

Trať bude sloužit k přepravě studentů a zaměstnanců ZČU, obyvatelům budované okolní zástavby a také návštěvníkům obchodních zařízení. Tramvaje vedené až na okraj průmyslové zóny Borská pole budou vozit též zaměstnance, jejichž pracoviště leží v docházkové vzdálenosti od budoucí konečné zastávky.

Zahájení tramvajového provozu se očekává na přelomu let 2019 a 2020.

Autor: Martin Petr
Grafika: archiv PMDP

Já se snad znovu naučím kupovat jízdenky, nebo už se nikdy nedostanu do práce

V průběhu května a června letošního roku se ve spolupráci s Městskou policií Plzeň uskutečnil pilotní provoz speciálních smíšených hlídek revizorů a strážníků. Jeho cílem bylo především zvýšení komfortu pro slušné cestující, kterým přijde normální za využitou službu zaplatit.

Hlídky se pohybovaly v předem vytipovaných lokalitách, kde dochází ke zvýšenému výskytu černých pasažérů. Jejich hlavním úkolem bylo zajistit, aby do vozů nastupovali pouze cestující s platným jízdním dokladem či s úmyslem si jej pořídit. Přítomnost uniformovaných strážníků způsobila, že jindy agresivní černí pasažéři se zmohli jen na nějakou tu slovní urážku. Po určité době pak docházelo k situacím, kdy známé tváře přicházely na zastávku mávajíce jízdenkou nad hlavou. Prodejcům papírových jízdenek v blízkém okolí docházely jejich dlouhodobé zásoby s tím, že „tohle tady ještě nezažili“.

Vzhledem k tomu, že hlavním mottem celé akce byla především prevence, přistižení černí pasažéři (např. při přejezdu hlídky mezi zastávkami) byli ve většině případů napomenuti a vyloučeni z vozu. Pokuty revizoři udělovali pouze v odůvodněných případech.

Za celou dobu trvání pilotního provozu, kdy bylo během šesti týdnů zkontrolováno téměř 30 000 cestujících, jsme nasbírali spoustu pozitivních ohlasů, ale nechyběly samozřejmě ani ty negativní. V průběhu prázdnin jsme si s revizory celý projekt interně vyhodnotili a řekli si, co je potřeba upravit, aby byla jejich práce efektivnější. Vzhledem k tomu, že spokojení s jeho fungováním byli i zástupci městské policie, dohodli jsme se na dlouhodobé spolupráci. Smíšené hlídky tak můžete opět vídat na zastávkách a ve vozech PMDP.

Autor: Jan Schejbal

Městská doprava v čínském měřítku

Pro většinu Čechů představy o veřejné dopravě ve velkém městě bohatě naplňuje Praha. A nějak tušíme, že to nebude nic ve srovnání s velikostí a hustotou dopravy v asijských metropolích. Dříve venkovsky osídlená Čína podporuje svůj hospodářský rozvoj i plánem na sestěhování až 70 % obyvatelstva do měst v příštích deseti letech. Takový Peking během posledních dvaceti let zdvojnásobil populaci na 23 milionů. Počet aut narostl mnohonásobně rychleji a ulice pod jejich náporem kolabují. Hlavní daní urbanizace je, že v Číně zemře ročně milion obyvatel na následky znečištění ovzduší. Naštěstí v posledním desetiletí začala čínská vláda konat rázné kroky.

