



Cesta ke zklidnění Americké třídy



Vážený čtenáři a ještě váženější uživatelé veřejné dopravy,

rok se s rokem sešel a my opět bilancujeme. Máme za sebou další mimořádný rok, který ovlivnil fungování každého z nás, včetně naší společnosti. Mimořádná opatření týkající se covidu měla dosah do všech oblastí života, dopravu nevyjímaje. Pomalu si zvykáme na průběžně se měnící opatření, která se pravidelně střídají s větší či menší intenzitou. Bereme tuto situaci jako novou výzvu, učíme se nové věci, ale také se díváme na jindy rutinní práci jiným pohledem a vnímáme nové hodnoty.

Letos jsme si připomněli 80 let trolejbusové dopravy v Plzni. Toto výročí mi přimělo, především díky významné a hodnotné publikaci vydané při této příležitosti, zamyslet se nad tím, jak obrovské množství rozhodnutí předcházelo aktuálnímu stavu MHD v Plzni. Tisíce a tisíce projektů, desetitisíce jednání, léta budování, zvelebování, hledání nových řešení, také odvážných kroků a rozhodnutí, ale především stamiliony ujetých kilometrů, které zajistily a zrealizovaly desetitisíce našich zaměstnanců. Jde o nesutečné penzum práce, na kterém dnes stavíme, dále zvelebujeme, chlubíme se (a máme čím), ale zároveň za něj neseme i náležitou odpovědnost. Odpovědnost za to, že nepřipustíme znehodnocení toho, co nám bylo svěřeno, že budeme dále rozvíjet to úspěšné, co bylo vytvořeno, že ještě dál posuneme úroveň a kvalitu poskytované služby, a zároveň společnost připravíme na to, aby v budoucnu uspěla v jakýchkoli podmínkách. Nacházíme se v hospodářsky křehké době, která z ekonomického hlediska nebude snadná pro nikoho z nás. Pokud se ale podívám hlouběji do historie, v jak obtížných podmínkách či složitých etapách se naše společnost rozvíjela, jsem přesvědčen, že tyto překážky překonáme a nelehkou situaci, která je před námi, všichni úspěšně zvládneme.

Ohlédnu-li se za tím, co se nám v letošním roce podařilo, bude výčet obsahovat pořízení čtyř tramvají, šesti trolejbusů a tří autobusů. Ty nám pokryjí pravidelnou obnovu vozového parku, bez které bychom nedokázali zvyšovat kvalitu veřejné dopravy a nepřímo tak pozitivně ovlivňovat městskou mobilitu. Rekonstrukce vozovny na Slovanech, která je největší investicí novodobé historie naší společnosti, je přibližně v polovině výstavby, veškeré stavební práce jsou v plném proudu a plnohodnotně by měla fungovat již od začátku roku 2023. Pro tramvajovou dopravu tak získáme technické zázemí, které bude patřit k nejmodernějším v Evropě a které bude plzeňské dopravě sloužit několik dalších desetiletí.

Vážený čtenáři, je před námi období vánočních svátků, období klidu a pohody. Ať nejen tyto svátky, ale celý příští rok prožijete ve zdraví, s vašimi nejbližšími, s radostí a v pohodě. Krásné Vánoce!

Jiří Ptáček
generální ředitel

V letošním roce se Americká třída stala nejsklouvanější plzeňskou ulicí. Proč všechnen ten rozruch? Co a proč se událo? Jaké to bude mít pokračování?

Stoletá disputace

Západovýchodní spojnice Klatovské třídy a vlakového nádraží se vždy řadila mezi nejvýznamnější městské osy, což dokládá i její desetinasobné přejmenování, v Česku patrně rekordní. Pokud společenského korza narušila až stavba mostu císaře Františka Josefa I. (dnes Wilsonova) v roce 1913 a automobilizace během první republiky. Již v roce 1930 dosáhl průjezd ve špičce 900 vozů za hodinu (5151 za den) a automobilisté už tehdy volali po radikálním řešení dopravy ve městě. Obchodníci z Jungmannovy (dnes Americké) třídy si přáli něco jiného – stavbu tramvajové trati. Získali spojence v Elektrických podnicích, v řadách studentstva i dopravní správě města. Jenže Autoklub Republiky Československé rozpoutal v roce 1938 kampaň proti tramvaji a trat definitivně pohřbilo záporné stanovisko policejního ředitelství. Osudovou porážku se už nepodařilo zvrátit, ač se zavedení tramvaje zvažovalo ještě v osmdesátých letech (za cenu rozsáhlých demolic domů).

Od roku 1948 jezdí v trase dnešní Americké třídy trolejbusy, nicméně komunikace stále více patřila autům a nákladní dopravě. Vedly po ní státní silnice na České Budějovice, Prahu a Domažlice, a tak se v roce 1981 uvádělo vyčerpání kapacity a neúměrné zdržování MHD. Pomohlo až dokončení průtahy Jizdecká – Tyršova – Sirková v roce 1993. Tři roky poté zastupitelé schválili Zásady dopravní politiky města Plzně, které požadují preferenci a segregaci MHD v místech, kde ji brzdí automobilová doprava. Růst motorizace ovšem město reflektovalo a z vlastních prostředků investovalo i z pohledu dnešních cen závratnou sumu 2,5 miliardy korun do stavby komplexu komunikací U Trati – most Milénia – Železniční – Lobežská. Po jeho dokončení v roce 2002 se v souladu s dopravními zásadami chystal druhý krok: přestavba Americké třídy s vyloučením tranzitu automobilové dopravy. Tyto přípravy zarazilo až zastupitelstvo na přelomu let 2006 a 2007.

Pro auta zkratka, pro cestující utrpení

Americká třída byla v roce 2008 přebudována do kompromisního řešení,



Jungmannova (nyní Americká) třída měla ještě koncem třicátých let minulého století podobu reprezentativního městského bulváru. I přes silnici automobilovou dopravu sloužila především pěším a cyklistům. Foto: Archiv města Plzně

které – jak se později ukázalo – přineslo částečné zlepšení podmínek pro chodce, ale s výsledkem nemohl být nakonec spokojen nikdo. Přesně se zde projevil jev dopravní indukce, kdy po otevření nové komunikace a neomezení průjezdu po té původní dochází k postupnému zahlcení obou tras. Americká třída se stala zkratkou motoristů, která nasávala i ta auta, která by měla jezdit po vnitřním městském okruhu (ulici U Trati či Tyršovou). Počáteční pokles automobilové dopravy byl jen přechodný a z 11,5 tisíce aut průjezd rychle vyrostl na 14,5 tisíce a modely předpovídaly další růst přes 20 tisíc, což by znamenalo úplně zablokování provozu na Americké. Významná městská obchodní třída se stala místem, odkud kvůli hluku a zplodinám každý chodec raději utíkal. Nejvíce dostávali zabrat cestující ve veřejné dopravě. Jezdilo jich tu téměř dvakrát více než lidí v autech, ale během dne stáli a popojížděli v kolonách se zdržením i 16 minut. Pro ilustraci: cestující v nejdůležitější trolejbusové lince 16 jeli od nádraží k Mrakodrapu rychlostí 2,5 km/h. Každou odpolední špičku se Plzeňané v MHD na Americké třídě zdrželi o neuvěřitelných 141 hodin. Taková veřejná doprava je zoufale neefektivní i čistě ekonomicky. Protahování bezútešného stavu kontrastovalo s výsledky reprezentativního průzkumu z roku 2014, podle něhož

73 % Plzeňanů souhlasilo s omezením automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro pěší a MHD.

Americká se nadechla

Až Zastupitelstvo města Plzně 8. února 2021 schválilo změnu organizace dopravy, která zamezila tranzitu aut po Americké třídě. I tentokrát zazněly odmítavé hlasy z obdobných kruhů jako před devíti desetiletími. Jenže nemohly ignorovat, jaké enormní investice město vydalo na stavby a rozšíření jiných komunikací, ani stále četnější a delší koloběh dopravy na Americké. Letošního 23. srpna se uskutečnil významný, ale nikoli poslední krok ke zlepšení podmínek pro pěší, cyklistickou dopravu a MHD na této významné městské obchodní třídě.

A jaké jsou výsledky za první dva měsíce provozu? Efekt na MHD v centrální části města předčil očekávání. Zcela vymizela zpoždění 1300 spojů projíždějících Americkou třídou. Dokonce došlo ke zlepšení i na navazujících trasách v Tylově či Kopernikově ulici. Nenaplnila se varování ohledně zhoršení průjezdnosti trasy Prokopova – Doudlevecká či historickým centrem. Data z MHD i křižovatek ukazují, že třeba na Rychtářce se počet aut navýšil o pouhých tři procenta a průjezdnost je stejná jako v minulých letech. Jediné

zhoršení je pozorováno na Belance, avšak ani zde se nenaplnily prognózy o totálním dopravním kolapsu. Nárůst dopravy v ulici U Trati činí jen cca 20 až 25 % a řidiči se zde zdržují většinou o jeden až dva cykly světelné křižovatky déle. I ty nejvíce zpožděné spoje linky č. 10 se na Belance zdrží mnohem méně, než jaká zdržení nastávala na Americké, po níž ovšem jezdí 17x více cestujících. Ano, vyhrazení Americké třídy veřejné dopravě je motoristům nepohodlné, ale žádný krizový scénář se nenaplnil. Potíže činí spíše celkový nárůst automobilové dopravy na Plzeňsku a jím vyvolané problémy eskalují zejména na předměstích.

Šance pro lepší Plzeň

V případě Americké třídy vykročila Plzeň správným směrem. Došlo k naplnění přání většiny obyvatel a ulice je nyní vyhrazena jasně většině těch, kteří se po ní pohybují pěšky či trolejbusem. Sami obchodníci nyní přicházejí s požadavky na rozšíření předzahrádek do prostor chodníků. Jak bylo řečeno, stávající uspořádání Americké třídy bylo výsledkem nešťastného kompromisu. Nyní se připravují návrhy, jak doplnit zeleně a dále zhodnotit veřejný prostor. Tyto záměry jsou součástí širší koncepce ozdravení a zkulturnění centrální části Plzně. Přípravy ještě nějakou chvíli potrvají, ale hlavní přínos se již daří. Desítky tisíc cestujících denně přijíždí do svého cíle přesněji a méně často hrají loterii, jak dlouho budou na zastávce zoufale čekat na zpožděný spoj.

Od 1. září 2021 byly také sloučeny linky č. 11 a 35 do Malesic a Křimic do jediné trolejbusové linky. Nutnou podmínkou opatření bylo právě zprůjezdnění Americké třídy. Kromě lepšího spojení se dostavil i ekonomický efekt – úspora dvou vozidel denně a třiceti tisíc kilometrů za rok. Šetří se 112 tisíc litrů nafty ročně, poklesla hluková zátěž i znečištění ovzduší v centru i dalších částech města.

