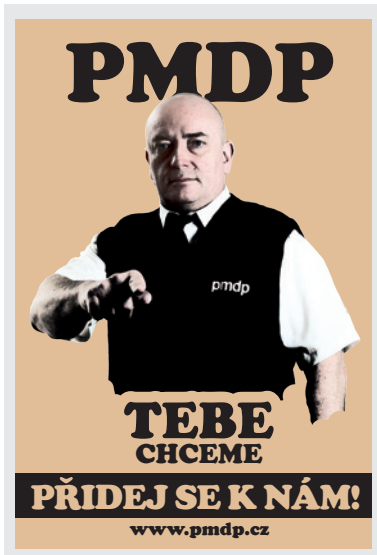
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

dn DOPRAVNÍ NOVINKY

MÁTE HROMADU DŮVODŮ

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. Prosinec 2015



Vážené čtenářky, čtenáři, cestující (tedy dámy i pánové), zájemkyně (to je ale hloupé slovo) a zájemci o práci, uf, je to ale dřina nalézt ve světě tak dbalém nesmírně důležitého genderovského principu správné oslovení, že?

Zkrátka, vy, kteří máte pocit, že vaše stávající povolání není to pravé, nebo právě novou pozici hledáte, neváhejte a kontaktujte naši společnost prostřednictvím rekrutačního střediska.

Hledáme nové kolegy a kolegyně na pozici řidič trolejbusu a autobusu. Rozhodně se nejedná o práci jednoduchou a každý z vás má jistě představu, jak dobrodružnými umí být některé dny v dopravním ruchu našeho města. Povolání je to náročné a je jistě složitější oproti jiným dopravcům i o kontakt s cestujícími. Ptají se, nakupují jízdné, domáhají se svých práv a občas si stěžují… I to k práci řidiče u naší společnosti patří. Ale ruku na srdce, není to vlastně normální? Copak se my sami chováme jako zákazníci jinak?

A co teprve zvládnutí vozu. Jeden je 12, další 15, nebo až 18 metrů dlouhý. Jasně, to není jako ve známé sentenci z klasického českého filmu: „Táto, prej si tomu Pražákovi zboural plot?“ Chce to zkrátka fištrón. Chcete-li si ten svůj vyzkoušet, rádi vám umožníme tzv. seznamovací jízdu – novinku, kterou nabídneme ve vybraných termínech v roce 2016.

Ano, práce v našem týmu na uvedených pozicích je náročná, ale vedení společnosti, odborové organizace i akcionář (tj. město Plzeň) jsou si toho plně vědomi, a vytvářejí proto velmi dobré podmínky mzdové i v oblasti benefitů. V této oblasti jsme jednoznačně na špici v rámci regionu.

Průměrná mzda řidiče u PMDP činí cca 26 tis. Kč, nabízíme stravenky v hodnotě 100 Kč za odpracovanou směnu, příspěvek na penzijní připojištění ve výši 1000 Kč měsíčně a ve stejné výši i příspěvek na životní pojištění. Mezi další bonusy patří jízdní výhody pro zaměstnance i rodinné příslušníky a týden dovolené navíc.

V příštím roce navíc čekají nejen na řidiče nové, pohodlné uniformy společenského vzhledu v nové barvě.

Tebe chceme, přidej se k nám!

Michal Kraus,
předseda představenstva

ZMĚNY V TARIFU OD 1. LEDNA 2016

O změnách v tarifu Integrované dopravy Plzeňska na území města Plzně, které nastanou od 1. ledna nového roku, jsme vás již informovali různými způsoby. Některé změny vzbudily u našich zákazníků vlnu negativních emocí, některé (především ty pozitivní) zůstaly bez odezvy. Podívejme se tedy ještě jednou, souhrnně, na to, co se od ledna změní…

Změny u předplatného

Zásadní změnou, kterou mnozí cestující žádali již několik let, je rozvolnění možností nákupu ročního (365denního) a půlročního (183denního) předplatného. Doposud se roční předplatné vázalo pouze na kalendářní rok a bylo možné jej zakoupit s platností pouze od 1. ledna každého roku. Od nového roku si může cestující koupit roční předplatné s platností od kteréhokoliv data v roce (na 365 dnů). Podle stejného principu lze zakoupit i půlroční předplatné (na 183 dnů), které si doposud mohli cestující pořídit pouze od každého 1. dne v měsíci. Volný tarif (1 – 123 dny) zůstává rozsahem beze změn.

Ke změnám dochází i u cen předplatného. Děti ve věku od 6 do 15 let budou jezdit levněji. Místo stávajících 50 % z plnocenné částky zaplatí pouze 37,5 %. U ročního předplatného tak ušetří 495 Kč. Pokud svému dítěti pořídíte roční předplatné, vyjde vás jeho cestování veřejnou dopravou na čtyři koruny denně.

U ostatních předplatných kupónů dochází k mírnému zvýšení cen (o 6 Kč u měsíčního, o 52 Kč u ročního předplatného). V případě plnocenného ročního předplatného stále platí, že vám cestování městskou veřejnou dopravu vyjde pouze na jedenáct korun denně.

V souvislosti se zavedením kategorie předplatného pro děti od 6 do 15 let přichází i změna u věkové hranice, kdy je nezbytné předložit potvrzení o studiu. V současné době dokladovali potvrzení o studiu žáci a studenti od dovršení 16 let věku. Od ledna bude tato povinnost platit pro děti a studenty od dovršení 15let.

Bezplatná přeprava

Držitelé Zlaté Janského plakety

Pozitivní změnu přináší změny v tarifu i pro držitele Zlaté medaile (plakety) prof. MUDr. Jana Janského. Ti budou mít od 1. ledna opět nárok na bezplatnou přepravu. Podmínkou je, že musí být držiteli Plzeňské karty a na ní musí mít nahraný bezplatný tarif.

Senioři nad 70 let

Asi nejdiskutovanější změna v tarifu… Občané ČR od 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR od 70 let mají od 1. ledna nárok na bezplatnou přepravu pouze v případě, že jsou držiteli Plzeňské karty, na níž je nahraný bezplatný tarif. To znamená, že už nestačí prokázat se při přepravní kontrole občanským nebo jiným průkazem. Bez Plzeňské karty s nahraným bezplatným tarifem nelze cestovat v MHD zdarma a cestující je povinen zakoupit si plnocennou jízdenku.

Důvod této změny souvisí se snahou sjednotit tarifní podmínky v rámci celé Integrované dopravy Plzeňska (IDP), kde jsou již od roku 2012 všechny slevy vázané na Plzeňskou kartu. Tento krok není v rámci České republiky zdaleka ojedinělý. Stejné podmínky platí v Brně, kdy je nárok na jízdné zdarma pro tuto skupinu cestujících také vázán na tamní dopravní kartu. V Hradci Králové senioři také využívají dopravní kartu, ale navíc platí roční předplatné v řádu stovek korun.

Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P

Pro cestující, kteří jsou držiteli průkazu ZTP a ZTP/P, zůstává přeprava ve vozech PMDP beze změn. Nemusí být držitelem Plzeňské karty. I nadále budou mít nárok na bezplatnou přepravu ve vozech PMDP pouze na základě předložení průkazu ZTP nebo ZTP/P. Ve vozidlech ostatních dopravců se tito cestující prokazují Plzeňskou kartou s nahraným bezplatným tarifem.

Jednotlivé jízdné

Přeprava živých zvířat

Od 1. ledna je nově zpoplatněna přeprava živých zvířat. Bezplatná přeprava zůstává pouze v případě, kdy bude zvíře po celou dobu přepravy umístěno v bezpečně uzavřené a dole nepropustné schránce (klec, koš, apod.) o rozměrech maximálně 25x40x60cm. Přeprava zdarma platí také pro vodicí psy.

V ostatních případech musí cestující pro zvíře zakoupit poloviční jízdné. Cena závisí na druhu jízdenky dle časové platnosti a tarifu dopravce.

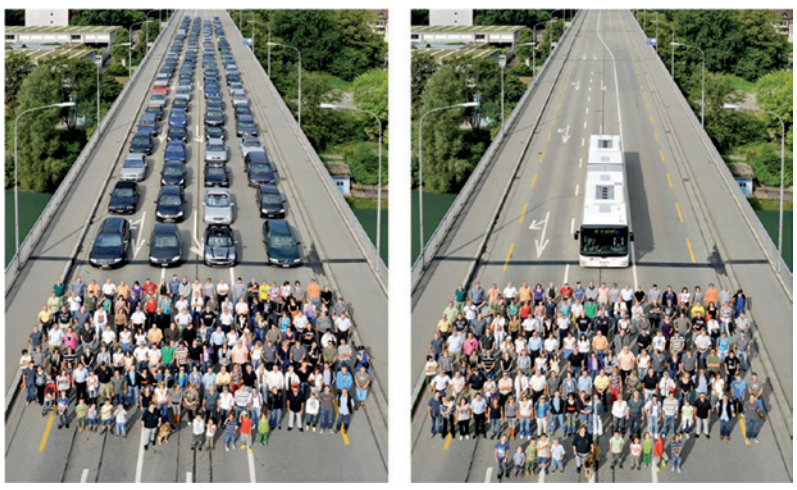
Tolik ke změnám v tarifu, které jsou platné od 1. ledna 2016. Pokud máte k výše uvedenému dotazy, je vám ve všední dny v čase od 7. do 18. hodiny k dispozici infolinka PMDP na telefonním čísle 378 037 485. Pro své dotazy můžete využít také webové stránky www.pmdp.cz nebo www.plzenskakarta.cz, sekce „Napište nám“.

Autor: Kateřina Fránová

CENY PŘEDPLATNÉHO OD 1. 1. 2016					
Předplatné pro děti do 15 let		Plnocenné předplatné		Zlevněné předplatné	
Druh	Cena	Druh	Cena	Druh	Cena
Roční	1 486 Kč	Roční	3 962 Kč	Roční	1 981 Kč
Půlroční	860 Kč	Půlroční	2 290 Kč	Půlroční	1 145 Kč
Čtvrtletní	495 Kč	Čtvrtletní	1 318 Kč	Čtvrtletní	659 Kč
Měsíční	168 Kč	Měsíční	446 Kč	Měsíční	223 Kč
Nárok na zlevněné předplatné mají: *Žáci a studenti od 15 do 26 let • Občané ČR do 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR do 70let, pobírající starobní důchod nebo invalidní důchod pro invalidilitu 3. stupně*					

Najděte si aspoň jeden důvod, proč jezdit veřejnou dopravou

Líbí se vám ulice plné aut? Stojíte rádi v dopravní zácpě? Už jste přemýšleli o výhodách používání veřejné dopravy? Že ne? Zkuste to… Podívejte se na ten rozdíl



Zdroj: www.washingtonpost.com

Na území Plzně a přilehlém okolí obsluhují jen PMDP více než 600 zastávek (nemluvě o dalších dopravcích), 2/3 dopravního výkonu je zajišťováno ekologickými trakcemi (trolejbusy, tramvaje). V případě nákupu předplatného vyjde veřejná doprava v Plzni na 11 Kč denně, jednotlivé jízdné je možné zakoupit pomocí bezkontaktní bankovní karty. 85 % vozového parku je nízkopodlažní. K dispozici je aplikace, která umí hledat spojení nebo časy odjezdů v reálném čase, tedy se zohledněním případných zpoždění spojů…

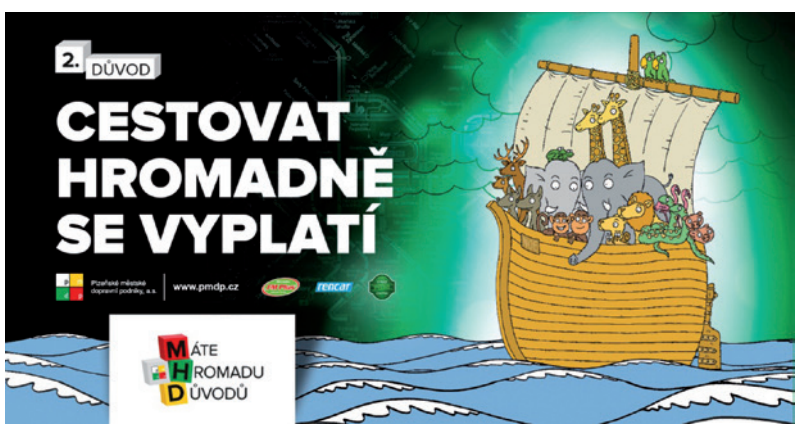
To vše a ještě více vám nabízí veřejná doprava v Plzni, která svou kvalitou patří k těm nejlepším v České republice. Plzeňskou MHD obdivují i zahraniční návštěvníci: zejména četnost spojů, dodržování jízdních řádů a kvalitní vozový park.