Pekingské metro ještě v roce 2002 mělo směšné dvě linky. Nyní je v provozu 22 linek na síti o délce 600 km. Dalších 300 km podzemní dráhy je aktuálně ve výstavbě a s šanghajským metrem soutěží o světové prvenství. Nejdelší linka metra má pro nás těžko představitelných 57 km a právě na ní snadno na vlastní kůži zažijete presování lidí do vagónů známé z vtipných videí na internetu. Dalším překvapením pro Evropana jsou bezpečnostní opatření. Na každé z 370 stanic musí cestující při vstupu procházet stejnou kontrolou jako na letištích! Všechna zavazadla do rentgenu, průchod rámem a pak ještě osahání po celém těle. Tohle si při naší každodenní cestě do práce nedovedeme představit a vzbuzuje to i pochybnosti o bezpečnostní situaci v Číně. Přitom je tam člověk na každém místě sledován kamerami a bezpečnostní složky jsou téměř na každém rohu, ve vlaku i autobusu. Přesto je metro tím nejefektivnějším způsobem, jakým se tu lze přepravovat. Je tu čisto a navigaci usnadňují názvy stanic psané také latinkou v pchin-jinu. Zajímavý vývoj zažívá i doprava na povrchu. Také Peking patří mezi světová města, která se v šedesátých letech neprozíravě zbavila tramvají. Dnes ji připomíná jedna krátká turistická trať v centru, ovšem v loňském roce byla otevřena i první zbrusu nová tramvajová linka o délce 8,8 km. Ještě před dvanácti lety se zdálo, že neslavný osud tramvají stihne i trolejbusy v Pekingu a Šanghaji. Rychle je nahrazovaly autobusy na zemní plyn, hybridní autobusy a definitivní ránu jim mělo zasadit masové nasazení elektrobusů. Trolejové vedení už nemělo dál překážet rychlému rozvoji obou megapolí. Nakonec však došlo k nečekanému zvratu - zjistilo se, že pro zlepšení životního prostředí je nutné nasadit čistě elektrické dopravní prostředky a že trolejbusy jsou oproti elektrobusům vhodnější pro náročný městský provoz. Nastal obrat v čínském stylu. Zatímco v roce 2007 dosáhl trolejbusový provoz v Pekingu svého dna a na 15 linkách jezdilo „jen“ 563 trolejbusů, a to s četnou výpomocí dieselových a plynových autobusů, k letošnímu roku se trolejbusová síť téměř zdvojnásobila na 28 linek a přes 1 100 bateriových trolejbusů. V přípravě je další expanze, která se nyní stále více orientuje na moderní BRT (bus rapid transit) koncept - pro nové expresní trolejbusové linky jsou vyčleňovány vyhrazené jízdní pruhy a budovány nové komfortní zastávky. Nové trolejové vedení je budováno ve frekventovaných úsecích, kloubové trolejbusy se při jízdě nabíjejí a jsou schopny pokračovat na vzdálená předměstí i na bateriový pohon. Peking pořizuje také tisíce elektrobusů, které jsou stále častěji vidět v ulicích. Jsou omezené dojezdem a potřebou dobíjení v depech nebo nabíjecích hubech, ale staly se spolehlivým doplňkem metra a trolejbusových linek a nadějí pro ozdravení ovzduší.

Nevšedním zážitkem může být návštěva desetimilionového Čeng-Čou, hlavního města provincie Che-nan. Našemu chápání se vymyká, že do této velikosti dorostlo během pouhých patnácti let. Čeng-Čou je výkladní skříní „centrálně řízeného kapitalismu“, ukázka čínského úspěchu. Přestože leží 700 km od Pekingu, rychlovlakem je to jen 2,5 hodiny (za tu dobu se u nás nedostaneme ani z Prahy do Liberce). Lidé bydlí na husto v nových třicetipodlažních panelových domech, věžáky sebevědomě vytyčují obchodní čtvrť a nové továrny rozlohou připomínají dřívější plzeňskou Škodovku. Přízvisku „zelené město“ vděčí za to, že do všech nových prostranství byly zasazeny snad desítky tisíc předpěstovaných velkých stromů. Bohužel tím zelená pohádka končí. Město je totiž ukázkou toho, že ani velkorysé plánování autostrád nezaručuje fungující dopravní spojení. Město protínají estakády, mimoúrovňové křižovatky, v některých místech vede i deset pruhů jedním směrem a deset opačným - a přesto v odpolední špičce doprava zkolabuje. A vzduch ve městě se nedá dýchat. Více silnic totiž znamená více aut, a i když jsou silnice extra široké a na estakádách, tak se stejně jednou zasytí. Lidé jsou pohodlní všude na světě. Dostavuje se pocit lítosti, že i tak nové, velkolepě naprojektované město opakuje chyby, kterými si prošly západní metropole. Síť metra se sice nyní rychle staví, ale i v Čeng-Čou zjišťují, jak těžké je prosadit vyhrazený pruh pro autobusy na desetiproudé komunikaci, když to nestihli už při její výstavbě. Dále se zde ukazuje, jak málo se při plánování myslelo na podmínky pro pěší a kvalitu detailů v řešení parteru. I naše evropská zkušenost ukazuje, že v takových „detailech“ je skryt ďábel a že bez nich je posun k udržitelné dopravě obtížný.