Efekt Americké třídy jde ale mnohem dál: Pouze MHD, která jezdí včas a plynule, může přimět aspoň část obyvatel města a okolí, aby pozměnili své dopravní chování. Pouze příjemné prostředí v centru města může pomoci k jeho oživení. Přejme si tedy, abychom tyto příležitosti zúročili v lepší budoucnost Plzně.



V dnešní době dostává Americká třída sancí stát se příjemným bulvárem. Foto: Ondřej Mixa

Autor: Jiří Kohout

Plzeňské trolejbusy slaví osmdesátiny

Současná doba nám přináší mnoho nástrah a nevídaných překvapení. O to více nás těší, že jsme si společně s vámi mohli připomenout 80 let provozu a 85 let výroby trolejbusů v Plzni. A že vás přišlo na oslavu tolik, nám vyrazilo dech. 4300 registrovaných účastníků a další stovky, které se svezly muzejními vozidly. Počasí prvního říjnového víkendu nám do sytosti vynahrádilo původně plánovaný červený termín. Jak jsme si oslavy krásného jubilea společně užili, vám připomene fotoreportáž na straně 5.

Trolejbusy jsou nejmladším druhem MHD v Plzni, nicméně na jejich zavedení pomýšlely Elektrické podniky města Plzně (EPMP) již počátkem třicátých let 20. stol. Nechaly si zaslat informace z nově vznikajících trolejbusových provozů v USA. Hlavními hybateli tehdy byla dvojice mladý ředitel EPMP František Mlynařík a vrchní technický rada Rudolf Novák. Uvažovali o zavedení trolejbusů po Tylově, Jungmannově a Wilsonově (dnes Americké) třídě do Doubravky a k ústřednímu hřbitovu. Nebyť okupace, plány by se podařilo rychle naplnit. Válka rozpoutaná Německou říší však utnula dodávky potřebných surovin, a tak se původní plány zredukovaly a opoždily. Na druhou stranu nedostatek pohonných hmot zavedení trolejbusů obhájil, takže 9. dubna 1941 vyjela šestice trolejbusů Škoda 3 Tr na linku na linku A Městské lázně – Doubravka (poválečnou verzi tohoto typu trolejbusu naleznete v Technicii). Nálety na Plzeň však přinesly první trolejbusovou krizi, protože zasáhly oblasti v okolí nádraží.

Za velký poválečný rozkvět vděčí trolejbusy opět řediteli EPMP Františku Mlynaříkovi. Plzeň se teprve vzpamatovala z bombardování a ředitel Mlynařík přinesl plzeňskému revolučnímu národnímu výboru plán na zavedení tří trolejbusových linek. Měl pomoci rychlému



Jiří Kohout, autor publikace 80 let Plzeň trolejbusová.

oživení ekonomiky města a zároveň se stal důležitou pobídkou těžce poznamenané Škodovce k zahájení mírové výroby. Ke stavbě trolejbusových tratí byla přizvána švýcarská firma Kummeler & Matter, tehdy absolutní světová špička, jejíž trolejové armatury byly vyzkoušeny až do rychlosti 70 km/h.

Bohužel do dvou let po válce došlo k vynucenému rozdělení a zeslátnění části EPMP a tragickému skonu jejich ředitele. Zásluhy za dokončení linky č. 12 Skvrňany – Božkov si tak připsali ti, kteří převzali

dopravní podniky po únorovém převratu 1948. Brzy ustaly i dodávky kvalitního materiálu ze Švýcarska, naštěstí ho bylo objednáno velké množství. Plzeň se tak společně se Zlínem (tehdy Gottwaldovem) chlubila nejmodernějším trolejovým vedením. Podařilo se zavést linky č. 13 a 14 a prodloužit trasy i do tak malých městských částí, jakými byly Černice či Nová Hospoda.

V druhé polovině padesátých let však rozvoji došel dech a dařilo se pouze navyšovat počet vozidel. Vozový park trolejbusů

v roce 1963 překonal stovku, jenže již o rok později vláda ČSSR rozhodla o útlumu elektrické MHD, která měla fakticky znamenat úplné nahrazení skoro všech českých tramvajových a trolejbusových provozů autobusy. Také nová generace městských urbanistů a dopravních inženýrů hodlala vybourat většinu starého města a nahradit je širokými autostrádami, kde se nepočítalo s lidským měřítkem ani trolejbusy. Nadšení a um plzeňských dopraváků našťastí těmto trendům usilovně čelily, dokonce se v sedmdesátých letech podařilo postavit nové tratě do Lobeze a Zábělské ulice a dosažený počet 123 trolejbusů představoval historické maximum.

Vozový park byl však notně přestárlý a kapacita vozovny v Cukrovarské ulici byla trojnásobně překročena. Řada Plzeňanů si proto pamatuje odstavování trolejbusů v ulicích od Presslový až k zimnímu stadionu. Trolejbusy procházely druhou velmi vážnou krizí, z níž je mimo jiné zachránil druhý ropný šok i obrovské znečištění ovzduší ve městě. Osmdesátá léta se pak nesla ve znamení elektrické renesance, během níž se bohužel podařilo realizovat jen tramvaj na Košutku a do Bolevce a trolejbusovou linku č. 16 Dory – Na Dlouhých.

Nové tisíciletí přineslo bezbariérová vozidla a také pomocný diesellový pohon, díky němuž trolejbusy vyjely mimo troleje. Přesto se opět začalo váhat s jejich budoucností, protože plynová lobby prosadila štědré státní dotace na pohon CNG a také se řešily problémy s vozovnou a přestavbou městských ulic. I touto třetí zkouškou trolejbusy úspěšně prošly a poslední desetiletí můžeme opětovně označit za jejich rozkvět – omlazení, obnova i rozšíření tratí včetně otevření nové moderní vozovny. Trendem je pořízení trolejbusů s trakčními bateriemi, které přinesly flexibilitu a nezávislost. Nabíjení z trolejí během jízdy z nich

činí dynamicky nabíjený „elektrobus“ s neomezeným dojezdem.

Protože Plzeň svoje trolejbusy (i tramvaje) vždy ochránila, má dnes velký náskok a snadno splní aktuální výzvy k rozvoji bezemisní dopravy a snižování emisí skleníkových plynů. Nejvýznamnějším projektem bude znovuzavedení trolejbusů na Severní Předměstí, kde se část infrastruktury postaví i pro potřeby tramvaje na Vinice. Jedná se o ukázkou synergie obou módů elektrické dopravy. V dnešní době také stojí za připomenutí, že na všech prvcích systému se podílí technologické inovace českých firem od vozidel přes baterie, sběrací soustavu, trolejové armatury až po měničiny, řídicí a informační systémy. Plzeňské trolejbusy jsou výkladní skříň české dopravy a své osmdesátiny slaví v kondici, z níž by měli jejich zakladatelé jistě radost.

Na oslavách byla pokřtěna kniha 80 let Plzeň trolejbusová. Ke zrodu výpravné publikace o 472 stranách a 800 obrazech přispěla více než stovka autorů i pamětníků. Velký zájem o knihu potvrzuje, že své si v ní nacházejí nejen dopravní fanoušci, ale i plzeňští patrioti a zájemci o historii města. Popisuje totiž i stavební vývoj města, proměny plzeňských předměstí i dobové uvažování. Knihou prolínají také barvitě vzpomínky pamětníků a samostatná kapitola se věnuje hrdinství a pohnutému osudu otce plzeňských trolejbusů Františka Mlynaříka. Kniha je spolu se sesterskou publikací o 85 letech výroby trolejbusů Škoda stále k dostání mj. v eshopu a Zákaznických centrech PMDP.

Ve spolupráci s Českým rozhlasem jsme také na zajímavých místech Plzně natočili seriál 80 let plzeňských trolejbusů. Jeho zvukové záznamy si můžete přehrát na stránkách plzen.rozhlas.cz/80-let-plzenskych-trolejbusu-8588059.

Autor: Jiří Kohout
Foto: archiv PMDP

Jak se staví sen o nové tramvajové vozovně

V úterý 5. října uplynul rok ode dne, kdy jsme oficiálním předáním stavebního úkolu zahájili rekonstrukci naší jediné tramvajové vozovny. V prvním měsíci probíhala jednání mezi zhotovitelem, koordinátory bezpečnosti, technickým dozorem stavby a objednatel (PMDP) o způsobu dokladování provádění stavby, fakturaci, vedení stavebních deníků a dlouho se řešil harmonogram prací. Souběžně probíhaly přípravné práce jako výtýčování sítí, inženýrské činnosti a také výstavba dočasných zázemí úseku drážní cesty – tzv. buňkoviště.

Začátkem listopadu byly zahájeny první demolicí – garáží technologických vozidel středisek Vrchní stavby a Horního vedení, odpojvalo a přepojovalo se trolejové vedení a další inženýrské sítě. Tomu předcházelo ještě oficiální předání buňkoviště a úsek drážní cesty byl přestěhován do náhradních prostor. Rovněž se

stavěla původně neplánovaná hala vývazu a sklady pro servisní organizaci. Touto výstavbou tak mohlo dojít k urychlení demolic haly oprav a údržby tramvají (tzv. staré haly) a následné demolic haly odstavu tramvají (tzv. nové haly), čímž se kromě času ušetřily i peníze. Zároveň probíhaly práce na provizorním odstavním kolejišti a hale pro historické vozy. Začátkem února proběhlo první zavedení do zkušebního provozu a kolaudace na stavbě a servisní organizace i tramvaje se přestěhovaly do náhradních prostor.

Součástí úprav a modernizace areálu vozovny je také přilehlá část Slovanské aleje. V prvé řadě se začalo s budováním přeložek v Slovanské aleji, konkrétně s přeložkami kanalizace a vodovodních řadů, postupně však byly přeloženy veškeré inženýrské sítě – veřejné osvětlení, telekomunikační zařízení, ČEZ a plyn. Tato část stavby se ukázala jako nejkomplikovanější, neboť



Pohled na budoucí vjezd do hal odstavu tramvají.

inženýrské sítě předložené od správců sítí neodpovídaly realitě a nacházely se na jiných místech a v jiných hloubkách, než bylo zakresleno, přičemž některé sítě byly i nově objeveny. Mimo to byly zjištěny nevyhovující materiály na zpětné záspy a zrádné kaverny.

Když se servisní organizace zabydlela v náhradním zázemí, mohla začít demolicí „staré“ haly oprav a následně i „nové“ haly odstavu tramvají. Během prací se ukázalo, že základy původních hal jsou větší, než se předpokládalo, a navíc že je podloží měkké a nestabilní, a bude třeba navýšit a upravit množství a kvalitu zpětných záspů obdobně jako v Slovanské aleji. Přes všechny problémy probíhala výstavba základů nové haly oprav, ve které bude kromě soustruhu kol nově vybudována také myčka tramvají, v plánovaných termínech. Po založení základů včetně nosných sloupů již nově budovaná hala dostala plášť, střechu včetně vzduchotechniky a uvnitř je schován „vestavek“ pro kanceláře a sociální zázemí servisní organizace. Hala roste doslova před očima

a uživat bychom ji měli od března příštího roku. Na halu oprav a údržby tramvají navazuje hala odstavu tramvají, která už má základní konstrukci a brzy bude mít i opláštění.

