

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



O nové nízkopodlažní tramvaji pro Plzeň se dočtete na straně 2.

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

Září 2010

Vážení zákazníci,

právě pro Vás se snažíme trvale zlepšovat naše služby. Asi Vám to ne vždy tak připadá, a proto považují za správné zmínit hned v úvodu změny, které mohou být vnímány konfliktně.

Tou první je II. etapa optimalizace, která vzešla z dopravních průzkumů Správy veřejného statku města Plzně a byla připravena za naší spoluúčasti. Dostali jsme několik připomínek, které mají jeden společný rys. Možná právě Vás se nám totiž nepodařilo změnami oslovit v pozitivním slova smyslu. Posuďte ale sami, denně přepravíme našimi tramvaji, trolejbusy a autobusy přibližně 300 000 cestujících na 41 linkách a ročně na nich ujedeme téměř 15,1 milionů kilometrů. Je tedy pochopitelné, že jsme nedokázali změnami uspokojit každého. Nežehrejte na osud, raději nás informujte o tom, které změny vám nevyhovují. Vaše připomínky budeme při dalším ladění systému brát v potaz. Jediné dogma změn je totiž přiblížit se co nejvíce optimu a možná právě Váš podnět nám k tomu pomůže.

Druhou, zcela jistě negativně vnímanou změnou, je zavedení manipulačního poplatku. Je třeba připomenout, že s ohledem na finanční zdroje jsme se v úvodu roku museli zabývat myšlenkou na úsporná opatření, jejichž součástí bylo i možné zhoršení dostupnosti služeb předprodeje a uzavření prodejny v Tylově ulici. Nakonec jsme se rozhodli nabídnout Vám jinou variantu. Nezavíme předprodej a zavedeme manipulační poplatek. Ten je stanoven na 10 Kč a hradí se jen v případech, kdy si dobjíte na naší předprodejní elektronickou peněženku nebo si kupujete předplatný kupón, a to vše v situaci, kdy byste stejně dobře mohli použít samoobslužnou zónu. Příklady? Jdete si pro novou kartu nebo uplatňujete nárok na poskytnutí slevy = nemáte jinou variantu, tedy neplatíte.

Doufám, že náš postup je srozumitelný. A zkusme se podívat na další, tentokrát jistě pozitivní změny. V minulém vydání jsem Vám slíbil uvedení nového dispečinku do provozu. Stalo se a i s daty jím shromážděnými jsme mohli aktivně spolupracovat na výše zmíněné optimalizaci. Pokračuje obnova vozového parku a především u tramvají se tak citelně zvyšuje podíl nízkopodlažních vozidel. Stali jsme se spoluvýrobci nové tramvaje Vario LF 1 Plus, kterou jsme v červnu představili na veletrhu Czech Raildays v Ostravě. Dokončili jsme druhou etapu zavádění NFC technologií jako jeden z možných způsobů odbavování cestujících a od června je v provozu. Od 1. září rozšíříme možnost odbavení prostřednictvím sms, do konce letošního roku chceme spustit dobíjení Plzeňské karty po internetu.

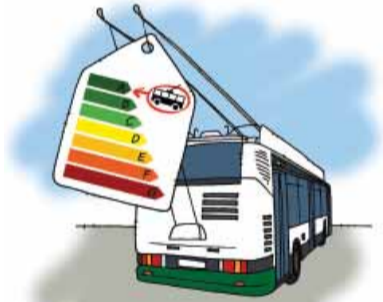
Jakkoli se snažíme s Vámi komunikovat včas a otevřeně, nemusí se nám to vždy povést. Ale přísloví o tom, že jediný, kdo nic nezkazí, je ten, kdo nic nedělá, jistě znáte. Ve snaze ale nepolevíme, a to jak v komunikaci, tak ve změnách směřujících k vyšší kvalitě naší poskytovaných služeb.

Závěrem si Vás dovoluji, vážený zákazníku, požádat o laskavost za své kolegyně a kolegy. Ne vždy se nám podaří podat bezchybný výkon, můžete tak mít někdy zcela oprávněné výhrady. Než je ale shmete do absolutizujícího odsudku celé firmy nebo jí poskytovaných služeb, pomyslete na závažnost zjištěného nedostatku a zkuste si vzpomenout, zda se něco podobného nestalo i ve Vašem osobním nebo profesním životě.

Za využívání našich služeb i za pochopení děkuji!

S úctou
Michal Kraus,
generální ředitel PMDP, a. s.

Trolejbusy vyjedou po nové trati



Dvaadvacet let po zavedení trolejbusové linky č. 16 se Plzeň dočká dlouho slibovaného rozšíření trolejbusové dopravy. Pokud pomineme krátké prodloužení trolejbusové trati k budově CAN v Husově ulici v roce 2002 a propojku mezi Doudlevcem a Bory, můžeme hovořit o nejvýznamnější změně v této trati za poslední dvě desetiletí.

Už při vzniku a postupném rozrůstání průmyslové zóny Borská pole bylo zřejmé, že je nutno řešit její napojení na páteřní linky městské dopravy. Od počátku se chystaly dva projekty: tramvajová trať, která měla vyřešit napojení univerzitního areálu a jižní části průmyslové zóny s předměstím Bory a centrem města, a také trolejbusová trať. Ta měla zajistit přímé spojení centra města nejen s novou průmyslovou zónou, ale i průmyslovými závody dřívější a současné Škodovy při Borské ulici. Po dlouhých průtahách se nakonec díky finančním prostředkům z Evropské unie vše posunulo z teoretických úvah směrem k praktické realizaci. Díky lepší připravenosti projektu i stavu komunikací dostala nakonec přednost trolejbusová trať s tím, že vzápětí po ní bude následovat tramvajové prodloužení, které mj. naváže na stavbu klatovského přivaděče kolem borské věžnice.

