

Dopravní novinky

Plzeňské městské
dopravní podniky

PMDP



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a. s.

Prosinec 2019



Vážení čtenáři Dopravních novinek, mám tu možnost k vám promluvit v tomto předvánočním čase a podělit se s vámi o názory, které souvisí s poskytováním služby veřejné dopravy.

Každé město velikosti Plzně nabízí svým obyvatelům mnoho výhod, na které jsou ale vázána i některá negativa. Mnoho věcí, které ve městě užíváme, bereme dnes jako samozřejmost a standard. Ne vždy tomu tak bylo a za současnou úroveň poskytovaného komfortu je neskutečné množství práce a energie mnoha osob. Málokdo z nás si dnes uvědomuje, co všechno je nezbytné zajistit před tím, než si naplníte sklenici vodou, než otevřete kohout topení nebo než nastoupíte do tramvaje. Ke všem těmto a mnoha dalším vymoženostem je nezbytná perfektně fungující infrastruktura, o kterou je třeba průběžně pečovat, udržovat ji, opravovat, obnovovat. Jde o nekonečný proces, který nám zajišťuje určitou míru kvality – a když se nám jí nedostává, vnímáme to jako příkoří. Je třeba si však uvědomit, že každá infrastruktura má i své limity. Technické, prostorové, organizační, technologické...

Nejinak je tomu i u veřejné dopravy. Procesy, které jsou nezbytné k tomu, abyste se mohli přepravit ve vámi vybraném čase z místa A do místa B, jsou podřízeny nekompromisnímu řádu a pevně nastaveným pravidlům. Zároveň ale podléhají i obrovskému množství okolních vlivů. V odborném článku jsem si přečetl, že stejnou funkci, jakou plní krevní oběh pro lidské tělo, má doprava pro město – její funkčnost je klíčová a v případě ucpaní některé z dopravních tepen dochází ke kolapsu. Nevytváříme si ale sami takové tepny tím, že často neefektivně používáme osobní automobily k cestám, které bychom zvládli absolvovat jinými druhy dopravy? Stejně jako jsme si zvykli na kvalitu standardů jednotlivých infrastruktur, zvykáme si často i na pohodlí cestování vlastním automobilem na úkor neefektivně stráveného času v zácpách, jichž jsme spoluúčastní. V tomto kontextu si dovoluji použít mnohým již známý výrok starosty Bogoty: „Vyspělý není stát, ve kterém i chudí mají auto, ale stát, kde i bohatí jezdí veřejnou dopravou.“ Naši dlouholetou snahu v této oblasti je nabídnout uživatelům mobility kvalitní, komfortní a pohodlnou alternativu, která přesvědčí uživatele individuální automobilové dopravy, že čas strávený přepravou lze řešit i efektivně a chytře. Na následujících stránkách se dočtete o změnách, ke kterým v uplynulém období došlo i které nás teprve čekají, o našich vizech a také o zkušenostech a inspiracích z jiných regionů. Budu rád, pokud vám poskytnuté informace pomohou při cestování Plzní a pokud vás přimějí k zamyšlení nad tím, kolik lidí a energie stojí za tím, abyste mohli bez starostí překonávat každodenní vzdálenosti za prací, zábavou, odpočinkem, případně návštěvou svých známých. Závěrem mi dovoluji popřát vám krásné prožití vánočních svátků a v novém roce přijetí takových předsevzetí, která vám uspoří a zpříjemní drahocenný čas.

Jiří Ptáček
generální ředitel

Kam směřuje Plzeňská karta

Plzeňská karta je s vámi již od roku 2004 a po celých 15 let své existence se snaží zvyšovat pohodlnost odbavení a naplňovat ambici být multifunkční městskou kartou. Běžně Plzeňská karta slouží jako identifikátor vstupu v řadě podniků, ve školách, na úřadech nebo v plzeňských bazénech. Dětem ve školních jídelnách usnadňuje výdej obědů, stala se součástí kulturních a sportovních akcí díky portálu Plzeňské vstupenky a též nabízí vlastní slevový systém – Bonusový program Plzeňské karty.

Využití Plzeňské karty dokládají i čísla. Každý měsíc se na ni průměrně nahraje 35 tisíc předplatných kuponů a evidujeme okolo 135 tisíc transakcí Plzeňskou kartou měsíčně.

Vzdálené odbavení hraje prim

Snažíme se, aby vývoj karty kopíroval potřeby cestujících a trendy ve společnosti obecně. V dnešní době je vzácnou komoditou čas, proto se vám ho snažíme různými cestami ušetřit. Od letoška máte hned dvě alternativy k návštěvám našich prodejních míst.

První z nich je Virtuální Plzeňská karta, se kterou si nejen zakoupíte předplatné kupony kdykoliv a odkudkoliv, ale navíc si je nahrajete přímo na svoji bankovní kartu či mobilní telefon. Stačí si vytvořit účet na webových stránkách eshop.virtuálníkarta.cz nebo si v obchodech GooglePlay a AppStore zdarma stáhnout aplikaci Virtuální Plzeňská karta. Dále si do systému zaregistrujete identifikátor – tedy to, co budete při přepravní kontrole ukazovat revizorovi – bezkontaktní bankovní kartu nebo mobilní telefon. Co se stane, když kartu



nebo telefon náhodou ztratíte? Nebojte, nosič předplatného jde kdykoliv změnit. Po registraci lze již zakoupit jednorázovou přestupní jízdenku. Pro nepřenositelné předplatné stačí vyplnit základní osobní údaje a nahrát fotografii držitele odpovídající běžnému „průkazovému formátu“ (35 x 45 mm) vytvořenou klidně pomocí mobilního telefonu.