Hlavním poučením pro návštěvníka z Čech je, že bez rychlého rozvoje železniční sítě naše doprava nikdy nebude ani moderní, ani ekologická. A také, že více silnic neznamená lepší průjezdnost a lepší životní prostředí. Může nás aspoň těšit, že naše městská doprava má dobré základy.

Autor a foto: Jiří Kohout



Bateriový trolejbus projíždí kolem Bubnové věže. Po zaznění zdejších bubnů se kdysi zavíraly brány celého Pekingu.



Na novém nádraží v Čeng-Čou se potkávají rychlovlaky s klasickými soupravami.



Zajímavou alternativou dopravy jsou oblíbené elektrické skútry. Na snímku s dečkami proti chladnému větru.

Belize aneb tak trochu jiná veřejná doprava

V naší pravidelné rubrice věnované dopravě ve světě se po loňském článku o dokonalosti ve Švýcarsku vydáme na zcela opačnou stranu pomyslného žebříčku kvality dopravy. Zajímá-li vás, jak vypadá veřejná doprava ve střední Americe, konkrétně v malé zemi Belize, čtěte dál.

Belize je malá středoamerická země sevřená mezi Mexikem a Guatemalou a pokrytá z velké části deštnými lesy, močály nebo horami. Po celé východní straně je lemovaná pobřežím Karibiku s dlouhými písečnými plážemi a největším a nejzachovalejším korálovým útesem na severní polokouli. Země velká asi jako naše Morava čítající asi 313 tisíc obyvatel disponuje čtyřmi asfaltovými silnicemi, na nichž jezdí čtyři autobusové linky.

Nechme všechen stres doma v Plzni a představme si, že venku je celoročně stálých 26°C a mezi plujícími oblaky chvílemi svítí, chvílemi pálí sluníčko. Ještě vám vadí, že spoj nejede včas? Tak si představme, že autobus konečně přijel dle jízdního řádu, který sice není nikde vyvěšený, ale každý ho za ta léta beze změn zná zpaměti. Autobusy v Belize skutečně nemají nikde zveřejněné jízdní řády, tarif ani předepsané označení. Vadí vám, že v autobuse nefunguje správně topení, nebo že zde chybí klimatizace? Ani s tím si místní dopravci nelámou hlavu, všechna okna autobusu jsou za hezkého počasí otevřená, v případě deště zavřená. V prvním případě riskujete nachlazení, protože řidiči znají pouze plný plyn a výkon i rychlost autobusu využívají na maximum. Ve druhém případě se ve voze dělá během okamžiku dusivé horko a vlhko, které cestujícího nutí přemýšlet, zda je horší nikdy nekončící průvan od otevřených oken nebo toto horko.

Vadí vám někdy hlasitý hovor spolucestujících nebo hlasitá hudba, kterou někdo i přes všechny zákazy v naší MHD produkuje? V Belize rychle změníte názor, cesta se často stává kulturním zážitkem. Všechny vozy, původní školní autobusy z USA, jsou pestrobarevně vyzdobené a vylepšené o výkonný hudební systém zajišťující nikdy nekončící přísun velmi hlasité reggae hudby v případě pobřežní linky a latinskoamerických písniček v případě linky zajíždějící do vnitrozemí. Po prvních desítkách minut hudby, doplněné často světelnými efekty taktéž instalovanými v interiéru autobusu, rázem zapomenete na všechny stížnosti a stesky na chování spolucestujících. Zde se prostě přizpůsobíte a sami se zapojíte do veselého hovoru s ostatními cestujícími, případně se zaposloucháte do produkce současné středoamerické hudební scény.