Díky rozšíření sítě trolejbusových linek dojde ke zlepšení životního prostředí na území města Plzně, které v současné době trpí právě dopravou. Tramvajová a trolejbusová trase s nulovými lokálními emisemi zajišťuje již dnes skoro dvě třetiny dopravních výkonů. Příznivý vliv na stav ovzduší, nižší hluk a prašnost se projevuje nejvíce v centru města, kde tramvajové a trolejbusové linky tvoří 80% městské dopravy, proto každé prosloužení

a posílení těchto linek má významný efekt pro celé město. Dojde i k podstatnému zlepšení dostupnosti průmyslové zóny Borská pole, protože nová linka zajistí přímý přestup nejen na všechny tramvajové, ale nově i na všechny ostatní trolejbusové linky. Bez nutnosti přestupu bude možné dojet na Borská pole z hlavních přestupních uzlů u Práce, od Mrakodrapu i hlavního vlakového nádraží, což zkrátí reálnou cestovní dobu až o 7 minut. Ve výsledku to podpoří i atraktivitu podnikání a pracovních příležitostí pro obyvatele Plzně na Borských polích a v brownfields Škoda. Například pro budoucí rozvoj podnikání i bydlení v lokalitě mezi Borskou a Folmavskou ulicí nebo zmiňované brownfields je určitě zásadní, že vzniká spojení s centrem města s nabídkou 15minutového intervalu po většinu dne a týdne, což je dvojnásobek oproti současnému stavu. V konečném důsledku zvyšuje rozšiřování tramvajových a trolejbusových tratí prestiž města u jeho obyvatel i návštěvníků, efekt viditelnosti sítě - ať už trolejž nebo kolejové - dotváří charakter městských ulic a je reklamou na veřejnou dopravu sám o sobě.

Popis trati

Nová trolejbusová trať začíná na křižovatce ulic Němejcovy a Koperníkovy, kde je napojena na stávající trolejbusovou trať na Bory. Nové trolejbusy vedou ulic Borskou a Folmavskou a končí na kruhovém objezdu ulic Domažlická a Folmavská, kde se opět napojují na původní trať, a sice na větev stávající trolejbusové sítě směr Nová Hospoda. Nová trať je doplněna odbočkou, která vychází z Folmavské ulice a vede ulic U Nové Hospody až do nově vybudovanéčky Borská pole, Teslova. Pro novou trolejbusovou trať byla postavena nová bezobslužná měnírna M 8 - Karlov, z níž jsou napájeny čtyři napájecí body. Bylo položeno téměř 27 kilometrů silových napájecích kabelů, 20,5 kilometru trolejového drátu a postaveno 364 trakčních stožárů, z nichž většina slouží zároveň i jako sloupy veřejného osvětlení. Délka trati Folmavskou a Borskou ulic je 3,6 km a k tomu je třeba přičíst 900 metrů dlouhý úsek do točky Teslova.

Při stavbě trolejbusové trati byly použity nejmodernější technologie a materiály, a to jak na trolejovém vedení, tak i na signalizaci a zabezpečení. Trolejové vedení je pružné, uchycené na nerezových nosných lanecích a laminátových výložnicích. Nosná síť je zavěšena na ocelových trubkových stožárech s rozpětím cca 30 metrů v párové a střídavé soustavě. Všechny použité armatury jsou v antikorozi provedení. Elektrické i sjezdové výhybky a křížení jsou v tahovém provedení umožňujícím rychlý průjezd a eliminujícím výpadky. Elektrické výhybky mají signalizaci, dálkové ovládání a pro automatické stavění dopravní cesty jsou vybaveny systémem VETRA obdobně jako výhybky na kruhovém objezdu u Mrakodrapu. Trolejbusové výhybky se ovládají na základě kódu trasy vysílaného trolejbusem automaticky při příjezdu k výhybce. V paměti výhybek je pro každou trasu zadán požadovaný směr nastavení výhybky. Tento systém zajišťuje nejen vyšší komfort pro řidiče, ale i bezpečnost a plynulost provozu, protože se řidič může plně věnovat silničnímu provozu.

Průběh výstavby

Jak vlastně probíhala celá investiční akce? V období od října 2008 do února 2009 byla zpracována žádost o dotaci z fondů Evropské unie, konkrétně Regionálního operačního programu Jihozápad. Žádost byla vyhodnocena jako úspěšná a město Plzeň tak mohlo čerpat z evropských zdrojů celkem 120 milionů korun. V období od března do května 2009 se konalo výběrové řízení na zhotovitele stavby. Nejlépe uspělo „Sdružení trolejbusová trať Borská pole“ tvořené firmami Metrostav, a. s., a Strabag, a. s., a stavba byla zahájena předáním staveniště 2. července 2009.

Samotná realizace stavby probíhala ve dvou etapách. První etapa byla dokončena 31. prosince 2009 a podařilo se během ní vybudovat nový objekt měnírny Karlov včetně souvisejících stavebních prací na přípojkách a komunikacích. Zároveň byly osazeny trakční stožáry a nataženy troleje skoro v celé délce trasy Borskou a Folmavskou ulic, tj. kromě křižovatky s ulic U Nové Hospody. Kromě toho byly položeny

i chybějící kabely pro veřejné osvětlení v Borské ulici. V roce 2010, tedy ve druhé etapě stavby, byla měnírna dokončena, otestována a zprovozněna. Došlo samozřejmě i k dokončení a oživení trolejového vedení, napájení, kabelových tras, zapojení veřejného osvětlení a ostatních terénních stavebních prací. Budování trati Borskou a Folmavskou ulic byla završena 24. června 2010. V té době již byla v plném proudě i stavba trolejbusové odbočky do konečné Teslova, ta byla dokončena o měsíc později. Celková cena staveb, jejich projektové přípravy i ostatních souvisejících činností dosáhla 162 milionu korun včetně DPH.

První trolejbus po nové trati Borskou a Folmavskou ulic vyjel na technickou zkušební jízdu 17. února 2010. Ulic U Nové Hospody přijel do točky Teslova první zkušební trolejbus až 22. července 2010. Od tohoto dne je trať trvale pod napětím. O čtyři dny později, v pondělí 26. července 2010, se podařilo úspěšně vykonat zkušební jízdu po nových tratích pro Drážní úřad. Zajímavostí bylo konání zátěžové energetické zkoušky ve středu 4. srpna 2010, kdy na novou trať vyjelo 12 trolejbusů se zapnutým topením, které simulovaly maximální provozní zatížení. Běžný provoz trolejbusů s cestujícími zahájí sobotní ranní výprava dne 28. srpna 2010.

Dodejme, že se v současné době připravuje projekt pro menší navazující stavbu, a sice úsek Němejcovy - Doudlevecká - Mikulášská, který usnadní vedení objízdných tras při neprůjezdnosti Americké třídy nebo Tylově ulice a také uspoří manipulační kilometry trolejbusové dopravy. Zajímavostí je, že se jedná o jeden z dlouho rozestavěných úseků plzeňské sítě. Důkazem jsou trolejbusové stožáry a napáječe z roku 2000 v ulici U Trati a na mostě Milénia. Doufáme, že v dohledné době dojde i k dostavbě tratí přes Roudnou k Fakultní nemocnici a dále přes Lochotín na Košutku a Vinice, které by umožnily výrazné zlepšení dopravní obslužnosti Severního Předměstí, jeho spojení s nemocnicemi, školami, úřady a přes centrum Plzně i třeba nyní dostavěnou trať na Borská pole.