Pokud chcete uplatnit nárok na zlevněné jízdné, je nutné navštívit Zákaznické centrum PMDP, kde předložíte např. studentské potvrzení nebo důchodový výměr tak, aby bylo možné zanést do aplikace nárok na slevu. Ten v systému nadále zůstane a příště už nikam nemusíte. Virtuální Plzeňská karta byla spuštěna v červnu letošního roku a již po třech měsících provozu bylo zaevidováno více jak 3500 aktivních uživatelů.

A co když se vám nová technologie nelíbí

a stále preferujete klasickou Plzeňskou kartu? Ani vy nemusíte plánovat cestu na naše prodejny. V létě jsme pro vás spustili nový e-shop, ve kterém si také z pohodlí domova dobijete předplatné i elektronickou peněženku. Poté už stačí Plzeňskou kartu přiložit při vaší příští cestě k terminálu ve voze, u starých Plzeňských karet případně k bankomatu České spořitelny, čímž se transakce na kartu nahraje. Na e-shopu si navíc nastavíte e-mailové upozornění na končící platnost předplatného, nízký zůstatek na elektronické peněžence nebo na blížící se expiraci vaší Plzeňské karty. Sami již nebudete muset nic hlídat.

A jaké jsou další cíle Plzeňské karty? Samozřejmě chceme hledat nové možnosti inovací i využití karty tak, aby karta nadále plnila vaše očekávání. Pro nás

to znamená klást důraz na maximální míru samoobslužného odbavení, jednoduchost užití a držení kroku s rozvojem technologií.

V současné době pracujeme na zprovoznění plateb v aplikaci Virtuální Plzeňská karta pomocí ApplePay a GooglePay. Ostatně tímto způsobem si již můžete zakoupit jednotlivé jízdenky ve všech vozech MHD na odbavovacích zařízeních s barevným displejem. Zabýváme se i možností podat klasickou žádost o Plzeňskou kartu pomocí internetového formuláře a tím zrychlit a zjednodušit proces získání Plzeňské karty.

Též jednáme s německými partnery o možnosti cestovat na přeshraničních autobusových linkách na český cestovní doklad (tedy na Plzeňskou kartu) a otevřít vám tak cestu do zajímavých příhraničních míst, například na Velký Javor či do vyhlášených sklářských městeček kolem Bodenmais, bez nutnosti řešit nákup jízdního dokladu v německém jazyce.

Věříme, že naši cestující uvítají využití Plzeňské karty i ve sféře mikromobility. Na podzim byl v Plzni zahájen pilotní provoz sdílených koloběžek, které si můžete zapůjčit pomocí Plzeňské karty. Kromě maximální možné svobody výběru, jak, kde a čím se chcete odbavovat v MHD, se zaměřujeme na rozšiřování územní platnosti Plzeňské karty, kterou již nyní pro nahrání předplatného využijete i v celém Karlovarském kraji. Věříme, že i šestnáctý rok fungování Plzeňské karty bude plný zajímavých novinek, které jako naši zákazníci oceníte...

Autor: Pavla Šírková
Grafika: archiv PMDP

Cestující vs. revizor. Jak vypadá fair play?

Srevizory a pracovníky z oddělení Správy pohledávek již třetím rokem navštěvujeme základní a střední školy s besedami, při nichž žákům a studentům vysvětlujeme, jak správně cestovat městskou veřejnou dopravou a jakými způsoby se lze odbavit. Chápu, že pro většinu cestujících jsou smluvní přepravní podmínky cizí slovo, jenže právě tam jsou stanovena pravidla, kterých by se měli cestující ve vozech PMDP držet. U většiny internetových diskuzí na téma revizoři se pak objevují příspěvky typu „revizoři mi nedali čas na odbavení“, „potřeboval jsem si jen vyřídit důležitý hovor“, „nemohla jsem jízdenku najít v kabelce, ale štipnout jsem si opravdu

chtěla“ apod. Co však máte jako cestující dělat po nástupu do vozu?

Nejdůležitější je chovat se takovým způsobem, ze kterého je patrné, že si skutečně chcete pořídit jízdenku. Vždy je totiž nutné podívat se na celou situaci také očima revizora. Pokud projdete kolem odbavovacího zařízení dál do vozu či se dokonce posadíte, není v jeho silách určit, jaký je váš skutečný úmysl. Takové případy se revizorům stávají téměř každý den a chodí kvůli nim nemalý počet stížností. Třeba pán, který podal stížnost na revizora poté, co revizor na poslední chvíli nastoupil do vozu, načež si pán stojící opodál (mimo odbavovací prostor) vzpomněl, že si chce označit



Momentka z natáčení videa k nové kampani. Přísný kouč a teoretická příprava správného odbavení.

jízdenku. I když můžeme pánovi věřit, že neměl v úmyslu jet načerno, neodbavil se předepsaným způsobem a pro revizora je v tu chvíli nemožné to rozpoznat. O svém případě se pak samozřejmě rozpovídal na internetu, avšak jak už to v takových případech bývá, zapomněl popsat celý průběh události.

V podobných případech jsme vděční za podrobné časové údaje z palubního počítače, které nám ukáží, kdy zahájil revizor kontrolu a kdy byla pořízena jízdenka. Největším pomocníkem je však audiozáznam pořízený během přepravní kontroly, díky němuž se téměř vždy dobereme skutečnosti. Stejně tomu bylo i v případě studentky, která se rozhodla svůj případ medializovat. Nastoupila do tramvaje mimo dopravní špičku a jízdenku si označila až po zahájení přepravní kontroly, kterou ale dle svých slov neslyšela, neboť si po nástupu ještě stihla nasadit sluchátka. Z audiozáznamu i z výpovědi revizora bylo patrné, že stála u označovače, o kterém ale nevěděla, a zároveň čekala, až se odbaví paní u jiného. Jistě takto nejednala úmyslně a necítila se být černým pasažérem, nicméně nastavená pravidla skutečně porušila, což nakonec potvrdil i soud.

