

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

Prosinec 2011

Vážení čtenáři,

vítám Vás u dalšího vydání Dopravních novinek. Na jejich stránkách získáte řadu informací o tom, co naše společnost ve spolupráci s vedením města, které představuje jediného akcionáře v oblasti veřejné dopravy, vytvořila či změnila. A také to, co změnit chystá.

Já se proto v úvodu dotknou jednoho tématu, které nás zaměstnávalo od května letošního roku a které nás bude zaměstnávat ještě počátkem roku příštího. Tím je realizace tzv. PPP projektu.

Táhle tajuplná zkratka (z angličtiny Public private partnership) zjednodušeně znamená propojení veřejného sektoru, tedy PMDP, a s., se soukromým partnerem nebo chcete-li kapitálem. V rámci tohoto spojení by dopravní podniky mohly získat nový areál pro odstav a údržbu trolejbusů a autobusů spolu s potřebným zázemím a současně by údržbu svých vozidel nakupovaly od tohoto soukromého partnera. To kromě jiného předpokládá i prodej části podniku, která se dnes v rámci PMDP údržbou vozidel zabývá. Jestli se uvedený projekt podaří úspěšně realizovat, uvidíme až začátkem příštího roku, konkrétně po datu 6. února, k němuž budou předloženy nabídky ze strany dvou konsorcií. Ta po prvním, kvalifikačním kole zůstávají ve hře jako vážní uchazeči.

PPP projekt je velmi významnou zakázkou, která by měla trvat pod dobu 29 let a dosáhnout hodnoty v řádech miliard korun. Pokud máme přesné informace, nebyl projekt takového rozsahu zatím v oblasti veřejné dopravy v Evropě realizován. Mám za to, že ve fázi přípravy včetně zpracování zadávací a smluvní dokumentace odvedla naše společnost ve spolupráci s poradci a vedením města poctivou práci. Stejně jako moji kolegové i já jsem zvědav, nakolik se předpoklady vedoucí k vypsaní této veřejné zakázky podaří obsahem podaných nabídek potvrdit.

Být první nemusí vždy znamenat být nejlepší nebo nejúspěšnější. Věřím však, že v případě uvedeného projektu, jehož realizaci nám zadal jediný akcionář – město Plzeň, bude případné prvenství v realizaci takto rozsáhlého projektu spojeno s úspěchem.

Budu rád, když se k tomuto tématu budu moci vrátit se stejným optimismem i v příštím vydání Dopravních novinek. Aby se tak mohlo stát, bude třeba silné vůle, hodně štěstí a pevného zdraví, což nejen svým kolegům, ale i Vám všem upřímně přeji do nového roku 2012.

Mgr. Michal Kraus
generální ředitel



Plzeň má konečně svůj vlastní historický trolejbus! Na jaře letošního roku byl trolejbus Škoda 9 Tr z rekonstruován v dílnách PMDP a nyní je chloubou dopravního podniku i města. Více najdete v článku na třetí straně.
Foto Jan Štehofer, 12. 6. 2011

Změny v městské dopravě od 2. ledna 2012

Od nového roku čeká cestující v plzeňské městské dopravě několik změn. Podívejme se tedy na ně blíže.

Změnou, která se pravděpodobně dotkne nejvíce cestujících, bude úprava trasy linky číslo 10. Všechny desítky v ranní a odpolední přepravní špičce nyní nově pojedou až do Černic, v centru města pak budou všechny spoje celodenně ukončeny jednosměrným objezdem v trase Goethova – Anglické nábřeží – Hlavní nádraží, tedy stejně jako linka 14. Důvodem této změny je především přeplňování trolejbusů linky 13 v odpolední dopravní špičce v úseku z centra do Černic v kontrastu s výrazně menším využitím trolejbusů linky 10 v tomto období. Příčinou je především velké množství cestujících jedoucích do nákupního centra Olympia.

Zkrácení linky 10 jen do centra města pak bylo vynuceno principem, podle něhož mohou vozidla MHD ujet za rok pouze určité množství kilometrů, na něž přispívá město Plzeň dotací ze svého rozpočtu. To znamená, že pokud dojde někde k posílení dopravy a k nárůstu ujetých kilometrů, je nutné tyto kilometry ušetřit někde jinde, aby celková bilance byla vyrovnaná.

K dalším změnám dochází na Borských polích. Linka 21 bude jezdit pouze ve zkrácené trase Bory – Litice, vybrané spoje tedy nebudou nadále zajíždět na Borská pole. Zde je důvodem především malé vytížení těchto spojů, autobusy často vezly pár jednotlivců nebo jely úplně prázdné. Ponechán zůstává školní spoj pro přepravu litických dětí do zastávky Šimerova, který bude odjíždět z Litic, Veverí v 7:25.

Alespoň částečnou náhradou za zrušenou linku 21 bude nově zavedená linka 36. Tato linka zajistí třemi páry spojů přímé spojení Nové Hospody se zastávkou Šimerova na Borech, které využijí především děti z Nové Hospody, dojíždějící do škol na Borech. Autobus bude odjíždět ráno z Nové Hospody v 7:24, odpolední spoje pak vyjedou ze zastávky Šimerova v 13:31 a 15:11. Další spoje pak pojedou pouze ve zkrácené trase Bory – Obchodní, rondel, tyto spoje by měly především zajistit obsluhu firem v okolí zastávky Garáže, Staré letiště a Podnikatelská, Daiho. Jejich časové polohy byly navrženy s přihlédnutím k pracovní době v okolních firmách a my

věříme, že si tyto spoje své cestující najdou.

Již jen drobností je pak úprava obsluhy zastávky Dobřanská, na níž bude na žádost místních obyvatel nově zastavovat i linka 24 a také nová linka 36. Zastávka i nadále zůstává v režimu „na znamení“.

Do režimu „na znamení“ bude nově převedena zastávka linky 32 a nově i linky N5 Pampelišková v Černicích, důvodem je malé využití této zastávky. Více než 60 % spojů zde dnes zastavuje zcela zbytečně. Stejně tak bude nově na znamení i zastávka linky 34 Bolevec, u žel. zast. Zde dnes zastavuje zbytečně přibližně 40 % spojů.

Poslední změnou je pak prodloužení dvou spojů linky N5 z Koterova přes Černice do Radobyčic na žádost místních obyvatel, kteří poukazovali na to, že tato část Plzně je jedna z mála čtvrtí, jež dodnes nejsou v noci obsluhovány.

Tak jako každá změna v městské dopravě, budou i tyto změny přijímány některými cestujícími s rozpaky, přesto věříme, že většina z dotčených uživatelů plzeňské městské dopravy tyto novinky ocení.

Od ledna nově i 24hodinová SMS jízdenka

SMS jízdenka je v Plzni k dispozici od září loňského roku a za tuto poměrně krátkou dobu si získala u vás, cestujících velkou přízeň. Od ledna vám navíc nabídneme i 24hodinovou variantu této oblíbené jízdenky, která je vám k dispozici v jakoukoli denní dobu. 24hodinová SMS jízdenka bude stát 70 korun a pro její objednání stačí zaslat SMS ve tvaru

PMDP24H na telefonní číslo 902 06. Ostatní podmínky jsou stejné jako u 35minutové varianty – zákazník musí mít aktivovanou službu Premium SMS a náklady spojené s objednaním 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 (SMS) jízdenky.

Cestující může nastoupit do dopravního prostředku až s doručnou elektronickou jízdenkou. Potvrzení obsahuje typ zakoupené jízdenky, její územní a 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 je možné získat k zakoupeným SMS jízdenkám zjednodušené daňové doklady.

SMS JÍZDENKA na tel. číslo: 90206	35 minutová přestupní / 20 Kč (do 31. 12. 2011 - 15 Kč) text SMS: PMDP35M	24 hodinová přestupní / 70 Kč (platná od 1. 1. 2012) text SMS: PMDP24H	<small>Nástup do vozidla pouze s přijatou SMS jízdenkou Cestujícím z PMDP Cestujícím z ostatních dopravců Příloha: SMS jízdenka</small>
---	--	---	---

S novým rokem přicházejí i změny tarifu v PMDP

Od přelomu srpna a září se snažíme s předstihem upozornit všechny naše zákazníky na změny v tarifu, které nás čekají s příchodem nového roku. Nejedná se pouze o změny cen, ale také o změny pravidel pro některé skupiny cestujících. Vzhledem k tomu, že měsíc po vydání nařízení statutárního města Plzně byla schválena revokace jeho části, nastaly u cestujících v některých oblastech dohady o konečné podobě nového tarifu. I proto níže upozorníme na nejdůležitější změny platné od 1. 1. 2012.

Nárok na bezplatnou přepravu mají:

- Děti do 6 let
- Občané ČR od 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR od 70 let
- Držitelé průkazu ZTP
- Držitelé průkazu ZTP/P včetně jejich průvodce nebo vodícího psa, pokud se přepravují současně s tímto držitelem, včetně invalidního vozíku
- Osoby, o nichž tak stanoví zákon

Cestující do 70 let, pobírající starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, musí vlastnit Plzeňskou kartu s aktivovaným nárokem na zlevněné jízdné, aby mohl využívat buď zlevněné předplatné anebo zlevněné jednotlivé jízdné.

Pro držitele zlaté Janského plakety jsou změny výrazné:

- Držitel zlaté Janského plakety, který vlastní Plzeňskou kartu, nepobírá starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, může využívat zlevněné (poloviční) časové předplatné
- Držitel zlaté Janského plakety, který vlastní Plzeňskou kartu, pobírá starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, může využívat zlevněné (poloviční) časové předplatné (300 Kč/rok)
- Držitel zlaté Janského plakety, který využívá jednotlivé jízdné, musí cestovat na plnohodnotné jednotlivé jízdné.

Změna se dotkne i osob pobírajících rodičovský příspěvek. Od 1. 1. 2012 zaniká nárok na zlevněné předplatné. Nárok na přepravu za zlevněné jednotlivé jízdné zůstává pro rodiče doprovázejícího alespoň jedno dítě ve věku do 6 let.

Pokud budete mít dotazy týkající se změn tarifu, využijte informační linku PMDP - 378 037 485 nebo využijte formulář na www.pmdp.cz.