První zkušební jízda trolejbusu Škoda 21 Tr evidenční číslo 509 se konala hned po zatrolejování křižovatky ulic Folmavská a U Nové Hospody dne 17. února 2010.

Foto Jiří Kohout



Natahování trolejbusových drátů v Borské ulici probíhalo i za nevládného počasí 17. prosince 2009.

Foto Pavel Pirner



26. července 2010 vyjel trolejbus Škoda 21 Tr:ACI evidenční číslo 492 již na „ostrou“ zkušební jízdu pro Drážní úřad.

Foto Zdeněk Kresa

Fotoreportáž z rekonstrukce Slovanské třídy



V letošním roce snad nejvíce komplikuje dopravu Plzeňanům rekonstrukce Slovanské třídy. Dopravní omezení trvají od 8. června 2010 až do prosince 2010. Z linek městské dopravy se dotkla především tramvajová linka č. 1, která je od Mikulášského náměstí k náměstí Milady Horákové nahrazena autobusovou dopravou označenou jako linka 1A.

Foto Jan Šlehofer, 12. června 2010



Nejedná se pouze o rekonstrukci tělesa tramvajové trati, ale i o výměnu vodovodního řádu a celoplošné opravy vozovky. Ve všech třech případech bylo provedení rekonstrukce nezbytné, a proto došlo ke společné dohodě města Plzně, Vodárny Plzeň a Ředitelství silnic a dálnic opravit vše najednou. Díky tomu se podařilo zkrátit dobu narušení prostředí Slovanské třídy na nezbytné minimum.

Foto Jan Šlehofer, 8. srpna 2010



Rekonstrukce tramvajové trati začíná od výhybky, kde odbočuje linka č. 2 do Sladkovského ulice směrem na Světovar.

Foto Jan Šlehofer, 4. srpna 2010



Ve směru na Slovany bylo rozhodnuto vzhledem k velmi špatnému stavu tramvajové trati o obnově kolejiště v celé délce. Rekonstrukce trati i vozovky významně přispěje ke snížení hlukosti podél Slovanské třídy.

Foto Jan Šlehofer, 4. srpna 2010

Firemní Plzeňská karta - nový člen rodiny

Od 1. ledna 2010 rozšířily Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., nabídku karet o Firemní Plzeňskou kartu. Tato karta je určena všem obchodním i neziskovým organizacím, které chtějí využívat městskou dopravu pro služební cesty svých zaměstnanců v Plzni a okolí. Výhodou Firemní Plzeňské karty je její přenosnost, tj. předplatné na kartě může využít kterýkoli ze zaměstnanců společnosti, a to díky

její vazbě na organizaci jako celek, nikoliv na jednotlivce. Novinkou je vydání více kusů karet jedinému držiteli (ekonomickému subjektu), kdy například každý úsek nebo oddělení organizace může mít přidělenou svou vlastní kartu, případně i několik karet. Samozřejmostí je u Firemní Plzeňské karty i možnost úhrady služeb a zboží u partnerů Plzeňské karty pomocí elektronické peněženky a možnost zřízení

služby Přehledný účet - kontrola transakcí provedených elektronickou peněženkou na internetu. V neposlední řadě může být Firemní Plzeňská karta také příjemným benefitem pro Vaše zaměstnance.

Pořízení karty stejně jako zakoupení předplatného je daňově uznatelným nákladem. Více informací můžete získat na internetových stránkách www.plzenskakarta.cz, nebo na pobočkách PMDP, a.s.

Informace o zavedení manipulačního poplatku

Od 1. 7. 2010 je účtován při nákupu předplatného či dobíjení kreditu na Plzeňskou kartu (PK) a Plzeňskou jízdenku (PJ) manipulační poplatek 10 Kč.

Důvodem je snaha o zachování komfortu cestujících, kteří preferují osobní kontakt na prodejních. Provozní náklady tohoto distribučního kanálu se však rychle navyšují a nově zaváděný manipulační poplatek by je měl částečně pokrýt, neboť poslední úprava cen předplatného byla provedena naposledy 1. ledna 2008. Zároveň by měl manipulační poplatek motivovat zákazníky PMDP, a.s., k nákupu předplatného a dobíjení elektronických peněženek (ty jsou nadále bez poplatku) v 26 samoobslužných zónách v Plzni a blízkém okolí.

Poplatek je účtován nejen zákazníkům platícím v hotovosti, ale rovněž držitelům platební karty, kteří využívají zpoplatněných služeb na přepážkách prodejen.

V této souvislosti uvádíme pro ilustraci příklad, jak ušetří zákazník prodejny výdaje na MHD nákupem roční jízdenky na městskou veřejnou dopravu v Plzni. Jednak ušetří při nákupu místo dvanácti měsíčních předplatných 1 220 Kč a k tomu ještě 110 Kč za manipulační poplatky. Celkem tedy ušetří za rok 1 330 Kč.

V případě, že zákazník používá elektronickou peněženku, je pro něj výhodnější dobít jedenkrát vyšší částkou než několikrát částkou nižší, tím opět ušetří na poplatcích. Samozřejmě není nutné vlastnit platební kartu.

Zpoplatněny nadále nejsou:

- transakce, u nichž je třeba pro uplatnění slevy na předplatném předložit potvrzení například o studiu či důchodu
- reklamace transakcí samoobslužné zóny atp.
- poplatek nebude účtován ani při souběhu těchto transakcí s nahráním předplatného, dobíjením peněženky PK a dobíjením kreditu PJ
- dobíjení telefonu s NFC technologií (nyní to bude jen elektronická peněženka, ale brzy i nosič předplatného), a to s ohledem na skutečnost, že mobilní telefony s NFC lze dobít v současné době pouze v prodejně PMDP, a.s., v Tylově ulici a v zákaznickém centru na Denisově nábřeží. Aktuální seznam míst bude uveřejňován na www.pmdp.cz a www.plzenskakarta.cz.