Připadají vám tyto argumenty liché? Není to tím, že často vnímáme věci, které fungují, jako samozřejmost? Nebo na nich hledáme další a další mouchy, které jsou v komplexním pohledu malicherné?

V září v našem městě odstartovala kampaň „Máte Hromadu Důvodů“, která se s humorem a nadhledem snaží ukázat některé z důvodů, proč jezdit veřejnou dopravou. Plzeňáci se s ní setkávají na ulicích na vozech PMDP, v partnerských rádiích, v regionální televizi nebo oblíbených restauracích. Je to jedna z mála vlaštovek v zemích českých, ale věříme, že není poslední.

Výrobci automobilů celosvětově investují do reklamy více než 20 miliard dolarů ročně. Nikomu nepřijde divné, že se na každém kroku setkáváme s reklamou na to nejlepší, nejúspornější, nejprostornější auto. Kolik jste ale viděli reklam na veřejnou dopravu? Mnoho ne… Ono to u nás není snadné… Když České dráhy pustily letos do světa reklamu na železniční dopravu, reakce ministra dopravy byla pro mě jako člověka, který se snaží propagovat a podporovat veřejnou dopravu, dost nepochopitelná… Když propagaci veřejné dopravy neocení „vrchní velitel“, jakou reakci můžeme očekávat od nás ostatních? Že bychom ještě nebyli připraveni na to, že i taková služba, jakou je veřejná doprava, potřebuje propagaci, aby oslovila potenciální zákazníky? Proč je u veřejné dopravy divné, že chce pomocí reklamy ukázat své silné stránky a svou kvalitu stejně, jako to dělají všichni ostatní?

I díky mezinárodní konferenci, kterou pravidelně od roku 2011 v Plzni organizujeme, máme možnost vidět, že propagace veřejné dopravy je v zahraničí naprosto běžná. Můžeme se inspirovat kampaněmi Vídně, Zürichu a dalších měst. Učíme se od zástupců mezinárodní federace pro cestující, jak uvažovat o dopravním systému jako celku. Učíme se uvažovat o chodcích, cyklistech, řidičích, o lidech cestujících autobusem nebo tramvají jako o různých skupinách lidí – všichni jsou cestující, kteří se potřebují dopravit z místa na místo. Pojd'me najít rovnováhu, jak takový systém využívat, jak kombinovat různé druhy dopravy nejen s ohledem na cíl naší cesty, ale i s ohledem na udržitelnost dopravy a kvalitu života ve městech… *Autor: Kateřina Fránová*



Plzeň se chystá na trolejbusové výročí

Trolejbusy v Plzni osloví v příštím roce 75 let provozu. A pokud vezmeme v úvahu i historii plzeňské výroby, bude čítat již celých 80 let. Plzeňské městské dopravní podniky chtějí toto výročí oslavit společně s občany Plzně i návštěvníky města. Cestující se mohou 18. června příštího roku těšit na historické jízdy, představení vzácných historických vozidel a řadu zajímavých informačních materiálů.

Jsme přesvědčeni, že máme důvod k oslavám. Plzeňské trolejbusy mají za sebou zajímavou a hrdou minulost, jsou ve skvělé kondici a rýsují se zajímavé šance pro jejich další rozvoj. Díky nim Plzeň obstojí ve srovnání s řadou světových měst – trolejbusy vhodně doplňují tramvajovou síť a společně zajišťují téměř dvě třetiny výkonů plzeňské MHD tím nejekologičtějším možným způsobem: bez emisí a díky průběžnému nákupu nových trolejbusů též s výjimečně tichým provozem. Zatímco řada evropských i zámořských měst o rozvoji elektromobility především hovoří, v Plzni jde o každodenní realitu. Avšak nepodléhejme iluzi, že se jedná o samozřejmost, a že tato trakce měla vždy na růžích ustláno. Stejně jako se vším v našem světě i v tomto případě stojí za úspěchem velké úsilí výjimečných osobností, které vždy v pravý čas podpořily fungování tohoto dopravního prostředku - ať už při plánování, politických jednáních či vlastním umem při jejich údržbě, vývoji a provozu. Z jejich profese se mnohdy stala celoživotní vášeň. Všem těmto báječným lidem chceme oslavy věnovat.

První trolejbus s cestujícími na lince vyjel 9. dubna roku 1941, nesl označení „A“ a spojil Doubravku s centrem města – přestupní stanicí na tramvaje u městských lázní (dnes U Jána). V těžkých válečných letech pomohly trolejbusy překonat problém s nedostatkem pohonných hmot. Jejich pravý rozmach ovšem nastal hned po osvobození: vyjely nejen do Božkova, Doudlevec a Skvrňan, ale i na Košutku a do Bolevce. Neuběhlo však ani dvacet let a s technickým pokrokem autobusů a přebytkem levné ropy měl trolejbusům v celém Československu nastat konec. Však také v Praze dodnes litují, že trolejbusy tehdy zrušili. Nemluvě o množství západoevropských a amerických měst, které tehdy zlikvidovaly nejen trolejbusové, ale i tramvajové provozy, aby se zanedlouho k jejich obnově mnohem bolestněji, pomalu a draze vracely. Plzeň v 70. letech 20. století sice zrušila trolejbusové tratě na Severní Předměstí, ale dokázala je brzy nahradit tramvajemi. Dokonce se podařilo otevřít novou trolejbusovou linku do Lobez – natruc rozhodnutí centrální socialistické vlády.

Uběhlo pár let a celé Československo dalo trolejbusům opět zelenou. V 90. letech zažily trolejbusy nový vrchol – otevřelo se několik nových provozů a například tehdejší Škoda Ostrov uspěla v soutěži na dodání několika stovek trolejbusů do San Franciska. S novým tisíciletím se objevuje v řadě měst problém s nedostatkem financí na nákup nových vozidel. Kvůli jejich rychle rostoucí ceně a se zlepšujícími se emisními normami naftových autobusů leckde začali přehodnocovat dopravní priority. Plzeň a Plzeňské městské dopravní podniky tuto dobu překonaly mezi nejúspěšnějšími – vozový park je nyní na solidní úrovni, poslední trolejbusy z 90. let budou v roce 2016 nahrazeny novými. Trolejbusový provoz se dočkal rozvoje v podobě nové trati na Borská pole, a dokonce i nové vozovny. Síť trolejbusových linek kromě severu pokrývá celé město, cestující si oblíbili krátké a pravidelné intervaly. Jedinou zásadní vadou na kráse je absence vyhrazených jízdních pruhů pro trolejbusy a nerealizované omezení průjezdu aut Americkou ulicí. Obojí provoz neúměrně prodražuje a odrazuje od MHD nové cestující. V blízké budoucnosti se plzeňské trolejbusy vydají směrem vybavování nových vozidel bateriemi, které umožní dojezd mimo trolejovou síť s nulovými emisemi, bezhlučně a s nízkými náklady. Možná se díky tomu vrátí i do míst, která byla svědky jejich rozmachu před sedmi desetiletími.

Autor: Jiří Kohout



Foto: archiv PMDP

Nové předplatné pro obce Starý Plzenec a Letkov

Starý Plzenec

PMDP vyšly vstříc městu Starý Plzenec a od 15. května letošního roku mají cestující možnost zakoupit si a nahrát na Plzeňskou kartu roční nebo měsíční předplatné. Tyto nové tarify jsou platné pouze ve vozech PMDP, které jedou na území zóny 061 Šťáhlavy. Jedná se o linky č. 51, 32 a N11 - hraniční zastávkou se rozumí pro linku 51 „Koterov“, pro linku 32 „NC Černice“ a pro linku N11 „Mrakodrap“. Při přejezdu hraniční zastávky musí mít cestující jízdní doklad i pro zónu 001 Plzeň (vnitřní zónu).

V našich vozech však i nadále platí tarif IDP (Integrované dopravy Plzeňska) pro zónu 061 Šťáhlavy stejně jako ve vozech ostatních dopravců v rámci IDP. Vzhledem k tomu, že předplatné PMDP je možné využít v menším počtu spojů než předplatné IDP, je i cena předplatného nižší.

Ceny pro Starý Plzenec		
	Plnocenné	Zlevněné
31 dnů	150 Kč	75 Kč
365 dnů	1 320 Kč	660 Kč

Od zahájení prodeje do současnosti byly prodány již stovky předplatných. Ještě větší zájem se očekává od ledna následujícího roku.

Letkov

Zájem o samostatné předplatné PMDP projevila rovněž obec Letkov, která leží v tarifní zóně 071 Tymákov. Od začátku roku 2016 bude tedy i zde zavedeno samostatné předplatné. Nosičem předplatného je i v tomto případě Plzeňská karta.

Předplatné bude platit pouze ve vozech PMDP, které zajíždí na území zóny 071 Tymákov, a to na linkách č. 12 a N11. Hraniční zastávkou se rozumí pro linku 12 „K Bukové“, pro linku N11 „Mrakodrap“. Rovněž zde je nadále možné využívat tarif IDP,

Ceny pro Letkov		
	Plnocenné	Zlevněné
31 dnů	200 Kč	100 Kč
365 dnů	1760 Kč	880 Kč

který je platný ve vozech všech dopravců IDP.

Protože je počet cestujících v obsluhované oblasti nižší než v oblasti Starého Plzence, liší se předplatné i cenově. Zlevněné předplatné mohou u obou nových tarifů využívat děti od 6 do 15 let (do dosažení 15 let), žáci a studenti do věku 26 let, kteří plní povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání, a důchodci do 70 let věku.

Autor: Lubomír Dupák

Nákup jízdenek bezkontaktní bankovní kartou přímo ve vozech

PMDP zavedly v první polovině letošního roku nový způsob odbavení – ve všech našich vozech je možné zakoupit jízdenku pomocí bezkontaktní bankovní karty. Svým rozsahem a způsobem řešení se v současné době jedná v rámci ČR o unikátní systém v prostředí městské veřejné dopravy. Projekt byl inspirován obdobným řešením, které funguje v Londýně.