Těžký život revizorů



VHRSTI

Cestující přepravující se veřejnou dopravou v Plzni kontroluje v současné době třináct revizorů, ještě do konce tohoto roku jich však v terénu bude sedmáct.

Činnost revizora je po psychické stránce velice náročná. Žádný den není stejný a nikdy neví, co se mu daný den přihodí. Při jednání s lidmi musí ke každému přistupovat dle momentální situace. A z tohoto důvodu absolvují naši zaměstnanci povinně psychologické a psychiatrické vyšetření, při němž zjišťujeme, jestli práci revizora mohou vykonávat.

Při tarifních kontrolách se velká většina našich spoluobčanů chová slušně. Přestože se někdy někomu stane, že z nějakého důvodu cestuje bez platného jízdního dokladu, svoji

chybu uzná a zaplatí pokutu revizorovi na místě nebo si nechá vypsát záznam o pokutě a dodatečně si vše vyřídí na naší doplatkové pokladně. Na druhé straně se bohužel najdou jedinci, kteří jsou jak říkáme „problematičtí“.

Začíná to předstíráním, že neslyší, pak najednou mají důležitý telefonní hovor, který v žádném případě nemohou přerušit, poté to pokračuje hledáním jízdenky po všech kapsách, následně v taškách a nakonec s velkým překvapením oznámí, že jízdenku určitě mají, ale zrovna ji nemohou najít. Celé „hrané divadlo“ samozřejmě trvá několik zastávek. V těchto případech revizoři využívají svých zkušeností a poznatků ze školení asertivity, komunikace a jednání ve vypjatých situacích. Kontroloři jsou připraveni, že podobná „etuda“ bude pokračovat i venku na zastávce a pravděpodobně bude zakončena snahou o útek. Poslední dobou bohužel přibývá případů, kdy na pohled velmi slušný a bezproblémově jednajících

cestujících využije momentu překvapení, fyzicky napadne revizora a uteče. Ti to samozřejmě u těchto občanů v žádném případě neočekávají, nejsou proto takzvaně ve střehu a dochází k jejich pracovním úrazům. Nejhorší (a věříme, že i poslední) případ byl, kdy cestující vytáhl z kapsy nůž, rozpřáhl se a chtěl našeho zaměstnance trefit do hrudi. Ten byl naštěstí pohotový, ubránil se a útočníka zpacifikoval až do příjezdu Policie ČR. Další případy napadení jsou rány pěstí, dřevotřískovou tyčí, kopance, škrábance, povelání na zem či strčení a naražení na nějakou tvrdou překážku.

Někdy se v měsíci provádí tarifní kontroly ve spolupráci s cizineckou policií nebo městskou policií a namátkově i společně s již zmíněnými složkami a současně s Policií ČR.

V rámci sdružení dopravních podniků ČR se dvakrát ročně schází vedoucí přepravních kontrol a řeší problémy, které mají ve svých městech, a je to Praha, Brno, Plzeň, Ostrava, Olomouc, České Budějovice nebo například Ústí nad Labem. Již několik let po sobě je největ-

ším problémem chování černých pasažérů a s tím související fyzická napadení, dalším častým tématem jsou stížnosti cestujících na chování revizorů. Nejčastějším údajným prohřeškem kontrolorů je nadávání, vulgární výrazy, vyhrožování, a dokonce i fyzická napadení, některé dopravní podniky proto vybavily své zaměstnance hlasovými záznamníky. V případě řešení stížností se díky nim poukázalo, že se revizor choval slušně a naopak cestující byl ten, kdo nadával a byl sprostý.

V souvislosti se stížnostmi nás všechny společně mrzí, že na její sepsání si každý najde čas, ale na její sepsání pochvaly téměř nikdo. Vždycky nás těší, když cestující naše lidi na místě pochválí za jejich příjemné jednání, za pomoc při nástupu či výstupu maminky s kočárkem nebo za to, že z vozu vykážou bezdomovce či jinak obtěžující občany. Bohužel ale téměř nikdo pochvalu nepošle písemně. Z toho důvodu se společnost na revizory dívá jako na ty, kteří pouze „loví“ lidi, chytají černé pasažéry za každou cenu, jsou sprostí a zlí a tuto práci dělají jen pro to, že nikde jinde nena-

šli uplatnění a mají vychozenou maximální školu. Podmínkou přijetí na pozici revizora je přítomnost středoškolské vzdělání zakončené maturitou a také výše zmíněné psychologické a psychiatrické vyšetření. Přestože uchazeč vším úspěšně projde, nikdy se nelze předem připravit na výhrůžky smrti či fyzickým ublížením rodinným příslušníkům, s nimiž se kontroloři také setkávají.

Mějme na paměti, že revizoři se snaží odhalit černé pasažéry, kteří ať vědomě či nikoli, cestují dopravními prostředky na úkor nás poctivých, kteří si platíme měsíční či roční předplatné, SMS jízdenky nebo jízdenky pro jednotlivé jízdy, a přispíváme tak k tomu, že se modernizuje vozový park a rozšiřují se služby pro lepší a kvalitnější cestování.

Na závěr bychom vás chtěli požádat, abyste při kontrolách neviděli naše zaměstnance jako revizoři, kteří vám chtějí způsobit nepříjemnosti. Zkusíte na ně pohlížet jako na lidi, kteří vykonávají svoji práci stejně, jako vykonáváte vy svoji, a objektivně vyhodnocujete sporné případy vzniklé ve vozech, jimž jste svědky.

Plzeňská karta slouží i jako průkaz čtenáře v Knihovně města Plzně

Vážení držitelé Plzeňské karty, stále se snažíme Vám usnadnit a zpříjemnit využívání městské veřejné dopravy. S tím souvisí také forma dobíjení časového předplatného a elektronické hotovosti na Vaše Plzeňské karty. Již od roku 2007 pro Vás provozujeme síť samoobslužných zón, kde můžete Plzeňskou kartu dobít 24 hodin denně. S počátkem roku 2012 Vám však chceme nabídnout další,

ještě pohodlnější a uživatelsky přívětivější řešení. Internet je dnes pro většinu z nás běžný nástroj pro objednávání a nákupy zboží a služeb.

Z toho důvodu si přes internetové stránky www.eshop.plzenskakarta.cz budete na Vaši kartu moci již brzy dobít také časové předplatné a elektronické peníze pro nákup jednotlivého jízdného z terminálů umístěných ve vozech MHD. Na

e-shopu Vás dobíjením Plzeňské karty provede jednoduché uživatelské prostředí s přesným návodem postupu dobíjení časového předplatného i elektronické hotovosti. O přesném termínu spuštění e-shopu Plzeňské karty Vás budeme včas informovat a doufáme, že Vám tato nová funkce přinese více pohodlí a ušetřeného volného času, který je pro každého z nás vzácný.

E-shop Plzeňské karty

Vážení „čtenáři“, stejně tak, jako mnoho z Vás nosí v peněžence Plzeňskou kartu, je velká část z Vás návštěvníky Knihovny města Plzně. Díky spolupráci PMDP a knihovny můžete Vaš papírový čtenářský průkaz nahradit Plzeňskou kartou. Pokud v kterékoli pobočce Knihovny města Plzně požádáte o registraci Vaší Plzeňské karty, pracovníce knihovny přiřadí kartu k Vašemu uživatelskému účtu a Vy budete moci používat Plzeňskou

kartu jako čtenářský průkaz při každé další návštěvě knihovny. Některé z poboček Knihovny města Plzně jsou také vybaveny terminálem schopným přijímat platby elektronickou hotovostí, tzn. Vaší Plzeňskou kartou je také možné provádět úhradu různých knihovných poplatků pouhým přiložením k terminálu. Po provedení platby Vám terminál odečte odpovídající elektronickou hotovost z paměti Vaší Plzeňské karty a vytiskne Vám doklad s potvrzením o pro-

vedení transakce. Od roku 2008, kdy byla nová funkce Plzeňské karty spuštěna, ji jako čtenářský průkaz využívá již 8 322 návštěvníků knihovny, tj. 33 % všech registrovaných návštěvníků.

Velmi se snažíme, aby pro Vás Plzeňská karta byla skutečně multifunkčním nástrojem pro život ve městě a věříme, že i jako čtenářský průkaz v Knihovně města Plzně si Plzeňská karta najde své spokojené uživatele.

Školení je šance

Společnost PMDP, a. s., v současné době realizuje rozsáhlý vzdělávací projekt zaměřený na prohlubování kvalifikací jednotlivých dílčích skupin zaměstnanců, zejména těch, kteří přicházejí do kontaktu se zákazníkem (řidiči MHD, dispečeri, pracovníci přepravní kontroly a zákaznických center). Tento projekt se týká 7 oblastí: počítačové dovednosti, legislativa, komunikační dovednosti, statistika a analýza dat, anglický jazyk, zdravotní věda a ekonomie. Odborné znalosti a dovednosti potřebné pro práci získávají s výše uvedenými cílovými skupinami např. i zaměstnanci odd. obchodu a MTZ (nákupu), controllingu, finanční účetní, vedoucí jednotlivých oddělení a další.

Od ledna 2011 probíhají v naší společnosti školení řidičů MHD s ohledem na jejich směnný provoz. Jedná se o školení Asertivity a komunikace se zákazníkem (4 h), Angličtina při přepravě osob (8 h) a Zdravotnický kurz (2 h) s profesionálními lektory. Tyto jednorázové kurzy budou probíhat do konce roku 2011. V dubnu

2011 byly zahájeny dva dlouhodobé kurzy pro administrativní zaměstnance a nižší a střední management, a to Angličtina administrativní (80 h) a Angličtina pro business (80 h), které budou ukončeny v dubnu 2012.

V současné době prochází naši zaměstnanci (zejména řidiči MHD, dispečeri, revizoři) e-learningovým kurzem zaměřeným na předpisy pro profesionály v silničním provozu, zdravotní vědu a komunikaci s cizinci.

Jeho cílem je co nejvíce sladit jejich správné jednání v různých situacích z každodenní praxe. Formou videí jim naučíme zábavnou formou ukazujeme, proč je důležité dodržovat předpisy a další pravidla při řízení a přepravě osob (např. dodržovat dopravní provozní řád, zásady poskytnutí první pomoci a jak správně komunikovat s cizinci). A že se nevyplatí je porušovat, a už vědomě či neúmyslně. Zaměstnanci mohou kurz absolvovat v moderně vybavené počítačové učebně se 14 novými počítači pořízenými z prostředků této dotace nebo jiném

počítači s připojením na internet, např. z pohodlí domova.