Představujeme novou tramvaj: VARIO LF 1 PLUS

Na letošní veletržní výstavě CZECH RAILDAYS 2010 v Ostravě byla veřejnosti 15. června 2010 představena nová tramvaj VARIO LF1 PLUS. Tento vůz je společným dílem firem PRAGOMEX a.s., Krnovské opravny a strojírny, s.r.o., VKV Praha, s.r.o., PMDP, a.s., a ŠKODA ELECTRIC, a.s. Tramvaj se vyznačuje například novým řešením otočných, dvojitě odpružených podvozků „Komfort“, kamerovým systémem nade dveřmi a uvnitř v salonu, sedačkami v antivandalském provedení a dalšími novinkami. V neposlední řadě se podařilo zachovat vhodný poměr kvality a ceny. Nová tramvaj stojí 18 milionů korun, což je na trhu drážních vozidel nízká cena, plzeňský dopravce má navíc pořizovací cenu vozu zlevněnou o 2 miliony díky spolupráci při její výrobě.

O týden později, v pondělí 21. června, se tato tramvaj přestěhovala z ostravského výstaviště do vozovny PMDP, a.s., na Slovanech, kde byly okamžitě zahájeny práce spojené s oživením tohoto vozu. Dne 25. června byla tramvaj představena plzeňské veřejnosti za přítomnosti vedení firem, které na vývoji



a výrobě vozu spolupracovaly, senátora a předsedy představenstva PMDP, a.s., Ing. Jiřího Šnebergera a zástupců vedení města. Tramvaj tento den urazila své první kilometry na plzeňských tratích.

Od počátku července absolvuje VARIO LF1 PLUS sérii homologačních jízd, které jsou nutné pro získání Průkazu způsobilosti drážního vozidla a možnost zařazení do provozu. Absolvování těchto testů bude probíhat dle předpisů přibližně do konce října 2010.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., chtějí toto vozidlo zařadit do běžného provozu ještě v závěru roku 2010.

Technické parametry:

Délka – bez spřáhel	15.100 mm
Počet podvozků – hnaných	2
Podíl nízké podlahy	36%
Počet sedadel	33 + 2 sklopná
Jmenovité napětí	600/750 V
Přenos trakčního výkonu	asynchronní
Max. rychlost	65 km/hod.

Už v září mohou cestující využít přestupní SMS jízdenku

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. ve spolupráci se Správou informačních technologií města Plzně a jejími dodavateli telekomunikačních služeb nabídnou od 1. září 2010 svým zákazníkům novou komfortní službu – přestupní SMS jízdenku. Jedná se o další novinku, kterou naše společnost během několika měsíců představuje veřejnosti. Jak jsme již informovali dříve v médiích, od května letošního roku si mohou zákazníci zakoupit i speciální mobilní telefon Nokia 6212 využívající NFC technologii, který kromě svých běžných funkcí zastane i roli elektronické peněženky Plzeňské karty.

Další způsob nákupu jízdného v městské veřejné dopravě umožňuje právě výše zmíněná SMS jízdenka. Elektronickou jízdenku (SMS jízdenku) cestující objedná tak, že odešle SMS zprávu ve tvaru PMDP35M na telefonní číslo 902 06.

Tuto službu mohou cestující používat pouze v případě, že mají na svém mobilním telefonu aktivovanou službu Premium SMS. Cena přestupní jízdenky s platností 35 minut od jejího doručení je 15 Kč. Náklady spojené s objednááním jízdenky (tj. cena SMS zprávy) jsou ve výši dle individuálního smluvního ujednání mezi cestujícím a jeho mobilním operátorem. Po odeslání zprávy obdrží cestující zhruba s 1-2 minutovým odstupem potvrzení SMS zprávou o zakoupení elektronické jízdenky. Upozorňujeme, že cestující je oprávněn nastoupit do dopravního prostředku až s doručenu elektronickou

jízdenkou. Potvrzení bude obsahovat typ zakoupené jízdenky, její územní platnost, časovou platnost, cenu, jedinečný kód jízdenky (tzv. hash kód) a kontrolní kód, který je majitel SMS jízdenky povinen při případné kontrole na vyžádání předložit pracovníkovi přepravní kontroly. Na webové stránce www.smsjizdenka.pmdp.cz bude možné získat k zakoupeným sms jízdenkám zjednodušené daňové doklady.

Zákazníci se mohou v případě potřeby získání informací obrátit na Infolinku 378 037 485 nebo navštívit internetovou stránku www.pmdp.cz.



Optimalizace městské dopravy vrcholí 2. etapou

Zatímco zavedení změn při první etapě optimalizace městské veřejné dopravy v listopadu 2009 přineslo hlavní změny ve víkendové a noční dopravě, nyní přichází dlouho připravovaná a nejrozsáhlejší fáze. Změny linkového vedení i jízdních řádů v většiny linek začnou platit v sobotu 28. srpna 2010 a bude se jednat o největší změnu veřejné dopravy v Plzni za posledních dvět desetiletí. Z toho důvodu vyšla speciální příloha s plánkem a popisem změn již v červnových Radničních listech a nyní o dva měsíce dříve bude obvykle vydávány tyto Dopravní novinky se schématem nových linek v příloze. Nejpodrobnější informace včetně kompletních jízdních řádů přinášíme na internetových stránkách www.pmdp.cz. Vzhledem k rozsahu změn shrňme hlavní důvody a principy této optimalizace.

Po roce 1990 docházelo k četným důležitým změnám městské dopravy na území Plzně v souvislosti nejen se změnou rozložení pracovních příležitostí (rozšíření komplexu závodu Škoda, nové průmyslové a podnikatelské zóny), ale i se změnou v bydlení, kdy došlo k nebývalému rozšíření zejména okrajových částí města Plzně. Na jednu stranu jsou uplynulá desetiletí ve znamení automobilizace, která ubrala nemalou část pasažérů z veřejné dopravy, na druhou stranu se dramatickým způsobem změnila hybnost obyvatel a časové rozložení jejich jízdy. Vzpomeňme, že dříve městská doprava sloužila především pro návozy z a do zaměstnání a škol, nakupovalo se a žilo v místě bydliště (sídliště) a zdaleka nebylo tolik kulturních a společenských příležitostí, za kterými by se lidé přesouvali mezi různými částmi města. Dnes lidé cestují na několikrát delší vzdálenosti (bydlení na okraji města, roztroušená nákupní centra, nové průmyslové zóny na periferiích, stejně tak multikina a sportovní aktivity stále dál od centra). Také cestují častěji a v nejrůznějších denních dobách. Snad s výjimkou Borských polí dnes například ranní přepravní špička není jen mezi pátou a šestou hodinou, ale trvá od páté až skoro do desáté hodiny dopoledne. Delší ujeté vzdálenosti a prodloužení přepravních špiček vyvolává značný tlak na objem ročního přepravního výkonu v kilometrech. Změny v městské dopravě v posledních letech byly často ve znamení menších úprav, které se snažily vyhovět tu jednomu, tu druhému lokálnímu požadavku. Rada