Po přestěhování výpravní do provizorního zázemí a buňky vrátnice k budoucímu novému vjezdu do vozovny se v květnu začalo s demolicí předposlední budovy staré vozovny, a to budovy výpravní. V současné době tak zůstává stát jen měnična, bez které by nebyl možný provoz elektrické trake v oblasti Slovan, Světovaru, Doudlevec, Bručnė a Lobeze. Stavební práce na nové měničně, která je součástí provozně administrativní budovy, začaly v červnu. Po jejím dostavění a technologickém vybavení dojde k přepojení napájení a bude zdemolován i tento poslední objekt ve staré vozovně. Pak se může začít s výstavbou zbývajících částí čtyřpodlažní administrativní budovy.

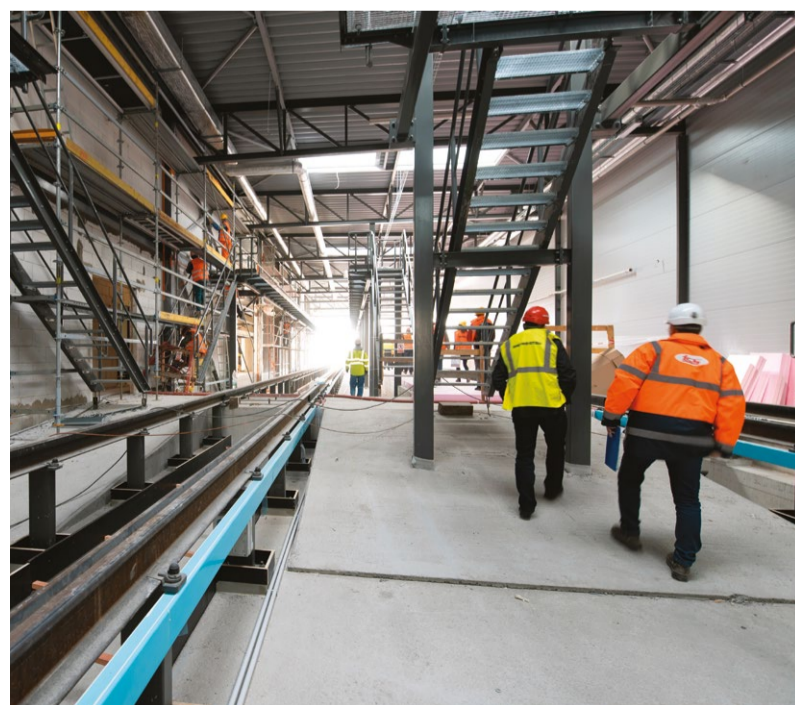
V srpnu proběhlo druhé uvedení do zkušebního provozu na stavbě nové vozovny, a to zprovoznění části tramvajové trati na východní straně Slovanské aleje s novým

vjezdem do vozovny, což umožňují příjezd a výjezd do vozovny od Koterovské ulice, a vjezdové harfy, která v areálu vozovny rozvětvuje koleje do nových hal oprav a odstavu. Tím bylo možné ukončit provoz do vozovny z jihu od náměstí Milady Horákové a mohly začít úpravy křižovatky ulic Slovanská alej a Francouzská. Z této křižovatky bude rovněž napojen horkovod Plzeňské teplárenské, která bude naším novým dodavatelem tepla.

V Slovanské aleji jsou téměř ukončeny všechny přeložky včetně povrchů vozovek, chodníků a rychlým tempem běží práce v severní části křižovatky Slovanská alej a Francouzské ulice. Měly by být ukončeny do Vánoc.

Výstavba probíhá bez větších problémů, důležité termíny jsou dodrženy, takže se můžeme těšit, že pomyslná páska k dokončení a zprovoznění celého areálu nové vozovny bude přestřižena dle plánu v příštím roce před Vánoci.

Autor: Pavol Ondovčák
Foto: archiv PMDP



Pohled do haly OUT, na kolej č.5.

Plány na další rozvoj MHD v Plzni

Nedílnou součástí práce dopravního podniku je snaha o rozvoj a zkvalitňování systému městské veřejné dopravy. V současné době se podílíme na vypracování Strategie udržitelné mobility Plzeňské metropolitní oblasti, na což by měl následně navázat strategický dokument města s názvem Generel MHD v Plzni. Oba tyto dokumenty budou úzce provázané a jedním z jejich cílů je rozvoj systému veřejné dopravy tak, aby splňoval požadavky obyvatel města i jeho okolí a stal se pro ně atraktivnější. Předběhneme-li však tyto dokumenty, pak z hlavních připravovaných nebo čerstvě realizovaných projektů lze vyzdvihnout následující:

Trolejové odbočení Prokopova – U Trati

Letos bylo dokončeno trolejové propojení ulic Prokopova a U Trati. Tato zdánlivě malá stavební akce má pro fungování PMDP zásadní význam, neboť propojení významně snižuje dopad jakýchkoliv výluk trolejbusové dopravy na Americké třídy a v Tylově ulici, resp. v místě křížení těchto ulic s Klatovskou třídou. A právě křížení s Klatovskou ulicí se pro trolejbusy v příštím roce během opravy tramvajové trati uzavře. K prvnímu plánovanému využití této odklonové trasy jistě dojde dříve, nejspíše však při konání květnových Slavností svobody, které každoročně vyvolávají nutnost odklonu trolejbusových linek mimo Americkou třídu.

Tramvajová trať na Vinice

V září letošního roku měli obyvatelé Vinic poprvé možnost usednout do tramvaje přímo na svém sídlišti. Bylo to možné díky tomu, že město Plzeň projednávalo



Vizualizace tramvajové trati na Vinice Sedlecká. Zdroj: IM Projekt a KUBE

záměr na výstavbu tramvajové trati s obyvateli sídliště a při té příležitosti byla v místě dočasně odstavena tramvaj. Stejná tramvaj se následně objevovala v běžném provozu a upozorňovala na tento záměr celozovozovým polepem. S tramvajovou tratí na Vinice se počítá už od 70. let minulého století a její výstavba je klíčová pro další rozvoj v oblasti severně od Brněnské ulice. Nyní se záměr připravuje k projednání v Radě města Plzně a v případě, že bude podpořen, budou zintenzivněny práce směřující k jeho realizaci. Cílový termín zprovoznění tratě mezi roky 2027-2030 umožní čerpání dotačních titulů z evropských fondů, které mohou pokrýt až 85 % nákladů na tento projekt. Po dokončení

výstavby dojde k doplnění číselné řady tramvajových linek o linku č. 3, která Vinice propojí se sady Pětatřicátníků, hlavním nádražím a Mikulášským náměstím. Více o záměru tramvajové trati na Vinice najdete na stránkách www.trojkonavinice.cz.

Trolejbusová trať na Severní Předměstí Plzeň patří z pohledu provozu MHD dlouhodobě mezi nejkologičtější města v republice, vřdyt více než 2/3 výkonů MHD jsou uskutečňovány vozidly využívajícími elektřinu jako zdroj svého pohonu. Pokud však nebudeme počítat tramvaje, drží trolejbusy jen 40procentní podíl celkového výkonu, zbytek (tedy 60 %) drží autobusy. Zákon o podpoře

nízkoemisních vozidel říká, že v roce 2030 budeme muset dosáhnout opačného poměru (tramvaje nelze započítat). S tímto významně pomůže plánované nahrazení linek 33 a 40 trolejbusovou dopravou, přičemž díky využití trolejbusů s bateriemi postačí opatřit trolejovým vedením nejnáročnější úseky, kde bude trolejbus stoupat směrem na Košutku. Na rovinách a při jízdě v opačném směru může trolejbus využívat baterii. V příštím roce bude vypracována projektová dokumentace ve stupni DÚR (Dokumentace pro územní rozhodnutí) a v případě kladného projednání celé stavby by se mohla stavba realizovat za podpory fondů EU v roce 2025.

Autor: Miroslav Macháň

Ukončení provozu tramvajů ASTRA

Po 24 letech služby byly v Plzni 18. března 2021 do běžného provozu naposledy vypraveny tramvaje typu LTM 10.08, známé pod obchodním názvem ASTRA.

Byly to kdysi první vozy s bezbariérovým přístupem a Plzeňanům sloužily od roku 1998. Jedna z tramvajů v Plzni zůstane a zařadí se do flotily historických vozidel.

První vůz ASTRA bylo možné v Plzni spatřit už v roce 1997, kdy tu byly zahájeny testovací jízdy. Jednalo se o první moderní

tramvaj s asynchronními trakčními motory na střídavý proud (odtud název ASTRA = ASynchronní TRAmvaj) a zároveň i první částečně nízkopodlažní vozidlo s bezbariérovým přístupem a výsuvnou plošinou, která usnadňovala nástup invalidům na vozíku či maminkám s kočárky. Po různých projektech modernizací starších vozů z produkce ČKD to byly první nově vyrobené vozy pro tramvajovou dráhu z plzeňské Škodovky

v poválečném období. Celkem jich bylo dodáno do Plzně jedenáct. Vozy se přes mnoho technických a konstrukčních problémů staly průlomovým mezníkem v tramvajové dopravě a vykonaly velkou službu v Plzni a následně i v dalších velkých městech, jako je Ostrava, Olomouc nebo Most. Staly se také významným vývojovým článkem pro následně řady vozidel 13T, 14T a dalších mutací pro zahraniční dopravce.

Od roku 2019 začal náš dopravní podnik vozy ASTRA postupně nahrazovat novými tramvajemi EVO2, které nabízí cestujícím ještě vyšší komfort, prostorný interiér vybavený klimatizací a dalšími moderními prvky. Vůz ASTRA ev. č. 301, který byl vyroben jako druhý prototyp a své první cestující svezl v Plzni 16. července 1998, plánujeme zachovat a zařadit mezi historické vozy v našem depozitáři.

Autor: Jiří Trnka

Obnova vozového parku napříč trakcemi

Dopravně provozní úsek PMDP pravidelně zajišťuje obnovu vozového parku všech trakcí na základě stanovených premis a schválené koncepce investičního plánování.

V letošním roce byly zařazeny do provozu dva nové midibusy Rošero pro provoz linky č. 39, která zajišťuje spojení do lokality Výsluní. Jedná se o částečně nízkopodlažní autobusy s délkou 8 metrů a šířkou 2,35 metru. To jsou parametry, které vyhovují lokalitě, v níž jsou prvoplánově provozovány. Umožňují přepravu až 35 cestujících včetně invalidního vozíku nebo kočárků v nízkopodlažní části. Autobusy jsou vybaveny celozovozovou klimatizací a dalšími standardními prvky zajišťujícími komfort přepravy.

Dále byly zařazeny do provozu dva nové dvounápravové plně nízkopodlažní autobusy SOR NS12, které doplnily flotilu osmi kusů provozovaných autobusů tohoto typu od roku 2019. Tyto autobusy jsou vybaveny dle standardu PMDP, tj. celozovozovou klimatizací, automatickým počítáním cestujících, dohledovým kamerovým systémem a pro odbavení slouží terminály s možností nákupu jízdenek i prostřednictvím bankovních karet.