Díky e-learningovému kurzu, materiálům a pomůckám ke školení vytvořenými v rámci projektu bude zajištěna udržitelnost znalostí našich zaměstnanců i po skončení projektu financovaného z prostředků Evropského sociálního fondu prostřednictvím Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR.

Od ledna do června 2011 bylo proškoleny v rámci projektu 503 zaměstnanců, kteří absolvovali celkem 65 kurzů. Dlouhodobé kurzy angličtiny navštěvuje celkem 25 zaměstnanců. V roce 2012 projdou školeními ostatní cílové skupiny zapojené do projektu (např. controlling, finanční účetní, nákupci, dispečeri, manažeri atd.). Čekají je např. školení z oblastí MS Office, základů pracovního práva, manažerských dovedností, zvládnutí konfliktních situací, statistických a finančních školení a další. Školit se budou do června, případně července 2012.

Středoškoláci pozor - dobrá vychytávka od PMDP právě pro Vás!

Středoškoláci pozor - dobrá vychytávka od PMDP právě pro Vás!

Od 1. 9. 2011 jsme na několika plzeňských středních školách zavedli systém elektronického potvrzení o studiu. Co to pro Vás znamená? Konec potvrzování formulářů na sekretariátech škol a běhání na prodejnu PMDP s orazítkovaným formulářem! Na školách se zavedeným systémem elektronického potvrzení o studiu stačí studentům jen zajít na sekretariát (nebo jiné místo), kde je umístěna čtečka Plzeňské karty, zde kartu ke čtečce přiložit a škola Vaše potvrzení automaticky zašle Plzeňským městským dopravním podnikům. Cca hodinu po přiložení Vaší Plzeňské karty ke čtečce na škole si můžete začít dobít zlevněné časové předplatné buď pomocí bankovní karty na samoobslužných zónách nebo si rovnou ze školy skočit na

přepážku systému Plzeňská karta (Denisovo nábreží, Týlovka, CAN nebo hl. nádraží ČD) a dobít si tam.

Koukněte na seznam škol, kde je elektronické potvrzení již v provozu.

- Střední odborné učiliště elektrotechnické
- Integrovaná střední škola živnostenská
- Hotelová škola
- Střední škola informatiky a finančních služeb
- Střední odborná škola obchodu, užitého umění a designu
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola elektrotechnická
- Církevní gymnázium Plzeň

V nejbližší době plánujeme nové řešení nabídnout i dalším středním školám tak, aby usnadnění mohlo využívat co nejvíce z Vás.

Poslední fáze pilotního projektu Plzeňské karty v mobilu s unikátní aplikací O2 Wallet

Projekt unikátního řešení městské multifunkční čipové karty – Plzeňské karty vstupuje do své závěrečné fáze. Plzeňané tak mohou mít už v příštím roce v moderních mobilech elektronickou peněženko, předplatní kupon, průkazku do knihovny nebo mohou využívat služeb rezervačního systému Plzeňské vstupenky. Zároveň mohou mávnutím mobilu zaplatit za zboží a služby u smluvních partnerů. Novinku představují Plzeňské městské dopravní podniky a Telefónica Czech Republic. Nově testované řešení umožňuje využití všech dostupných funkcí Plzeňské karty.

V pilotním projektu jsou použity mobilní telefony Samsung Star II NFC s předinstalovanou mobilní aplikací O2 Wallet. Jeho součástí je i možnost otestování kombinovaného využití Plzeňské karty a bankovní karty. Zkušební provoz byl zahájen v říjnu letošního roku a je plánován na dobu 6 měsíců. Do pilotního projektu bylo zapojeno 50 uživatelů.

Po uvedení limitované edice Plzeňské karty v mobilním NFC telefonu Nokia 6212 v loňském roce a implementaci revizorské-

ho systému, byla nyní zahájena poslední fáze zkušebního provozu. Plzeňská karta je nyní součástí O2 SIM karty.

NFC technologie má široké uplatnění v rámci systému městské multifunkční bezkontaktní čipové karty. Možnost, které NFC poskytuje, chceme v budoucnu využít i pro vzdálenou správu Plzeňské karty v mobilním telefonu, tj. vzdáleného dobíjení elektronické peněženky, doručování a validaci časového předplatného prostřednictvím NFC mobilního telefonu. Budoucnost vidíme i ve využití NFC TAGu jako prostředníka mezi majitelem telefonu a aktuálními informacemi vázanými k určitému místu, např. zastávce veřejné dopravy, kulturní památce apod.

Součástí probíhajícího pilotního provozu je i testování kombinovaného uložení Plzeňské karty a bezkontaktní bankovní karty do jednoho NFC mobilního telefonu.

Obyvatelé Plzně budou moci využít mobilní aplikaci O2 Wallet s novou generací Plzeňské karty nejen v dopravě a kultuře, ale také jako náhradu věrnostních nebo vstupních karet a k platbám.

Trolejbus Škoda 9 Tr (1979)



Trolejbusy Škoda 9 Tr se vyráběly v letech 1961–1982 v závodě Škoda Ostrov nad Ohří. Tyto vozy v 60.–80. letech spolehlivě splňovaly zvýšené požadavky kladené na tento druh přepravy v řadě našich i světových měst. Díky jednoduchému a především účelnému provedení se těšily velké oblibě jak u provozovatelů, tak u cestujících. Při nízkých provozních i servisních nákladech se vyznačovaly značnou pohyblivostí v úzkých ulicích měst, velkou přepravní kapacitou, zrychlením a spolehlivostí na tratích dálkového i horského charakteru. Trolejbusů 9 Tr bylo vyrobeno úctyhodných 7443 kusů ve 29 sériích, které byly postupně technicky zdokonalovány. Dlouhou setrvačnost sériové výroby zapříčinila hlavně obliba tohoto robustního vozidla u jeho největšího odběratele – Svazu sovětských socialistických republik.

Karoserie je rámové konstrukce svařená z ocelových nosníků a výlisků. Na kostru karoserie byly plechy přivařeny nebo přinýtovány. Obložení interiéru tvoří umakart, na podlaze je položen gumový protiskluzový koberec. Sedadla jsou s koženkovým potahem, uspořádána příčně ve třech nebo čtyřech řadách. Během dlouholeté výroby došlo k řadě změn a vylepšení: řidičovi práci usnadňovalo nahrazení vzduchového řízení hydraulickým, nevhodnou odporovou regulaci pohonu vystřídala regulace tyristorová. Karoserie se vyráběla buď ve dvoudvřevém nebo třídřevém provedení, od toho se odvíjela i obsaditelnost (většinou 80 osob, z toho 29 sedících a 51 stojících).

Srdce trolejbusu tvoří stejnosměrný motor o výkonu 115 kW. Trolejbusy jsou ovládány třemi pedály. Pedál jízdy u starších sérií ovládal

polohu kontroléru, který pomocí stykačů spínal jednotlivé jízdní stupně přes odpory. U vozů z novějších sérií ovládal pedál jízdy přes potenciometr polovodičový regulátor, který dával povel silovému bloku s tyristory. Sešlápnutím pedálu elektrické brzdy dochází ke změně režimu motoru – motor se stává generátorem a vytvořenou energii maří v odporníku. Třetím pedálem se ovládá vzduchová brzda, která slouží především při dobřezování ve stanicích.

Do měst ČR bylo dodáno 722 vozů. V Plzni se v letech 1960–1994 vystřídalo celkem 153 trolejbusů tohoto typu v různých sériích i provedení. Během provozu nebyly většinou nutné žádné větší opravy těchto vozů a již po 9–12 letech byly nahrazovány novými. Plzeň ukončila provoz vozů 9 Tr v červnu 1994, poslední vůz tohoto typu v republice dojezdil v květnu 1997 v Jihlavě.

Vozy 9 Tr se mnohde ve světě staly legendou. Několik desetiletí tvořily například základní pilíř trolejbusové dopravy na nejdelší trati světa ze Simferopolu do Jalty přes Krymské hory. Jezdily však i na dalších exotických lokalitách, například v norském Bergenu nebo v indické Bombaji. Dnes se s „devítkami“ můžeme v běžném provozu setkat už jen v ukrajinském Simferopolu, Ternopolu, Rovnu, Černovci, Lucce a v bulharském Pazardžiku. Řada měst si vozy tyto krásné a pozoruhodné však ponechala jako historické, nechýbí mezi nimi už zmiňovaný Bergen, z českých měst jsou to třeba Teplice, Zlín, Pardubice nebo Brno.

Plzeňský trolejbusový provoz slaví letos 70. výročí a při té příležitosti se

dočkal svého prvního historického trolejbusu. A tím je právě vůz typu Škoda 9 Tr. Podařilo se zachránit trolejbus s evidenčním číslem 323, který byl ve službě pod plzeňskou trolejí od roku 1979 do listopadu 1991. Po vyřazení v létě 1993 byl v kompletním stavu odprodán majiteli leteckého muzea Air Park ve Zruči, kde sloužil jako skladiště a stál zde tři roky bez jakékoli údržby. Naděje na jeho vzkříšení vysvitla až 8. září 1996, kdy jej odkoupil Karel Šplíchal, člen Škoda BUS Klubu. Vlastními silami započal s jeho rekonstrukcí, která však probíhala po malých krůčcích. V roce 1999 získal klub ještě vůz č. 344, který použil jako zdroj náhradních dílů. Dalším zlomovým bodem byl 5. říjen 2010, kdy vlastník trolejbusu uzavřel smlouvu s PMDP, a. s. Trolejbus se tak po dvou desetiletích vrátil do dopravních podniků, které se obratem pustily do dokončení jeho renovace. V dubnu 2011 byl vůz oživen a slavnostně představen odborné i laické veřejnosti. Nejvíce potěšil stovky Plzeňanů a zejména děti, které vozil během oslav 70 let trolejbusové dopravy i dalších kulturních akcí.