Do divadla mohou vstoupit pouze hosté, kteří se prokážou vstupenkou, přičemž budou-li se během představení chovat nepřístojně, vyvedou je ze sálu. I na fotbalovou Viktorku mohou jít pouze platící diváci a i tam se musí chovat dle nastavených pravidel. Bankovní společnosti poskytnou úvěr pouze klientům, které si samy prověří. Všechny ostatní instituce si mohou své klienty vybrat, případně od nich dostanou předem zaplacenou.

Dopravní podniky? Ani náhodou. Ve větších městech není možné zajistit nástup předními dveřmi (kvůli plynulosti provozu), a tak do vozů může nastoupit kdokoli. Revizoři nemohou být v každém voze, a tak je i na nás, ostatních cestujících, abychom se bránili chování, které není fér vůči zbytku. Toho ale rozhodně nedocílíme tím, že budeme neustále kritizovat revizoři a zastávat se cestujících, kteří se neřídí nastavenými pravidly.

Abychom našim cestujícím pomohli orientovat se v pravidlech cestování plzeňskou MHD, rozhodli jsme se spustit novou informační kampaň, jejímž stěžejním tématem je právě správný postup při odbavení...

Autor: Jan Schejbal
Foto: archiv PMDP

Všechno nejlepší, Karkulko

Plzeňský carsharing má za sebou první rok provozu

Rok provozu je ideální příležitostí bilancovat. Co zavedení Karkulek v Plzni přineslo, co jsme se při provozování carsharingu naučili a co nás příjemně, ale i nepříjemně překvapilo?

Když jsme před rokem Karkulku spustili, byla kolem nové služby spousta nejasností a otázek. Ta nejzásadnější z nich byla, jestli bude o sdílená auta reálný zájem. Dnes už víme, že carsharing má v Plzni své místo. Důkazem toho je přes 120 tisíc ujetých kilometrů a počet uživatelů, který brzy překročí hranici 600 osob. Příjemným překvapením bylo, že naprostá většina uživatelů respektuje pravidla tak, aby nebyli omezeni ostatní. Pozdě ukončených rezervací je naprosté minimum, technicky jsou auta v dobrém stavu a hodnocení čistoty Karkulek bývá obvykle do nejvyšší možné. Výjimky se samozřejmě najdou, setkali jsme se s krádežemi

dílů a vybavení aut, s neplatiči nebo uživateli, kterým dopravní předpisy příliš neříkají. Tyto případy ale naštěstí nejsou tak časté.

Na začátku jsme se nevyhnuli ani provozním problémům, z nichž některé byly celkem úsměvné. Karkulka, která si s námi hrála na schovávanou, teleportující se Karkulka nebo uživatel, který za 10 minut rezervace ujel sedm tisíc kilometrů. To jsou některé případy, které se nám vryly do paměti. Postupem času ale tyto situace ubývaly a dnes už nás jen tak něco nepřekvapí.

Za námi je i řešení několika dopravních nehod, ale naštěstí nikdy nešlo o nic vážného. Nejčastěji nehodu odnesou přední blatníky, těsně následované poškozením pneumatik. Dokonce i konfrontaci s tramvají Karkulka přežila bez větší újmy.

Carsharing jsme se snažili od samého začátku vylepšovat na základě námětů



Když už Ježíšek dál nemůže, Karkulka vždy ráda pomůže.

a doporučení uživatelů. Několikrát jsme tak přizpůsobili rozlohu domovských zón Karkulek, upravili uživatelské

prostředí a některé funkcionality aplikace nebo i dovybavili auta. Vybavení každého auta se tak rozšířilo například o dětský posedák, držák na mobilní telefon nebo sluneční brýle. I díky těmto drobnostem jsme se dočkali velmi pozitivních reakcí. Ne vždy se vše podaří. Takovým případem bylo třeba zapojení Vlka - vícemístné dodávky. Poptávku uživatelů po takovém typu auta jsme často zaznamenávali, ve skutečnosti byl však zájem minimální, proto jsme jeho provoz museli ukončit. I přes tuto zkušenost ale chceme vozový park dále rozšiřovat. Mezi Karkulky jsme zapojili víkendovou posilu a v řešení je i testování elektromobilu.

Za úspěšný první rok provozu chceme všem našim uživatelům a podporovatelům moc poděkovat a doufáme, že totéž budeme moci říci i za další rok.

Autor: Milan Šot
Foto: archiv PMDP

V Plzni již podruhé vyjela vánoční tramvaj

Loni zpříjemňovala vánoční tramvaj Plzeňanům advent poprvé a okamžitě si získala přízeň malých i velkých cestujících. Množství pozitivních reakcí nás až zaskočilo a stříbrné místo v soutěži o nejhezčí vánoční tramvaj mezi 17 evropskými městy, v ČR dokonce místo první, už bylo jen třešničkou na dortu.

O to těžší jsme měli přípravy letos, abychom pomyslnou lafku nesnížili. Chtěli jsme vás překvapit opět něčím novým, a rozhodli jsme se proto vyzdobit i interiér vozu, aby na své adventní nálada dýchala po celou vaši cestu.



Stejně jako v loňském roce pochází námět z dílny Blachere Illumination CZ, polepy realizovala společnost AZ Dekorace a připojení světelných dekorů provedli zaměstnanci střediska veřejného osvětlení. Celková příprava trvala několik měsíců a vše muselo být proměřeno a navrženo do posledního detailu.