V systému, který byl spuštěn do pilotního provozu koncem dubna, bylo realizováno již více než 230 tisíc transakcí prostřednictvím 21 tisíc bankovních karet.

Pro zakoupení jízdenky prostřednictvím bezkontaktní bankovní karty je v každém voze PMDP instalováno jedno zařízení (Cardman), které je označeno symbolem bezkontaktní platby. Obvykle je umístěno u druhých dveří, označených zvenčí stejným symbolem. Vlastní nákup jízdenky je velmi jednoduchý. Cestující si nejprve zvolí požadovaný typ jízdenky, následně přiloží bezkontaktní bankovní kartu k označenému místu a odebere vytištěnou jízdenku. Na rozdíl od řešení v Londýně je v Plzni možné jednou platební kartou zakoupit více jízdenek.

Zúčtování zakoupených jízdenek probíhá formou součtu nákupů za období tří dnů nebo součtem nákupů do částky 150 Kč. První nákup jízdenky je vždy spojen s takzvanou předautorizací (blokací) finanční hotovosti na bankovním účtu klienta ve výši 1 Kč. K uvolnění této blokace dochází při každém zúčtování nákupu jízdenek.

Projekt „Akceptace bankovní karty pro nákup jízdenek ve vozech MHD“ byl realizován ve spolupráci s MasterCard ČR, Československou obchodní bankou, a. s., Wincor Nixdorf, s. r. o., a dalšími partnery.

Pro nákup jízdenek ve vozech MHD je možné využít libovolnou bezkontaktní bankovní kartu MasterCard nebo VISA. Může však nastat situace, kdy není možné kvůli nevhodnému nastavení bankovní karty transakci realizovat. Takové případy vždy analyzujeme a společně s bankami hledáme vhodná nápravná opatření.

V průběhu pilotního projektu byl zaznamenán problém s akceptací některých sérií karet společností mBank a Česká spořitelna. Pravděpodobná příčina nesprávného odbavení platební karty je nevhodné nastavení platební části bezkontaktní bankovní karty (jedná se o nastavení pravidel pro offline transakce používané v dopravě). Na vyřešení tohoto nedostatku i nadále spolupracujeme s partnery projektu i s konkrétními bankami.

V případě, že zařízení odmítne akceptovat vaši platební kartu pro úhradu jízdného (objeví se hláška „Transakce zamítnuta kartou“), prosíme, předejte tuto informaci na příslušné oddělení vaší banky. Ostatní problémy s odbavením karty nám prosím nahlaste prostřednictvím webového formuláře na stránkách www.pmdp.cz. Zde je na místě upozornit cestující, že v takovém případě je nutné zakoupit si jízdné jiným způsobem (například jízdenka u řidiče).

Bezkontaktní platby v dopravě v ČR

Od loňského podzimu funguje odbavování bezkontaktní platební kartou ve vybrané tramvajové lince v Liberci. Kromě platby přímo v tramvaji si mohou návštěvníci a obyvatelé Liberce bezkontaktně zakoupit jízdenky také v automatu.

Stejnou možnost mají lidé v Brně, kde byly také na podzim instalovány tři automaty s možností platby bezkontaktní kartou. Od začátku letošního června pak mohou cestující využít platbu bezkontaktní kartou ve vozech autobusové linky 76, která propojuje brněnské hlavní nádraží a mezinárodní letiště Brno-Tuřany.

Jízdenky lze prostřednictvím bezkontaktní karty zakoupit také v automatech v Praze, konkrétně na Letišti Václava Havla, ve stanici metra Národní třída a na Hlavním nádraží.

Další obdobný projekt se v současné době uvádí do provozu také v Ostravě.

Autor: Zbyněk Proška



Foto: archiv PMDP

Rekonstrukce areálu vozovny Slovany

PMDP jsou vlastníkem tramvajové vozovny v Plzni na Slovanech, odkud jsou každý den na trasy vypravována všechna tramvajová vozidla v Plzni.

Tramvajová vozovna byla postavena v roce 1943 a její první neprůjezdná hala s deseti kolejemi (dnes označovaná jako stará hala), sloužila pro odstav



Stav betonových konstrukcí před opravou.

40 vozidel. V roce 1964 byla v návaznosti na rozšiřující se provoz tramvajové dopravy v Plzni vozovna rozšířena o novou, již průjezdnou desetikolejnou halu (tzv. novou halu) s kapacitou dalších 40 vozidel a v roce 1989 byly stávající haly doplněny ještě o dvoukolejnou halu pro zajišťování denního ošetření a kontrolní prohlídky tramvají, známou také jako „kápéčko".

V současné době se každou noc ve vozovně sjede 122 vozidel, z nichž musí být více než 40 odstaveno neboli remízováno mimo zastřešené haly na ostatních kolejích.

Kapacita stávající vozovny je dlouhodobě vyčerpaná a již po řadu let PMDP plánuje vozovnu rozšířit či vyhledat lokalitu pro výstavbu nové.

V areálu vozovny se nacházejí také prostory úseku Drážní cesty, jehož odborní zaměstnanci zajišťují veškerou údržbu a opravy trakčního vedení a kolejového svršku v Plzni včetně nemalého podílu na zajišťování rekonstrukcí trakčního vedení a tratí v našem městě.

Zázemí pro cca 65 zaměstnanců je tvořeno dodatečnými přístavbami, vestavbami, mobilními buňkami nebo plechovými sklady. Všechny tyto prostory jsou dnes již také nevyhovující a mnohdy byly postaveny jen jako provizorní.

Zastaralá a nevyhovující je také kotelna a otopná soustava v objektech hal. Stav inženýrských sítí a jejich vedení je v celém areálu z velké části neznámý z důvodů chybějící dokumentace a změn prováděných v průběhu let provozu areálu. Chybí i dokumentace stávajícího stavu přípojek a vnitřního rozvodu vody a kanalizace.

V areálu zcela chybí myčka pro tramvajová vozidla, proto již řadu let probíhá mytí kolejových vozidel ručně, a to přímo na průjezdné 21. koleji.

V roce 2014 se přestavbou objektu bývalé měnírny podařilo vyřešit potřebu do té doby neexistujícího sociálního zázemí pro řidiče tramvají a také náhradu nevyhovujících provozních místností střediska elektrické dráhy (výpravna a kancelářské prostory). Část objektu umožnila zároveň vyřešit absenci školicí místnosti pro řidiče elektrické dráhy a zaměstnance úseku drážních cest.

Jedním z nejpalčivějších problémů současnosti je však havarijní stav objektů staré a nové haly, neboť došlo v průběhu letošního roku k výraznému zhoršení stavebně technického stavu betonových konstrukcí v těchto objektech.

Havarijní stav byl zjištěn u 4. koleje (stará hala), který vznikl degradací betonového podloží. V důsledku toho došlo k uvolnění kolejnic a ke změně rozchodu kolejí, což je z hlediska provozování drážních vozidel velmi rizikový stav. V místě, kde byl naměřen rozchod kolejí o 15 mm až 18 mm menší oproti normě, hrozí vykolejení a také je velmi pravděpodobné zborcení opěrných zdí montážních jam.

S ohledem na potřebu řešit havarijní stav 4. koleje bylo zadáno provedení průzkumných prací i v dalších částech vozovny na jednotlivých typových konstrukcích podpěr pro kolejnice. Jejich výsledky potvrdily havarijní stav betonových konstrukcí u kolejí č. 15, 16 a 20.

Citace ze zprávy o stavu uložení kolejnic na betonových podpěrách Ing. Ondovčáka

„Kolejnice odpovídají opotřebení od kolejových vozidel a chemickému působení betonu, solanky, působení zpětných trakčních proudů a bludných proudů. Kolejnice jsou na konci své životnosti.

Upevnění kolejnic do podkladu pomocí kotev již delší dobu neplní svou funkci, a to z důvodu rozpadu betonů, do kterého je upevnění ukotveno. Ze stejného důvodu jako u kolejnic tak i v případě jejich upevnění došlo ke korozi kotvy a následné úplné ztrátě funkčnosti kotevního systému. Vzhledem k četnosti a stavu ukotvení na jednu kolejnici se lze domnívat, že stabilizační prvek je pouze dobetonávka mezi betonem stropu kolektoru a samotnou kolejnicí."

Stav betonu byl konzultován s akreditovanými zkušebnami, které potvrdily, že jeho pevnost je nevyhovující. Z výše popsaných skutečností vyplývá, že zejména koleje 4, 15, 16 a 20 jsou v havarijním stavu a je nutné okamžité vyloučení provozu na uvedených kolejích. Tím se ještě zhoršuje problém se zajištěním odstavu tramvajových vozidel.

V návaznosti na doporučení projektanta a s ohledem na stav výše popisovaných nosných konstrukcí a riziko použití nevhodných stavebních materiálů i v halách, je zároveň zadáno zpracování celkového statického posouzení objektů hal, zejména nosných stěn, nosných konstrukcí, základů apod.

Rozhodnutí, jak bude havarijní stav nejhorších poškození kolejí řešen, muselo padnout bezodkladně. Problém je umocněn tím, že neexistuje možnost remízování vozidel mimo vozovnu, všechna vozidla musí být odstavena v areálu a zároveň nesmí být ohrožena možnost provádění údržby tramvají.

Bylo tedy zřejmé, že veškeré práce musí být realizovány za plného provozu, což přinese nemalé obtíže nejen při realizaci oprav podloží, ale také společnosti Bammer trade, která od roku 2013 zajišťuje údržbu včetně odstavu tramvají.

V dubnu letošního roku byl zvolen následující postup oprav nosných konstrukcí kolejí. Úsek Drážní cesty (vrchní stavba) zajistí veškeré opravy části kolejových konstrukcí a dodavatele stavebních prací vysoutěžíme. Vítězem se stala společnost Swietelsky.

Na začátku prázdnin byla první etapa spuštěna ve staré hale opravou 4. koleje. Obavy byly na místě, jelikož nebylo kvůli chybějící dokumentaci možné odhadnout, co se pod povrchem objeví. Provedené sondy nemohly postihnout veškeré části montážního kanálu, a proto bylo nutné k demolici přistupovat velmi obezřetně. Navíc je cca ve 2/3 montážního kanálu umístěn podúrovňový soustruh pro tramvajová kola, jehož součásti se nacházejí přímo v kolejnici. Při opravách musel být soustruh dostatečně ochráněn proti poškození a prachu.



Stav po opravě.

Při prováděných opravách bylo nutno vybourat stávající kolejový svršek, odstranit podlahu a kryt vozovky včetně podkladních vrstev. Demontáž koleje nad kolektorem a v jeho blízkosti byla velmi riziková s ohledem na realizaci nového upevnění a kvalitu stropní desky a podlahy na ní umístěné.

Opravy byly náročné na koordinaci, vyžadovaly spolupráci jak ze strany společnosti Swietelsky, tak ze strany vrchní stavby. Letní období, které se vyznačovalo velmi vysokými teplotami, zhoršovalo již tak náročné podmínky v uzavřené hale bez vzduchotechniky a často ve stísněných prostorech.

Velmi náročnou částí byla samotná realizace kolejových konstrukcí, kdy se způsob pokládky řešil téměř za pochodu. Tyto práce realizoval přímo úsek drážních cest PMDP.