Mimochodem, napadlo vás, že školní autobusy z USA mají rozměry sedaček dimenzované na americké školáky? Často se tedy na své místo jen stěží vejdete. Přesto jsou místní obyvatelé, kteří veřejnou dopravu využívají velmi hojně, vždy spokojení. Nakonec se totiž vždy dostanou do cíle své cesty, byť někteří se značně otlačenými koleny. I když se během cesty vyskytne neplánovaná událost, vždy usměvaví Belizané nezapomenou řidiči i průvodčímu poděkovat, rozloučit se, případně s nimi prohodit pár slov. A ano, všechny autobusy mají svého průvodčího, který kromě výběru jízdného dohlíží třeba na dodržování maximální kapacity autobusu a na dodržování nepsaných pravidel prodeje občerstvení. Není výjimkou ani to, že během cesty nastoupí třeba pekař s pytlem chlebů, které vám bude během jízdy nabízet ke koupi. Zamyšlení na závěr tedy necháme pro tentokrát na vás, naše čtenáře. Jsme příliš nároční, když jsme v dnešním rychlém světě věčně nespokojení? Nebo jsou obyvatelé střední Ameriky jen tolik nenároční a spokojí se s málem? Máme spokojenější život my, když nám ho usnadňují informace valící se na nás hned z několika různých informačních kanálů? Dodržování jízdních řádů téměř na sekundy, které vyžadujeme my jako dopravce i vy, naši cestující, vysoký standard komfortu, dostupnosti, aplikace zjednodušující náš život, to vše máme k dispozici, a přesto nejsme nikdy spokojení. Na jednu pochvalu připadají desítky až stovky stížností. Nebo jsou spokojenější stále veselí a komunikativní cestující autobusových linek v rozvojových zemích, kde se cení už to, že vlastně něco funguje bez ohledu na další faktory ovlivňující dojem z cesty? Zkusme se někdy zamyslet nad smyslem a důležitostí naší připomínky či stížnosti, než vůbec usedneme a věnujeme svůj čas jejímu sepsání a odeslání.

Autor a foto: Jiří Pelant



Místní podoba autobusového terminálu



Autobus na jedné z asfaltových cest

Ohlédnutí za výlukami v roce 2018

Letošní rok opět posunul hranici v počtu a rozsahu výluk a dopravních omezení. Pojďme si tedy shrnout, co vše v tomto roce komplikovalo veřejnou dopravu. V následujícím článku není zahrnuta přestavba vlakového nádraží a železničních mostů v Mikulášské ulici, které je věnován samostatný článek níže.

Za velký úspěch lze z našeho pohledu považovat pokračující rekonstrukci Dlouhé ulice v Lobzích. Zatímco individuální doprava měla po celou dobu rekonstrukce průjezd zakázán, MHD mohla kyvadlově projíždět, a pro cestující tak nevznikaly výraznější komplikace vyjma občasného přeložení zastávek apod. Došlo pouze ke krátkodobým napěťovým výlukám, kdy obsluhu trolejbusové linky musely zajistit trolejbusy s alternativním pohonem. K obnovení plného provozu v Dlouhé ulici včetně individuální dopravy došlo 3. června.

Z dalších důležitých dlouhodobých investičních akcí stojí za zmínku pokračující rekonstrukce mostu generála Pattona. Od začátku března do poloviny října zde byl stejně jako v minulém roce jednokolejný provoz, zatímco individuální doprava měla na mostě k dispozici dva jízdní pruhy (jeden z nich právě na úkor tramvajové koleje). Přestože oproti předešlému roku došlo ke zlepšení v řízení světelné signalizace jednokolejného úseku, i tak byly občasné prostoje pro cestující jistě velmi nepříjemné. Společně s jednokolejným provozem v Mikulášské ulici tak docházelo k nepravidelnostem v provozu tramvajových linek. Od 18. října byl na mostě generála Pattona obnoven dvoukolejný provoz.

Také letos jsme se snažili co nejvíce omezujících akcí směřovat na období letních prázdnin. Patrně největší realizovanou akcí byla rekonstrukce autobusového obratiště Sídliště Košutka. Pro cestující tato rekonstrukce znamenala změnu v organizaci odbavování zmíněné konečné.