Letošní obnova vozového parku trolejbusové trakce byla přichystána na druhou polovinu roku. V průběhu října a listopadu byly dodány čtyři nové dvounápravové a dva třinápravové trolej-



Nejnovější plzeňská tramvaj 40T.

busy s možností provozu na alternativní zdroj energie pohonu z trakčních baterií. Dodávané lithiové titanátové baterie od firmy Altairano se v provozu velmi osvědčily. Lze s nimi provozovat linky s delšími dojezdy úseků bez trakčního vedení – důkazem je skutečnost, že i po šestiletém provozu a nájezdu až 40 tisíc kilometrů na vůz není patrné snížení

celkové kapacity těchto trakčních baterií. Trolejbusy jsou dodávány s karoserií Solaris IV. generace ve výše uvedeném standardu PMDP. U dvou nově dodaných třinápravových trolejbusů jsou poprvé použity předsvuně druhé dveře. Od tohoto provedení dveří si slibujeme rychlejší odbavení cestujících v zastávkách a komfortnější odbavení cestujících

s dětskými kočárky popř. cestujících se sníženou schopností pohybu.

Rovněž tramvajová trakce se v závěru roku dočkala obnovy. Do konce října přibyl ve vozovém parku dvě nové tramvaje typu EVO2, které tak doplňují stávající flotilu čtrnácti tramvajů tohoto typu. Jedná se o dvoučlánkové tramvaje s kapacitou 1,5 ekvivalentu T3. Nejnovější novinkou,

Nové linky

Začátek nového školního roku se sebou jako každý rok přinesl nejen přechod na plný provoz, ale také další nové linky. V loňském roce se jednalo o zavedení autobusové linky č. 39 spojující Bory a oblast Výsluní, jež má za sebou první rok úspěšného provozu. Pro zajištění obsluhy byly v této souvislosti pořízeny nové midibusy značky Rošero, které se v úzkých uličkách Výsluní osvědčily. Jsme rádi, že se linka mezi rezidenty těší zájmu.

Letos jsme na základě předchozí poptávky města Třemošná a obce Zruč-Senec připravili spojení mezi těmito sídelními celky a zprovoznili autobusovou linku č. 58 obsluhující Bílou Horu, Zruč-Senec, Třemošnou a Bolevec. Zavedení tohoto spojení vyvolalo změnu v provozu našich autobusových linek č. 20 a 34 a změny na spojích veřejné linkové dopravy objednané Plzeňským krajem. Linka byla zavedena ve zkušebním provozu do 12. prosince tohoto roku, v mezidobí se s objednavateli průběžně vyhodnocoval provoz. Případné úpravy se budou realizovat na základě našich poznatků a podnětů cestujících.

Mimo autobusové linky se významná změna udala také na trolejbusové lince č. 11. Od 1. září převzala spojení Radčice, Malesic a Křimic s centrem Plzně po zrušení autobusové linky č. 35 prodloužená trolejbusová linka č. 11, která uvedené části obsluhuje výhradně bateriovými trolejbusy, tedy bez nutnosti jízdy pod trolejí. Prodloužení linky č. 11 předcházelo úspěšné testování provozu bateriových trolejbusů na zkušební lince č. 19 do Radčic, Křimic a Malesic, jež byla zavedena na konci roku 2019 a v provozu byla až do poloviny roku 2020. Na této testovací lince jsme měli možnost získat důležité informace ohledně spolehlivosti, spotřeby elektrické energie v různých klimatických podmínkách a související vliv na dojezd. Jedná se tak o další krok v rozvoji elektromobility a využití bateriových trolejbusů v místech, kde by budování trolejového vedení nebylo rentabilní.

Autor: Martin Petr

kteřá zahájila provoz s cestujícími na přelomu října a listopadu, je tramvaj nového typu 40T z produkce Škody Transportation. Jedná se o plně nízkopodlažní obousměrnou tříčlánkovou tramvaj s celkovou kapacitou až 215 cestujících. Tyto tramvaje musely absolvovat zkušební provoz bez cestujících v předepsaném rozsahu 20 tisíc kilometrů, v jehož průběhu byla část kilometrů najeta i se simulovanou zátěží odpovídající obsazenosti pěti, popř. osmi lidí na metr čtvereční. Do konce roku budou do zkušebního provozu nasazeny dvě tramvaje tohoto typu. Z pohledu zajištění zkušebního provozu se jedná o heroický výkon střediska provozu ED v podmínkách rekonstrukce vozovny Slovany.

I v následujících letech bude pokračovat obnova vozového parku všech trakcí. Letos jsme uzavřeli rámcovou kupní smlouvu na základě veřejné zakázky na dodávku třinápravových autobusů Solaris 18nU, kterých bude v příštím roce dodáno pět. Dále budou v únoru příštího roku dodány dva třinápravové trolejbusy Solaris 27Tr. Rovněž tramvajovou trakcí čeká výrazná obnova vozového parku – předpokládáme v příštím roce dodávku osmi tříčlánkových tramvajů typu 40T. Po jejich dodání bude vyřazena velká část tramvajů typu T3 Progres.

*Autor: Libor Liška
Foto: archiv PMDP*

Padesát let u dopravního podniku? Užil jsem si je

Jaké to je pracovat celý život v jednom zaměstnání? Nahlédněte s námi za brány dopravního podniku, v němž Josef Vracovský strávil více než padesát let. Prošel cestou od učně až k řediteli drážní cesty a kromě řady inovací pomohl zachránit trolejbusový provoz v Plzni. Svě zkušenosti z více než padesátileté praxe předává v Plzeňských městských dopravních podnicích i dnes, ve firmě pracuje také jeho syn Petr.



Jak dlouho u Plzeňských městských dopravních podniků pracujete?

Zaměstnaný jsem tu od 1. září 1971. Ale ještě o tři roky dříve, tedy v roce 1968, jsem se nastoupil do učení. Dopravní podnik si mě zkrátka vychoval.

Které pozice jste od nástupu vystřídal?

Ještě jako učeň jsem prošel kolečko po celém podniku. Naučil jsem se pracovat na obráběcích strojích, svařovat, kovat, soustružit, frézovat... Byli jsme jako učni všestranně připraveni. Praxe postupně probíhala na různých střediscích – od dílen přes měřírny a nakonec jsem skončil na horním vedení, kde se mi líbilo nejvíce. Celý den jsem byl venku, měl jsem pocit volnosti a přes léto hezký výhled na děvčata. Po vyučení jsem nastoupil jako dělník, na dva roky jsem si odskočil na vojnu a následně si dodělal pětiletou večerní školu. Po dodostování mě povýšili na vedoucího čety a začalo moje „vynalzáčské“ období.

Co si pod tím máme představit?

Často jsem se v noci probudil s nápadem, co bychom mohli zlepšit nebo dělat jinak. Asi první byl společný vývoj nového křížení tramvaj – trolejbus, které se velice osvědčilo. Nejvýznamnější inovací bylo řešení nového zjednodušeného křížení pro trolejbus, který jsem trochu velkášsky nazval Rychloprůjezdne křížení pro trolejbusy. Pravdou je, že umožňovalo podstatně vyšší rychlost průjezdu trolejbusů, což se však naplno projevovalo až po nasazení lehkých sběračů s jednosměrnými botkami, které jsem již v té době doporučoval. Nejvýznamnějším přínosem byla jednoduchost montáže a odolnost proti opotřebení. Tehdejší ředitel mi nápad schválil pod podmínkou, že se nechám povýšit na mistra a současně ponesu plnou zodpovědnost v případě nezdaru. S postupnou výměnou všech křížení a výhybek došlo k poklesu oprav na trakčním vedení z šesti tisíc ročně na šest set. V současné době máme v Plzni jednu z nejmodernějších trakčních sítí na světě.

V roce 2007 jste však znovu povýšil...

Ano, stal jsem se vedoucím střediska drážní cesty, kde jsem získal nejen velké pravomoci, ale také jsem zdědil spoustu problémů. Začátky byly těžké, protože jsem v zásadě začínal se vším od začátku. Největší problém byla vrchní stavba (tramvajové koleje, pozn. red.), na jejíž modernizaci jsem prvního půlroku intenzivně pracoval.

Vybudoval jsem si dobré vztahy na Drážním úřadě, s jehož podporou jsme mohli začít s výměnami zastaralých přestavníků, tramvajových výhybek, kolejových křížení, opotřebovaných kolejových oblouků apod. Tato pozice byla důležitá i pro můj osobní život, potkal jsem zde svou současnou manželku. Poslední „štací“ v mé profesní dráze byl ředitel drážní cesty.

Co se vám během vaší padesátileté cesty dopravním podnikem nejvíce povedlo?

Kromě technických inovací jsem moc rád, že se nám podařilo v Plzni ubránit trolejbusy. V roce 1977 byla zrušena trolejbusová trať Kopeckého sady – Bolevec. Stalo se tak v době, kdy se i v jiných českých městech začalo od trolejbusů ustupovat. Již v roce 1983 dopravní podnik na vlastní náklady zahájil postupnou výstavbu linky č. 16, která se stala důležitou součástí trolejbusové dopravy. Nejvážnější byla situace v letech 2006 až 2007, kdy hrozila náhrada trolejbusů plynovými autobusy. V této době jsem s kolegou Jirkou Kohoutem, ale i dalšími příznivci museli za trolejbusy bojovat. Chyběl snad jen měsíc a padlo by rozhodnutí, že trolejbusy nahradí plynové autobusy a zlikviduje se trakční vedení.

Jak se vám to podařilo zvrátit?

Pomocí vytrvalého argumentování. V trolejbusích jsme viděli budoucnost a nyní víme, že jsme měli pravdu a cesta parciálních bateriových trolejbusů se

osvědčila. Ostatní města nám toto rozhodnutí závidí.

Celé své působení jsem se snažil, abychom nedělali pouze údržbu horního vedení, jak tomu bylo v jiných městech, ale abychom také budovali něco nového. Chtěl jsem, abychom nebyli závislí na externích dodavatelích, a také jsem cítil, že kvalitní lidé udržíme jen za předpokladu rozvíjení jejich schopností a znalostí nejnovějších technologií. Po revoluci jsme navázali spolupráci s firmou Elektroline, které jsme občas „půjčili“ pár zaměstnanců na různé zahraniční projekty. Když se montér vrátil třeba po měsíční zkušenosti z Rumunska, byl na něm vidět ohromný pokrok a to, co se naučil, automaticky předával dalším kolegům.

Na co dalšího jste pyšný?

Myslím, že se mi také povedlo „restartovat“ chod měření, kde byl problém s generační obměnou. Postupně přišla mladší generace techniků a nabrali jsme fandy do počítačů i silnoproudě, ze kterých nám vznikl současný skvělý tým.

A radost jsem měl také z nového depa na Karlově, kam se mi podařilo prosadit nejmodernější techniku pro řízení vlakové cesty. Ta byla již v té době na plzeňských trolejbusových tratích standardem, kterým se můžeme pyšnit v celosvětovém měřítku.