V rámci oprav 4. koleje byla zároveň opravena 5. kolej a také provedeny výdřevy a opravy 3. koleje.

Celá první etapa byla dokončena 30. září letošního roku.

Poděkování za úspěšně a profesionálně zvládnutou práci náleží společnosti Swietelsky a úseku Drážní cesty PMDP. Dále je zapotřebí poděkovat společnosti Bammer trade za součinnost, která spočívala ve včasném vyklizení celé haly a také v zajištění údržby tramvají i bez možnosti tuto halu po dobu tří měsíců užívat.

Celkové náklady na první etapu vč. přidružených oprav dosáhly bezmála 6 milionů korun.

Současný stav

V druhé polovině listopadu byla zahájena další etapa oprav v nové hale, a to 20. koleje (z celkově předpokládaných čtyř). Opravy jsou prováděny obdobným způsobem, to znamená, že kolejové konstrukce realizuje úsek Drážní cesty a stavební práce pak firma Swietelsky. I u této opravy je nezbytné uzavření části haly včetně omezení přístupu do přístavku sousedících prostor pronajatých společnosti Bammer trade.

Přes veškerá opatření, která budou v souvislosti s havarijními opravami provedena, je nutno začít okamžitě řešit budoucnost vozovny a přistoupit k její celkové rekonstrukci a modernizaci.

Studie, která bude zpracována v průběhu roku 2016, by měla představit novou podobu vozovny s rozšířením odstavné kapacity, vybudováním mycí linky tramvají včetně zázemí pro denní ošetření a očistu, vybudováním chybějících objektů a technické infrastruktury.

Autor: Eva Vracovská
Foto: archiv PMDP



Pohled na vozovnu ve dne, kdy je většina vozů v ulicích města.

Ze zákulisí PMDP

IV. díl - objednávka města + posilování dopravy na akce

V dnešním díle seriálu Ze zákulisí PMDP se podíváme na to, jakým způsobem je tvořen jízdní řád.

Základem jízdních řádů je každoroční objednávka kilometrů od Správy veřejného statku města Plzně. Prostřednictvím této objednávky město určuje, kolik mají dopravní podniky svými vozy ujet a také jaké množství spojů mají zajistit. Z těchto dvou základních požadavků je pak tvořen jízdní řád tak, jak ho znáte vy, naši cestující. PMDP se podílejí na tvorbě požadavku především doporučeními na optimalizaci linek, ale podobně jako v případě stanovování jízdného dopravní podniky vykonávají vůli svého vlastníka a dopravu po městě zajišťují za podmínek stanovených objednatelem přepravního výkonu.

Pokud se ve městě koná nějaká akce většího rozsahu, je vždy v rukách pořadatele, jakým způsobem si zajistí nebo nezajistí dopravu pro své návštěvníky. Posílení dopravy pravidelně objednávají například organizátoři festivalu Slunce ve skle nebo Plzeňských ohýnků a v roce 2015 bylo nad rámec pravidelných linek největším objednavatelem Evropské hlavní město kultury.

Dopravní podniky v současné době nemají k dispozici nástroj, kterým by mohly o své vůli posílit dopravu na tyto mimořádné akce.

Posílený spoj totiž většinou znamená, že musí nasadit několik vozů navíc. Tyto vozy spotřebovávají naftu nebo elektrickou energii a jsou řízeny řidiči, jejichž práce musí být zaplacena. Náklady navíc, které musí společnost uhradit, ale s sebou nenesou výnosy, které by to pokryly, a to kvůli způsobu, jakým jsou dopravní podniky financovány. Jízdné, vybrané od cestujících, pokrývá cca 26 % nákladů na provozování MHD, zbývající část hradí město. Pokud tedy dojde k navýšení ujetých kilometrů nad rámec objednávky od města, v lepším případě to znamená, že 74 % daného výkonu nikdo neuhradí.

Nicméně na řadu akcí jejich pořadatelé posílené spoje objednávají, ale často se jedná o nejkratší možnou trasu, kterou mohou objednat – např. na již zmíněné Plzeňské ohýnky z konečné tramvaje č. 4, na Slunce ve skle pak z konečné tramvaje č. 1. Věnujte tedy pozornost těmto informacím zveřejňovaným jak na stránkách www.pmdp.cz, tak na stránkách pořadatelů a do místa, odkud je posilový spoj objednán, se dopravte spojem s větší kapacitou (např. tramvají).

Autor: Lucie Viktorová

Co se děje, když „to“ nejede?



Foto: archiv PMDP

Možná se vám to už někdy stalo. Stojíte ráno na zastávce, pospícháte a tramvaj, která měla podle jízdního řádu přijet, nikde. Vydržíte, ale ani další spoj nepřijíždí. Po patnácti minutách se na obzoru objeví autobus s číslem tramvajové linky. Ted' už je jasné, že někde není něco v pořádku. O co hůř, když zastaví autobus u zastávky, zjistíte, že dnes se pro vás kultura cestování vrací o minimálně 20 let zpět.

Cestující, kteří by se měli vejít do dvou tramvajových souprav, se tísní v jednom autobusu. S jistou dávkou rozhořčení se vmáčknete do vozu. Po několika zastávkách vůz zastavuje a řidič autobusu oznamuje cestujícím další nemilou informaci: „Tady si vystupte, dál pokračuje tramvaj.“ Ted' už jste přesvědčeni, že si z vás dnes někdo vystřelil. Přestoupíte tedy na tramvaj a se zpožděním a špatnou náladou se konečně dostáváte do vytouženého cíle. K čemu všechny ty moderní technologie jsou?

Jsou plně využity k činnostem, které běžný cestující nevidí. Co se vlastně stalo? V době dopravní špičky vjelo osobní vozidlo do tramvajového kolejiště. Na místo okamžitě vyrazila posádka pohotovostního vozidla. Na místě zjišťují, že je trať neprůjezdná a vozidlo není možné vlastními silami vyprostit. Na webových stránkách, facebooku a twitteru je okamžitě dispečinkem zobrazena informace o situaci. Na informační panely na zastávkách a ve vozech dispečink posílá popis události. Na pomoc je volán hasičský záchranný sbor. Provoz tramvajové linky je zastaven. Objízdná trasa není možná.

Jsou povoláni záložní řidiči autobusů. Dva autobusy jsou málo, a proto s dalšími vyjíždějí i záložní řidiči trolejbusů. Vzhledem k tomu, že je právě špička a nejsou ve vozovně velkokapacitní autobusy, použijí se ty, které jsou zrovna dispozici. Celou linku by autobusy pokryly jen stěží, proto je tramvajový provoz obnoven alespoň na části trati. Z místa nehody přichází zpráva, že se situace komplikuje a vyprošťování vozidla zabere delší dobu.

Není jiná možnost, dispečeři si musí „vypůjčit“ autobusy z pravidelných linek tak, aby nedocházelo k výraznému omezení dalších cestujících. Dispečink je v poklusu. Je třeba řídit část tramvajové linky, náhradní autobusovou dopravu, vzájemné přestupy, koordinovat vyprošťovací práce, aktualizovat informace pro cestující ve vozech i na zastávkách a odpovídat na telefonické dotazy a stížnosti.

V téhle situaci jízdní řády neplatí. Po hodině je vozidlo vyproštěno, trať zkontrolována a může se jet dál. Ovšem vyhráno zdaleka není. Dispečink čeká ještě minimálně hodina intenzivní práce, aby uvedl provoz do normálního stavu. Další práce čeká vedoucí ve vozovnách. Musí přepočítat hodiny všem řidičů, kteří jezdili mimo standardní službu. Je totiž bezpodmínečně nutné, aby měli správné bezpečnostní přestávky před dalším výjezdem.

Takhle to tedy vypadá, když vám nepřijede tramvaj. V městské veřejné dopravě není možné říct „tak prostě nepojedeme“.

Autor: Tomáš Mráz

Seniory vozíme již druhým rokem

Za 30 Kč „ode dveří ke dveřím“ – k lékaři, na nákup nebo za známými? Pro stovky plzeňských seniorů běžná praxe, kterou mohou využít při dopravě vozidly Senior Expres. Na nebývalý zájem o službu, kterou od dubna 2014 provozují PMDP na základě objednávky Odboru sociálních služeb Magistrátu města Plzně, reagovaly PMDP na začátku roku 2015 nákupem druhého vozidla. Stále rostoucí čísla přepravených zákazníků potvrzují, že byl tento krok správný. Od ledna do září jsme odvezli celkem 5203 zákazníků, ale dalších 1145 zákazníků jsme museli odmítnout kvůli nedostatečné kapacitě služby. V současnosti se proto připravuje do provozu třetí vozidlo, které bude k využití od ledna 2016.

Většina cest, kterou vozidla Senior Expresu uskuteční, se odehrává na území města Plzně, přesto některé jízdy překvapí. Že fungujeme skutečně „ode dveří ke dveřím“ můžeme demonstrovat například na cestě seniora z Bor do nemocnice na Borech - dotyčného jsme převezli na trase v celkové délce 600 metrů. Naopak nejdelší přepravou v roce 2015 byla cesta z Plzně do Teplic v délce 132 km.

Mimo Plzeň se nedostávají jen vozidla, ale také pověst služby Senior Expres. Tento druh sociální služby, kterou město Plzeň prostřednictvím PMDP poskytuje, zaujal také kolegy z jiných měst. Své zkušenosti jsme tak mohli předat do Sokolova, Brna nebo Karlových Varů. A to je dobře, protože zkušenosti s provozováním dopravy pro seniory máme veskrze pozitivní. Stejně to cítí i naši senioři, kteří svou spokojenost opakovaně prezentují na schůzkách s městem i pochvalami, které nás velmi těší.

Závěrem připomínáme, že služba Senior Expres je určena výhradně občanům města Plzně starším 70 let nebo držitelům průkazek ZTP a ZTP/P. Cena po Plzni se skládá z nástupní sazby a z přepravného, v součtu 30 Kč, v případě cest mimo Plzeň se platí nástupní sazba 10 Kč/osobu a dále 11 Kč/km za celé vozidlo. Objednávat službu je možné na tel. čísle 601 381 381, kde operátor volajícího provede celým procesem objednávky.

Autor: Miroslav Macháň



Foto: archiv PMDP

Resuscitační sety

Od srpna letošního roku jsou vozy dispečinku a vybraná pracoviště PMDP vybavena mobilními resuscitačními sety. Celkem jich bylo zakoupeno sedm.

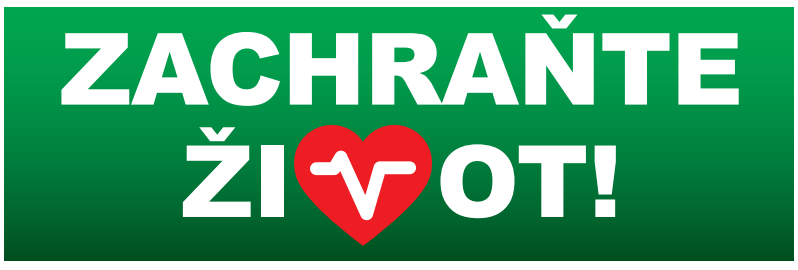
Více než padesátka zaměstnanců PMDP byla proškolena nejen na obsluhu resuscitačního setu, tedy defibrilátoru a kyslíkového generátoru, ale i na poskytování první pomoci. Jsou mezi nimi dispečeři, pracovníci Zákaznických center, ale i lidé z provozu.