nových oblastí nebyla dostatečně dobře obsloužena, jiné již mnohem méně frekventované oblasti byly napojeny předimenzovanou dopravou. Bylo zřejmé, že je nevyhnutelná systémová změna, která vyhoví současným požadavkům. Proto již na jaře 2007 Rada města Plzně zadala externí odborné společnosti zpracování studie optimalizace městské veřejné dopravy s cílem navrhnout nové vedení linek, které s nejmenšími náklady přizpůsobí přepravní nabídku aktuální poptávce, novodobým kvalitativním standar-



dům veřejné dopravy i rozvoji města v nejbližších letech.

Prvním krokem bylo provedení nejrozsáhlejšího přepravního průzkumu v dějinách plzeňské dopravy ještě koncem roku 2007, kdy byly zjištěny počty cestujících ve všech linkách a spojích v pracovní dny i soboty. Na základě těchto údajů byla v roce 2008 zpracována rozsáhlá studie, která navrhla zásadní změny v tramvajové, a zejména trolejbusové i autobusové dopravě. Studie ukázala, že například víkendovou a noční dopravu lze významným způsobem zlepšit bez dopadu na roční dopravní výkon. To vyústilo v opatření první etapy optimalizace v listopadu 2009. Díky tomu má dnes Plzeň v těchto obdobích jednu z nejkvalitnějších přepravních nabídek z českých měst a přitom to neznamenalo významnější zvýšení nákladů. Čtveřice linek tvořící základní kostru plzeňské dopravy, tramvajové linky 1, 2 a 4 a trolejbusová linka 16 jezdí v intervalu 7,5 minuty, což zlepšuje vazby i na ostatní linky jezdící v násobcích tohoto intervalu. Noční doprava dnes jezdí pravidelně po hodinách a o víkendech dvakrát častěji. Dokonce se podařilo nově napojit rychle rostoucí městské části, kde dříve autobusové spojení končilo před jedenáctou hodinou večer.

Větší oříšek samozřejmě od počátku představovala optimalizace provozu v pracovní dny. I přes řadu navržených úsporných opatření vyšlo ze studie, že

pro zajištění kvalitní obsluhy celého území města včetně nových průmyslových a obytných zón je potřeba navýšit přepravní výkon o necelých deset procent, což by představovalo značné nároky na městský rozpočet. S příchodem finanční krize v roce 2009 už bylo jasné, že bude nevyhnutelné provést optimalizaci se stávajícím objemem kilometrů a finančních prostředků. Proto byl celý rok 2009 i první pololetí ve znamení usilovné práce na zpracování realizačního návrhu 2. etapy optimalizace. Realizační tým vedlo

Litice, které budou během všedního dopoledne a poledne obslouženy spoji po 30 minutách (dříve až 45 minut). Příkladem zohlednění standardu počtu přestupů jsou třeba čtvrti Bručná, Doudlevec a oblast u zimního stadionu, které díky nové lince 10 získají spojení s většinou ostatních částí města jen s jedním přestupem. Je nutno podotknout, že i přes veškeré úsilí nejsou v návrhu všude standardy kvality stoprocentně splněny, nicméně poprvé v historii plzeňské veřejné dopravy byl stanoven jasný cíl a opatření 2. etapy se mu výrazně přibližují, i přes tvrdé omezení ročním kilometrickým výkonem.

3. Je omezen souběh linek tramvajové, trolejbusové a autobusové trasy, aby nedocházelo k plýtvání dopravním výkonem. V centru města je snaha o omezení souběhu autobusových linek s elektrickou trakcí ospravedlněna i ekologickým hlediskem. Naopak je podpořeno vedení linek různými trasami, aby byla zvýšena variabilita nabídky a dostupnosti přímého spojení.

4. Nově jsou řešena dosud neobsluhovaná území a nová spojení, která se již řadu let nemožná dočkat realizace a v nichž veřejná doprava zcela propadávala vůči cestě automobilem. Příkladem je propojení sídliště Skvrňany, Borských polí a Bor autobusovou linkou 24, které městskou dopravou trvalo třikrát déle než autem nebo na kole. Dále můžeme uvést nové linky 25, 29. Jiným důkazem bude zavedení autobusové linky do Kotkovské ulice k Privátemu a novému sídlišti, ke kterému však dojde až koncem roku.

5. Stejně jako v první etapě optimalizace je i nyní v pracovní dny kladen důraz na pravidelnost intervalů a časové proklady souběžných linek s cílem co nejefektivněji využít nabízenou kapacitu vozidel. Výborným příkladem je určitě kooperace linek 10 a 13 v úseku z Čechurova do centra, kde díky jejich společnému intervalu 15 minut a prokladu spojů bude v pracovní dny výsledný interval 7,5 minuty, což odpovídá zatížení tohoto úseku, které je dvojnásobné oproti větvi do Doubravky, Na Dlouhých a Černic. Dosaďování řešení jedinou linkou bylo kompromisem, který na koncích nabízel předimenzovanou kapacitu a v zatížených úsecích interval neodpovídal významu obsluhova-

ného území i jeho plánovanému rozvoji. Naopak třeba Bílá Hora bude napojena na centrum jedinou linkou 20, obdobně Radčice linkou 35 apod., aby bylo možné v těchto částech města zajistit pravidelný interval a jednoznačná nástupní místa v centru města.

6. Výčet principů optimalizace musí končit opět u ekonomiky provozu. Aby optimalizace nezatížila městskou pokladnu, byla snaha při návrhu linek i jízdních řádů minimalizovat prostoje trolejbusů a autobusů na konečných a celkově vozidla více využít. Příklady? Autobus z linky 34 přejede ráno na linku 25 a vykoná užitečnou práci na zbrusu novém přímém spojení Vinic s fakultní nemocnicí, ÚMO 1, školami i nákupními středisky. Trolejbusy z linky 11 brzy ráno odjedou své kilometry na posilových spojích z CAN, Husova na Borská pole označených jako linka 18. A tak bychom mohli pokračovat.