Než vánoční tramvaj během první adventní neděle 1. prosince vyjela do plzeňských ulic (tedy ve stejný den, jako byl rozsvícen vánoční strom na náměstí Republiky), probíhaly patnáctidenní montážní práce a samotné polepování. Věříme, že se vám letošní obměna líbí.

Autor: Josef Smolík
Vizualizace: Blachere Illumination CZ

Letošní mezinárodní konference přilákala více než čtyři sta účastníků

Když jsme v roce 2011 zorganizovali mezinárodní konferenci Chytrá a zdravá doprava ve městech poprvé (tehdy ještě Chytrá a zdravá městská veřejná doprava), sotva kdo tušil, že se tato akce stane tradicí, navíc tradicí velmi úspěšnou, která v čase poroste co do počtu účastníků i svého renomé.

Letos na jaře se uskutečnil již pátý ročník

a počet registrovaných přesáhl magickou hranici čtyř set. Stoupl i počet zahraničních účastníků a bylo zastoupeno 17 států, a to nejen z Evropy. Tématy páteho ročníku byly Role veřejné dopravy v budoucím rozvoji měst, Preference MHD a také marketingový blok Jak získat nové cestující? Překonávání netechnických bariér. Po každém bloku, který se sestával

ze tří přednášek, byl prostor pro diskuzi v rámci kulatých stolů. Jejich moderování se ujali opět přední odborníci na daná témata a letos poprvé mohli účastníci využít aplikaci Sli.do pro pokládání dotazů. Ta se ukázala být skvělým pomocníkem při překonávání studu nebo jazykové bariéry ze strany posluchačů a v porovnání s minulými ročníky byli přednášející dotazy téměř zasypáni.

Mnoho účastníků patří mezi pravidelné, a proto se snažíme přilákat každý ročník nové tváře do řad přednášejících. Na druhou stranu se mezi přednášejícími objevují i známé tváře, které svým vystoupením publikum vždy zaujmou a přinesou něco nového. Mezi nimi byl letos například i Vojtěch Novotný z ROPIDu, který svým vystoupením rozčeřil poklidné vody a sklídl zasloužený aplaus. Jeho prezentace na téma Preference veřejné dopravy se zabývala rolí veřejné správy v této problematice a ukázala mnoho slabých míst v našem systému.

Je těžké vyzdvihnout mezi skvělými řečníky jednotlivá jména, všichni byli úžasní. Pokud máte zájem, kompletní program i prezentace jsou ke stažení na webu konference www.konference.pmdp.cz.

Pro účastníky konference je každý ročník připraven i doprovodný program, aby poznali Plzeň i z jiné stránky. Letos nám dveře otevřela Fakulta designu a umění Ladislava Sutnara ZČU, kde mohli účastníci kromě výstavy studentských prací s dopravní tematikou obdivovat i výkony plzeňských Žongléroš Ansábl, kteří předvedli úžasnou vzdušnou akrobacii a laserovou show.

Konference byla založena ve formátu biennale, to znamená, že další ročník nás čeká v roce 2021. Máme tedy rok a půl na to, abychom vytipovali zajímavá a aktuální témata, nalákali do Plzně ty nejlepší spíčky a v neposlední řadě zaujali a sehnali dostatek partnerů, bez kterých by konference nebyla. Vzhůru do práce!

Autor: Kateřina Fránová
Foto: archiv PMDP



Frank Uekermann představuje dopravní koncept města Freiburg

Rekonstrukce vozovny na Slovanech začne již za půl roku

Po roce opět přinášíme informace o postupu přípravy rekonstrukce naší jediné tramvajové vozovny. Během této doby pro nás zhotovitel projektové dokumentace zpracoval dokumentaci pro stavební povolení a v současné době dokončuje závěrečný stupeň projektové dokumentace, který nám poslouží pro výběr zhotovitele. Kromě přípravy projektové dokumentace probíhají i práce na vlastním výběrovém řízení, které plánujeme vypsát na začátku příštího roku. Očekáváme, že výběrové řízení proběhne během prvních pěti měsíců příštího roku a že v červnu 2020 zahájíme samotnou rekonstrukci. Po dotazech zástupců Úřadu městského obvodu Plzeň 2 a občanů, kteří se zúčastnili veřejného jednání v KD Šeříkova 22. ledna 2019, jsme prověřili možné časové úspory v harmonogramu výstavby. Nakonec se podařilo zkrátit dobu výstavby nové vozovny ze tří let na dva a půl roku. Další zkrácení výstavby můžeme očekávat od zhotovitele, neboť jedním z rozhodujících prvků v hodnocení nabídek by měl být čas výstavby. Avšak vzhledem k tomu, že vozovna bude rekonstruována za provozu, nelze očekávat další výrazné zkrácení.

Kromě plánování samotné výstavby

probíhají také přípravy financování tohoto projektu. Na začátku léta se našemu ekonomickému úseku podařilo zabezpečit zdroje z Evropské investiční banky, další finance by měly pocházet z dotačního programu Ministerstva dopravy ČR. Rozhodnutí o přidělení dotačního titulu by mělo Ministerstvo dopravy vydat během prvního kvartálu roku 2020.