Obrovský dík patří šikovným a pečlivým rukám pracovníků ústředních dílen, kteří vůz č. 323 vzorně zrekonstruovali. Odměnou všem, kteří se zasloužili o zachování historického trolejbusu, je jistě zájem veřejnosti, kdykoli trolejbus vyjede do ulic. Běžně se stává, že se lidé na chodníku otáčejí a řidiči náhle zastavují auto

a vybíhají s mobilem či fotoaparátem, aby si červené a sympaticky zaoblené vozítko vyfotili. Jsme rádi, že se „devítky“ opět stala součástí technického a kulturního dědictví města Plzně.

Technické údaje o voze
 Typ: Škoda 9 TrHT26
 Míst k sezení: 28
 Rok výroby: 1979
 Míst k stání: 42
 Karoserie: Škoda - samonosná
 Délka: 11,000 m
 Výrobce: Škoda Ostrov n. Ohří
 Výška: 3,331 m
 Jmenovité napětí: 600 V ss
 Šířka: 2,500 m
 Výkon: 115 kW
 Pohot. hmot.: „8,92 t“
 Trakční motor: 3 AL 2943 rN
 Celk. hmot.: 16,0 t



Letní náhradové dopravy při tramvajových výlukách



Středisko provozu autobusů PMDP zajišťovalo i v letošním roce kromě pravidelné a nepravidelné dopravy v rámci svých smluvních závazků náhradové dopravy za tramvaje. Oproti předchozím roků však byly letošní náhradové dopravy podstatně náročnější, neboť bylo nutné zajistit dopravu na několika částech tramvajových linek 1, 2 a 4 zároveň. Zvládnutí této situace bylo složité na organizaci, a to jak s ohledem na počet vypravených vozů, tak i řidičů, kteří na trasách plánovaných výluk jezdili.

Počet a rozsah výluk na tramvajových tratích byl způsoben několika příčinami: havarijním stavem kolejí na Slovanské třídě, plánovanou rekonstrukcí tramvajového kolejíště na Karlovarské třídě a také stavebními pracemi zasahujícími do tramvajové trati při budování kanalizačního sběrače na Vejprnické ulici.

Z těchto důvodů bylo třeba vypravit mnohem více autobusů – v porovnání s plným provozem v průběhu roku to bylo o 12 vozidel víc, oproti prázdninovému provozu dokonce o 23 vozů více. Pro úplnou představu dodejme, že oproti běžné výpravě 91 autobusů musely PMDP vypravit na linky včetně náhradových č. 1A, 2A

a 4A až 103 vozidel najednou. Aby byly dopravní podniky vůbec schopny takový počet autobusů zajistit, bylo nutné dočasně pozastavit vyřazování starých vozů. Také bylo třeba provést ještě před samotnými výlukami všechny technické prohlídky, které by časově spadaly do termínu letních prázdnin – při výlukách by je z kapacitních důvodů nebylo možné provést.

Ještě složitější a náročnější úkol vznikl v souvislosti se zajištěním potřebného počtu řidičů. V době schválení výluk byl již totiž přesně stanoven plán dovolených, a proto bylo nutné řidičům dovolené pozměnit či zrušit. Přestože většina řidičů vyšla svému zaměstnavateli vstříc, nebylo možné vlastními silami provoz náhradové dopravy v celém rozsahu zajistit. Na zveřejněné inzertní zarezagovalo 35 zájemců, z nichž zhruba dvě třetiny prošly sítím vstupních formalit. Dopravní podniky tak získaly 22 brigádníků, z nichž bylo ovšem pět lidí přijato ne na místo řidiče, ale na dělnické profesce PMDP. S takovým počtem řidičů již bylo středisko schopno zvládnout náhradovou dopravu od 1. července na linkách číslo 1 a 4, kde opravy probíhaly souběžně.

Stále však nebyla vyřešena výluka na lince č. 2, která začala 15. srpna. Současně s trvajícím výlukami na Karlovarské a Slovanské ulici bylo totiž potřeba vypravit dalších devět autobusů a sehnat 22 řidičů. Plzeňské dopravní podniky se tak s žádostí o pomoc obrátily na ostatní dopravní podniky v republice. Díky vstřícnosti vedení společností dopravních podniků pěti měst (Hradec Králové, Karlovy Vary, Opava, Pardubice a Zlín-Otrokovice) se potřebný počet řidičů opravdu podařilo zajistit. Samozřejmě bylo nutné pro uchazeče zajistit také ubytování a formality související s uzavřením pracovní smlouvy (lékařské prohlídky, školení bezpečnosti práce či ověření profesní způsobilosti). Následně vznikl přesný pracovní turnus a každý řidič se musel seznámit s podmínkami práce, kterou bude v Plzni vykonávat.

Přestože se jednalo o zkušené řidiče MHD, bylo nutné seznámit je nejen s trasou náhradové dopravy, ale hlavně s obsluhou odbavovacího a informačního systému používaných ve vozidlech PMDP. Tato školení proběhla pouze jediný den před zahájením výluky, ale jak praxe ukázala, všichni řidiči systém bez větších problémů zvládli.

Samotné výluky byly ukončeny podle plánu. Linka číslo 2 k 28. srpnu a ve stejný den skončila i výluka na lince č. 1, což bylo oproti původnímu plánu dokonce o tři dny dříve. Tramvaj č. 4 se na svou trasu vrátila 31. srpna.

Za bezproblémové zvládnutí mimořádného úkolu střediska provozu autobusů si zaslouží poděkování nejen řidiči autobusů ve všech typech pracovních poměrů, ale i pracovníci údržby, dispečinku, dopravního a personálního oddělení a všichni zaměstnanci PMDP, kteří se podíleli na zajištění náhradové dopravy takového rozsahu. Nelze než poděkovat i partnerům ze Sdružení dopravních podniků, díky nimž se podařilo dopl-

nit potřebný počet řidičů, bez kterých by byla celá akce neproveditelná. **Výpomohl i nejmladší historický vůz**

Kvůli mimořádnému množství autobusů se ujal nápad použít k zajištění dopravy vůz Škoda 21Ab ev. č. 445 z roku 1998, který dosloužil v pravidelném provozu na sklonku roku 2009 a od té doby je veden jako historický. Jako jediný ze všech šestnácti autobusů tohoto typu totiž prošel částečnou opravou v dílnách PMDP.

V běžném provozu se tak znovu objevilo unikátní vozidlo, které reprezentuje typ prvního českého nízkopodlažního autobusu unifikovaného s trolejbusem. Ještě před výjezdem prošel autobus všemi řádnými technickými prohlídkami včetně povinné STK.

Autobus se nejprve objevil v provozu na lince 4A 12. července 2011. Na této lince jezdil v podstatě denně. Hned první den se však projevil jeden konstrukční nedostatek tohoto typu, kterým je příliš velký poloměr otáčení, což absolutně nevyhovovalo prostoru pro otáčení v konečné zastávce linky 4A na Košutce. Řidiči proto museli při

otáčení vozidla využívat i couvání, což mohlo u některých cestujících dokonce vyvolat klamný dojem, že řidiči s tímto vozem neumí jezdit. Opak je pravdou, s tímto typem autobusu jezdili po celé prázdniny pouze zkušení řidiči. Tedy šoféři, kteří jej řídili i v dobách, kdy byly tyto autobusy součástí vozového parku a v ulicích Plzně se objevovaly zcela běžně.

Kvůli velkému poloměru otáčení začal být autobus nasazován častěji na další náhradové lince, a to 1A, která začala jezdit 25. července. Tato linka vyhovovala lépe charakteru autobusu: profilem trasy i menším počtem cestujících. Autobus tedy až do konce prázdnin jezdil střídavě na linkách 1A a 4A, nikdy však na náhradové lince 2A. Naposledy se v opětovném pravidelném provozu objevil poslední prázdninový den, tedy 31. července, kdy zajišťoval přepravu na lince 4A.

Nyní je autobus opětovně přeřazen do sbírky historických vozidel PMDP a v budoucnu se počítá s jeho renovací do původního stavu po výrobě. Přesto nelze vyloučit, že se s ním cestující nesetkají při dalších mimořádných událostech.



Malá vodní elektrárna na Denisově nábřeží



Plzeň, Denisovo nábřeží 12
V roce 2002 proběhla celková oprava technologie MVE-Hydro. Příští pravidelná revize do 05. 2012

Malá vodní elektrárna (MVE) je umístěna ve správné budově ředitelství PMDP, a. s., a byla spuštěna do provozu po dlouholeté odstávce roku 1986. V roce 2001 to bylo tedy přesně 15 let, kdy byla v trvalém provozu. Životnost elektrárny je stanovena na 30 let, po 15 letech je však nutné provést velkou revizní prohlídku a opravu. Ta se tak uskutečnila právě roku 2002.

Celkovou opravou prošly opotřebované části umístěné trvale pod hladinou vody (např. lopatky turbíny, rozváděcí lopatky, jemné česle, savka turbíny, uložení stavidel a čistícího stroje). Bylo proto nutné zahradit a vypustit vodní náhon k turbíně.

Podle rozsahu opotřebování byly některé součásti zařízení opraveny, např. gumové vodící turbínové ložisko, lopatky oběžného kola a jejich



vůle, rozdělovač hlavy, vodící valivá ložiska, radioaxiální ložisko, brzdy a brzdové obložení, rozvodny chladicí vody, čerpadla, filtry, konstrukce, regulátor tlak. oleje, tlakové kontaktní manometry a tlakové ventily, tlakové olejové čerpadlo, rozvodné tlakové šoupátko a servomotor nebo rozvod

s pákovým mechanismem. Celkovou opravou prošel i generátor proudu, který vyrobila Škoda Plzeň.

Vyměněna byla všechna ložiska, olejový regulátor vč. agregátu a tlakové olejové nádoby, gumové hnací řemeny a zcela nově byl vyroben koncový kužel turbíny. MVE byla krátce po spuštění do zkušebního provozu zatopena při povodni až po hnací elektromotory stavidel. Veškeré el. zařízení muselo být proto demontováno, vyčištěno a vysušeno. Také byla provedena výměna všech olejových náplní v zařízení.

MVE vyrobí průměrně za rok 1000 MWh, veškerá vyrobená elektrická energie je vykupována v rámci distribuce ZČE, a.s.

Typ turbíny - vertikální Kaplanova 4-K-84 průměr 1500

Typ generátoru - 1 MN 490 500 V/12 vertikální

Dosažitelný výkon elektrárny: 271,5 kW

Otáčky turbíny/generátoru - 220/500-1

Jez - šířka 61 m - rozdíl hladin (normální průtok 6 m³/s) je 4,1 m

Modernizace

Roku 2009 byla k elektrárně přimontována elektronická zábrana, která ryby odpuzuje od vplutí k MVE.