Autobus náhradní dopravy projíždějící okolo repanelizovaného úseku na Klatovské ulici

Tramvajový provoz ztížily hned tři větší výluky. Na konci července došlo k plánované šestidenní výluce linky č. 2 ve Vejprnické ulici. Vzhledem k personální situaci na středisku autobusů jsme byli nuceni tuto výluku řešit neobvyklým způsobem. Linka č. 2 byla rozdělena hned na tři úseky, z nichž dva obsluhovaly tramvaje (Světovar – Sady Pětatřicátníků a Malesická – Skvrňany). Zajímavostí této výluky je to, že tramvaje od Skvrňan používaly obratiště v Malesické ulici, které projížděly v opačném směru, než pro jaký je toto obratiště stavěno. Před začátkem výluky tak bylo třeba technické úpravy například na kolejovém křížení u výjezdu z obratiště. Pouze v prostředním úseku trati (U Synagogy – Malesická) jezdily autobusy. Pro cestující byla tato výluka jistě velmi nepříjemná a děkujeme zejména obyvatelům Skvrňan za pochopení.

Další velkou prázdninovou akcí byla repanelizace dvou úseků tramvajové trati na Klatovské třídě v termínu 11. – 19. srpna, během níž byla zavedena náhradní autobusová doprava v úseku sady Pětatřicátníků – Bory.

Kromě několika menších výluk v září a říjnu, omezení po dobu konání Pilsner Festu a oslav 100. výročí vzniku republiky již provoz nic zásadního neovlivnilo.

Za zmínku stojí víkendová kompletní uzavření Karlovarské třídy (1x), respektive mostu generála Pattona (2x). Během uzavření mostu generála Pattona byly autobusové linky MHD vždy ve směru, který byl uzavřen, odkloněny přes náměstí Republiky. Při uzavření Karlovarské třídy ve směru do centra byly autobusové linky vedeny po tramvajové trati, zatímco individuální doprava byla vyloučena. V důsledku toho docházelo na objízdných trasách pro automobily i autobusové linky ke zdržení v řádech desítek minut.

Z krátkodobých akcí zmiňme například každoroční běžecké závody, květnové oslavy svobody, divadelní představení na náměstí Republiky či krátkodobé výluky způsobené opravami tramvajových tratí.

V prosinci se předpokládá otevření autobusového terminálu v Šumavské ulici, s jehož zprovozněním dojde k dílčím změnám na některých trolejbusových a autobusových linkách.

V souvislosti se stavbou autobusového terminálu je nutno vysvětlit dlouho diskutované dopravní opatření, totiž přeložení zastávek MHD „Pařížská“ blíže k Denisovu nábřeží. Ač se to nezdá, souvisí tento přesun právě se stavbou terminálu v Šumavské ulici. V rámci stavby totiž došlo ke snížení kapacity zastávek „Hlavní nádraží“, kde cestující odbavuje MHD i veřejná linková doprava. Z tohoto důvodu byly PMDP přenechány veškeré kapacity zastávek „Hlavní nádraží“ výměnou za kapacity stálých zastávek „Pařížská“, které byly přenechány veřejné linkové dopravě. Jako náhrada za zastávky „Pařížská“ pro MHD bylo vybráno místo poblíž křižovatky Americké ulice a Denisova nábřeží a zvolena varianta tzv. zátkových zastávek. I přes počáteční obavy však tato varianta nezpůsobila žádné výraznější dopravní komplikace.

V roce 2019 čeká občany Plzně řada komplikovaných výluk. V první řadě to bude rekonstrukce tramvajové trati na Slovanské třídě, která potrvá přibližně sedm měsíců. V období letních prázdnin nás navíc čeká rekonstrukce trati v Solní ulici, dále pak oprava trati mezi zastávkou „Pod Záhorskem“ a mostem generála Pattona, která zapříčiní několikatýdenní jednokolejný provoz. Na přelomu let 2019 a 2020 by měl být zahájen provoz tramvají na Borská pole a novou trať bude nutné napojit na stávající, kvůli čemuž na Klatovské třídě dojde k několikatýdenní výluce mezi zastávkami „Dvořákova“ a „Bory“. Další výzvou pro provoz MHD budou např. rekonstrukce Mohylové, Studentské a Dopravní ulice.