Během dopracovávání projektové dokumentace nedošlo k žádným úpravám, které by vedly ke změně koncepce nové vozovny, ale několik novinek se přece jen objevilo. Při projednávání projektové dokumentace

vznesl Útvar koncepce a rozvoje města Plzně požadavek na rozšíření rozsahu zelených střech, na který jsme po složitých jednáních přistoupili. Tato změna spolu se zastřešením kolejiště výrazně přispěje ke zkvalitnění životního prostředí pro občany žijící a pracující v blízkém okolí vozovny. Bude se jednat o jednu z nejlépe připravených vozoven po environmentální stránce, protože kromě výše vyjmenovaných velkých ekologických opatření budou ve vozovně i další vylepšení, která nejsou na první pohled patrná, např. vyhrazená parkovací stání s nabíjením pro elektromobily a jízdní

kola nebo smart technologie, kterými budou řízeny vnitřní prostory v provozních budovách. To vše nám umožní šetřit životní prostředí a všechna tato opatření jsou v souladu s požadavky doby i předpisů. Do prostoru před novou provozně administrativní budovou dále zvažujeme umístění prvku připomínajícího historii elektrických drah v Plzni. V současné době probíhají

jednání o jeho podobě, jednou z variant je i replika historické tramvaje.

Také bychom rádi uspořádali ještě alespoň jedno setkání s občany obdobné tomu z ledna 2019, kde bychom všechny zainteresované skupiny informovali o stavu projektu a plánovaném průběhu výstavby vozovny.

Autor: Pavol Ondovčák
Vizualizace: archiv PMDP



Čelní pohled na novou provozně administrativní budovu



Vizualizace vozovny po rekonstrukci

Ohlédnutí za červnovými oslavami

Vozíme Plzeň už 120 let. Toto jubileum se pro letošek dostalo do našeho loga a bylo důvodem červnových oslav, kdy se 15. června otevřely brány autobusového a trolejbusového depa na Karlově i tramvajové vozovny Slovany.

Připravený program nalákal do našich areálů téměř 7000 návštěvníků, z nichž řada nedočkavě čekala na symbolické zvednutí závorů už desítky minut před začátkem akce.

Pro zájemce byly nachystané jízdy historickými vozy, výstava kompletního vozového parku, ukázka fungování dynamického dispečinku a samozřejmě také komentované prohlídky oběma provozu, kdy se jednalo nejspíše o poslední příležitost prohlédnout si tramvajovou

vozovnu před plánovanou rekonstrukcí. Děti nadšeně soutěžily na připravených stanovištích, učily se žonglovat, zdolávaly slalom RC modely, ale největší atrakcí bylo pro většinu ratolestí stát se na chvíli řidičem tramvaje a moci mačkat (většinou v dlouhých sériích) tlačítko zvonku.

Sobotní den uzavřely noční foto jízdy historických vozů, při nichž naši flotilu doplnilo několik zapůjčených starých skvostů z DP hl. města Prahy – tramvaj Ringhoffer a autobusy Jelcz 272 a Karosa ŠM 11.

Děkujeme všem, kteří významné výročí přišli oslavit s námi. Moc si toho vážíme.

Autor: Lenka Kovářiková
Foto: archiv PMDP



Tramvaj Ringhoffer a autobusy Karosa ŠM 11 a Škoda 706 RTO pózuji před noční foto jízdou.



Děti zajímal pohled ze sedadla řidiče.



Hlavní program se konal v depu na Karlově.



Návštěvníci se zajímali o fungování dynamického dispečinku.



Prohlídky tramvajové vozovny se věnovaly i její chystané rekonstrukci.



Historické vozy měly spoustu malých i velkých obdivovatelů.



Vystavené byly historické i provozní vozy.

Zrenovovaný autobus ŠM 11 obohatil flotilu plzeňských historických vozů

Letos na jaře byla dokončena renovace dalšího vozu naší sbírky historických vozidel. Po několika odkladech se zprovoznění dočkal autobus Karosa ŠM 11. Tento typ autobusů vyráběný mezi roky 1965 až 1981 vysokomýtskou Karosou dosud ve sbírce provozovaných historických vozidel PMDP chyběl. Pro účely renovace se v minulosti podařilo získat hned dva autobusy tohoto typu, oba s plzeňským rodokmenem, s evidenčními čísly 135 a 145.

Pro renovaci byl vybrán starší z veteránů, nositel evidenčního čísla 135 z roku 1973. Tento vůz se po vyřazení z provozu v roce 1980 vytratil na několik let z pozornosti, ale v pěkném stavu se díky svému majiteli dožil doby, kdy pojem historie získává na ceně, a tak byl v roce 2016 zakoupen zpět do vlastnictví PMDP. Na podzim 2017 začala celková renovace vozu, cílem byl stav po výrobě. Hotovo bylo letos v dubnu.

Renovaci prováděla zlínská opravárenská společnost Zliner, která má bohaté zkušenosti s různými druhy oprav českých autobusů vyrobených v Karose. Ovšem renovace typu ŠM 11 byla premiérou nejen ve Zlíně, ale v celé republice. Do té doby se na území České republiky, z celkového počtu 9885 vyrobených kusů, zachovaly pouze tři provozní autobusy, které však renovaci neprošly, nýbrž jsou průběžně pečlivě udržovány svými majiteli - dopravními podniky měst Prahy, Brna a Ostravy.

V průběhu renovace se dle očekávání vyskytlo několik úskalí plynoucích zejména z nedostatku náhradních dílů, které bylo nutné shánět i na Slovensku, případně vyrobit na první pohled nerozeznatelné repliky. Perličkou byl umakart připravený na zakázku italským výrobcem. Za zdárné provedení renovace je třeba všem zaměstnancům Zlineru ještě jednou poděkovat.

Autobus se prvně představil veřejnosti 15. června letošního roku při oslavách 120 let od zavedení městské veřejné dopravy v Plzni a setkal se s nadšeným přijetím ze strany laiků i odborníků. Vzorně opravený autobus si nyní můžete, stejně jako dalších devět plzeňských historických skvostů, pronajmout

k historické jízdě při příležitostech oslav, svateb, firemních večírků a podobných událostí.