Kdy jste se v práci nejvíce zapojil?

Asi při výstavbě horního vedení u Mrakodrapu. Nikdo nám tehdy nevěřil, že stavbu takto složitěho úseku zvládneme. Bylo to opravdu velmi náročné psychicky i fyzicky – pracovali jsme tři dny v kuse, ale nakonec vše dopadlo lépe, než se očekávalo. Vzpomínám si i na obtížné debaty



Josef Vracovský s kolegy na teambuildingu.

s vedením společnosti nad přechodem na nové technologie, které často potřebovaly velkou počáteční investici. O to jsem raději, že většinou zvítězil rozumný úsudek a my jsme postupně dosáhli špičkové úrovně v kvalitě drážní cesty.

Co vás na práci baví?

Někdo se může zdát šileně strávit celý život u jedné firmy. Já jsem si však téměř jistý, že střídání zaměstnání by mi pestřejší život nepřineslo. To bylo určité dáno i tím, že když se práce na některé pozici stala tak trochu rutinní záležitostí, vedení mě posunulo na vyšší pozici a mně se vrátil elán do řešení nových problémů.

V naší firmě se mi vždycky líbilo i díky lidem. Už za socialismu jsme jezdili na společné autobusové dovolené do zahraničí, měli jsme spoustu zážitků a drželi při sobě. I na vedoucích pozicích jsem se vždy snažil, aby moji lidé chodili do práce rádi. Oni se mi naopak odvděčili tím, že skvěle pracovali a dalo se na ně spolehnout. Toho pouze příkazy nikdy nedosáhnete.

Co rád děláte ve volném čase?

Celý život miluji přírodu. Narodil jsem se v Krušných horách a žil tam do svých pěti let. Dětsví jsem prožil v Plzni, ale stále mě to táhlo někde mimo město. Po vojně se mi podařilo přiznat se na vesnici,

do Hromnice u Plzně, kde měla moje žena starý rodinný statek, jehož opravy se mi postaraly o volný čas na dalších patnáct let. Během této doby jsme ještě společně vychovali tři kluky, takže jako koníček už mi zbyla jen práce v PMDP.

K horám jsem se vrátil po padesátce, kdy jsme s manželkou začali jezdit na aktivní poznávací dovolené po ČR i do zahraničí. Naši přátelé, většinou o generaci mladší, zpočátku mým výkonům na vysokohorských túrách moc nevěřili. Nakonec to tak špatné nebylo a dopadl jsem i lépe než řada z nich.

Jaké bylo v dětství vaše vysněné povolání?

Jako malý jsem rád běhal, takže první vysněné povolání bylo být jako Emil Zátopek. Neměl jsem malé cíle, dalším snem byl rovnou prezident. Postupně mě začali fascinovat letci, a když vyletěl Gagarin do vesmíru, chtěl jsem být kosmonautem. Později jsem bohužel zjistil, že se mi dělá špatně i na řetízáků, a dobře mi nebylo ani při jízdě tramvají, tak jsem vidinu létání vzdal. Od chvíle, kdy jsem začal brát svůj výběr povolání vážně, jsem chtěl být elektrikářem. Ambice postupovat výše jsem neměl, to všechno přišlo samo...

Autor: Lenka Kovářiková

Foto: archiv Josefa Vracovského



Výlet do Dolomit 2019.

Malá vodní elektrárna na Denisově nábřeží

Věděli jste, že se budově ředitelství PMDP na Denisově nábřeží říká Hydro? A víte proč? V podzemí ředitelství je totiž umístěna malá vodní elektrárna (MVE), která má poměrně dlouhou historii.

Již v roce 1921 byl přibližně sto metrů od Wilsonova mostu proti proudu řeky vybudován nový betonový jez. Na něj navázal vtok s tunelem dlouhým 25 metrů, který dodnes přivádí vodu na turbínu vodní elektrárny. V roce 1922 se v malé vodní elektrárně roztočila nová Francisova turbína s dynamem o výkonu 155 kW. Tato vertikální turbína měla kolmý převod šípovými ozubenými koly na horizontálně uložené dynamo.

Počátkem 60. let došlo k zadření ložiska a posunu hřídele. Následným provozem se poškozovalo šípové ozubení na oběžném kole kolmého převodu, a kolo muselo být vyměněno. Oběžné kolo bylo demontováno a odvezeno do Škodovky jako předloha pro výrobu kola nového. K jeho instalaci však již nedošlo, protože bylo původní kolo omylem sešrotováno. Tímto okamžikem byl provoz MVE s Francisovou turbínou ukončen.

V roce 1986 byla dokončena rekonstrukce vodního díla a do provozu byla uvedena nová vertikální Kaplanova turbína 4-K-84 o výkonu 271,5 kW. Soustrojí doplňuje vertikální asynchronní generátor, který je s turbínou propojen třemi klínovými řemeny. Životnost elektrárny byla stanovena na 30 let s velkou revizní prohlídkou a opravou po 15 letech.

V roce 2001 tedy začala velká revizní prohlídka, po níž byla elektrárna v roce 2002 opět uvedena do provozu. Při této příležitosti byl instalován nový, plně automatický řídicí systém včetně hydraulického ovládní a automatického vodního filtru chladičí vody. Byla instalována nová ložiska turbíny i generátoru a upraveno jejich mazání.

Kvůli nadměrné hlučnosti v budově ředitelství a nestandardnímu chodu turbíny byla v roce 2015 provedena diagnostika ložisek, která již byla za svojí životnosti (80 tisíc motohodin). Na základě diagnostiky byla v roce 2016 vyměněna ložiska generátoru a také byly nahrazeny opotřebované klínové řemeny.



Transport trámů do malé vodní elektrárny. Foto: archiv PMDP

Ložiska turbíny fungovala až do havárie v listopadu 2020 a odpracovala přibližně 120 tisíc motohodin – tedy třetinu za hranici životnosti. Při této havárii došlo k poškození plastového vodícího ložiska

turbíny, které je umístěno ve víku rozvodového kola samotné turbíny pod vodní hladinou.

Na jaře 2021 začaly přípravy na opravu ložisek, které zajišťovali pracovníci

měření ve spolupráci s ostatními úseky. Pro opravu bylo nutné zahradit vtokový kanál dřevěnou výdřevou, kvůli čemuž bylo potřeba dopravit do prostoru vtokového kanálu 70 smrkových trámů o rozměrech 180 x 180 x 3000 mm. Transport trámů zajistili pracovníci oddělení vrchní stavby a měření. Autojeřáb spustil trámy do prostoru říčního koryta a dveřmi nad jezem se přesouvaly do prostoru vtokového kanálu. Po utěsnění hrazení a vyčištění vtokového kanálu mohla přistoupit dodavatelská společnost k samotné opravě turbíny. Opravu provedla společnost Litostroj engineering, a. s., která je pokračovatelem výrobce naší malé vodní elektrárny. Někteří zaměstnanci jsou dokonce pamětníci, kteří turbínu roku 1986 stavěli.

Pokud půjde oprava naší MVE podle plánu, mohla by se turbína znovu roztočit na začátku června 2022. Oprava turbíny prodlouží životnost MVE až do celkové generační opravy soustrojí, kterou budeme připravovat v následujících letech.

Autor: Petr Vracovský

Jak se vydařila oslava trolejbusové osmdesátky

V sobotu 2. října se v plzeňském DEPO2015 uskutečnily oslavy 80 let provozu a 85 let výroby trolejbusů v Plzni. Přišlo neuvěřitelných 4300 návštěvníků, pro které byla připravena výstava historických i provozních vozidel PMDP a dalších provozovatelů, výstava trolejbusové výstroje, ukázka dynamického dispečinku, probíhaly přednášky, po depu jezdily modely a velkým tahákem byla nádherná

replika trolejbusu Pressburg z roku 1909. Ohromný úspěch sklídily i dvě úplně nové publikace, které jsme na místě společně pokřtili.

Děkujeme všem, kteří za námi zavítali a oslavili spolu s námi plzeňské trolejbusy. Těšíme se zase při další příležitosti na viděnou!

Autor a foto: Lenka Kovářiková



Brněnský trolejbus Škoda T 11 v Plovární ulici.



Výstava trolejbusů v DEPO2015, vpředu zapůjčený Škoda 14 TrE2, který jezdil v americkém Daytonu.



Nová generace dopraváků pojala oslavy jako přípravu.



Historické vozy lákaly malé i velké.



Po celý den jezdil v DEPO2015 zdařilý model Škoda 15 Tr.



Replika historického trolejbusu Pressburg 1909 přilákala tisíce obdivovatelů.



K vidění byla i výstava fotografií, které mapovaly trolejbusovou historii v Plzni.



Milovníci techniky mohli zblízka obdivovat trolejbusová „bidla“.



Už tradičně byl na místě Dynamický dispečink PMDP.



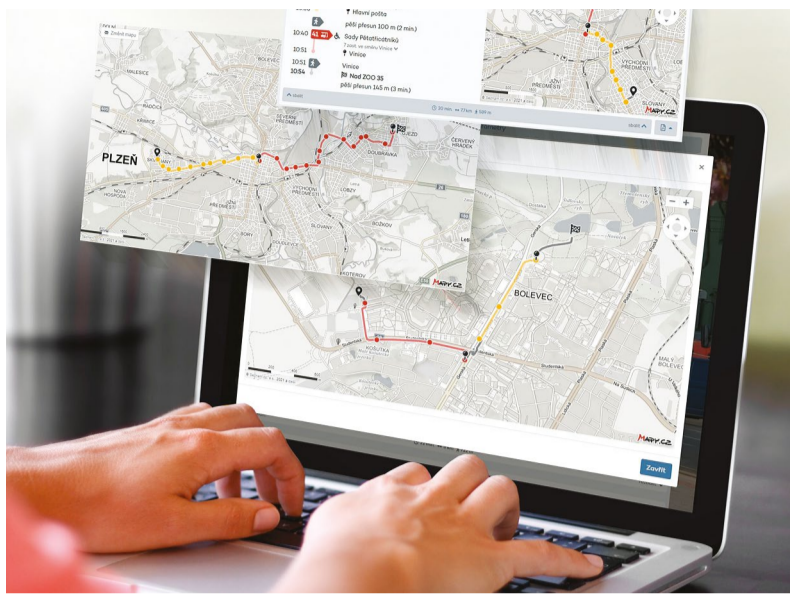
Pressburg 1909 se celý den nezastavil.

Novinka na webu jízdních řádů

Náš nový web jízdních řádů PMDP (jizdnirady.pmdp.cz) neustále po menších i větších krocích vylepšujeme. Jedním z nich je rozšířené hledání typu door-to-door. To znamená, že vyhledávač pracuje nejen se zastávkami a trasami linek MHD, ale také s pěšími přesuny z jakékoli adresy nebo místa. Stačí pouze vybrat start a cíl vaší cesty kliknutím do mapy, případně zadat adresu nebo využít aktuální polohy, a následně se vám zobrazí varianty cesty.