Mnohým Plzeňanům je jasné, že nebylo možné zapracovat všechny lokální nebo individuální požadavky. Často byly a jsou tak protichůdné, že je možné vyhovět jen některým. Během zpracování studie i návrhu byla opatření opakovaně konzultována s dopravními odborníky a zástupci obvodů. Veřejnost připomínkovála návrhy od května 2010. Rada připomínkem jistě přijde po spuštění 2. etapy optimalizace, budou posouzeny a určitě budou provedeny opětovné průzkumy, které ověří využití spojů. Bude zajímavé sledovat, zda a jak rychle si získají oblibu nové linky. V jiných případech budou hledána řešení, jako například zlepšení přestupů pomocí nových zastávek mezi linkami 12 a 24 u Nové Hospody nebo mezi linkami 41 a 15, kde bude nutné ujet delší vzdálenost z Husovy do Týlovky ulice. Jako u všech velkých změn představuje optimalizace často bolestivou změnu zaběhnutých zvyklostí. Měla by být vyvážena množstvím nových vylepšení a zlepšením dostupnosti veřejné dopravy pro mlčící většinu občanů, která na změny a přizpůsobení novým požadavkům života ve městě marně léta čekala.

Město Plzeň i Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., přejí vám cestujícím rychlou orientaci v novém systému městské veřejné dopravy a nalezení toho nejlepšího dopravního spojení pro vás a vaše blízké, ať už pojedete do práce, školy, k lékaři nebo za zábavou.

Kulatá výročí plzeňské dopravy

1900

- tramvaje mají už po prvním roce provozu takový úspěch, že městská rada objednává dalších 5 motorových a 4 vlečné vozy
- 4. srpna je otevřena nová kolejová odbočka z Nádražní ulice, která umožňuje zajíždět tramvajím až k nádražní budově Plzeňsko-březenzské dráhy (později bude nahrazeno novou budovou a v jejím místě zbuduje jen nádražní kolejíště)

1910

- finanční situace přivedla město Plzeň k záměru pronajmout dopravní a elektrárnský podnik, k tomu však nakonec nedojde
- tramvajová síť se prodlužuje o krátký úsek od plynárny směrem na Doudlevec k tehdejší plovárně

1920

- vozový park čítá 29 tramvajů a 4 vlečné vozy, průměrné stáří vozidel činí 18,4 let a po těžkých válečných letech vyžaduje zásadní modernizaci

1930

- Elektrické podniky města Plzně začínají období rozkvětu a těší se plně podpoře vedení města: vozový park tramvajů se rozšiřuje o 8 vozů z Prahy a autobusy konečně zahajují plný a pravidelný provoz do Doubravky a na Ústřední hřbitov
- tramvajové tratě se intenzivně zdvojkolejnují, důkazem je právě dokončený úsek od vlakového nádraží k Liliové ulici

1940

- válečná léta jsou ve znamení nedostatku pohonných hmot, a tak po Plzni jezdí autobusy na svítýplyn a připravuje se zavedení trolejbusové dopravy
- na Slovanech je vystavěna odstavná kolej, která se o necelé tři roky později stane součástí tratě k nové tramvajové vozovně Slovany

1950

- 15. února je zahájen provoz na nové trolejbusové lince č. 14 z Kopeckého sadů na Košutku, která doplnila o rok

dříve dostavěnou linku č. 13 na Bolevec

1960

- autobusová doprava se rozrůstá o novou linku č. 22 z Karlova do Skvrňan a linka č. 28 obsluhující Újezd se prodlužuje z Doubravky až k městským lázním (křížovatka u Jána)
- v Plzni se objevují první čtyři moderní tramvaje typu T2 s typickým zamračeným čelem a ozdobnými „fousy“ kolem reflektoru umístěného uprostřed

1970

- do Plzně již směřují z pražského podniku ČKD novější tramvaje typu T3
- vozový park trolejbusů doplňuje zajímavý prototyp trolejbusu Škoda 9 Tr s tehdy velmi pokrokovou a úspornou tyristorovou regulací

1980

- 1. září vyjíždějí na svou první pravidelnou jízdu tramvaje po nové trati na Košutku a od této chvíle se pro další desetiletí stabilizuje trasa

nejfrekventovanější plzeňské linky č. 4

- pod plzeňské troleje se dostává první prototyp trolejbusu Škoda 14 Tr s výrazně „hranatým“ designem a množstvím prosklených ploch
- nedostatek tramvajů řeší stejně jako v roce 1930 nákup ojetých tramvajů z Prahy, konkrétně typu T1 vyráběného v 50. letech



1. září 1980 historická Křižíkova osmnáctka slavnostně vyjíždí z nové točky Košutka
Foto archiv PMDP

1990

- rodící se sídliště Vinice je 20. dubna připojeno k městu autobusovou linkou č. 41

- 26. května se tramvajová síť rozrůstá o novou trať z Lochotína do sídliště Bolevec, která na dlouho zůstane posledním rozšířením této trasy; na tuto trať je nově převedena linka č. 1, která po celou dosavadní historii městské dopravy v Plzni jezdila z Bor na Slovany

- tentýž den, 26. května, zahajuje na trase Košutka – Bolevec – Doubravka – Slovany – Doudlevec – Bory provoz autobusová linka č. 30, která spojuje okrajové části Plzně, aniž by zajížděla do centra – dlužno říci navzdory pochybovačům o účelnosti takové linky

2000

- u Týršova mostu vzniká nová trolejbusová smyčka, která slouží lince č. 14
- v květnu jsou definitivně zrušeny tramvajové linky č. 3 a 5, které v 90. letech zajišťovaly přímé spojení zaměstnancům Škodovky mezi točkou Malesická a sídliště Košutka a Bolevec
- PMDP, a.s. kupují poslední tři nízkopodlažní tramvaje z jedenáctikosoové série vozů typu Škoda LTM 10.08 řečené „Astra“

Informujeme o chystané novince v Integrované dopravě Plzeňska Plzeňská linka

Jako nový projekt pro jízdní řád regionální železniční dopravy pro období 2010/2011 byla navržena první průřezná příměstská železniční linka Kozolupy – Blovice, která bude projíždět uzlem Plzeň hlavní nádraží a spojí další železniční zastávky v rámci města Plzně, jako jsou Plzeň-Kotěrov, Plzeň-Jižní předměstí, Plzeň-Zadní Skvrňany a Plzeň-Křimice. Nově navržená linka usnadní občanům cesty do zaměstnání a škol a zároveň umožní větší variabilitu míst pro přestup na MHD nebo pěší docházku. Na lince bude jezdit nově rekonstruovaný částečně nízkopodlažní vůz Regionova. Zvláště na trati č. 170 v úseku Plzeň – Kozolupy je zavedení nízkopodlažního vozidla vhodné vzhledem k nově zrekonstruovaným nástupištím v rámci výstavby III. tranzitního železničního koridoru.