„Není výjimkou, že jsou pracovníci dispečinku na místě dopravní nehody jako první. Právě proto jsme přistoupili k nákupu resuscitačních sad,“ říká Michal Kraus, předseda představenstva PMDP, a dodává: *„Zároveň jsme vybavili i naše Zákaznická centra, kde je zvýšený pohyb osob, a po jednom přístroji jsme umístili i do našich vozoven a do budovy ředitelství PMDP.“*

Místa a vozy, kde jsou sety umístěny, jsou viditelně označeny, aby se resuscitační sada mohla co nejrychleji použít.

„Vnímáme to i jako zvýšení standardu služby pro naše zákazníky. Jsme lépe připraveni na mimořádné události i v běžném provozu,“ vysvětluje Jiří Ptáček, ředitel dopravně provozního úseku PMDP

Autor: René Vávro



Pro Plzeňskou kartu nyní i do spořitelny

PMDP ve spolupráci s Českou spořitelnou, a. s., otevřely na konci listopadu dvě nová odbavovací místa. Žádost o novou Plzeňskou kartu nebo žádost o výměnu Plzeňské karty je nyní možné podat i na dvou pobočkách České spořitelny - v Obchodním centru Tesco na Rokycanské nebo na Lochotíně, v Gerské ulici. Hotovou kartu si lze vyzvednout na stejném místě, kde byla žádost o novou Plzeňskou kartu nebo její výměnu podána.

Plzeň – Lochotín Gerská 1845/11	
Provozní doba	
Po:	09:00 - 12:30, 13:30 - 18:00
Út:	09:00 - 12:30, 13:30 - 16:00
St:	09:00 - 12:30, 13:30 - 18:00
Čt:	09:00 - 12:30, 13:30 - 16:00
Pá:	09:00 - 12:30, 13:30 - 16:00
So:	zavřeno
Ne:	zavřeno

Plzeň OC Tesco Rokycanská	
Provozní doba	
Po:	14:00 – 20:00
Út:	14:00 – 20:00
St:	14:00 – 20:00
Čt:	14:00 – 20:00
Pá:	14:00 – 20:00
So:	14:00 – 20:00
Ne:	14:00 – 20:00

„Zákaznická centra PMDP čelí poslední měsíce velkému náporu a my si velmi vážíme spolupráce s Českou spořitelnou, která našim zákazníkům přinese více odbavovacích míst pro vybrané úkony spojené s Plzeňskou kartou,“ říká Michal Kraus, předseda představenstva PMDP, a dodává: *„Pokračujeme tak ve spolupráci s partnerem, díky němuž nabízíme držitelům Plzeňské karty téměř 90 dobíjecích míst po celém Plzeňském kraji prostřednictvím bankomatů.“*

Martin Chval, ředitel úseku Plzeňská karta, poukazuje i na další benefit pro klienty: *„Velkou výhodu spolupráce vidíme i v otevírací době pobočky na Rokycanské, kde si lidé mohou požádat o Plzeňskou kartu sedm dní v týdnu.“*

Obě pobočky jsou připraveny pouze přijímat žádosti o novou Plzeňskou kartu, žádosti o výměnu Plzeňské karty a zároveň hotovou kartu v daném termínu vydají. Na pobočkách ČS nebude možné vydávat Plzeňskou kartu expresně (do 48 hodin) ani na počkání. Stejně jako na Zákaznickém centru na Denisově nábřeží bude možné pořízení fotografie na místě. To je v případě žádosti o novou kartu zpoplatněno 25 Kč, při výměně je pořízení fotografie bezplatné.

Důležité upozornění se týká platby za Plzeňskou kartu. Jelikož se nejedná o standardní službu České spořitelny, klient za novou kartu může zaplatit **POUZE** prostřednictvím platební karty.

Služby spojené s vydáváním Plzeňské karty poskytují na pobočkách České spořitelny zaměstnanci její dceřiné společnosti - ČS do domu. Až do října 2016 platí také zvýhodněná nabídka pro nové klienty České spořitelny ve věku nad 18 let – pokud se stanou klienty České spořitelny, na nově zřízený účet jim Česká spořitelna vloží 170 Kč.

Autor: Kateřina Fránová

V rámci projektu ZeEUS jsme nastartovali mezi prvními

Zero Emission Urban Bus System

Význam elektromobility je v dnešní době neoddiskutovatelný. Elektromobilita nabízí zlepšení života ve městech, čistší dopravu, snížení emisí výfukových plynů a hluku. Všechna e-vozidla, tedy elektrická auta, elektroskútry, elektrokola a elektrobusy se ale stále potýkají s relativně nízkým dojezdem na jedno nabití. Renomovaní výrobci aut vymýšlejí nejrůznější koncepty pro elektromobilitu, specialisté se předhánějí ve vývoji ideální rychlonabíječky. Trend elektrifikace automobilů, veřejných dopravních prostředků a dalších e-vozítek nabírá na obrátkách. Samozřejmě není hlavním měřítkem, který z výrobců vyhraje závod o co nejrychlejší dobití a kdo zajistí nejdelší dojezd. Rozhodující jsou přípravy řešení pro komplexní služby pro uživatele elektromobilů.

Náročnost technologie elektrobusů – dojezd na elektřinu, spotřeba, rychlost dobíjení, spolehlivost nabíjecí stanice i vozidel, odolnost vůči teplotám a povětrnostním vlivům atd. – ověřujeme také v Plzni v rámci evropského mezinárodního projektu ZeEUS, který je koordinován a financován Evropskou komisí. Je třeba zmínit, že jsme zahájili testovací e-autobusovou dopravu mezi prvními z deseti zapojených měst a to společně s městy, jako je Barcelona, Stockholm nebo Münster. Cílem projektu je pilotní otestování rozdílných koncepcí elektrobusů, sběr klíčových dat z reálného městského provozu a ověření, zda by v budoucnu mohly právě bezemisní a tiché elektrobusy nahradit autobusy na klasický pohon naftou.

Důležitá data a zkušenosti jsou týmem v Plzni od začátku testovacího provozu intenzivně sledována a analyzována. Kromě Škody Electric, výrobce elektrobusů, a PMDP se na projektu podílí i Plzeňská teplárenská, která vybudovala rychlonabíjecí stanici, a Západočeská univerzita, která vyhodnocuje spokojenost cestujících a řidičů. Výsledky pak budou klíčovým kritériem pro rozhodování o dalším rozvoji elektromobility ve veřejné dopravě v celé Evropské unii.

„Modrej a zelenej", jak jim interně v projektovém týmu říkáme, odstartovaly svoji e-dráhu na konci letošního května. Oba elektrobusy přepravují cestující od 29. května na lince č. 27, která spojuje centrum města se Severním Předměstím. Autobusy se přes noc pomalu nabíjejí ve vozovně na Karlově, během denního provozu pak pomocí rychlonabíjecí stanice na konečné zastávce Sídliště Košutka. Součástí stanice je speciální rameno, které se automaticky připojí k elektrobusu a dobije baterie za zhruba 6 až 8 minut. Počáteční provoz obou plně elektrických autobusů provázejí dětské nemoci, které se však pomocí úsilí všech zainteresovaných daří úspěšně léčit. Tím prochází každá nová technologie, aby v závěru splnila veškeré požadavky na plný provoz. Nesmírnou předností testování vozů v ulicích města Plzně je to, že zde sídlí jejich výrobce, a řešení případných závad je tudíž mnohem operativnější.

Pilotní provoz bude pokračovat i po celý rok 2016. O dalších novinkách a našich nových zkušenostech v projektu ZeEUS vás budeme pravidelně informovat.

Autor: Markéta Froňková

Projekt IROP – nákup trolejbusů a tramvají v letech 2016 – 2023

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Počátkem roku 2016 se očekává prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj ČR vypsání výzvy Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) – specifický cíl 1.2 - Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. V této výzvě bude zakomponována i investiční priorita na nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel a plnicích stanic.

PMDP již v současné době připravují podání žádosti o přidělení dotace z evropských investičních a strukturálních fondů na nákup nových 12metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů s alternativním bezemisním zdrojem energie pohonu (trakční baterie). Nákupy těchto vozidel veřejné dopravy se plánují v letech 2016 až 2023.

Nově zakoupené trolejbusy budou sloužit k obnově stávajícího vozového parku. V současné době jezdí po ulicích města Plzně už jen 14 trolejbusů starších 15 let. Záměrem PMDP je zakoupit do konce roku 2023 až 33 nových trolejbusů s alternativním pohonem. Konečný počet vozidel bude ale závislý na finančních možnostech společnosti a výši přidělené dotace.

Dlouhodobé investiční plány PMDP zahrnují i požadavky na nákup nových nízkopodlažních tramvají. Nákupy těchto drážních vozidel se plánují sice až od roku 2018, ale pokud bude možnost zakoupit tato vozidla s finanční dotační podporou, bude nutné podat žádost o přidělení dotací na nákup tramvají na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR společně s žádostí o dotace na nákup trolejbusů již v průběhu roku 2016 nebo v případě vypsání dalších dotačních titulů prostřednictvím programu ITI (integrovaných teritoriálních investic) v roce 2017.

Autor: Ivana Soukupová

EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



Foto: archiv PMDP

Plánovaná výměna Plzeňské karty

Plánovaná řízená výměna Plzeňských karet byla zahájena na začátku února 2015 a o výměnu Plzeňské karty už si požádalo více než 20 tisíc držitelů karet. Jednalo se především o první karty vydané již v roce 2004.

Plánovaná výměna Plzeňských karet se týká těch držitelů karet, kteří nemají na kartě vytištěnu dobu platnosti. Pokud máte datum platnosti na kartě vytištěno, řídí se výměna vaší Plzeňské karty tímto datem. Držitelům doporučujeme podat žádost o výměnu dva měsíce před vypršením data platnosti.

K plánované výměně potřebujete:
- Žádost o výměnu Plzeňské karty
- Aktuální fotografii (možnost pořízení fota na místě při podání žádosti)
- Občanský průkaz nebo cestovní pas
-170 Kč

Vyzvednutí nové karty potřebujete:
- Kontrolní ústřižek z žádosti o výměnu
- Původní (starou) Plzeňskou kartu
- Občanský průkaz nebo cestovní pas



* číslo Plzeňské karty je uvedeno pod fotografií



* platnost Plzeňské karty je uvedena pod logem

V roce 2015 byli postupně vyzváni držitelé karet s čísly 1 až 44 999. Pokud si držitel karty nepožádal v termínu pro něho určeném, měl by tak učinit co nejrychleji. Karty, které byly určené k plánované výměně v roce 2015, nebudou sloužit neomezeně. Rok po termínu, kdy karta měla být vyměněna, definitivně skončí její platnost a nebude možné takovou kartu již dále používat.

Plánovaná výměna karet je rozložena do více let a v roce 2016 bude prováděna stejným způsobem, tj. v blocích podle pořadových čísel karet, kdy držitelé budou prostřednictvím dostupných informačních kanálů postupně vyzýváni k výměně v určitém období.