U každé varianty spojení si zobrazíte mapu celé cesty včetně pěších přestupů. Trasa se zobrazuje podle skutečného průjezdu vozů MHD po silnici či kolejičkách a v barvách linek PMDP, jak jste zvyklí. Šedou barvou je navíc zobrazeno, kudy na zastávku, přestup nebo ze zastávky do cíle vaší cesty. Zkrátka vás provedeme celou cestou tzv. ode dveří ke dveřím. Hledání pěších přechodů pro nás zajišťuje služba Mapy.cz od poskytovatele Seznam.cz.

Vyhledávač spojení i nadále upřednostňuje pohodlné spojení pomocí veřejné dopravy, ale zároveň umí nabídnout i přesun pouze pěšky, pokud je chůze krátká (přibližně stovky metrů) a záro-



veň je pěší přesun rychlejší než čekání na spoj MHD. Záleží ale na vás, zda se svezete, nebo se raději projdete Plzní.

Zároveň je možné najít vhodné spojení k turistickým cílům v okolí Plzně, například rybníkům, rozhlednám, historickým stavbám či zříceninám. A samozřejmě i na

kulturní akce, které se v těchto místech konají. Už nyní můžeme prozradit další připravovanou novinku na webu jízdních řádů, o kterou si mnozí z vás psali. Do budoucna se na mapě bude zobrazovat aktuální poloha vozů MHD.

Autor: Jiří Svoboda

Elektronická žádost o Plzeňskou kartu

V příštím roce pro vás spustíme novinku – možnost podat žádost o Plzeňskou kartu elektronicky, tedy formou elektronického formuláře. Pokud dáváte přednost vyřizování věci z pohodlí domova a prostřednictvím počítače, tuto novou službu jistě oceníte.

Formulář žádosti o kartu bude dostupný na webových stránkách Plzeňské karty v systému Virtuální karta a jeho vyplnění, včetně nahrání fotografie bude jen na vás. V případě, že budete žádat o svoji první Plzeňskou kartu, bude nutné provést tzv. „ztotožnění“, tedy ověření, že vámi zadané údaje jsou správné a fotografie odpovídá vaší skutečné podobě.

Ověření bude provedeno pracovníci Zákaznického centra PMDP v místě, které si zvolíte pro vyzvednutí karty. V případě, že budete žádat o vydání Plzeňské karty například proto, že vám u stávající Plzeňské karty končí platnost (tj. Plzeňskou kartu již vlastníte), není tato návštěva přepážky nutná a kartu si můžete nechat zaslat poštou. Její vydání se tedy obejde bez návštěvy prodejních míst PMDP. Platbu za vystavení nové Plzeňské karty provedete prostřednictvím platební brány či převodem. Informace o vyrobené kartě i možnosti vyzvednutí karty ve zvolené pobočce PMDP vám bude zaslána na uvedenou kontaktní e-mailovou adresu.

Autor: Pavla Šírková

E-shop nabízí novinky

Kromě našich Zákaznických center je možné nakoupit reklamní předměty s dopravní tematikou také v internetovém obchodě na eshop.pmdp.cz. Na své si tu přijdou především děti, které jistě ocení třeba plastovou tramvaj Tatra T3, která při otevření dveří hlásí zastávky, pexeso nejen s našimi historickými skvosty, puzzle, kvarteto s technickými podrobnostmi o našich vozech, ale nově také publikaci Trolejbusácké pohádky.

Pro sběratele máme v nabídce model nového typu autobusu Solaris Urbino 18 IV. generace ve dvou variantách – linka 30 nebo 41. Pokud jste opravdu velkými fanoušky plzeňské dopravy, je možné si předobjednat exkluzivní modely historických vozů trolejbusů Škoda 9 Tr, 14 Tr či autobusů Škoda 706 RTO nebo typicky plzeňskou

Karosu B 732, které jistě potěší nejen jednoho šotouše.

Nevíte, co koupit svým blízkým k Vánocům? No přece ponožky! V naší nabídce si vyberete hned ze tří druhů originálních dopravních ponožek – pro chlapce, pro dívky nebo univerzální. Společně s tričkem se schématem plzeňské MHD už dávají základ pro opravdu stylový outfit.

První říjnovou sobotu letošního roku jsme v DEPU2015 oslavili 80 let provozu a 85 let výroby trolejbusů v Plzni. Při té příležitosti byly pokřtěny hned dvě nové publikace o trolejbusích, které udělají radost každému pravému Plzeňákovi. Obě jsou dostupné na našem e-shopu. Doporučujeme ho navštívit, vybrat své favority, objednat a udělat tak radost sobě nebo svým blízkým.

Autor: Jan Misař

Virtuální kartu využívá už 30 tisíc lidí

Virtuální karta je aplikace umožňující bezobslužné odbavení v rámci MHD v Plzni a v Plzeňském kraji. Aktuálně evidujeme přes 30 tisíc aktivních uživatelů. Systém Virtuální karty se stal prvním systémem v republice, díky kterému si zákazník může v rámci MHD zakoupit adresné předplatné bez jediné návštěvy přepážky. Klient si stáhne aplikaci, vyplní údaje o sobě, sám se vyfotí a může si rovnou zakoupit plnocenné předplatné. Nově je aplikace i v anglické a německé jazykové mutaci.

Virtuální karta umožňuje zákazníkům nákup jednotlivého integrovaného jízdného v Plzni a v celém Plzeňském kraji, ale také nákup dlouhodobého předplatného pro Plzeň. Díky spolupráci s Karlovarským krajem a Dopravním podnikem Karlovy Vary je možné si v této aplikaci přepnout

oblast služeb a využívat dopravní/nedopravní služby poskytované DPKV.

Využití Virtuální karty dále rozšiřujeme, například o možnost nákupu vstupenek u plzeňských organizací, momentálně je možné si takto zakoupit vstupenky do Zoo Plzeň. V průběhu roku 2022 bude možné v mobilní aplikaci vyhledat nejvhodnější způsob cestování veřejnou dopravou na území Plzeňského kraje, a to formou navigace „z výchozí adresy do adresy cíle“. Součástí tohoto rozvoje bude možnost objednání místenky pro přepravu jízdního kola u autobusového dopravce, tzv. cyklobooking, nebo možnost objednání konkrétního spoje „Na zavolání“.

Nově mobilní aplikace také zajistí možnost nákupu jízdenky na konkrétní spoj, nebo zakoupení několika jízdenek

stzv. odloženou časovou platností. Uživatel si tak pouze zvolí místo, kde bude realizována přeprava, typ jízdenky a provede její úhradu. Samotnou jízdenku uplatní až v okamžiku, kdy bude chtít cestovat.

Další významnou změnou bude možnost pořízení a uplatnění dlouhodobého časového kuponu pro cestování ve vnějších zónách systému Integrovaná doprava Plzeňského kraje, tj. všichni dopravci zapojení do IDPK budou nově akceptovat odbavení prostřednictvím systému Virtuální karty.

Na závěr lze ještě zmínit několik drobných úprav, které zlepšují komfort při používání mobilní aplikace, například aktuální informace o dopravě, informace o končící platnosti produktu nebo zákaznickém profilu...

Autor: Pavla Šírková



Fronty na Zákaznických centrech? Už jsou téměř minulostí...

Zatímco před deseti lety se vždy na začátku kalendářního roku tvořily před Zákaznickým centrem desítky metrů dlouhé fronty s několikahodinovou čekací dobou, dnes už tomu tak není. Důvodů je hned několik. Prvním je zavedení tzv. **klouzavého předplatného**, u něhož lze nastavit libovolný počátek a konec předplaceného období v rozmezí 1-365 dnů. Druhým, třetím a čtvrtým důvodem jsou moderní technologie, které vám umožňují aktivovat předplatné z pohodlí domova, tedy bez nutnosti návštěvy Zákaznického centra.

V tomto směru je aktuálně nejvíce využívaný **e-shop Plzeňské karty**, přes který lze zakoupit předplatné pro celý Plzeňský kraj a to pak validovat (nahrát) na kartu při první cestě MHD. V lednu letošního roku tento způsob dobíjení využila pětina našich zákazníků, což je nejvíce za dobu jeho fungování.

Vaši důvěru si postupně získává také **aplikace Virtuální karta**, která z vašeho

chytrého mobilního telefonu zdarma udělá Plzeňskou kartu. Lze si s ní snadno pořídit předplatné bez nutnosti další validace a samozřejmě také jednotlivé jízdné pro celý Plzeňský kraj. Aplikaci si již stáhlo přes třicet tisíc cestujících.

Třetí možnost, jak si aktivovat předplatné mimo přepážky prodejního místa, jsou **bankomaty České spořitelny**, kterých je po celém Plzeňském kraji více než 70. Za tuto službu se nehradí žádný poplatek, a to bez ohledu na banku, u které máte zřízený účet. Přibližně 70 tisíc cestujících za rok si dobíjí Plzeňskou kartu přes bankomat.

Jste si vědomi toho, že návštěva Zákaznického centra má své kouzlo, zvláště díky milým kolegyním na přepážkách, ale zkuste k dobíjení využít některý z výše uvedených bezobslužných způsobů a přepážky nechat těm, kteří jinou možnost nemají. Každé další dobíjení Plzeňské karty na Zákaznických centrech se nyní navíc

ještě prodraží, neboť jsme od 1. listopadu 2021 zvýšili manipulační poplatek na 20 Kč. Poplatek je účtován jen v případě, kdy si zákazník přijde pouze dobít (bez dalších služeb jako např. výměna karty).

Veškeré informace k uvedeným způsobům odbavení naleznete na www.plzenskakarta.cz.

Abychom vám pomohli v rozhodování, připravili jsme pro vás SOUTĚŽ o 10 předplatných zdarma! Na začátku února vylosujeme 10 zákazníků, kteří si v období od 13. prosince 2021 do 31. ledna 2022 zakoupí předplatné přes e-shop Plzeňské karty, na bankomatu ČS nebo přes Virtuální kartu, a vrátíme jim celou uhrazenou částku. Například za pořízení plnocenného ročního předplatného v ceně 4210 Kč (resp. 4252 Kč) bude na účet klienta zaslána částka 4210 Kč (resp. 4252 Kč).

Autor: Jan Schejbal

Bonusový program Plzeňské karty

Jsmo rádi, že se řada z vás již naučila používat Plzeňskou kartu i mimo dopravu a u zapojených partnerů Bonusového programu Plzeňské karty nakupujete se slevou. Vždyť je to tak jednoduché! Stačí na webu www.plzenskakarta.cz v sekci Bonusový program vybrat partnera, u kterého chcete nakupovat, a pak pouze před placením ukázat platnou Plzeňskou kartu. Sleva vám bude okamžitě odečtena.

Máme dobrou zprávu i pro ty z vás, kteří dáváte přednost Virtuální kartě. Také ji lze nově využívat v Bonusovém programu pro přiznání slevy u partnerů. Stačí u vybraného partnera předložit mobilní telefon s otevřenou aplikací Virtuální karta. Jedinou podmínkou je personifikovaný účet, tj. mít v aplikaci svoji fotku a účet ve stavu „ověřený“.