Jak vidíte, i následující rok bude pro cestující i pro autory výlukových opatření, velmi náročný. I tak se snažíme stále zkvalitňovat naše služby a co nejvíce snižovat dopady dopravních omezení na vás, naše cestující.

Autor a foto: Jakub Waas



Most generála Pattona 18. 10. 2018 - konečně dvoukolejně

Pokračování rekonstrukce železničních mostů v Mikulášské ulici

Loni i letos byla největší investiční akcí rekonstrukce železničních mostů v Mikulášské ulici. K obnovení dvoukolejného provozu na staveništi nedošlo ani v průběhu zimní přestávky mezi stavebními sezónami. Důvodem byl čilý stavební ruch, který tu panoval, ačkoli se mimo stavební sezónu na většině staveb nepracuje. I to vypovídá o významu stavby a jejího včasného dokončení.

Stavba neovlivňovala jen tramvajový provoz, ale i ten autobusový a trolejbusový. Autobusy linek č. 35 a 57 byly ukončeny v zastávce „Hlavní nádraží“, noční autobusy N2 a N5 jely z Americké ulice na Mikulášské náměstí objízdnou trasou. Trolejbusová linka č. 12 vedla obousměrně z Americké ulice po Anglickém nábřeží okolo pivovaru, dále přes most přes nádraží, Železniční ulicí a na Koterovskou ulici, kde se napojila na svou stávající trasu. Autobusový a trolejbusový provoz zůstal nezměněn až do ukončení rekonstrukce.

Tramvajový provoz byl však komplikovanější. Během celého roku došlo celkem ke třem úplným tramvajovým výlukám v termínech 19. – 26. března, 26. – 27. května a 21. – 30. srpna, během nichž byl provoz organizován obdobně jako v minulém roce. Z důvodu odloučení tramvajové sítě od vozovny na Slovanech byly během těchto výluk tramvaje odstavovány na noc v příslušných obratištích, což je pro nás organizačně mnohem náročnější než při běžné výluce.

Nicméně se podařilo toto období překonat, a tak můžeme s potěšením konstatovat, že od 31. srpna byl v Mikulášské ulici obnoven plný provoz tramvají, 1. září zde byl navrácen provoz autobusových linek a individuální automobilové dopravy a od 3. září provoz trolejbusové linky č. 12.



Zkušební jízda po provizorní koleji pod budoucím jižním železničním mostem



Prostor v Mikulášské ulici po rekonstrukci

Autor a foto: Jakub Waas

Zahájení provozu nového autobusového terminálu v Plzni

Nový autobusový terminál se nachází mezi Šumavskou ulicí a železniční stanicí Plzeň, hlavní nádraží. Cestujícím se tak zkrátí přestup mezi vlakem a autobusem na pouhých několik desítek metrů oproti stávající tří a půl kilometrové vzdálenosti, kterou dělí centrální autobusové nádraží od hlavního vlakového nádraží.



Autobusový terminál během výstavby

Terminál bude obsluhován autobusovými linkami v závazku veřejné služby, které jsou součástí Integrované dopravy Plzeňska, dálkovou autobusovou dopravou a odstavovat zde budou i trolejbusy městské veřejné dopravy. Provoz nového autobusového terminálu byl zahájen v neděli 9. prosince, tedy dnem celostátní změny jízdních řádů. V jízdních řádech a ve vyhledávačích bude tento terminál označen jako Terminál Hlavní nádraží.

Přístup pěších na autobusový terminál ze Šumavské ulice je možný dvěma způsoby. První vstup přes eskalátory bude umístěn před stávajícím podchodem na železniční nádraží a druhý nad zastávkou MHD Hlavní nádraží. Přestup mezi vlakem a autobusem bude možné také přímým podchodem z železničního nádraží na autobusový terminál. Zde bude schodiště a výtah pro bezbariérový přístup.