Projektová dokumentace rozdělila stavbu na dva stavební objekty:

- SO 01 – elektrárna spodní stavba
- SO 02 – elektrárna vrchní stavba

Elektrárna je situována v suterénních prostorách budovy Plzeňských

městských dopravních podniků, a.s. Vstup do elektrárny je po schodišti z přízemí budovy. Prostor, kde je umístěna turbína, je spojen s jezovou konstrukcí a jezovou zdří krytým náhonem podcházejícím pod Denisovým nábřežím. Dva vtokové otvory rozdělené středním pilířem jsou situovány v nábřežní zdi přibližně 20 m nad přelivnou hranou jezu.

Za vtokem v kryté části jsou hrubé česle s manipulační plošinou (osová vzdálenost 250 mm). Tyto česle jsou čištěny z lávky u nábřežní zdi. Každý vtok je opatřen drážkami pro osazení provizorního hrazení.

Uváděné dva vtokové otvory přecházejí na obdélníkový profil o šířce 3,75 m a zde jsou umístěny další hrubé česle z ocelových trubek 57 mm, které jsou osově vzdálené 250 mm. Česle navazují na plošinu na kótě 304,31 m n. m.

Horní hrana vtoku je 70 cm pod minimální hladinou jezové zdře na kótě 302,78 m n. m., spodní úroveň vtokových otvorů je na kótě 300,98 m n. m. Pro provoz elektrárny je třeba udržovat dno řečiště před vtokem minimálně na kótě 300,90 m n. m. v pásu širokém 30 m od vzdálenosti minimálně 50 m nad vtokem na elektrárnu.

Před vtokem jsou instalovány jemné česle, dvě stavidlové tabule a čistící stroj na čištění jemných česlí.

Odpad od savky turbíny je vyveden do podjezí plynule se rozšiřujícím krytým kanálem, výtok je umístěn v podjezí 6,8 m od přelivné hrany jezu a je rozdělen mezilpířem na dva otvory, každý o šířce 3,6 m. Vtokové a výtokové otvory jsou opatřeny drážkami pro osazení provizorního hrazení – pomocí ocelových hradicích tabulí.

Elektrárna je členěna na tři podlaží v těchto úrovních 301,10 m n. m., 304,88 m n. m. a 309,88 m n. m.

• Nejníže v kašně turbíny je na kótě 301,10 m n. m. umístěna Kaplanova turbína.

• V prostředním podlaží, na kótě 304,88 m n. m., je situováno příslušenství turbíny, a to zejména:

- servomotor rozváděcího kola
- filtry a čerpadla chladicí vody včetně rozvodného potrubí

- vodící ložisko turbíny
- ovládání vypouštění kašny, čistící stroj pro čištění česlí
- čerpadla pro splachování nečistot od čistícího stroje

• V nejvyšším podlaží na kótě 309,88 m n. m., které je přístupné z přízemí budovy PMDP, jsou umístěna tato hlavní zařízení:

- závěsné ložisko turbíny s turbínovou řemenicí včetně brzdy a rozdělovač hlavy
- asynchronní vertikální generátor.

Celé soustrojí je situováno na společné základové ocelové desce. Na tomto podlaží je dále regulační zařízení turbíny, manipulační rozvaděč a příslušné elektrotechnologické zařízení. Při realizaci objektu byly použity následující materiály:

- betonové konstrukce jsou provedeny ve směs z vodostavebního betonu pevnostní třídy 250, vodotěsného V4 a mrazuvzdorného T50 provedení. Poznámka: výše uvedená označení betonových konstrukcí je v souladu s ČSN normami platnými v době realizace, nebo „převedení“ na označení podle současně platných norem by zcela neodpovídalo skutečné kvalitě.
- ocelová výztuž do betonu byla použita v kvalitě 10 425, rozdělovač výztuž v kvalitě 10 216, případně 11 573. Kotvy jsou provedeny z materiálu 10 425.

- veškeré ocelové konstrukce – válcované profily, plechy, kotevní konstrukce jsou z válcovaného materiálu pevnostní třídy 11 373.
- Izolace stropu nad česlicemi je provedena „nastavovacím“ pásem sklobitu, který je překrytý cementovým potěrem.

- Ocelové konstrukce jsou chráněny před korozi ochrannými nátěry, jejichž složení je v souladu s ČSN.

Výztuž stavebních konstrukcí je vzájemně propojena a vodivě spojena s ocelovou konstrukcí turbíny a rámem hrazení. Zemnicí systém elektrárny je napojen na zemnicí systém měřírny PMDP.

Větrání objektu s ohledem na odvod ztrátového tepla generátoru a ostatního zařízení není nutné, nebo veškeré zařízení je napojeno na okruh vodního chlazení. Cirkulační výměna vzduchu je zajištěna tím, že nejsou spodní prostory elektrárny uzavřeny a horní strojovna je spojena s prostory dílny.

Pro montážní práce spojené s údržbou technologického zařízení ve strojovně slouží stávající mostový jeřáb s ručním ovládáním o nosnosti 3 t. Pro dopravu rozměrného technologického zařízení je určen montážní otvor s vodotěsným ocelovým poklopem v chodníku. Méně rozměrná zařízení je možno dopravovat do spodní části strojovny montážním otvorem ve stropě na kótě 309,88 m n. m, který je rovněž zakryt ocelovým poklopem.

Ze vzpomínek obsluhy MVE

Při výstavbě nábřežních zdí na řece Radbuze (zhruba kolem roku 1924) a po ukončení provozu na Mlýnské strouze (Panský mlýn s turbínou) byla turbína ze zrušeného mlýna přemístěna do nové budovy Elektrických podniků města Plzně.

Francisova turbína měla převod šípovým ozubeným kolem na generátor 600V. V celém 1.patře budovy Hydro, kde je dnes dopravní dispečink, byla umístěna baterie na 600 V pro provoz tramvají, baterie byla dobývána provozem turbíny.

Začátkem 60. let došlo k poruše turbíny (zařazení ložiska a posunu hřídele) a k vyosení náhonu na generátor. Následným provozem turbíny se vydíralo šípové ozubení na oběžném kole.

Oběžné kolo bylo následně demontováno a odvezeno do firmy Škoda jako vzorek pro odlití a opracování nového oběžného kola. Při generálním úklidu prostoru v areálu Škoda (před návštěvou prezidenta) bylo kolo rozřezáno a sešrotováno. Protože nebyla dochována výrobní dokumentace k turbíně, nebylo možné vyrobít nové oběžné kolo a tím skončila éra původní turbíny.

Náhon k turbíně byl zahrazen betonovým pážením v prostoru pod vozovkou Denisova nábřeží.

V období návratu k výrobě el. energie na malých vodních tocích v polovině osmdesátých let vznikla v DP racionalizační brigáda v čele s ing. Václavem Zikmundem. Její pracovníci prováděli přípravné práce pro osazení nové turbíny a zprovoznění zakonzervovaného vodního díla. Po stavebních úpravách byla osazena Kaplanova turbína a spuštěna do provozu 1986.

Mistr měřírny pan Václav Sokol představuje zařízení malé vodní elektrárny, o kterou pečují se svými zaměstnanci.

Foto Vlastimil Leška

Výhody MHD v Plzni pro držitele zlaté Janského plakety

Pro držitele zlaté Janského plakety jsou s novým rokem připraveny zásadní změny v tarifu městské veřejné dopravy. Rádi bychom tomuto citlivému tématu věnovali prostor i zde.

Od 1. 1. 2012 dochází ke změně v poskytování slev na jízdném MHD v Plzni pro dárcce krve. Oproti předchozímu roku, kdy držitelé zlaté Janského plakety (dále jen JP) za jízdné neplatili, je jízdné na rok 2012 stanoveno následovně:

a) pro držitele zlaté JP sleva 50% plnocenného předplatného

b) pro držitele zlaté JP, kteří pobírají starobní nebo invalidní důchod - zvýhodněné předplatné 300,-/rok.

Držitelé zlaté JP budou tedy i nadále v Plzni na jízdném MHD zvýhodňováni. Po zakoupení slevového předplatného na rok získá držitel výhodu ve výši 1 955,- Kč.

Sleva jízdného pro držitele zlaté JP není uvedena ve státem regulovaných cenách. Rozhodnutí o případné slevě nebo dopravě zdarma je tedy plně v moci příslušného města nebo obce, které kryjí prokazatelnou ztrátu z provozu MHD jejím provozovatelem, tj. v tomto případě PMDP, a. s. Tuto slevu přitom neposkytují všechna města a obce v ČR. Například v Praze, Brně nebo Ostravě nejsou slevy na jízdném MHD pro dárcce krve poskytovány vůbec. V Karlových Varech přiznává město držitelům zlatých a stříbrných JP slevu na jízdném, v Tachově a ve Stříbře má držitel zlatého JP dopravu dokonce zdarma.

Poskytováním výhod v oblasti jízdného určité skupině obyvatel se snižují tržby, které pokrývají náklady na dopravu. Ztráta v oblasti tržeb tak musí být nahrazována

z prostředků objednatele (město Plzeň) nebo úpravou cen jízdného v MHD.

Každé poskytování slevy určité preferované skupině obyvatel může být také vnímáno jako poškození těch nepreferovaných. Poskytnutí další slevy pro čestné dárcce krve by odlišovalo jejich zásluhy oproti zásluhám např. členů dobročinných organizací – pečovateli o postižené spoluobčany, hasičů atp. Jako adekvátní se proto jeví poskytování výhod v resortu, kterému dárci krve svou činností pomáhají (např. osvobození od poplatků ve zdravotnických zařízeních). Držitel zlaté nebo stříbrné JP je čestný titul, který by neměl být automaticky spojován s nárokem na výhodu. Přesto se město Plzeň rozhodlo i nadále tyto dárcce zvýhodňovat formou výrazné slevy na jízdném.