Také v letošním roce jsme pro vás rozšířili seznam partnerů, čerpat slevy tak můžete nově například u:

- Foto Schwarz (sleva 10 % na rodinné a těhotenské focení)
- Hopsina (sleva 10 % na vstupné)
- Jump Aréna (sleva 10 % na vstupné)
- Kadeřnický salon Celebrity Look (sleva 10 % na služby)

Navíc jsme pro vás domluvili slevy u stávajícího partnera XIAOMI i v nové prodejně na Klatovské třídě a Hotel Marriott pro vás upravil a přidal nové slevy ve výši až 20 %.

Seznam partnerů neustále rozšiřujeme tak, aby si mohl každý najít to své. A jestli vám v našem seznamu chybí váš oblíbený obchod, podnik či poskytovatel služeb, nebojte se o to s námi podělit – napište na bonusovyprogram@plzenskakarta.cz a my se pokusíme ho pro vás do Bonusového programu získat.

Autor: Pavla Šírková



Ohlédnutí za výlukami v letošním roce a plánované rekonstrukce na rok 2022

V tomto článku si připomeneme významné stavby a související výlukovou činnost uplynulého roku a dále se budeme věnovat také plánovaným výlukám pro rok 2022. Záměrně se v tomto článku neobjevují žádné informace ke změnám provozu MHD související s virovým onemocněním covid-19, organizační změny související s rekonstrukcí vozovny Slovany, zavádění nových linek MHD a další.

Úvod tohoto roku nebyl na stavební akce velkého rozsahu příliš bohatý, a tak byla i v rámci výlukové činnosti řešena spíše drobná krátkodobá omezení. První významnější stavbou byla na konci března reklamační oprava lomu povrchu vozovky v křižovatce Studentské a Gerské ulice, kde docházelo k poškozování vozů MHD. Tato třídní výluka odklonila všechny autobusové linky směřující do konečné „Sídliště Košutka“ Kralovickou ulicí.

V polovině května došlo po více než roce ke zprovoznění okružní křižovatky Jateční x Na Roudné, jež je součástí nově vybudované silnice č. I/20 Plaská – Na Roudné. Zprovozněním křižovatky mohla být obnovena pravidelná trasa linky č. 20, která po dobu uzavírky vedla po Rokycanské ulici. Kvůli této stavbě však ještě v průběhu roku docházelo k dalším změnám v organizaci provozu MHD a přeložení zastávek. Komplikace na lince č. 30 přineslo zejména převedení silničního provozu na objízdnou trasu vedenou v souběhu s touto linkou ulicemi K Prokopávce a Okounová.

V souvislosti s výstavbou okružní křižovatky Studentské a Karlovarské ulice, která je součástí západního městského okruhu města Plzně, došlo k uzavření napojení „staré“ Karlovarské ulice na Studentskou a zároveň také k zjednotnění průjezdu Studentskou ulicí od Karlových Varů. Omezení se tak na začátku dubna dotkla autobusových linek č. 27 a 30, linka č. 27 byla po dobu uzavírky ukončena v provizorní zastávce v Sokolovské ulici a v centru města byla ukončena v dnes již nevyužívané zastávce „U Ježíška“. Odklon linky č. 27 trval až do října. Linka č. 30 byla až do prosince všemi spoji vedena Krašovskou ulicí a část spojů končila až v zastávce „NC Úněšovská“ s odstavky u Hypermarketu Globus.

Na přelomu července a srpna byla zahájena oprava křižovatky Studentská a Gerská, jejímž cílem bylo zlepšit sklonové poměry vozovky v uvedené křižovatce tak, aby nadále nedocházelo k poškozování kloubových autobusů při průjezdu křižovatkou. Vzhledem k silnému dopravnímu zatížení této křižovatky komplikovala uzavírka ve špičkách provoz autobusů. Stavba probíhala tři týdny, kdy postupně docházelo k odklonům vybraných linek či změně průjezdu křižovatkou.

Tramvajového provozu se kromě krátkodobých omezení v průběhu roku dotkla rekonstrukce tramvajové trati Plaská v úseku od křižovatky se Studentskou ulicí po odbočení do Tachovské ulice. Po dobu výluky byla zavedena náhradní autobusová doprava. Linka č. 1 tak jezdila od poloviny srpna až do první poloviny listopadu pouze v úseku Slovany – U Gery. Změnou na náhradové lince č. 1A oproti přechozí výlukám bylo zavedení obsluhy zastávky „Nemocnice Lochotín“, kde dříve autobusy pouze manipulačně projížděly. Nečekaným přínosem této výluky bylo její načasování, protože si současně probíhající rekonstrukce vozovny na Slovanech vyžádala odstav více než poloviny tramvajových souprav mimo areál vozovny. Využili jsme proto úseky trati před rekonstruovaným úsekem Plaské, tedy mezi zastávkami „Mozartova“ – „Majakovského“ k dlouhodobému odstavu především neprovozních vozů.

Jako i v minulých letech probíhala v oblasti Slovany i letos rozsáhlá stavební činnost. Ta se dotkla zejména linek obsluhujících Koterov a také Starý Plzeňec. Mimo pokračující rekonstrukci vozovny Slovany, šlo o stavbu „Uzel 5. stavba“, v jejíž souvislosti zasáhly omezení i do ulice U Seřadíště a železniční most přes silnici do Koterova. Proto zejména v období prázdnin proběhlo několik krátkodobých omezení provozu. Na to navázaly práce na opravě povrchů mimoúrovňové křižovatky silnice č. I/20 a Barvínkovy ulice a v neposlední řadě je potřeba zmínit i stále probíhající rekonstrukci kanalizace v samotném Koterově.

A právě poslední jmenovaná stavba se 20. září posunula do další etapy vý-



Dokončení kruhového objezdu ocenili zejména cestující z Bílé hory. Foto: archiv PMDP

stavby, kdy došlo k úplné uzavírce ulice Na Hradčanech, tedy hlavní silnice vedoucí Koterovem. Spojení linky č. 22 tak byly ukončeny na Koterovské návsi a pro zachování spojení Plzně se Starým Plzeňcem, byla linka č. 51 po obsluze Koterovské návsi nově vedena Piseckou ulicí a přes Ostrou Hůrku do Starého Plzeňce. Aby byla zajištěna obsluha všech částí Plzeňce, vybudoval zhotovitel stavby v severní části města provizorní autobusové obratiště. Stávající harmonogram počítá s termínem ukončení prací na konci června roku 2022.

V druhé polovině října ovlivnila provoz trolejbusů pětidenní uzavírka Kopernikovy ulice související s opravou povrchů vozovky. Zopakovaly se tak odklony většiny trolejbusových linek z Americké třídy, jež se v obdobném rozsahu konaly při loňské uzavírce Tylovy ulice. Rozdíl oproti minulému roku však bylo zejména zachování průjezdu trolejbusové linky č. 16 po Americké třídě, jež byla odkloněna až v Korandově ulici s využitím alternativního pohonu. Ostatní dotčené trolejbusové linky č. 15, 17, N7 byly odkloněny ulicí U Trati. Linka č. 10 pak kopírovala v centru města trasu linky č. 14 a v neposlední řadě linka č. 18 byla rovněž na alternativní pohon vedena obousměrně Korandovou ulicí.

I přesto, že v průběhu roku došlo v souvislosti s rekonstrukcí vozovny Slovany k řadě zejména organizačních změn provozu, které možná ani valná většina cestujících nezaznamenala, jako napří-

klad změna nájezdů a zatahování tramvajů, odstav vozů po konečných nebo způsob průjezdu autobusových linek Slovanskou alejí, k zásadnější změně cestující došlo až v posledním čtvrtletí roku. Z důvodu prací v křižovatce Francouzská a Slovanská alej byly odkloněny autobusové linky č. 29, 30 z náměstí Milady Horákové, a to v trase Slovanská třída a Částkova ulice. Po dokončení prací v předvánočním období by hlavní omezení pro autobusy projíždějící Slovanskou alejí měly být ukončeny.

Rok 2022

V příštím roce plánuje město Plzeň hned několik tramvajových výluk. Na jaro je přesunuta repanelizace v křižovatce Křimické a Vejprnické ulice, která měla proběhnout již v letošním roce. Měla by trvat přibližně pět dní, kdy bude zavedena náhradní autobusová doprava ze sadů Pětaticánků do Skvrňan. Rozsáhlé tramvajové výluky pak jsou plánovány od července do konce prázdnin. V tuto chvíli se připravuje rekonstrukce trati na Klatovské třídě v úseku od sadů Pětaticánků až po křižovatkou s Tylovou ulicí. Předpokládaná doba výstavby jsou dva měsíce v období letních prázdnin. V rámci této výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava od sadů Pětaticánků na Bory k univerzitě. Druhou, provozně důležitější akcí, je pak rekonstrukce trati na Koterovské třídě, konkrétně v úseku od okružní křižovatky Koterovská a Částkova až po křižovatkou se Slo-

vanskou alejí. Rekonstrukce má za cíl odstranit příčiny stávající pomalé jízdy tramvajů. V rámci této tříměsíční výluky však nebude zavedena náhradní autobusová doprava, ale plánujeme zachovat obsluhu primárně na tramvajové dráze dopravě, a proto pro obrat tramvajových vozů před zastávkou „Náměstí Generála Píky“ počítáme s využitím povrchové kolejové spojky Californien. Aby byla zajištěna co nejlepší obsluha městské části a dostupnost MHD, předpokládáme také prodloužení tramvajové linky ze Slovany okolo vozovny až na Světovar. Stavba by měla začít přibližně na začátku června a být ukončena před začátkem nového školního roku.

Z hlediska provozu trolejbusů a autobusů významně ovlivní trasování linek zejména rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, kdy práce zahrnují i uzavírku přejezdu Americká – Tylova. Po dobu 14 dní tak dojde k odklonu většiny linek opět ulicí U Trati a v případě autobusových linek se využijí i další ulice v centru. Pro zachování co největšího počtu trolejbusových linek pod trolejovým vedením již počítáme s využitím nového trolejového oblouku z Prokopovy ulice vpravo do ulice U Trati.

Trolejbusů, ale krátkodobě také autobusů, se dotkne oprava povrchu na Rokycanské třídě ve směru do centra města. Zborovské třídě se začne pracovat před zastávkou „Pietas“ a končí těsně před zastávkou „Gambrinus“. Provozně nekomplikovanější v tomto ohledu budou víkendové uzavírky příčných přejezdů Rokycanské v křižovatkách s Masarykovou ulicí a také s Jateční. Práce by opět měly probíhat v období letních prázdnin.