Na závěr jedna zajímavost. Po dobu renovace plzeňské „ešemky“ se stal Zlín patrně od ukončení provozu těchto autobusů v Opavě v roce 1994 prvním městem, kde se po několik

týdnů vyskytovaly hned tři autobusy typu ŠM naráz.

Kromě zde popisovaného vozu dokončovala renovaci svého autobusu Dopravní společnost Zlín – Otrokovice a zároveň zde probíhaly opravy na brněnském voze.

Autor a foto: Ondřej Liška



Autobus Karosa ŠM 11, ev. č. 135, ve stavu před a po rekonstrukci.



Bonusový program Plzeňské karty

Pravidelně vás prostřednictvím Dopravních podniků seznámujeme s nově zapojenými partnery Bonusového programu Plzeňské karty. I v letošním roce jsme pro vás zajistili celou řadu nových slev a výhod. Zde jsou jen některé z nich:

- Každé úterý na vás čeká sleva 50 % na prohlídku řemeslného pivovaru RAVEN na Lochtíně doplněnou o možnost osobního načepování piva z tanku. A jelikož je součástí prohlídky i ochutnávka, doporučujeme využít pro cestu tam i zpět městskou veřejnou dopravu.
- Za zábavu vás pošleme do světa virtuální reality VR FUTURE. Pohybuje se, chodíte, prozkoumávejte a objevujte. Díky 360° sledování pohybu získáte opravdu realistický zážitek. Na výběr je z více než 100 titulů pro děti i dospělé. S Plzeňskou kartou získáte slevu 10 %.
- Toužíte-li po odpočinku, nechte se hýčkat v estetickém centru ToWell, kde vám poskytnou veškeré nabízené služby se slevou 35 %. Můžete vybírat ze služeb

v oblasti kosmetiky, omlazení, wellness či procedur na formování postavy.

- Chuťové buňky můžete rozmazlit v Courtyard by Marriott Pilsen, kde máte s Plzeňskou kartou slevu 20 % z celodenního A La Carte menu v restauraci Pils'n Grill, k polednímu menu neomezenou konzumaci vody zdarma a navíc volné parkování v hotelové garáži. Ubytování v hotelu je nabízeno se slevou 10 %.
- Pokud chcete svůj volný čas trávit aktivně, může pro vás být zajímavá sleva 10 % pro nové členy spolku Aikido Dojo starší 18 let, kteří zaplatí členský příspěvek na pololetí, popř. na celý školní rok. Pronikněte do tajů japonského umění sebeobrany, které je založeno na myšlence neagresivity a rozvíjí jedince po fyzické i psychické stránce.
- Sportujete rádi a často? Víme, že tvrdá dřina se neobejde bez kvalitních doplňků stravy, a proto je pro vás připravena sleva 10 % v obchodě se sportovní výživou – PT servis. Sleva se vztahuje na produkty značek LSP-nutrition a Hitec nutrition

z již snížených cen pro registrované zákazníky.

- Každá domácnost může ušetřit hned dvakrát s Moravskými naftovými doly (MND) – kromě levnějších energií také na předplatném na plzeňskou městskou veřejnou dopravu. Se smlouvou na dodávku elektřiny získáte slevu 500 Kč a v případě plynu bude sleva 1 500 Kč. Tato částka vám bude odečtena při nákupu předplatného u PMDP na vámi zvolené období.

Tímto výčet partnerů nekončí, můžete vybírat z více než 40 partnerů v Plzni a na Šumavě. Kompletní seznam partnerů naleznete v záložce Bonusový program na webových stránkách Plzeňské karty (www.plzenskakarta.cz). Všichni partneři Bonusového programu poskytují slevu na základě pouhého předložení libovolné platné verze Plzeňské karty, včetně mutací jako je přívěšek pro prvňáčky nebo PK+Senior Pas.

Autor: Pavla Šírková
Grafika: archiv PMDP

Pomáháme zvýšit zájem dětí o technické obory a sport

Město Plzeň spustilo v minulém roce projekt s cílem zlepšení propojení vzdělávání a potřeb trhu práce. V dlouhodobém měřítku je v Plzni, stejně jako ve zbytku republiky, znát klesající zájem žáků o technické obory a v návaznosti na to řeší řada zaměstnavatelů personální problémy. Projekt PROSIT, jehož název je složen z prvních písmen slov Porozumění, Respekt, Osvěta, Spolupráce, Inkluze a Technologie, řeší rozvoj kompetencí mladé generace pro budoucí uplatnění na trhu práce. S nástupem tzv. Průmyslu 4.0, budou potřeba absolventi škol se schopností kreativity, řešení problémů a využívání moderních technologií.

Mladí Plzeňané by se nyní díky projektu PROSIT měli o technice dozvědět více přirozenou cestou, která v nich vzbudí zájem. Projekt propojuje 15 plzeňských základních škol, které byly vybaveny špičkovými technickými pomůckami, Centrum robotiky a čtyři velké městské firmy včetně PMDP.

Přes 500 žáků už tak mělo možnost podívat se za brány našich tří hlavních objektů. V budově Hydro procházejí měřnou, malou vodní elektrárnou, kabelovou rozvodnou, dynamickým dispečinkem a setkají se se specialisty z dopravního oddělení i marketingu. Další tematický okruh zahrnuje celou tramvajovou vozovnu na Slovanech a děti se mimo jiné dozvědí i o provozu veřejného osvětlení. Poslední okruh mají zájemci absolvují v autobusovém a trolejbusovém depu na Karlově, ve výpravných vozů a dílnách.