Další plán výměny na následující období:

Rok 2016	čísla PK
leden - únor	45 000 až 49 999
únor - březen	50 000 až 54 999
březen - duben	55 000 až 59 999

Nárok na bezplatnou výměnu Plzeňské karty

Dle usnesení Rady města Plzně č. 296/15 ze dne 12. března 2015 je pro níže uvedené skupiny cestujících (bez rozlišení místa trvalého bydliště) výměna Plzeňské karty ZDARMA:
- a) děti od 0 do 6 let věku,
- b) děti od 6 do 15 let, které jsou v době výměny Plzeňské karty držiteli alespoň 365denní časové předplatné jízdenky pro tarifní zónu 001 Plzeň,
- c) občané ČR do 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR do 70 let, pobírající starobní důchod nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, kteří jsou v době výměny Plzeňské karty držiteli alespoň 365denní časové předplatné jízdenky pro tarifní zónu 001 Plzeň,
- d) občané ČR od 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR od 70 let,
- e) držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P.

Více informací včetně formulářů naleznete na www.plzenskakarta.cz

Autor: Václav Nykles

Úřad bez čekání

V první polovině května 2015 byl v rezervačním systému Magistrátu města Plzně spuštěn provoz on-line rezervace pro vybrané služby spojené s Plzeňskou kartou. Rezervační systém je instalován jen v jednom ze Zákaznických center PMDP, a to na Denisově nábřeží.

Prostřednictvím internetových stránek www.uradbezcekani.cz si lze rezervovat konkrétní datum a čas, během něhož budete obslouženi přednostně.

Přehled služeb, u kterých se lze objednat:
- Výměna Plzeňské karty
  - o Příjem žádosti
  - o Výdej Plzeňské karty
- Nová Plzeňská karta
  - o Příjem žádosti
  - o Výdej Plzeňské karty
- Duplikát Plzeňské karty
  - o Příjem žádosti
  - o Výdej Plzeňské karty



Foto: archiv PMDP

Jak se objednat?

Na portále www.uradbezcekani.cz si v uvedeném menu zvolíte požadovanou službu. Následně vyberete datum a čas návštěvy. Po vyplnění kontaktního formuláře vám systém zašle na e-mailovou adresu uvedenou ve formuláři notifikační e-mail, po jehož potvrzení obdržíte PIN kód.

PIN kód zadáte na terminálu instalovaném v Zákaznickém centru na Denisově nábřeží. Vyvolávací systém vás automaticky přiřadí k příslušné přepážce a informace se zobrazí na světelných panelech vyvolávacího systému.

Pokud potřebujete na Plzeňskou kartu nahrát jen předplatné nebo elektronickou peněženku, využijte širokou síť bankomatů České spořitelny. V Plzeňském kraji je jich již více než 80, z toho 30 přímo na území města Plzně.

Autor: René Vávro

Ředitel školy: Studentů dopravních oborů je málo



Foto: archiv PMDP

Střední průmyslová škola dopravní Plzeň je jedinou školou v Plzeňském a Karlovarském kraji zaměřenou na dopravu. Vedení školy se nyní dohodlo s Plzeňskými městskými dopravními podniky na užší spolupráci. Na otázky týkající se samotné školy, i toho, jak může taková spolupráce vypadat, odpovídá ředitel Ing. Jiří Svoboda.

Městské dopravní podniky a dopravní průmyslovka ve stejném městě. Nabízí se, že tyto dvě instituce spolu budou spolupracovat...

Spolupráce zatím probíhala jen na běžné úrovni, do PMDP chodili studenti na praxi. Ale nyní chceme začít spolupracovat víc. Dohodli jsme se, že společně připravíme technický obor, aby dopravní podniky získaly nové řidiče. Už nyní umožňujeme žákům některých oborů získat řidičský průkaz skupin C zdarma, za určitou úhradu si mohou dodělat profesní průkaz. Nabízí se možnost otevřít technicky zaměřený tříletý obor s výučním listem nebo čtyřletý s maturitou, ale trochu se bojím, jestli bychom dokázali získat uchazeče. Když jsme před nedávnem dělali průzkumy v ročnících, jejichž absolventi by mohli do dopravních podniků nastoupit, nebyl bohužel téměř žádný zájem.

Je možné do budoucna otevřít obory, které by se zaměřovaly třeba jen na plánování dopravy či na přípravu tarifů? O absolventy těchto oborů by PMDP velmi stály.

Podobný obor máme už ted' – Provoz a ekonomika dopravy, zaměření na silniční dopravu. Tam se studenti učí tarify, podmínky přepravy nebezpečného zboží, živých zvířat, pojištění, plánování přepravy a podobně.

Veřejná doprava je ale v lecčems specifická...

To ano... Koneckonců se takový obor může připravit. Zaměření nebude silniční doprava, ale třeba městská hromadná doprava. Dopravní podniky řeknou, co by potřebovaly, a to se pak odrazí ve školních vzdělávacích programech. Ovšem nemůžeme otevřít další ekonomický obor, muselo by to být na úkor nějakého podobného oboru.

Pak by některé předměty mohli učit lidé přímo z praxe, z PMDP?

Máme ve škole inženýrky, které vystudovaly přímo Provoz a ekonomiku se zaměřením na městskou hromadnou dopravu. Ale nebráníme se tomu dát hodiny i někomu z praxe. To funguje už nyní. Leteckou dopravu učí bývalí i současní piloti, požární prevenci zase hasiči a studenti chodí na praxi do hasičských zbrojnic.

Máte představu o tom, jaké je uplatnění vašich studentů?

Je těžké to zjistit přesně. Samozřejmě se i naši absolventi objevují ve statistikách úřadu práce, ale to je u všech škol. Absolventy máme třeba u prodejců aut, u dopravní policie, v autoservisech, další pracují jako dispečeři nebo v logistice. Hodně absolventů také jezdí s kamiony, bohužel ale odcházejí do Německa – tam mají víc peněz.

Pracují vaši absolventi i v PMDP?

Ano a není jich málo. Absolventy máme na vyšších postech dopravních podniků, mezi dispečery, na dílnách i mezi řidiči.

Kolik má vaše škola nyní studentů?

Více než tisíc, ale toto číslo bohužel stále klesá, a to nejen kvůli demografické křivce. Letos máme o 70 studentů méně než loni, zájem o technické obory je nízký dlouhodobě.

Čím si to vysvětlujete?

Je to bohužel obecný trend. Například karosářů je nedostatek, ačkoli se třeba na Karlovarské bourá v podstatě denně. Obor čalouník, který také nabízíme, jsme už druhým rokem vůbec neotevřeli. Jsme široko daleko jediná dopravní škola, nejbližší je Praha, ale o dopravu zájem poklesl. Je to i kvůli chování Českých drah, které v minulých letech propouštěly. Přitom nedávné průzkumy ukázaly, že absolventi našich oborů mají největší šanci na uplatnění, nejlepší možnost získat práci.

Odkud se k vám žáci hlásí?

Z různých krajů – pravidelně z Jihočeského, Středočeského, Karlovarského, dokonce ze severu Čech. Ale i tohle hodně klesá, rodiče se ted' i z finančních důvodů soustředí spíš na školy poblíž bydliště.

Autor: Kateřina Fránová

Střední průmyslová škola dopravní Plzeň		
Počet žáků k 30. září 2015		1087
Studijní obory		
S výučním listem	Maturitní	Nástavbové studium
Mechanik opravář motorových vozidel (Automechanik)	Dopravní prostředky (Silniční doprava)	Podnikání
Karosář (Autoklempíř)	Autotronik	
Čalouník	Provoz a ekonomika	
Autolakýrník	Mechanizace a služby	
Železničář		

ZAMĚSTNÁNÍ V PMDP

PŘIJMEME
ŘIDIČE A ŘIDIČKY
trolejbusů a autobusů



POŽADUJEME
• ŘO sk. D + platnou profesní způsobilost k ŘO sk. D *(možnost rekvalifikace)* • věk nad 21 let
• ukončené základní vzdělání • rejstřík trestu bez záznamu
• výpis z karty řidiče • velmi dobrý zdravotní stav

NABÍZÍME
• příspěvek na stravování • 5 týdnů dovolené • jízdní výhody pro zaměstnance a rodinné příslušníky • stejnokroj
• příspěvek na penzijní připojištění po 2 letech trvání PP
• odměny za jízdy bez nehod • životní pojištění
• příplatky za turnusovou práci

NÁSTUP IHNED PO VYŘÍZENÍ FORMALIT
MZDA OD 25.000 KČ

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
www.pmdp.cz
KONTAKT Tel. 378 037 573 / E-mail: svarcova@pmdp.cz
Tel. 378 037 572 / E-mail: mackova@pmdp.cz
PMDP, a.s., Denisovo nábřeží 12, Plzeň

NESPLŇUJETE POŽADAVKY? (např. profesní průkaz) **NEVADÍ !!**
Nabízíme rekvalifikaci. Informace poskytneme při osobním pohovoru na personálním a mzdovém odd. PMDP, a.s.

Ohlédnutí za výlukami letošního roku

Tak jako uplynulým rokům, ani roku 2015 se nevyhnuly výluky a omezení městské veřejné dopravy. Přestože se snažíme zajistit co nejmenší dopad stavebních nebo kulturních akcí do provozu, a tedy co nejplynulejší provoz, ne vždy je to technicky nebo organizačně možné. Protože byla Plzeň v roce 2015 evropským hlavním městem kultury (EHMK), přidala se k omezením způsobeným stavebními pracemi i omezení způsobená kulturními akcemi často sice rozsáhlejšího charakteru, ale naštěstí většinou jen krátkodobějšího rázu.

První ostrou prověrkou nejen pro tým zajišťující výluky a provoz MHD byl hned třetí víkend roku, kdy se konalo slavnostní zahájení EHMK. Během něho došlo k výrazným omezením tramvajové, trolejbusové i autobusové dopravy v centru města.

S blížícím se koncem teplotně nadprůměrné zimy docházelo k postupnému zahájení stavebních aktivit. První akcí, která zasáhla do provozu MHD a především do života obyvatel Města Touškova, Malesic a Radčic byla rekonstrukce a úplná uzavírka silnice mezi Malesicemi a Radčicemi v termínu od 16. března do 31. července. Zároveň došlo v termínu od 17. února do 3. března k první ze tří plánovaných uzavírek Mohylové ulice z důvodu přestavby železničního mostu na trati spojující Plzeň s hlavním městem v uvedeném směru. Zde můžeme prozradit, že prakticky identická omezení a uzavírky čekají obyvatele Plzně, především pak Doubravky i v roce nadcházejícím, protože Správa železniční dopravní cesty bude rekonstruovat i druhou polovinu mostu ve směru od Prahy na Plzeň. Bude se tedy znovu třikrát opakovat krátkodobý odklon linky 30 do Těšínské ulice a linky 28 do Staniční ulice.

Dne 4. dubna proběhla krátkodobá výluka na tramvajové lince č. 1 v Bolevci, což byla jen předzvěst další, tentokráte delší výluky na stejné lince. V termínu od 11. do 26. dubna byla z důvodu rekonstrukce tramvajového přejezdu v křižovatce Plaská x Okounová zavedena náhradní autobusová doprava v úseku U Gery – Bolevec.

Tradiční květnové oslavy osvobození Republiky a Convoy of Liberty se v letošním roce nesly ve výjimečně slavnostním duchu, což s sebou přineslo ještě výraznější omezení dopravy v porovnání s předešlými roky. První květnový týden si už tradičně vyžádal velké nasazení ze strany dopravního plánování, dispečerského řízení a v neposlední řadě notnou dávku trpělivosti ze strany cestující veřejnosti.