Zde je možný skutečně bezbariérový přístup do vozidla, který nejvíce ocení matky s kočárky a senioři. Nová příměstská linka tak přinese kvalitní dopravu pro satelity v blízkém okolí města Plzně s možností přepravy v rámci města Plzně po železnici. Jízdní řád příměstské linky je navržen jako co možná neefektivnější, vozidlo Regionova bude mít minimální prostoje a celý den se bude pohybovat na tratích v okolí Plzně. Na lince bude platit běžný tarif ČD a v úseku Křimice – Starý Plzenec bude uznáváno předplatné IDP zóny P, resp. zóny Z pro jízdy v úseku z Plzně do Nezvěstic a z Křimic do Kozolup. Linka bude mít samostatný jízdní řád a bude na ni možné následně navázat vybrané autobusové spoje v některých sateletech. V příštích letech by navíc mohla být prodloužena a obsluhovat

větší území kraje. Nová plzeňská linka bude zařazena do systému Integrované dopravy Plzeňska, čímž se rozšíří počet vlakových spojů, na kterých budou moci cestující využívat předplatné na Plzeňské kartě. Nové spojení bude zároveň důkazem, že se moderní evropský trend sbližování spolupráce mezi městskou a železniční dopravou konečně dostává i do plzeňské aglomerace.



Kam směřuje Plzeňská karta? Do telefonu!

Záměrem PMDP, a. s., je hledat pro Plzeňskou kartu další možnosti využití, aby tak karta mohla svým držitelům přinášet stále více výhod. Propojení PK s technologií mobilních telefonů je dalším krokem vývoje multifunkční městské čipové karty.

1. dubna 2009 byl spuštěn pilotní provoz první fáze projektu Plzeňské karty v mobilním telefonu s technologií NFC, která je založena na využívání služeb souvisejících s elektronickou peněženkou (nákup přestupních jízdenek ve vozích MHD). Do pilotního provozu bylo zapojeno padesát účastníků a trval do 30. června 2009. Další fáze vývoje, která byla zahájena v polovině léta 2009 a potrvá do konce roku 2010, bude zaměřena na využití elektro-

nické penženky v mobilním telefonu i mimo dopravu.

V rámci dalšího vývoje uvažujeme také o implementaci vzdálené správy mobilní Plzeňské karty. To znamená vzdálené dobíjení elektronické penženky, doručování a validace předplatných kupónů prostřednictvím NFC mobilního telefonu. Mobilní telefon tedy v budoucnu přinese nejen veškeré standardní možnosti využití Plzeňské karty (úhrada plateb za zboží a služby u partnerů Plzeňské karty, využití identifikačních vlastností, nákup jednotlivého jízdného atd.), ale také komfortní služby využívající propojení těchto technologických zařízení, jako například kontrola zůstatku elektronické penženky přímo na displeji mobilního telefonu a mnoho dalších.

Jednotlivé jízdné – řešení pro cestující bez předplatného

Plzeňské městské dopravní podniky, a. s., se snaží vyhovět všem skupinám cestujících a přizpůsobit nabídku služeb a produktů jejich potřebám. Při modernizaci odbavení a rozšiřování možností nákupu jízdenek nezapomínají ani na cestující, kteří chtějí využívat jednorázové jízdenky při občasných jízdách po Plzni a okolí. Nejširší možnost volby typu jízdného mají samozřejmě držitelé Plzeňské karty, kteří si mohou zvolit, zda se jim vyplatí investice do časového předplatného, nebo pouze menší hotovost na elektronické penženke. Při sporadickém využití městské veřejné dopravy však cestující pravděpodobně nebude cítit potřebu pořídit si Plzeňskou kartu a nabíjet na ni předplatné. I s touto možností PMDP počítají. Pro tento případ nabízí několik dalších alternativ, jak si jízdní doklad opatřit. Stále jsou k dostání běžné nepřestupní papírové jízdenky, které je možné zakoupit v novinových stáncích, případně v jízdenkových automatech. Nevýhodou těchto jízdenek je nutnost shánění před jízdu. Novinové stánky mají omezenou otevírací dobu a jízdenkové automaty se i přes veškerou snahu PMDP stávají terčem útoků vandálů, kteří automat kromě vizuálního



poškození často vyřadí z provozu i na několik hodin. Cestující, kteří se rozhodli nevyužít předplatné, se proto nyní mohou těšit na zavedení SMS jízdného. Cílem této služby je zjednodušit a opět zpříjemnit cestování veřejnými dopravními prostředky, ovšem z důvodu vyšších provozních nákladů bude cena SMS jízdenky navýšena na 15,- Kč. Nejvýhodnější a nejpohodlnější alternativou pro cestujícího bez Plzeňské karty je produkt Plzeňská jízdenka. Je to čipová karta,

s jejíž pomocí si ve žlutých terminálech Cardman (zařízení určené pro samoobslužný nákup jízdného dokladu) umístěných v dopravních prostředcích lze jednoduchým navolením zakoupit jízdenku (případně více jízdenek najednou). Takto zakoupené třicetiminutové jízdenky jsou za standardní cenu dvanáct korun a na rozdíl od papírových jízdenek jsou přestupní. Jízdenku je možné pořídit s časovou platností na 30, 60 a 180 minut nebo celodenní, vždy s možností libovolného přestupování mezi jednotlivými linkami v rámci časové platnosti jízdenky. Plzeňskou jízdenku lze zakoupit v Káznickém centru PMDP nebo u dalších prodejců, a to bez jakýchkoliv administrativních úkonů. Po vyčerpání hotovosti stačí kartu jednoduše nabít na přepážkách systému Plzeňské karty, případně v jakoukoliv denní dobu v Samoobslužných zónách - terminálech určených pro dobíjení Plzeňské karty a Plzeňské jízdenky pomocí bankovní karty. V budoucnu bude navíc Plzeňskou jízdenku možné využívat nejen pro platby ve veřejné dopravě, ale i jako platební prostředek pro zakoupení parkovacího lístku z parkovacích automatů na území města Plzně.