„Věříme, že se nám touto cestou podaří atraktivitně určitě pracovní pozice a motivovat žáky ke studiu technických oborů. Kromě vzdělávání se také snažíme podporovat mladé a začínající sportovce, spolupracujeme například s lukostřeleckým klubem 1. LK Plzeň, Triatlonovou akademií nebo Akademií individuálních sportů,“ uvedl Roman Zarzycký, 1. náměstek primátora a předseda představenstva PMDP.

Autor: Lenka Kovářiková
Foto: Jiří Trnka



Jedna z tříd zapojených do projektu PROSIT na exkurzi v tramvajové vozovně.

Senior Expres a jeho vývoj v posledních pěti letech

Senior Expres, služba, díky které se Plzeňané starší 70 let nebo držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P dostanou za 30 Kč k lékaři, na nákup nebo za přáteli, oslavila v dubnu letošního roku již pátý rok své existence. Jednalo se o první projekt svého druhu v Plzni, a tak s ním byla především v počátcích spojena řada otazníků. Postupně jsme sbírali zpětnou vazbu a přání zákazníků a službu jsme podle nich upravovali.

Například se ukázalo, že bude třeba změnit typ vozu, první automobil plně nevyhovoval klientům se zhoršenou mobilitou. Nový vůz zlepšil podmínky při nastupování a vystupování a byl zákazníky velmi pozitivně přijat. Proto se tento typ stal standardem při dalším rozšiřování flotily, které na sebe nenechalo dlouho čekat. Již po necelých dvou letech provozu bylo možné po Plzni potkávat tři vozidla Senior Expresu.

Také jsme upravili doby pro objednávání služby – zájemci si cesty mohou rezervovat telefonicky mezi 6. a 22. hodinou

v pracovní dny nebo mezi 6. a 15. hodinou o víkendech a svátcích, a to vždy nejdříve sedm dní a nejpozději jeden den před plánovanou cestou. Tyto úpravy výrazně zlepšily využití služby.

Zatím poslední důležité změny přišly v letošním roce, kdy se vozový park rozšířil již na sedm vozidel, a tím se nám daří uspokojit potřeby více zákazníků. Vozidla Senior Expres odvezla od 1. dubna 2014 více než 55 tisíc klientů a zájem o tuto službu stále roste. Další novinkou letošního roku je úprava dispečinku. Volající má nyní možnost vyčkat na spojení s operátorem na lince, a nepřijde tak o pořadí při opětovném volání. Tato úprava nám pomůže lépe vyhodnotit potřeby klientů.

Jen za září letošního roku se počet přepravených osob přiblížil číslu 1600. Toto rekordní číslo znamená, že služba již neodmyslitelně patří k životu plzeňských seniorů.

Autor: Tomáš Mráz
Foto: Zdeněk Vaiz



Ridičky pózují u vozů Senior Expresu v depu na Karlově.

Bonusový program Plzeňské karty

Ušetříte a nudit se rozhodně nebudete!



www.plzenskakarta.cz



Bonusový Program

Jeden z nových vizuálů propagující Bonusový program.

Změny v tarifu

S účinností od 1. ledna 2020 byl Radou města Plzně schválen nový tarif IDP na území města Plzně. Přinese změny studentům, důchodcům, cestujícím s dětmi, ale třeba také pejskařům. Ale pěkně popořadě.

Předplatné jízdné podraží nepatrně, a sice například o 2 Kč na jízdném s měsíční a 4 Kč s půlroční či roční platností. Navýšení se bude týkat i jednotlivých jízdenek – plnocenná papírová jízdenka podraží z 18 Kč na 20 Kč a zlevněná z 9 Kč na 10 Kč. Stejně navýšení čeká 30minutové i 60minutové jízdné zakoupené v odbavovacím zařízení ve voze či přes mobilní aplikaci. O 2 Kč bude navýšena i cena SMS jízdenky na 35 minut. Ze 60 Kč na 66 Kč pak podraží 24hodinová jízdenka. Osoby od 15 do 18 let nebudou nově klasifikovány jako studenti. Nebudou tak muset předkládat potvrzení o studiu a všem bude elektronicky (bez nutnosti návštěvy předpáčky) nahrán k 1. 1. 2020 na Plzeňskou kartu profil Mládež 15–18 let, na který budou moci, stejně jako na profil Student, uplatnit slevu 50 % na předplatné na území Plzně či vládní slevu 75 % na mimoměstskou autobusovou a vlakovou

dopravu. Mládež a studenti od 15 do 26 let nemají na území Plzně nárok na zlevněné jednotlivé jízdné.

Dokladat potvrzení o důchodu nebudou muset také osoby nad 65 let, kterým bude při návštěvě předpáčky tento nárok na slevu (pokud ho už nemají) nahrán na Plzeňskou kartu pouze na základě předložení občanského průkazu.

Změnu čeká také doprovod dítěte do 6 let. Do konce roku 2019 může uplatnit nárok na zlevněnou jízdenku pouze osoba, která je zákonným zástupcem dítěte. Od 1. 1. 2020 to může být jakákoliv osoba nad 15 let bez ohledu na vztah k dítěti.

Nově bude zavedena také skupinová jízdenka pro 10–35 osob, která zjednoduší proces odbavení větších skupin cestujících. Platnost jízdenky bude vždy na kalendářní den (do 23:59) a cena takové jízdenky bude 40 Kč pro dospělé osobu a 20 Kč pro děti do 15 let či další osoby s nárokem na zlevněnou jízdenku (důchodci do 70 let, apod.). K zakoupení bude hromadná jízdenka v papírové formě na předpáčke Zákaznických center PMDP, ČD a CAN. V elektronické formě

pak také přes rezervační systém Plzeňské vstupenky.