Dne 23. května byly zahájeny stavební práce a výluka na tramvajové lince č. 2 ve Skvrňanech, kde byl až do 24. srpna v úseku Malesická – Zadní Skvrňany provoz tramvají nahrazen autobusy. Stavba však více či méně zasahovala i do provozu autobusových linek 24, 37 a N2, jejichž trasy se dle jednotlivých etap stavby měnily téměř až do konce kalendářního roku.

Zatímco v období letních školních prázdnin, kdy lidé veřejnou dopravu využívají méně, probíhaly opravy tramvajových tratí za krátkodobých výluk tramvajové dopravy, asi největší zkouškou nejen pro zaměstnance PMDP, ale i pro všechny naše cestující byl konec letních prázdnin. Do tohoto období natěsnali investoři staveb a organizátoři kulturních akcí výluky trolejbusové dopravy v křižovatce Borská x Němejcova od 1. července do 26. srpna, výluku na tramvajové lince č. 4 v úseku Sady Pětatřicátníků – Bory od 22. do 29. srpna a průvody obřích loutek Carros de Foc v rámci evropského hlavního města kultury v termínu od 28. do 30. srpna, jejichž realizace prakticky paralyzovala městkou veřejnou dopravu nejen v centru města.

Letošní podzim by se z pohledu MHD dal charakterizovat jako období sportu, protože v rychlém sledu po sobě proběhly běžecké závody Run-Tour (19. září), NightRun (26. září) a Plzeňský Půlmaratón (10. října), které shodně zapříčinily krátkodobé přerušení provozu tramvají na náměstí Republiky se zavedením náhradní autobusové dopravy za linky 1 a 2 a odklon autobusových linek 20 a 33 z náměstí Republiky.

Od 5. října do konce listopadu došlo k odklonu autobusových linek 29 a 30 z důvodu rekonstrukce zastávek na Francouzské třídě. Linky byly po uvedené období vedeny po Slovanské třídě a Částkovou ulicí. To však nebylo poslední podzimní omezení autobusového provozu, protože v termínu od 24. října do 1. listopadu proběhla rekonstrukce povrchu tramvajové trati v křižovatce Karlovarská x Lidická, což neomezilo provoz tramvají, ale právě provoz všech zde vedených autobusových linek.

Cestující z Letkova mohla zaskočit poměrně narychlo plánovaná listopadová objízdná trasa na trolejbusové lince 12 z důvodu stavby okružní křižovatky mezi Letkovem a Božkovem. Linka 12 tedy během listopadu přijížděla do Letkova z opačného směru než obvykle a opačným směrem Letkov i opouštěla. Spoje noční linky N11 odbavovaly namísto v zastávce Letkov pouze v zastávce Letkov, V Podlesí.

Plány na rok 2016

Co se výhledu do roku 2016 týče, ani v následujícím roce nebudou cestující ušetření menších či větších omezení v městské veřejné dopravě. Mezi nejvýznamnější záměry investorů v Plzni, které omezí provoz MHD, patří rekonstrukce tramvajové trati v ulici Gerská, která vyvolá přinejmenším tři měsíce trvající výluku na tramvajové lince 4 na Košutku. Dále rekonstrukce mostu Generála Pattona, kde dojde k dílčím omezením v provozu na tramvajových linkách 1 a 4 v období od května roku 2016 do konce roku 2017. Zahájení rekonstrukce mostů na plzeňském hlavním vlakovém nádraží přes Mikulášskou ulici a s tím spojené výluky tramvajové dopravy linek 1 a 2, které přesáhnou až do roku 2018. Trolejbusy čeká omezení v průběhu roku 2016 během rekonstrukce Sušické ulice až k Božkovskému náměstí, kde se ale společně s investorem stavby a vybraným zhotovitelem budeme snažit zachovat provoz linky 12 po celou dobu stavby.

Tolik malý úvod do blížícího se roku 2016, který s sebou jistě přinese mnohá omezení veřejné dopravy, ať už zde zmíněná, nebo i některá další menšího rozsahu, která zde nejsou uvedena. Tak jako v roce 2015 i v roce 2016 se budeme snažit, aby dopady na cestující byly co nejmenší. Věříme, že vy, naši cestující, budete shovívaví a i přes mnohé komplikace zůstanete věrni městské hromadné dopravě. Veškeré uplynulé i plánované výluky jsou realizovány proto, aby došlo ke zlepšení veřejné či individuální dopravy.

Autor: Jiří Pelant



Foto: archiv PMDP

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Terezie Brzkové v Plzni

Jednou z nejrozsáhlejších tramvajových rekonstrukcí v letošním roce byla rekonstrukce tramvajové trati v ulici Terezie Brzkové v celkové délce 432 m dvoukolejně. Investorem stavby byla Správa veřejného statku města Plzně. Tato nezbytná rekonstrukce probíhala v letních horkých měsících tohoto roku a byla náročná jak pro zhotovitele, tak pro naše cestující, kterým se snížil komfort dopravy v Zadních Skvrňanech. Tímto bychom chtěli poděkovat nejen investorovi a zhotoviteli, ale i našim cestujícím za jejich trpělivost.

Původní konstrukce tramvajové trati skládající se z velkoplošných panelů s blokovou kolejnicí, vykazující na některých místech již velké opotřebení kolejí a panelů na hranici normy, byla nahrazena novou konstrukcí navrženou jako pevná jízdní dráha (kolejnice je připevněna k nosné betonové desce nebo na podpěry, které jsou do nosné betonové desky vetknuty) s pružným upevněním žlábkové kolejnice tvaru NT1, která je opatřena izolací vůči šíření bludných proudů a vibrací do okolí (pryžové bokovnice, pryžová podložka pod patu kolejnice, obalení paty kolejnice apod.). Konstrukcí krytu tramvajové tratě a přilehlých vozovek je asfaltový beton.



Foto: archiv PMDP

Realizace výstavby tramvajové trati ve spolupráci s firmou Eurovia CS, a. s., a Berger Bohemia, a. s., probíhala v několika etapách počínaje demontáží kolejnic a velkoplošných panelů, úpravou pláně, zřízením drenáže a podkladových vrstev, smontováním kolejového roštu, který bylo nutno upravit směrově a výškově. Následovala montáž bokovnic a po ověření geometrické polohy zabetonování roštu. Vzhledem k tomu, že konec úseku navazoval na původní konstrukci, místo bylo propojeno tzv. přechodovým kusem.

Součástí stavby bylo vybudování odvodnění pláně drenáží a odvodnění kolejových žlábků pomocí montáže tzv. bahníků, které jsou propojeny s drenáží. Pro snížení hluku a opotřebení kolejnic byly navrženy dva mazníky, které byly namontovány před oblouky s nejmenším poloměrem.

V obloucích kolejnic tramvajové trati jsou na dvou trakčních stožárech umístěny mazací skříně mazacích stanic, z nichž je pomocí tlakových hadic vedeno plastické mazivo na kolejnice. Mazací médium je biologicky odbouratelné plastické mazivo, které obsahuje přísady pro soudržnost s kovovými materiály a zároveň zabezpečuje zvýšenou ochranu proti korozi.

Autor: Zdeněk Kaluba

Křižovatka Borská - Němejcova

Křižovatka Borská - Němejcova se po přemístění depa z Cukrovarské ulice na Karlov stala důležitým dopravním uzlem, zvláště pro trolejbusovou dopravu. Požadavek našeho dopravního úseku byl jednoznačný - umožnit odbočení do všech směrů, kromě levého odbočení z Borské ulice do Němejcovy a pravého odbočení z Němejcovy ulice do Borské. Splněním tohoto požadavku vznikla jedna z největších trolejbusových křižovatek v České republice.

Křižovatka je nyní osazena šesti sestavami dálkově řízených elektrických rozbočovacích výhybek, šesti páry sjezdových výhybek a dvanácti sestavami trolejbusových křížení. Rozbočovací výhybky jsou osazeny identifikačním systémem VETRA, který umožňuje automatické ovládání výhybek z palubního počítače trolejbusu. To znamená, že se každému trolejbusu automaticky staví dopravní cesta linky, na níž tento den jezdí. Řidič se díky tomu může plně věnovat řízení, zbývá mu pouze kontrolní činnost. Musí tedy jen sledovat signalizaci, zda je výhybka ve správné poloze. Výhybky i křížení jsou v tahovém provedení od firmy Elektroline, a. s., která se podílela i na výstavbě této křižovatky. Po dokončení rekonstrukce Borské ulice a propojení s ulicí U Trati umožní nová konfigurace výhybek této křižovatky uspořit až 6600 kilometrů ročně.

Rádi bychom touto cestou poděkovali odboru investic Magistrátu města Plzně, který byl hlavním investorem stavby „Rekonstrukce ulice Borská včetně křižovatky Borská - Němejcova“ za spolupráci při plánování výluk a organizaci náhradové dopravy v souvislosti s touto technicky i organizačně náročnou stavbou.

Autor: Pavel Pirner

Výměna kolejí na Klatovské třídě

V posledním týdnu letních prázdnin proběhla oprava BKV panelů (velkoplošných panelů pro tramvajovou dráhu, do kterých se pomocí tvrzené gumy připevní kolejnice) na Klatovské třídě. Tato oprava byla unikátní tím, že se za osm dní podařilo opravit dva úseky v celkové délce 550 m dvojkolejně, které byly nejvíce opotřebené. Jednalo se o úsek Klatovská třída – U Práce ve směru na Bory a Klatovská třída – náměstí Míru v křižovatce Sukova.

Akce probíhala v několika etapách počínaje trháním tzv. zatlačovací gumy, demontáží stávající koleje, vytěžením BKV panelů, bouráním podkladové živice, pokládkou asfaltů pod BKV panely a pokládkou BKV panelů. Následovalo svařování kolejí mimo opravovaný úsek, dovaření kolejí v ocelových žlabech a montáž zatlačovací gumy.

Opravu tramvajové trati na Klatovské třídě provedla firma APB. PMDP (konkrétně úsek Drážní cesty) se podílel na montážích kolejových konstrukcí, odvodnění, příčných propojení a trolejí.

Tato rekonstrukce probíhala pod taktovkou Správy veřejného statku města Plzně. Organizačně se jednalo o velmi komplikovanou stavbu z hlediska dopravního plánování, jelikož stavba probíhala v souběhu s dalšími investičními akcemi a zároveň s plánovaným průvodem obřích loutek.

Díky dobré koordinaci všech zúčastněných stran se podařilo zajistit dopravu v téměř běžném rozsahu prázdninového provozu.

Celková cena opravy byla cca dvanáct milionů korun.

Autor: Zdeněk Kaluba

Jízda autobusem na Seychelách je opravdovým zážitkem

Dnešní zastávka je nejen z hlediska dopravního, ale i geografického velmi exotická… Podíváme se na dopravní systém na seychelském největším ostrově Mahé.

Seychely se nacházejí v Indickém oceánu severovýchodně od Madagaskaru a východně od Keni na jižní polokouli naší planety. Ač to mnohého čtenáře možná překvapí, na Seychelách je velmi hustá a pro nás i exoticky vypadající síť autobusového provozu. Ostrov Mahé, kde místní dopravce SPTC (Seychelles Public Transport Corporation) provozuje bezmála čtyřicet autobusových linek, má rozlohu asi 154 kilometrů čtverečních a pokrývá ho nejen velmi hustá vegetace, ale i poměrně hustá silniční síť, kterou prakticky celou svým provozem obsluhuje autobusový provoz výše uvedeného státního dopravce. Takt na jednotlivých linkách se pohybuje mezi 15 až 180 minutami, dle poptávky po přepravě do dané destinace, a dalo by se říci, že téměř všechny linky až na pár výjimek vyjíždějí z centrálního autobusového nádraží, které se nenachází nikde jinde než v hlavním městě Seychel Victoria.