V průběhu roku očekáváme také omezení na šest měsíců ve Zborovské ulici, kde by z důvodu rekonstrukce kanalizace mělo dojít k omezení průjezdu automobilové dopravy. K uvedeným uzavírkám pak přibude výstavba okružní křižovatky u Tyršova mostu s délkou celkové realizace cca sedm měsíců, kdy stávající etapizace počítá primárně s kyvadlově řízeným provozem pomocí dočasné světelné signalizace. Provoz autobusů bude komplikovat rekonstrukce Červenohrádecké ulice a pokračující rekonstrukce kanalizace v Koterově.

Autor: Martin Petr

Bus salon s Václavem Koptou objel celou republiku

Letošní rok je pro Sdružení dopravních podniků ČR z hlediska marketingových aktivit ve znamení jednoho velkého projektu, tím je Bus salon s Václavem Koptou.

Málokdo si uměl na začátku představit, jak časově i koordinace náročná bude tato idea, až začne její naplňování. Původně byly představy nepoměrně skromnější. Ale při prvním natáčení u kolegů na Moravě a ve Slezsku se ukázalo, že dopravní podniky mají tolik zajímavých témat, úžasných zaměstnanců, utajených pokladů a Václav Kopta opravdu velkou vášní a slabost pro všechno dopravní, že jsme se rozhodli pro samostatné díly k jednotlivým DP. A v některých případech vzniklo i více dílů z jednoho města.

I díky tomu se ze skromného záměru stal velmi rozsáhlý projekt, za nímž stojí ohromné úsilí, nadšení a ochota tvůrců, samotných aktérů, zaměstnanců dopravních podniků a dalších lidí, kteří se různou měrou na projektu podíleli či podílí. Štáb pracoval tři čtvrtě roku opravdu ve vřezném tempu, často na úkor soukromí, a Bus salon se pro ně i pro Václava Koptu stal opravdu srdeční záležitostí. Za to jim patří velký dík a jsem přesvědčena, že vysoké nasazení a osobní přístup všech zainteresovaných je na výsledku znát.



Za mě se Bus salon opravdu povedl a nejen proto, že jsme mohli diváky provést po celé republice a přiblížit jednotlivé dopravní podniky. Za mě palec nahoru i za všechny lidské příběhy, kterými nám připomněl, že bez nadšených lidí by dopravní podniky nebyly tam, kde jsou.

Bylo úžasné setkat se díky Bus salonu také s pamětníky, kteří věnovali

svůj profesní život nebo jeho velkou část veřejné dopravě. Jednou z nich je i „naše“ Anna Markvartová, řidička trolejbusu v Plzni. V dopravním podniku začínala jako průvodčí, posléze předsedla za volant trolejbusu a později začala pracovat ve výpravě. Když odešla do důchodu, jak sama přiznala, nebylo to nic pro ni. Vydržela to tři měsíce a vrátila se brigádně opět do

dopravního podniku. Trolejbus řídila prakticky 35 let, naposledy jela linku v roce 1999, to jí bylo 63 let. Po roce 2000 chodila nadále vypomáhat do výpravny a začala pracovat na úseku Plzeňské karty. U PMDP skončila v roce 2003. Při natáčení Bus salonu v Plzni mohla po více než dvaceti letech znovu usednout za volant své oblíbené 9 Tr a nutno říci, že by i ve svých úcty-

hodných 85 letech strčila do kapsy o mnoho mladší kolegy. Klobouk dolů před touto sympatickou, stále vitální a usměvavou dámou!

Nemohu minout ani ústřední osobu této série. Václav Kopta – herec, moderátor, textař, muzikant, dopravní nadšenec a milovník starých autobusů. Možná není můj výčet úplný, ale snad mi to odpustí. Jeho nadšení je určitě jedním z klíčových faktorů, proč se projekt tak povedl. V jednom z rozhovorů, které poskytl, řekl, že Bus salon je možná tím nejkrásnějším natáčením v jeho životě, protože může být celé dny obklopen volanty a řadicími pákami, a nutno říci, že je to na výsledku vidět. Svým příjemným vystupováním a nehraným nadšením z objevování dopravního světa také pomohl mnoha aktérům, aby odhodili strach z kamery a cítili se v jeho společnosti při natáčení uvolněně. Zkrátka bez Václava Kopty by to nebyl Bus salon.

V době psaní tohoto článku ještě další díly Bus salonu vznikají a věřím, že všemi potěšíme nejen dopravní nadšence, ale i spoustu dalších lidí, kteří ocení, že mohou poznat dopravní podniky i z jiných stránek, než mohli dosud třeba jen z pozice cestujících. Tento projekt si zaslouží mnoho diváků a jsem ráda, že jsem mohla být při tom.

Autor: Kateřina Fránová

Milostivé léto probíhá i v PMDP

Žil byl mladý Přemysl, který se ucházel o sličnou Boženu. Dupal, jak ji zaujmout, a protože o věcech vždy přemýšlel trochu jinak, rozhodl se, že na sebe zkouší upozornit jízdu na černo, to že by se mohlo Božce líbit. Ale nelíbilo a nechtěla ho, měla totiž roční předplatné. Za tři roky pokusů Přemysl nasbíral celkem pět pokut. Jak byl zklamán, pokuty neplatil, byl několikrát upomínán, dluhy se pak řešily i soudně a všechny se bohužel dostaly až do exekuce. Exekuce byly dvě v celkové hodnotě cca 23 tisíc Kč.

Již rozumnější Přemysl se na Zákaznickém centru při koupi předplatného dozvěděl, že se koná Milostivé léto. Zašel na doplatkovou pokladnu a tam mu řekli, že může začít od začátku, když zaplatí:
 • 5x 1518 Kč jako jistinu a
 • 2x 908 Kč jako poplatek exekutorovi.

Přemysl se tedy bez váhání vydal na exekutorský úřad, a co se nestalo – na recepci pracovala Božena! Spolu vše vyřídili, exekuci zastavili a pak si spolu zašli na večeři.

Od 28. října 2021 do 28. ledna 2022 jsou Plzeňské městské dopravní podniky zahrnuty do akce s názvem Milostivé léto, které lidem nabízí možnost zbavit se exekucí vůči všem veřejnoprávním věřitelům (např. stát, obec či jimi vlastněné společnosti). Stačí splatit původní dluh a poplatek ve výši 908 Kč exekutorovi. Původní dluh v případě dopravního podniku znamená přírůstek k jízdě + jízdné, přičemž úroky, paušální náhrady či soudní/exekuční poplatky jsou dlužníkovi dopuštěny.

Jak tedy postupovat?

- 1) Kontaktovat exekutora pro sdělení dlužné částky.
- 2) Uhradit částku dle instrukcí exekutora a výslovně uvést, že jde o Milostivé léto.
- 3) Platba musí být učiněna mezi 28. říjnem 2021 a 28. lednem 2022.
- 4) Po připsání peněz na účet exekutora vydá exekutor rozhodnutí, kterým dlužníka osvoboduje od úhrady zbytku dluhu.
- 5) Exekuce tímto končí.

Pro bližší informace můžete navštívit doplatkovou pokladnu přepravní kontroly v Tylově 12 nebo nás kontaktovat na tel. 378 037 474.

Autor: Jan Schejbal

Změny tarifu od 1. ledna 2022

Rada města Plzně schválila Tarif na rok 2022 s jednou výraznější úpravou. V příštím roce dojde k mírnému zdražení předplatného jízdného, a to o 3,2 %, což je číslo odpovídající inflaci za rok 2020. Cestující se tímto způsobem vyhnou skokovému zdražení, ke kterému dochází v jiných městech, a mohou dopředu snadno odhadnout, jaké navýšení je čeká. **Ceny předplatného pro rok 2022:**

	Základní	Zlevněné	Přenosné
365 dní (roční)	4 252 Kč	2 126 Kč	5 526 Kč
183 dnů (půlroční)	2 460 Kč	1 230 Kč	3 193 Kč
31 dnů (měsíční)	520 Kč	260 Kč	672 Kč

Změna otevírací doby našich Zákaznických center

Od března letošního roku jsme upravili otevírací dobu Zákaznických center dle preference našich zákazníků. Došlo tak k posílení přepážek v exponovaných hodinách a zároveň k uzavření prodejen v časech, kdy k nám chodilo výrazně méně klientů. **Nová otevírací doba našich Zákaznických center je tedy následující:**



ZC Denisovo nábřeží

	Otevírací hodiny
pondělí, úterý, středa	7 – 18 hod.
čtvrtek, pátek	8 – 17 hod.
sobota	8 – 12 hod.
neděle, svátky	zavřeno

ZC Klatovská

	Otevírací hodiny
pondělí, úterý, středa	7 – 18 hod.
čtvrtek, pátek	8 – 17 hod.
sobota	zavřeno
neděle, svátky	zavřeno

Autor: Jan Schejbal

Soutěž o ceny

Chcete-li vyhrát jednu z pěti dárkových tašek, ve které si na své přijdou malí i velcí čtenáři, zašlete nám do 31. ledna správnou tajenku na e-mail marketing@pmdp.cz a do předmětu uveďte „Vánoční soutěž“. Výherce uveřejníme 1. února 2022 na stránkách www.pmdp.cz a na facebookovém profilu PMDP.

OSMISMĚRKA

E	C	K	U	R	T	S	N	O	K	E	R	T	D	Á	Ř
P	Á	N	Č	E	N	O	K	Z	D	O	P	R	A	V	A
A	U	N	I	F	O	R	M	A	P	O	H	S	E	N	E
T	Y	B	R	Z	D	A	T	S	R	T	O	R	I	I	O
R	V	O	L	R	A	K	A	T	L	M	E	B	R	J	K
A	A	J	Ť	I	B	R	Á	D	U	A	E	S	E	O	
K	L	T	L	A	K	O	I	V	H	K	T	T	M	L	L
Í	S	N	V	N	R	A	F	K	M	Á	Ř	A	U	O	O
N	O	A	I	É	V	T	C	A	B	I	P	I	L	R	N
L	S	L	O	U	P	Y	M	E	K	A	N	O	D	T	A
Á	B	O	P	E	D	É	A	L	K	Á	G	I	Ý	I	R
U	Z	V	O	Č	H	D	H	B	I	O	Ň	P	B	Í	Č
T	Ó	O	V	C	Z	U	Y	P	O	N	L	R	L	U	L
R	N	Z	S	Í	R	H	Z	N	I	R	K	E	O	Y	S
I	A	Y	J	P	Ý	R	D	J	E	Š	Y	A	J	H	N
V	O	Z	O	V	N	A	D	Á	Ř	Í	N	D	Z	Í	J

armatura, baterie, blinkr, Bory, brzda, depo, doprava, eshop, horňák, jízda, jízdní řád, kabina, Karlov, kolej, kolona, konečná, lak, linka, logo, mapa, MHD, minibus, oslavy, plyn, pruh, publikace, rekonstrukce, RTO, řád, řidič, schéma, sloupy, šejdr, tarif, trať, trolej, uniforma, Virtuální karta, volant, vozovna, vozy, výhybka, zastávka, zóna



Klidné prožití vánočních svátků a co nejpohodovější jízdu celým rokem!

Vozíme Plzeň **PMDP**

Vánoční jízdní řády najdete na webových stránkách jizdnirady.pmdp.cz.