Zajímavosti ze světa



Renesance trolejbusů v Římě

Italské hlavní město Řím provozovalo trolejbusy v letech 1937 – 1972. Obdobně jako v jiných evropských městech se později ukázalo, že zrušení provozu byla chyba. O tři desítky let později musel být od základu vybudován nový provoz. V roce 2005 byla slavnostně otevřena nová expresní trolejbusová linka, na níž jezdí 30 kloubových trolejbusů Solaris Trollino. Úspěch nové linky přiměl město k dalšímu rozvoji. Chystá se vybudování tří dalších linek v jižní části Říma v celkové délce 38 kilometrů. Nové trolejbusy dodává italsko-české konsorcium Breda Menarini / Škoda Electric. A proto se mohl římský trolejbus objevit při zkušebních jízdách v červnu 2010 i v plzeňských ulicích.

Foto Zdeněk Kresa



Nejdelší tramvajové soupravy jezdí v Německu

Město Karlsruhe se může pyšnit velice zajímavým tramvajovým provozem. Tramvaje tu jezdí nejen v městských ulicích, ale pokračují po železničních tratích i daleko za město. Celková délka „městské dráhy“ je neuvěřitelných 400 kilometrů.

Foto Jiří Kohout



Obří housenky na pneumatikách

Pokud zmiňujeme vozidla s rekordní délkou, nesmíme opomenout silniční vozidla. Švýcarská města Curych, Lucern a Ženeva jsou průkopníky v nasazení obřích velkokapacitních vozidel o délce 25 metrů do městského provozu. Jedná se o dvoukloubové trolejbusy Hess/Vossloh Kiepe, které vynikají unikátními užitečnými vlastnostmi. Tichý, zcela ekologický provoz a rekuperaci brzdě energie zajišťuje elektrický pohon napájený z trolejí, velký výkon a akceleraci vozidla umožňují dvě hnané nápravy. Dech beroucí je schopnost vozidla prodloužit se křivolakými městskými uličkami díky dvěma řídicím nápravám a konstrukci obou kloubů. Průjezdnost tohoto trolejbusu je podle místních dokonce o něco lepší než klasických osmnáctimetrových kloubových vozidel. Důkazem jsou fotografie z konečných, které jsou mnohde řešeny jen jako prosté otočení v městské ulici, třeba kolem tramvajových ostrůvků.

Foto Jiří Kohout

Příští dva roky budou ve znamení školení

Česká ekonomika zažila nedávno ekonomickou recesi a její ožívání je velmi pozvolné. Proto se u mnoha firem pozastavilo anebo výrazně ztenčilo investování do školení a rozvoje zaměstnanců. U některých společností jsou tyto investice do lidského faktoru buď v nedohlednu, nebo hodně střízlivé. Nepříznivé klima našťastí vylepšuje možnost získání dotací nebo grantů z ministerstev ČR nebo Evropské unie na různé školící a vzdělávací aktivity. Touto cestou se vydala i naše společnost, když podala v prvním čtvrtletí letošního roku žádost o finanční podporu z Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost. Projekt nese název „Nastavení systému vzdělávání a zvyšování profesních dovedností zaměstnanců“ a jeho cílem je nastavit systematické vzdělávání zaměstnanců nad rámec pouze povinných školení daných zejména platnou legislativou. Projekt bude zaměřen převážně na oblast tzv. soft skills (komunikace, asertivita, zvládání konfliktních situací v pro-

vozu, manažerské dovednosti atd.) a na rozvoj počítačových dovedností. Součástí projektu je také pořízení moderního hardwarového vybavení a vytvoření e-learningových kurzů, např. pro školení cizích slov a legislativy v dopravě (z důvodu snadnějšího získávání informací bez účasti lektora s přihlédnutím k fungování provozu). Kurzy projdou zejména ti zaměstnanci, kteří potřebují v určitých oblastech proškolení nejvíce či připomenout a oživit již používané metody (tzn. řidiči, dispečeri, revizoři a THZ pracovníci). Velký důraz je kladen na ty skupiny pracovníků, kteří při výkonu své práce přicházejí nejvíce do kontaktu s veřejností. Absolování školení přinese našim zaměstnancům větší jistotu a profesionalitu v komunikaci s veřejností a rozšíří jejich dovednosti. Naše společnost tím vylepší renomé jak u zákazníků, obchodních partnerů, tak i v oboru podnikání. Projektovou žádost nyní bude hodnotit v posledním kole výběrová komise, čekáme tedy na rozhodnutí o přidě-

lení dotace na zmiňovaný projekt. Pokud uspějeme, mohla by být jeho realizace odstartována ještě koncem letošního roku. Zanedlouho budeme také podávat žádost o další grant z operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost. Název projektu je „Specifická a obecná efektivní podniková škola“ a půjde zejména o odborná školení pracovníků všech provozů společnosti. Ti si udrží, nebo i zvýší kvalifikaci na svých specializovaných pracovištích. Do školení budou zapojeni také manažeři, kteří by měli získat detailnější přehled o jednotlivých provozech a užitečné informace o efektivním řízení. Součástí záměru je vybudovat i podnikovou školu vzdělávání. Bude vytvořen tým interních lektorů, a to pouze pro školení vybraných oblastí ve společnosti.

Chystaná školení přináší příležitost našim zaměstnancům prohloubit jejich dovednosti. Společnost Plzeňské městské dopravní podniky tak zvýší kvalitu služeb poskytovaných široké veřejnosti.

Dopravní novinky - září 2010. Vydavatel: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Denisovo nábřeží 12, 303 23 Plzeň, tel. 378 031 120, www.pmdp.cz. Autoři textů: Jiří Kohout (šéfredaktor, články Optimalizace městské dopravy, Trolejbusy vyjedou po nové trati, Kulatá výročí, Zajímavosti), Kateřina Fránová a Petra Kazmířová (redakce, článek Příští dva roky ve znamení školení), Martin Chval (Jednotlivé jízdné), Luboš Pasek (Představujeme novou tramvaj), Josef Pavlíček (Manipulační poplatek), Zbyněk Proška (SMS jízdenka, Kam směřuje Plzeňská karta?), Milan Šot (Bonusový program, Firemní Plzeňská karta) Autoři fotografií: Jiří Kohout, Zdeněk Kresa, Pavel Pirner, Jindřich Šedivý, Jan Šlehofer. Grafika: Vojtěch Jurík. Jazyková korektura: Miroslava Tolarová. Náklad 84 000 výtisků. Neprodejné. List není reklamní tiskovinou. Sazba a tisk: NAVA TISK, spol. s r.o., Distribuce: Česká pošta, s.p.