Odbavování cestujících v terminálu bude probíhat na deseti stanovištích. Každé bude vybaveno označníkem s papírovým jízdním řádem a monitorem, který bude informovat o nejbližších odjezdech spojů, případně o jejich zpoždění. Nástupiště bude vybaveno městským mobiliářem, jako jsou lavičky či odpadkové koše na tříděný odpad, a také informačními tabulemi s odjezdy spojů autobusové, vlakové a městské dopravy. Součástí terminálu je provozní budova, ve které jsou veřejné toalety, odpočinková místnost pro řidiče, kteří zde budou čerpat bezpečnostní přestávky, a místnost pro dispečera terminálu. Střechu této provozní budovy pokrývají suchomilné rostliny. Místo pro odstav celkem deseti autobusů se nachází ve východní části terminálu, dvě stání jsou určena vozidlům PMDP.

Vjezd na autobusový terminál je zabezpečen automatickým závorovým systémem. Osobním automobilem je možný vjezd ze Šumavské ulice pouze do veřejné části terminálu před provozní budovou. V této části je několik parkovacích stání v režimu K+R.

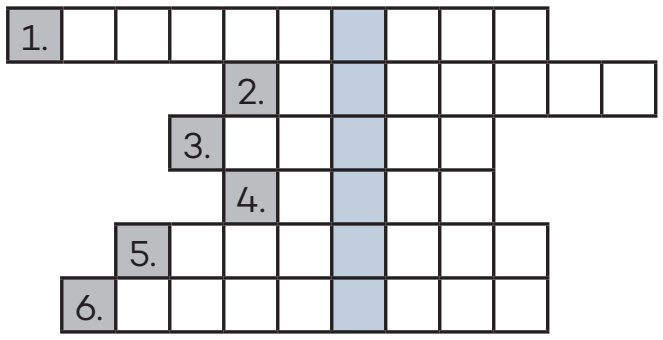
Investorem a provozovatelem je Statutární město Plzeň, projektovou dokumentaci vytvořila firma METROPROJEKT Praha, a. s., a zhotovitelem stavby je společnost EUROVIA CS, a.s. Plzeňské městské dopravní podniky budou na autobusovém terminálu zajišťovat dispečerskou službu.

Autor a foto: Luboš Vintr

Dětská soutěž o ceny

Jezdit MHD je zábava! Cestovat do školy tramvají, autobusem či trolejbusem hravě zvládne i malé dítě, není to přece nic složitého. Zastávek je po Plzni spousta, z domova to k některé určitě nemáš daleko. Cestou potkáš kamarády z okolí nebo se domluvíte na společné cestě s některým spolužákem. Popovídáte si o tom, co vás čeká ve škole, domluvíte se na hru o přestávce, nebo se jen zasmějete novým vtipům. Není to lepší než s rodiči v autě? Co všechno můžeš při cestování MHD zažít, jsme ti také ukázali v letošní kampani, jejíž slogan se dozvíš, pokud správně vyluštíš následující křížovku a osmisměrku.

KŘÍŽOVKA



1



2



3



4



5



6



OSMISMĚRKA

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

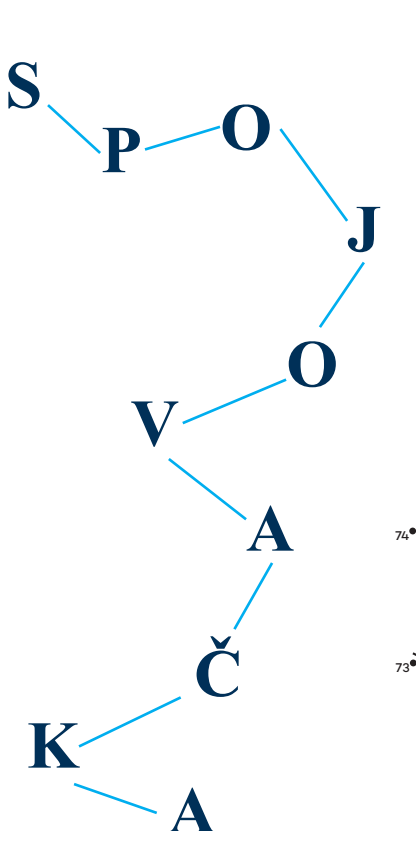
volant, trasa, cestující, silnice, konečná, předplatné, depo, výhybka, mhd, logo, dispečink, blinkr, pmdp, kolona, pedál, cíl, pohon