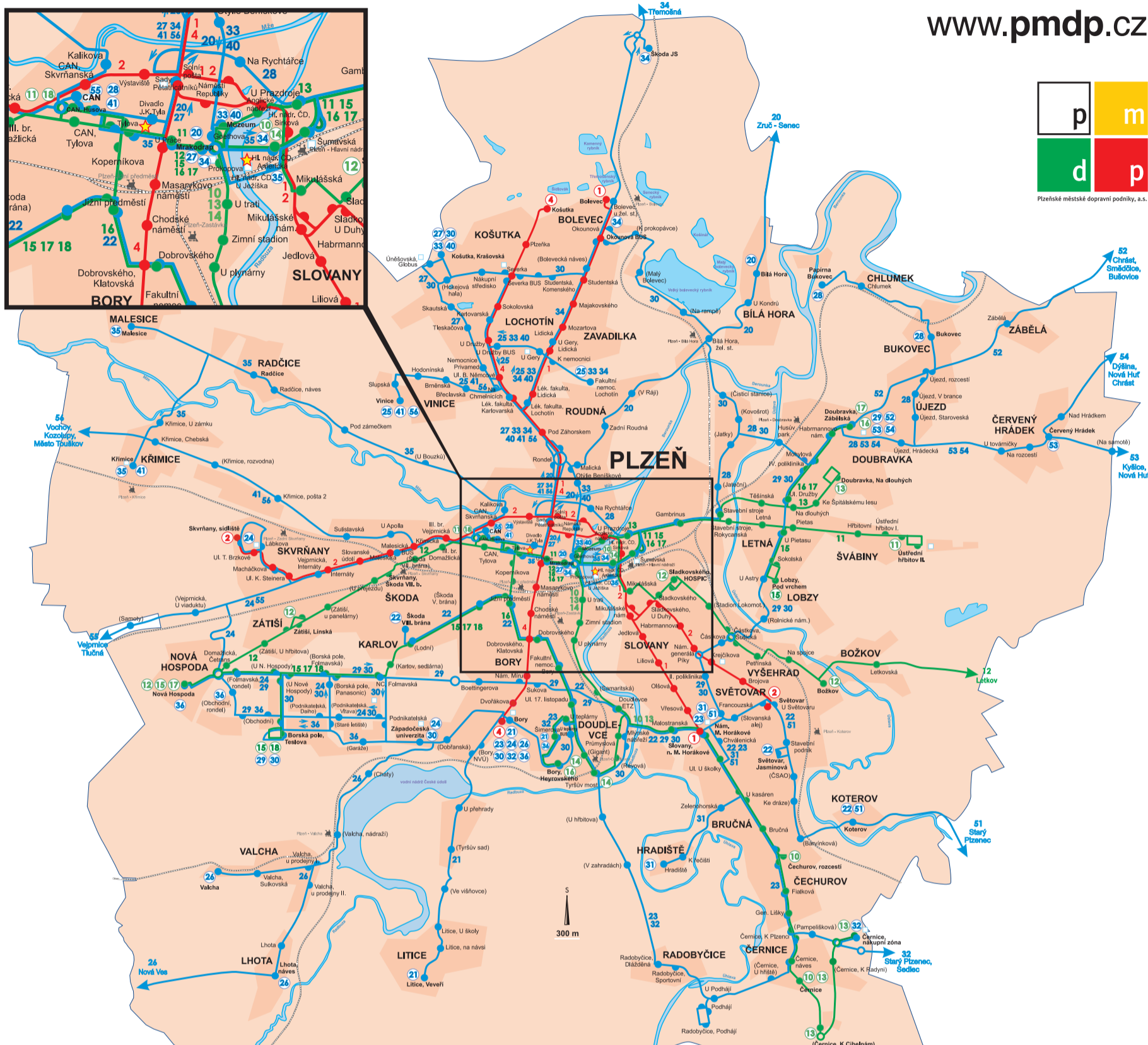
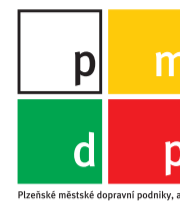


Autoři textů: Miloslav Bárta a Ondřej Liška (Letní náhradové dopravy), Lubomír Dupák a Pavla Vaníková (Výhody pro držitele JP), Kateřina Fránová (SMS jízdenka, Změny tarifu), (Změny linek) Martin Janda, Petra Kazmířová (Školení je šance), Pavel Pokorný (Revizoři), Zbyněk Proška (PK v mobilu), Václav Sokol (Malá vodní elektrárna), Milan Šot (E-shop, PK jako průkaz v knihovně, Středoškolačí pozor), Jiří Špíchal a Karel Špíchal (Trolejbus Škoda 9 Tr). **Autoři fotografií:** O. Čížek, Vlastimil Leška, Jan Šlehofer, Jiří Trnka **Redakce:** Jiří Kohout, Kateřina Fránová. **Jazyková korektura:** Miroslava Tolarová. **Sazba, tisk:** NAVA TISK spol. s r. o. **Distribuce:** Česká pošta, a.p.

Schéma městské veřejné dopravy v Plzni / Platnost k 2. 1. 2012 / Tarifní zóna "P"

PUBLIC TRANSPORT ROUTES / LINIENNETZPLAN

www.pmdp.cz



LEGENDA / KEY / LEGENDE

	tramvajová linka se zastávkou Tram route with stops Strassenbahnlinie mit Haltestelle		terminál samoobslužné zóny Self-service terminal Selbstbedienungsterminal	LOCHOTÍN	název městských částí Suburbs Bezeichnungen der Stadtteile	(Lodní)	název zastávky na znamení linky Stops on request BedarfsHaltestellen
	trolejbusová linka se zastávkou Trolley route with stops Obuslinie mit Haltestelle		prodejní a info. centrum PMDP, a.s. Selling points of the Public Municipal Transport Pass Verkaufsstellen für Fahrtausweise	U Družby	název zastávky linky Stops along the route Bezeichnungen der Haltestellen		železnice s nádražím či zastávkou Railway line with a railway station/stop Eisenbahn mit Bahnhof/Station
	autobusová linka se zastávkou Bus route with stops Buslinie mit Haltestelle	1 10 20	označení linky Designation of the Public Municipal Transport routes Kennzeichnung der Linien öffentlicher Verkehrsmittel	Bory	název konečné zastávky linky Final destinations Bezeichnungen der Endstationen		

TRAMVAJE

- 1 Bolevec – V sadech Pětatictátníků – Hl. nádraží ČD, Sirková – Slovany, nám. M. Horákové
- 2 Skvrňany, sídliště – CAN, Skvrňanská – V sadech Pětatictátníků – Hl. nádraží ČD, Sirková – Světovar
- 4 Košutka – V sadech Pětatictátníků – Chodské náměstí – Bory

TROLEJBUSY

- 10 (Černice -) Čechurov, rozcestí - Hl. nádr. ČD, Americká
- 11 CAN, Husova – Mrakodrap – Hl. nádraží ČD, Americká – Ústřední hřbitov II.
- 12 (Letkov -) Božkov – Hl. nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Zátíší, Línská – Nová Hospoda
- 13 Doubravka, Na dlouhých – Anglické nábřeží – Náměstí M. Horákové – Černice – Černice, nákupní zóna
- 14 Bory, Heyrovského – Tyršův most – Zimní stadion – Hl. nádraží ČD, Americká
- 15 Lobzy, Pod Vrchem – Hl. nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Borská Pole, Teslova / Nová Hospoda
- 16 Doubravka, Zábělská – Hl. nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Dobrovského – Bory, Heyrovského
- 17 Doubravka, Zábělská – Hl. nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Borská pole, Folmavská – Nová Hospoda
- 18 CAN, Husova – Koperníkova – Borská pole, Teslova

AUTOBUSY

- 20 (Zruč-Senec -) Bílá Hora – Malická – Mrakodrap
- 21 Litice, Veveří - Bory (- Šimerova)
- 22 Koterov – Nám. M. Horákové – Doudlevec ETZ – Dobrovského – Škoda VIII. brána
- 23 Bory – Radobyčice – Černice, náves – Nám. M. Horákové
- 24 Bory – ZČU – Skvrňany, sídliště
- 25 Vinice – Fakultní nemocnice Lochotín
- 26 Bory – Valcha – Lhota (- Nová Ves)
- 27 Mrakodrap – Sady Pětatictátníků – Nemocnice Privamed – Košutka, Krašovská
- 28 CAN, Husova – Sady Pětatictátníků – Doubravka, Zábělská – Bukovec – Papírna Bukovec
- 29 Doubravka, Zábělská – Nám. M. Horákové – Sukova – Borská pole, Teslova
- 30 Košutka, Krašovská – Ul. Družby – Nám. M. Horákové – Bory – Borská pole, Teslova
- 31 Nám. M. Horákové – Hradiště
- 32 Bory – Radobyčice – Černice, náves – Černice, nákupní zóna (- Starý Plzenec, Sedlec)
- 33 Muzeum – Fakultní nemoc. Lochotín – Košutka, Krašovská
- 34 Hl. nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Sady Pětatictátníků – Fakultní nemoc. Lochotín – Škoda JS – Třemošná
- 35 Hl. nádraží ČD, U Ježíška – Mrakodrap – CAN, Husova – Radčice – Malesice – Křimice
- 36 (Šimerova -) Bory - Obchodní, rondel (- Nová Hospoda)
- 40 Muzeum – Košutka, Krašovská
- 41 Vinice – Sady Pětatictátníků – CAN, Husova – Křimice
- 51 Nám. M. Horákové – Koterov – Starý Plzenec
- 52 Doubravka, Zábělská – Chrást – Smědčice – Bušovice
- 53 Doubravka, Zábělská – Červený Hrádek – Kyšice – Dyšina, Nová Huť
- 54 Doubravka, Zábělská – Červený Hrádek – Dyšina, Nová Huť – Chrást
- 55 CAN – Skvrňany – Vejpřnice – Tlučná
- 56 Vinice – Sady Pětatictátníků – CAN, Husova – Křimice, Chebská – Město Touškov

(V závorkách jsou uvedeny části trasy, kde projíždí jen malá část spojů)

Zajištění vánočního, silvestrovského a novoročního provozu MHD v Plzni 2011/2012

Pátek 23. 12. 2011

Elektrická dráha, trolejbusy – plný provoz.

Autobusy – provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách. Na lince č. 24 v platnosti prázdninový grafikon.

Sobota 24. 12. 2011

- provoz podle sobotních jízdních řádů do cca 19. hod.