Ne všichni obyvatelé Seychel disponují automobilem, a tak je spojení autobusem pro mnohé jedinou možností, jak se dostat do školy nebo do zaměstnání. I přes tento fakt jsou veškeré linky rozloženy pouze mezi pátou ranní a osmou hodinu večerní. Žádné noční linky nebo autobusy na zavolání zde nejezdí. Jediné zvláštní spoje, které jezdí tak trochu mimo jízdní řád, tvoří školní linky, kterých je v provozu každý školní den velké množství. Koho by zajímala vytíženost autobusových spojů, přesných čísel se nedočká, konkrétní údaje od dopravce nelze dohledat. Ale i laikovi bude po několikerém užití veřejné dopravy na ostrově jasné, že vytíženost spojů bude zcela jistě na velmi vysoké úrovni, odhadem více než 50 %. Spoje vyráží z centrálního autobusového nádraží obsazeny bezmála ze 100 % a až během cesty se objevují volná místa k sezení. Dopravce se stará o to, aby spoje nebyly přetíženy, a není náhoda, narazíte-li během své cesty na „sčítače“, který nastoupí do vozu, během krátké cesty přepočítá cestující a záhy přestupuje na jiný spoj. Co se obsaditelnosti týče – vláda Seychel nakupuje výhradně indické autobusy značky TATA, které mají kapacitu přibližně padesát sedících a patnáct stojících cestujících. Autobusy jsou vhodné pro místní podmínky nejen kapacitou, ale především technickými parametry. Jedná se totiž víceméně o minibusy o délce cca devět metrů, v nichž je uspořádání sedaček 3 + 2 a minimum místa na stání v úzké uličce uprostřed. Z toho plyne i další zajímavost, která může turisty nemile překvapit: Dopravce nepřepravuje velká zavazadla, což plyne právě z technických možností vozu. Na vozíčkáře, invalidy, nebo dětské kočárky se neberou ohledy.



Sčítač cestujících na lince 6 Victoria - Baie Lazare via La Misére.



Nástup ve výchozí zastávce několika linek Baie Lazare.

Co je pro nás taktéž velice neobvyklé, na všech linkách je jednotný tarif, bez ohledu na délku jízdy. Je zcela jedno zda pojedete jednu zastávku, nebo pojedete déle než jednu hodinu přes celý ostrov, vždy zaplatíte 5 rupií, což je asi 10 Kč za každou osobu. Jedinou výjimkou jsou takzvané večerní spoje, což bývá na nejexponovanějších linkách poslední spoj po osmé večerní hodině, zde se platí rupií 8 a v ceně je zaměstnanec bezpečnostní agentury dohlížející na pořádek a bezpečnost ve voze.

Všechny zastávky na znamení

Samotným tématem jsou zastávky veřejné dopravy. Všechny jsou na znamení. Systém funguje na velice podobném principu jako v mnohých německých městech, při výstupu z vozu tedy stačí dát řidiči znamení stisknutím tlačítka, které je u každého místa k sezení. Při nástupu vám stačí stát viditelně na zastávce, která bývá označena pouze bílým vodorovným značením na vozovce nápisem „BUS STOP“. Řidiči však jezdí takzvaně „nadoraz“ a využívají maximální možné rychlosti vozu v celé trase linky, a tak bývá vhodné stát velmi viditelně a pro jistotu i mávat. Navíc – zastávky bývají umístěné ve velmi nepřehledných a často stísněných místech, zpravidla přímo v jízdním pruhu. Pro našince není snadné přizpůsobit se místnímu levostrannému provozu a zvolit správné místo k čekání. Na zastávkách totiž není žádný označník, nebo jízdní řád obsahující trasu linky, ba dokonce odjezdy. V tomto se musíte spolehnout na svoji intuici a především na štěstí, případně se zeptat místních obyvatel, kteří vám rádi poradí. Zvykem ale je přijít na zastávku a čekat – ono jednou něco přijede. Pravda ale je, že tempo života na ostrově je volnější, než na jaké jsme zvyklí u nás v České republice. Co si budeme povídat, v celoročně příznivých klimatických podmínkách, kdy panuje stále teplota mezi 25 °C a 32 °C, se na autobusové zastávce čeká příjemněji než u nás.

Pokud máte štěstí a přijede váš spoj, přichází na řadu odbavení. Protože má vůz obvykle jen jedny dveře, dává nejdříve řidič gestem rukou najevo, zda bude někdo vystupovat a až po výstupu všech cestujících dá povel k nástupu. Cestující smí platit pouze mincemi nebo malými bankovkami, a protože tarif je velice jednoduchý, během chvíle bývají všichni cestující odbaveni. Ač je každý vůz vybaven palubním počítačem staršího data výroby, řidiči používají pouze jedno tlačítko, kterým tisknou jednotnou jízdenku konkrétního spoje. Po nástupu všech cestujících řidiči vždy počkají, až si všichni sednou, případně zaujmou místo ke stání, teprve poté se rozjede.

Závěrem je ještě potřeba dodat, že jízda po seychelských úzkých a klikatých, povětšinou horských silnicích bývá opravdovým zážitkem srovnatelným s těmi nejkrkolomnějšími atrakcemi na našich poutích a není výjimkou, že se vám po výstupu z vozu bude motat hlava a budete plést nohama, jako byste právě vystoupili z centrifugy.

Chcete-li i vy zažít takto exotickou jízdu, nezbývá než sebrat odvahu a vyrazit na jih.

Autor a foto: Jiří Pelant

V Norimberku jezdí kromě tramvaje i automatické metro

Poté, co jsme si v jednom z minulých vánočních vydání Dopravních novinek představili saské město Drážďany, představíme si letos Plzni geograficky bližší město – bavorský nebo přesněji franský Norimberk. Rozdíl vzdáleností mezi Plzní a zmíněnými městy sice není velký, ale přece jen, Plzeň s Norimberkem spojuje přímá dálnice, která zhruba dvousetkilometrovou cestu výrazně usnadní a urychlí. Pro výlet za pamětihodnostmi, za zajímavostmi třeba i z dopravy nebo i v tomto předvánočním období na vánoční trhy je Norimberk ideální volbou. Představme si toto město trochu blíže, a to nejen jako středověké město opevněného hradu či město proslulé vánočními trhy. Představme si je i jako velmi zajímavé město z hlediska dopravy. Mimochodem, vrátím-li se k vánočnímu trhu, věděli jste, že zatímco vánoční trh v Drážďanech se nazývá Striezelmarkt, ten norimberský se nazývá Christkindlmarkt? Oba patří mezi vánoční trhy s nejdelší tradicí v celém Německu a stojí za to je navštívit.

Nemusíte být žádný dopravní expert, abyste si povšimli toho, že ve městě, které má jen něco málo přes půl milionu obyvatel, jezdí kromě autobusů a tramvají i tři linky metra, z nichž jsou dvě dokonce plně automatické. V porovnání s pražskou metropolí má tak méně než polovinu obyvatel, ale srovnatelný rozsah provozu metra. To znamená, že obyvatelé a návštěvníci Norimberku mají k dispozici velmi kvalitní městskou veřejnou dopravu. V Norimberku, kromě již zmíněných tří linek metra, zajišťuje dopravu i pět tramvajových a mnoho autobusových linek. Autobusové linky provozuje hned několik dopravců, z nichž velké množství zajíždí i do okolních regionů v rámci integrovaného systému. Tento systém je vhodně doplněn ještě čtyřmi linkami S-Bahn a dalšími regionálními vlakovými linkami. V noci oblast Norimberku obsluhuje 26 nočních autobusových linek.

V Norimberku a přilehlém okolí města dnes funguje integrovaný dopravní systém podobný Integrovanému dopravnímu systému Plzeňska. Integrovaný systém v Norimberku zahrnuje kromě samotného města ještě například Fürth, Erlangen a další obce v okolí. To znamená obecně známá, avšak ještě ne všude běžná opatření, která s sebou přináší zavádění integrovaných dopravních systémů. Mezi ně neřadíme jen integrační opatření dopravě-provozní, ale i ta stavební, technická a organizační včetně například nám známým opatřením tarifním.

Zajímavostí z hlediska integrovaného systému a provozování autobusové dopravy může být fakt, že některé linky v Norimberku vypadají jako linky provozované místním dopravním podnikem VAG. Zdání klame, mnohé linky provozují jiní dopravci, avšak pod hlavičkou dopravního podniku. I vozidla jsou v tomto případě v korporátním nátěru dopravního podniku, ale provozovány jsou úplně jiným dopravcem. To si v našich podmínkách zatím představit nedokážeme, ale třeba i tak může za pár let vypadat náš integrovaný systém.

Vraťme se však nyní k automatickému metru. Kromě toho, že se jedná o vůbec nejmladší systém metra na území Německa – bylo zprovozněno až v roce 1972, jedná se o Plzni nejbližší plně automatický systém. Jeho tři linky, z nichž dvě jsou automatické a jedna je konvenční a řídí ji řidič (tak to funguje například v Praze), jezdí převážně v podzemí, ale není výjimkou ani trasování nad zemí. Vzhledem k tomu, že na linkách U2 a U3 je kromě absence řidiče i úplná absence stanoviště pro řidiče, nabízí se unikátní výhled vpřed ve směru jízdy, který je oblíbený především u dětí. Z hlediska bezpečnosti však norimberské metro dokazuje, že provoz automatického metra není podmíněn přítomností prosklených stěn oddělujících prostor kolejiště a nástupiště, jak podobné systémy známe například z Francie, Švýcarska nebo ze zemí dálného východu. Z bezpečnostních důvodů však vjíždí vlaky metra do stanic poměrně pomalu, aby bylo riziko střetu s cestujícím a jeho případné následky minimalizováno.

Jako další zajímavost uveďme, že pokud se během dne nestane žádná mimořádnost, metro funguje opravdu zcela automaticky a samočinně. O tom



jsme se osobně přesvědčili na dispečinku norimberského metra. Opomineme-li některé nutné administrativní úkony, případně různé provozní odchylky během dne, dalo by se laicky říct, že ráno obsluha provoz stiskem tlačítka spustí a večer zase vypne. Vlaky metra pak jezdí celý den obdobně jako u modelové železnice, kterou si můžete postavit a naprogramovat i u sebe doma.

Ať už Norimberk navštívíte za účelem předvánočních nákupů, kvůli vánočnímu trhu nebo se necháte zlákat našimi tipy s dopravní tématikou, přejeme vám příjemně strávený čas v tomto městě.

Autor: Jiří Pelant

Redakce: Jana Brabcová, Kateřina Fránová, Miroslava Tolarová
Sazba, tisk: NAVA TISK spol. s r. o. Distribuce: Česká pošta, s. p.
Redakční uzávěrka: 4. 12. 2015. Vydaly: PMDP, a. s.
Náklad: 85 000 výtisků
infolinka PMDP, a.s. – tel.: 378 037 485, e-mail: info@plzen.eu