Správné znění tajenek zašlete do 20. ledna 2019 na e-mail **kovarikova@pmdp.cz.**

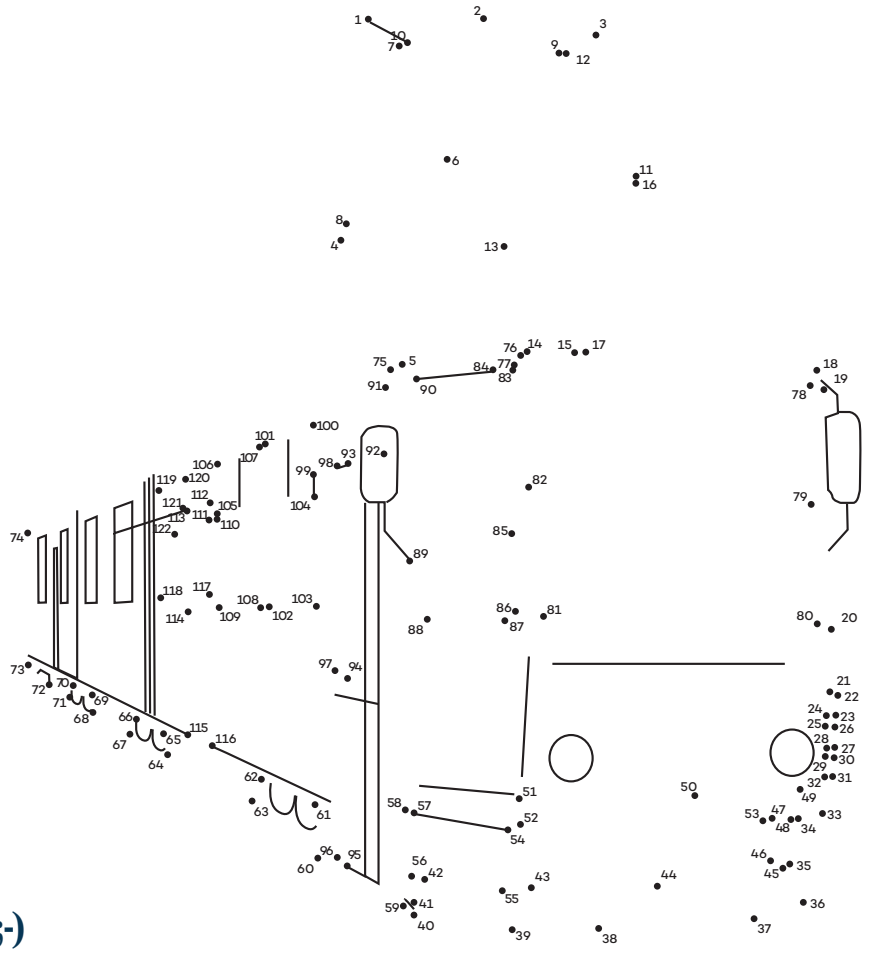
Do předmětu uveďte „Soutěž PMDP“ a můžete vyhrát jednu z pěti dárkových tašek.

Výherce uveřejníme 1. února 2019 na stránkách **www.pmdp.cz** a na **facebookovém profilu PMDP.**





Buď velmi pečlivý, tahle spojovačka je docela náročná ;-)



Redakce: Jana Brabcová, René Vávro, Miroslava Tolarová • Sazba, tisk: PREKOMIA s.r.o. • Distribuce: Česká pošta, s. p. • Redakční uzávěrka: 30. 11. 2018
Vydaly: PMDP, a.s. • Náklad: 82 000 výtisků • Infolinka PMDP, a.s., tel.: 371 655 600, e-mail: info@pmdp.eu