Elektrická dráha – provoz podle sobotních jízdních řádů do 19.00 hod., dále provoz upraven.

V období mezi 19. hod. a 04 hod. bude na lince č. 1 a 2 zajištěn noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min. a na lince č. 4 v intervalu cca 25 – 30 min.

Linka č. 1 - odjezdy ze Slovan

18.57, 19.07, 19.27, 20.07, 20.57, 21.47, 22.37, 23.27, 0.27, 1.17, 2.07, 2.57, 3.42.

Linka č. 1

- odjezdy ze Solní ul. do Bolevce

19.08, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 1 - odjezdy z Bolevce

18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.58, 21.48, 22.38, 23.28, 0.28, 1.18, 2.08, 2.58, 3.43, 4.13.

Linka č. 1 - odjezdy ze sadů 35 na Slovany

19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 2 - odjezdy ze Světovarů

18.51, 19.06, 19.26, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41.

Linka č. 2 e Solní ul. do Skvrňan

19.04, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 2 - odjezdy ze Skvrňan

19.00, 19.06, 19.26, 19.46, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41, 4.11.

Linka č. 2 - odjezdy ze sadů 35 na Světovar

19.12, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 4 - odjezdy z Bor

18.59, 19.10, 19.30, 19.50, 20.10, 20.37, 21.00, 21.27, 21.50, 22.17, 22.40, 23.07, 23.30, 0.02, 0.30, 0.57, 1.20, 1.47, 2.10, 2.37, 3.00, 3.27, 3.45, 4.12*.

* jede jen do zastávky „U Práce, Klatovská“ a dále na Slovany

Linka č. 4 - odjezdy ze sadů 35 na Košutku

19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Linka č. 4 - odjezdy z Košutky

18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.35, 20.58, 21.25, 21.48, 22.15, 22.38, 23.05, 23.28, 0.00, 0.28, 0.55, 1.18, 1.45, 2.08, 2.35, 2.58, 3.25, 3.43, 3.55*, 4.10*.

* jede jen do zastávky „V sadech Pětaticátníků“ a dále na Slovany

Linka č. 4 - odjezdy ze sadů 35 na Bory

19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Trolejbusy – provoz podle sobotních jízdních řádů do cca 19. hod., dále provoz upraven.

Provoz linky č. 11 bude ukončen po 19. hod., linky č. 12 a 15 po 23. hod..

Na linkách č. 13 a 16 bude zajištěn v období mezi 19. hod. a 04. hod. noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min.

Provoz zákaznických spojů l. č. 13 k Olympii ukončen po 15. hod., provoz do zast. Černice, K Cihelnám po 18. hod.

Linka č. 11 - odjezdy z Ústředního hřbitova

19.09, 19.16*, 19.24*

* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 11 - odjezdy z CAN

18.48, 19.03

Linka č. 12 - odjezdy z Nové Hospody

18.46, 19.14, 19.34L, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44 L, 23.34, 00.09*.

L - jede do Letkova

* - jede jen do zast. Mrakodrap

Linka č. 12 - odjezdy z Letkova

20.13, 23.33.

Linka č. 12 - odjezdy z Božkova

18.47, 18.58, 19.15*, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 00.01*.

* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 13 - odjezdy z Doubravky

18.55, 19.15, 19.42, 20.22, 21.12, 22.02, 22.52, 23.42, 0.42, 1.32, 2.22, 3.12, 3.55*.

* - jede jen do zastávky „U Trati“

Linka č. 13 - odjezdy z Černice

18.45, 18.55, 19.10, 19.27*, 19.50, 20.40, 21.30, 22.20, 23.10, 0.10, 1.00, 1.50, 2.40, 3.25, 3.51*.

* - jede jen do zastávky „Zimní stadion“

Poslední odjezd ze zast. Černice, nákupní zóna – 16.09 hod.

Poslední odjezd ze zast. Černice, K Cihelnám – 18.42 hod.

Linka č. 15 - odjezdy z Lobeze

18.34B, 18.49N, 18.58*, 19.19N, 19.39*, 19.59N, 20.49N, 21.39N, 22.29N, 23.10*, 0.00*.

B - jede do konečné Borská pole, Tesla

N - jede do konečné Nová Hospoda

* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 15 - odjezdy z Teslovy ul.

18.47, 19.15.

Linka č. 15 - odjezdy z Nové Hospody

18.31, 19.01, 19.34, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44, 23.34.

Linka č. 16 - odjezdy z Doubravky

18.50, 18.57, 19.07, 19.17, 19.57, 20.27*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.18*.

* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 16 - odjezdy z Bor

18.45, 18.54, 19.15, 19.35, 19.55, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45, 23.35, 0.35, 1.25, 2.15, 3.05, 3.50, 4.02*.

* - jede jen do zast. Mrakodrap

Autobusy – provoz denních linek podle sobotních jízdních řádů, který bude postupně ukončen mezi 19. a 20. hodinou. V noci na 25. 12. 2011 provoz nočních linek N1 – N6 beze změn.

Časy odjezdů posledních spojů jednotlivých linek.

Linka č. 20:

od Mrakodrapu na Bílou Horu v 19:23
z Bílé Hory v 19:55

Linka č. 21:

z Bor do Litic ve 20:20
z Litic na Bory ve 20:35

Linka č. 24:

z Bor 19:11
ze Skvrňan v 19:38

Linka č. 26:

z Bor do Nové Vsi v 19:35
z Nové Vsi v 19:56
ze Lhoty v 19:59

Linka č. 27:

od Mrakodrapu v 19:14
z Košutky ve 20:00

Linka č. 28:

od CANu k Papírně Bukovec v 18:30
od CANu do Bukovce v 19:15
od Papírně Bukovec v 19:06
z Bukovce v 19:10 a 19:55

Linka č. 29:

z Doubravky v 19:28
z Teslovy ul. v 19:03

Linka č. 30:

z Teslovy ul. na Košutku v 19:19
z Bor na Košutku v 19:13, 19:28, 19:43
z Košutky do Teslovy ul. v 18:51

z Košutky na Bory v 19:06, 19:21, 19:36

Linka č. 32:

z Bor přes Podhájí k nákupní zóně Černice v 19:50
od nákupní zóny Černice přes Podhájí na Bory ve 20:17

Linka č. 33:

od Muzea v 19:25
z Košutky v 19:55

Linka č. 34:

v provozu beze změn

Linka č. 35:

ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Křimic v 18:40

ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Malesic v 17:55

z Křimic v 19:46

z Malesic v 19:02

z Radčic v 19:05 a 19:50

Linka č. 41:

z Křimic na Vinice v 19:03

od CANu na Vinice v 19:28

z Vinic do Křimic v 18:16

z Vinic k CANu v 19:31

z Vinic do sadů Pětaticátníků v 19:46

Linka č. 51:

ze Slovan do Koterova v 19:45

z Koterova na Slovany ve 20:00

Linka č. 52:

z Doubravky do Chrástu v 16:45

z Chrástu do Doubravky v 17:05

Linka č. 53:

z Doubravky do Kyšic v 19:15

z Kyšic do Doubravky v 19:30

Linka č. 54:

z Doubravky do Nové Huti v 17:46

z Nové Huti do Doubravky v 18:09

Linka č. 55:

z CAN do Tlučné v 18:35

z Tlučné na CAN v 19:02

Neděle 25. 12. 2011

– provoz dle nedělních jízdních řádů od cca 8. hod.
Elektrická dráha – provoz podle nedělních jízdních řádů.

Provoz do 5. hod. na linkách el. dráhy, viz noční provoz 24. 12. 2011.

Provoz linek č. 1, 2 a 4 od 4. hod. podle pravidelných nedělních jízdních řádů.

Trolejbusy – provoz podle nedělních jízdních řádů.

Provoz do 5. hod. na linkách č. 13 a 16, viz noční provoz 24. 12. 2011.

Provoz linek č. 12, 13, 15 a 16 od 4. hod. podle pravidelných nedělních řádů.

Na lince č. 11 bude nedělní provoz zahájen okolo 8 hod.

Linka č. 13 celodenně nezajíždí k nákupnímu centru Olympia.

Spoje l. č. 13 k NC Olympia jsou celodenně ukončeny v zastávce „Černice, K Cihelnám“.

Linka č. 11 - odjezdy z Ústředního hřbitova

7.54, 8.09, 8.24, ...

Linka č. 11 - odjezdy z CAN

7.33, 7.48, 8.18, ...

Autobusy – provoz podle nedělních jízdních řádů.

První spoje autobusových linek pojedou mezi 7. a 8. hodinou, mimo linek č. 30 a 41, které začnou jezdit již kolem 6. hod. ranní.

Linka č. 30 NEBUDE celodenně zajíždět do zastávky „Úněšovská, Globus“, spoje ze zastávky „Košutka, Krašovská“ budou odjíždět o dvě minuty dříve, než je uvedeno na jízdním řádu. Spoj linky č. 30 z Košutky ve 22:19 rovněž nepojede. Noční linky N1 – N6 beze změn.

První spoje autobusových linek pojedou následovně.

Linka č. 20:
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 8:08
z Bílé Hory v 8:40

Linka č. 21:
z Bor do Litic v 7:20
z Litic na Bory v 7:35

Linka č. 24:
z Bor v 8:21
ze Skvrňan v 8:38

Linka č. 26:
z Bor do Lhoty v 7:35
ze Lhoty v 7:54

Linka č. 27:
od Mrakodrapu v 8:15
z Košutky v 9:00

Linka č. 28:
od CANu k Papírně Bukovec v 8:00
od Papírny Bukovec v 8:41
z Bukovce v 8:45

Linka č. 29:
z Doubravky v 8:28
z Teslovy ul. v 9:03

Linka č. 30:
z Bor do Teslovy ul. v 5:50, 6:30, 7:30
z Teslovy na Košutku v 6:07, 7:19, 8:19
z Bor na Košutku v 6:16, 6:36, 6:56, 7:13
z Košutky do Teslovy v 7:06, 8:06
z Košutky na Bory v 7:21, 7:36, 7:51

Linka č. 32:
z Bor přes Podhájí k nákupní zóně Černice v 7:45
od nákupní zóny Černice přes Podhájí na Bory v 8:07

Linka č. 33:
od Muzea v 8:00
z Košutky v 8:30

Linka č. 34:
v provozu beze změn

Linka č. 35:
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Křimic v 8:12
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Malesic v 7:27
z Křimic v 9:16
z Malesic v 8:32
z Radčic v 8:35 a 9:20

Linka č. 41:
ze sadů Pětatřicátníků na Vinice v 5:48
od CANu na Vinice v 6:30, 6:45, 7:00, 7:15
z Vinic k CANu v 6:00, 6:45, 7:01
z Vinic do Křimic v 7:16
z Křimic na Vinice v 8:33

Linka č. 51:
ze Slovan do Koterova v 7:45
z Koterova na Slovany v 8:00

Linka č. 52:
z Doubravky do Chrástu v 10:45
z Chrástu do Doubravky v 11:05

Linka č. 53:
z Doubravky do Červeného Hrádku v 7:45
z Červeného Hrádku do Doubravky v 7:54

Linka č. 54:
v provozu beze změn

Linka č. 55:
z CAN do Vejprnic 7:25
z Vejprnic na CAN 8:00

Pondělí 26. 12. 2011

Elektrická dráha – provoz podle nedělních jízdních řádů.

Trolejbusy – provoz podle nedělních jízdních řádů.

Autobusy – provoz podle nedělních jízdních řádů.

Úterý – pátek 27. – 30. 12. 2011

Elektrická dráha – provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

Trolejbusy – provoz linek č. 10, 12, 13 a 16 podle prázdninových jízdních řádů, provoz linek č. 11, 14, 15, 17 a 18 beze změn.

Autobusy – provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznákových, že nejedou o školních prázdninách. Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 provoz podle prázdninového grafikonu. Linka č. 34 v provozu podle vánočního grafikonu.

Sobota 31. 12. 2011

Elektrická dráha, trolejbusy a autobusy – provoz ve stejném rozsahu jako 24. 12. 2011.

Neděle 1. 1. 2012

Elektrická dráha, trolejbusy a autobusy – provoz ve stejném rozsahu jako 25. 12. 2011.

Od pondělí 2. 1. 2012 bude na linkách MHD zahájen plný provoz.

Změny linkového vedení a nové linky od 2. 1. 2012:

Linka č. 10:
– bude jezdit v nové trase Černice – Hl. nádr. ČD, Americká. Provoz linky č. 10 v úseku Mrakodrap – CAN, Husova – Skvrňany, Škoda VII. b. bude zrušen.

Linka č. 21:
– trasa linky zkrácena na úsek Bory – Litice, ve dnech školního vyučování bude spoj z Litic v 7:25 pokračovat do zastávky „Šimerova“. Provoz linky č. 21 v úseku Bory – Obchodní, rondel bude zrušen.

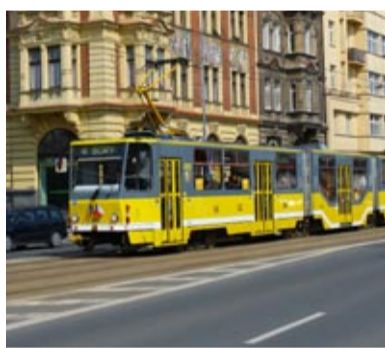
Linka č. 24:
– bude nově obsluhovat obousměrně zastávku „Dobřanská“.

Linka č. 36:
– nová linka v trase Nová Hospoda – Obchodní, rondel – Západočeská univerzita – Bory – Šimerova. Linka bude v provozu v přepravních špičkách pracovního dne. Do zastávek „Nová Hospoda“ a „Šimerova“ budou zajíždět vybrané spoje.

Linka N5:
– spoje linky odjíždějící z křižování u Mrakodrapu v 0:50 a 1:50 budou z Koterova prodlouženy přes Černice do Radobyčic, Dlážďené ul.

Změna režimu obsluhy zastávek „Bolevec, u žel. zast.“ (linka č. 34) a „Pampelišková“ (linka č. 32). Obě zastávky budou od 2. 1. 2012 převedeny do režimu „na znamení“.

Bližší informace Vám poskytnou pracovníci informační kanceláře na adrese Denisovo nábř. 12, Plzeň nebo na tel. č. 377 320 274 a 378 037 485.



www.pmdp.cz

U tři sněhuláku

10	11	12	16	20	33
39	71	72	N1	N2	N3

Bezstarostná jízda rokem 2012
PMDP, a.s.

pour féliciter 2012

Veselé Vánoce a šťastný nový rok přeji Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



Základní přehled CEN JÍZDNÉHO platných od 1.1.2012

JEDNOTLIVÉ JÍZDNÉ	JÍZDENKA U ŘIDIČE - ZÁKLADNÍ	30 Kč	
	JÍZDENKA VE VOZE (Cardmany)		
	PLNOCENNÁ	Plnocenná - 30 min.	16 Kč
		Plnocenná - 60 min.	20 Kč
		Plnocenná - 180 min.	34 Kč
		Plnocenná - 24 hod.	60 Kč
	ZLEVNĚNÁ	Zlevněná - 30 min.	8 Kč
		Zlevněná - 60 min.	10 Kč
		Zlevněná - 180 min.	17 Kč
		Zlevněná - 24 hod.	30 Kč
	BLOČKOVÁ JÍZDENKA (distributoři, prodejny)		
		Plnocenná	18 Kč
		Zlevněná	9 Kč
	SMS - JÍZDENKA		
		35minutová	20 Kč
		24hodinová	70 Kč
	PŘEPRAVNÉ		
		Pes, zavazadlo mimo jízdního kola (viz tarif a přepravní podmínky)	0 Kč
	Jízdní kolo - ve výši plnocenné jízdenky (viz tarif a přepravní podmínky)	16 - 30 Kč	
<i>Nárok na zlevněné jednotlivé jízdné a bezplatnou přepravu - viz tarif</i>			

PŘEDPLATNÉ	DLOUHODOBÉ PŘEDPLATNÉ	
	Plnocenné - 380 dní	3.910 Kč
	Plnocenné - 190 dní	2.260 Kč
	Zlevněné - 380 dní	1.955 Kč
	Zlevněné - 190 dní	1.130 Kč
	Firemní - 380 dní	5.085 Kč
	Firemní - 190 dní	2.940 Kč
	VOLNÉ TARIFY - z toho	
	Plnocenné - 30 dní	440 Kč
	Plnocenné - 90 dní	1.272 Kč
	Zlevněné - 30 dní	220 Kč
	Zlevněné - 90 dní	636 Kč
Firemní - 30 dní	572 Kč	
Firemní - 90 dní	1.654 Kč	
<i>Nárok na zlevněné jízdné - viz tarif</i>		

ZVÝHODNĚNÉ PŘEDPLATNÉ	ROČNÍ PŘEDPLATNÉ - ZVÝHODNĚNÝ TARIF	
	Držitelé Zlaté plakety Janského pokud pobírají starobní nebo invalidní důchod a další dle tarifu. <i>Využití tarifu je podmíněno držením Plzeňské karty.</i>	300 Kč

SENIORŮ NAD 70 LET

Zůstává zachován nárok na bezplatnou dopravu pro seniory nad 70 let na území města Plzně provozovanou PMDP, a.s.

I nadále se budou seniory nad 70 let prokazovat při přepravní kontrole pouze občanským průkazem a není pro ně nezbytné vlastnictví Plzeňské karty.

NÁROK NA BEZPLATNOU PŘEPRAVU MAJÍ

- děti do 6 let
- občané ČR od 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR od 70 let
- držitelé průkazu ZTP
- držitelé průkazu ZTP/P včetně jejich průvodce, nebo vodičího psa pokud se přepravují současně s tímto držitelem, včetně invalidního vozíku
- osoby, o nichž tak stanoví zákon

POZOR ZMĚNA PRO SENIORY DO 70 LET!!!

Od 1. 1. 2012 mají seniory do 70 let následující možnosti:

1. Jsem držitel Plzeňské karty – mohu si na období od 1. 1. 2012 pořídit „zlevněnou časovou předplatnou jízdenku“ na 380 dnů, 190 dnů nebo volnou na 1–123 dnů.
2. Jsem držitel Plzeňské karty, nemám předplatné, ale mohu využívat od 1. 1. 2012 zlevněné jednotlivé jízdné.
3. Nejsem držitel Plzeňské karty, musím od 1. 1. 2012 platit plnocenné jízdné.

Co potřebuji k vyřízení žádosti o Plzeňskou kartu, pokud jsem mladší 70 let?

- občanský průkaz
- 1 x průkazovou fotografií v originálu o rozměrech 35 x 45 mm
- vyplněnou Žádost o vydání Plzeňské karty
- podepsané Podmínky pro vydávání a používání Plzeňské karty
- potvrzení od OSSZ o pobírání starobního důchodu nebo invalidního důchodu 3. stupně

Cestující do 70 let pobírající starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, kteří chtějí využívat zlevněné jízdné (týká se to jak předplatného tak jednotlivého jízdného), musí od 1. 1. 2012 vlastnit Plzeňskou kartu s aktivovaným nárokem na zlevněné jízdné. Tento nárok jim bude aktivován na distribučním centru PMDP, a.s. na Denisově nábřeží 12 po předložení Plzeňské karty a potvrzení OSSZ o pobírání starobního nebo invalidního důchodu.

MATEŘSKÁ A RODIČOVSKÁ DOVOLENÁ

Od 1. 1. 2012 zaniká nárok na zlevněné předplatné pro osoby pobírající rodičovský příspěvek do 4 let věku dítěte.

Využití zlevněného předplatného je možné s platností pouze do 31. 12. 2011.

Nárok na přepravu za zlevněné jednotlivé jízdné zůstává pro rodiče doprovázejícího alespoň jedno dítě ve věku do 6 let.

DRŽITELÉ JANSKÉHO PLAKETY

Od 1. 1. 2012 zaniká nárok na bezplatnou přepravu pro držitele Janského plakety (Zlaté medaile Prof. MUDr. Jana Janského).

Možné varianty odbavení pro držitele Janského plakety (od 1. 1. 2012):

1. Jsem držitel Plzeňské karty, nepobírám starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně a mohu využívat zlevněné časové předplatné.
2. Jsem držitel Plzeňské karty, pobírám starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně a mohu využívat zvýhodněné časové předplatné (300,- Kč / rok).
3. Jezdím na jednotlivé jízdné – musím využít plnocenné jednotlivé jízdné.