Další novinky se týkají majitelů psů. Bezplatně přepravovat psa budete moci nově v jakémkoliv zavazadle. Pořídít si pro něj 365denní předplatné již bude moci kdokoliv i bez nutnosti být držitelem vlastního předplatného na 365 dnů. Při zakoupení nového typu Plzeňské Mini pak bude moci zadatel nově nabít přenosné předplatné pro psa, se kterým pak může cestovat klidně celá rodina. Toto roční předplatné pro psa bude stát 482 Kč, zlevněné pak 241 Kč. Nárok na zlevněné 365denní předplatné pro psa mají všechny skupiny cestujících s nárokem na bezplatnou přepravu, kteří jsou držiteli Plzeňské karty.

I nadále pokračuje spolupráce mezi PMDP a HC Škoda Plzeň a Divadlem Alfa. Vstupenku či permanentku na hokej můžete použít jako jízdenku v celé sezoně 2019/2020 vždy 90 minut před začátkem zápasu, po celou dobu jeho trvání a 120 minut po skončení. Vstupenku do Divadla Alfa pak 60 minut před začátkem představení a 60 minut po jeho skončení.

Autor: Jan Misař

K 120. výročí jsme Plzeňanům nadělili pořádné omlazení vozového parku



Dodáním autobusů SOR nové generace se staly plzeňské autobusy 100% nízkopodlažní.



Nové trolejbusy Škoda 27 Tr se Plzni představily v březnu 2019.



Tramvaje EVO2 postupně nahrazují na lince 1 starší Astry.

V jubilejním roce plzeňské MHD došlo k přelomové modernizaci ve všech třech provozovaných trakcích.

Autobusy nové generace

Nejpočetnější změnou je nasazení flotily 25 nových autobusů (počítáme-li i čtveřici kloubových vozů, které se staly vánočním dárkem ještě na sklonku roku 2018), díky čemuž jsme rázem omladili téměř čtvrtinu autobusového parku. Změnu zaznamenali i ti, kteří veřejnou dopravu necestují, protože obě verze autobusů, standardní i kloubové, jsou provedeny v novém designu karoserie i lakování. Oba výrobci autobusů SOR a SOLARIS totiž dodali do Plzně jednu z prvních sérií vozidel nové generace. V případě vozidel MHD se dá hovořit o generaci, protože s tak velkou proměnou designu přicházejí cca jednou za 15 let. Autobusy jsou zajímavé nejen dynamickými křivkami, ale zejména pohodlím pro cestující – kromě klimatizace nabízejí také více prostoru pro invalidní vozíky a kočárky. Příznivou zkušeností z prvních měsíců provozu je pro nás zjištění, že klimatizace zvýšila spotřebu nafty jen o 2 % oproti starším vozidlům. Nové kloubové autobusy oceňují cestující především na nevytíženějších linkách 30 a 41. Od letošního září jsou všechny naše

autobusové spoje nízkopodlažní, stejně jako je tomu u trolejbusových linek.

Bateriové trolejbusy

Trolejbusy nezůstaly pozadu. Zde nákup vozidel probíhá plynuleji a v letošním roce přišly na řadu kloubové vozy. V březnu jsme slavnostně představili sedm trolejbusů Škoda 27 Tr, rovněž v nové generaci karoserie značky Solaris. Staly se prvními klimatizovanými vozidly elektrických trakcí v Plzni, což v parních letních dnech ocenili cestující na obou páteřních trolejbusových linkách 15 a 16. Vozy jsou vybaveny trakčními bateriemi pro dojezd minimálně 12 kilometrů a lze je dynamicky nabíjet během jízdy pod dráty. Jejich parametry jsou již dimenzovány i pro budoucí prodloužení trolejbusové dopravy k Fakultní nemocnici Lochoťin a na Košutku. Trolejové vedení bude potřebné do táhlých stoupání, zatímco přes náměstí Republiky, Rooseveltův most i z kopce po Lidické a Karlovarské si trolejbusy vystačí s bateriemi. Máme tedy zaděláno i na urychlení rozvoje čisté městské mobility v Plzni.

První klimatizované tramvaje

Ten největší a popravdě i nejcennější dárek jsme nadělili tramvajovým linkám a jejich

cestujícím. Zasloužené, protože právě tramvaje jsou tváří Plzně už 120 let a odvezou nejvíce cestujících. Obnova vozového parku elektrické dráhy je sice nejnákladnějším soustem pro každého provozovatele MHD, avšak vozidla mají až několikanásobně vyšší životnost oproti silničním. S ohledem na to, že zpravidla zajišťují páteřní dopravu velkých měst, jsou pro svoji přepravní kapacitu nejdůležitějším systémem pro většinu cestujících. Během léta se začaly v Plzni objevovat první vozy EVO2 od výrobce Krnovské opravny a strojírny, které jsou kapacitně ušity doslova na míru lince 1. Po dokončení dodávky v roce 2020 budeme schopni na této trase pokrýt výpravu prakticky výhradně dvoučlánkovými vozy, přičemž většinu budou tvořit právě tyto

plně klimatizované tramvaje s automatickým zavíráním dveří, které zajistí teplotní komfort jak v horkých letních měsících, tak i v mrazivých dnech během zimy. Pokud totiž některými dveřmi několik sekund nikdo neprojde, automaticky se uzavřou. Další cestující si je může opět otevřít stiskem tlačítka, což zabrání zbytečnému tepelnému úniku a ušetří mnoho elektrické energie. Od roku 2020 se mohou cestující těšit i na stejně dobře vybavené nové velkokapacitní tramvaje typu 40 T z plzeňské Škody, které se začnou postupně objevovat na linkách 2 a 4. Budou obousměrné, aby mohly převzít pomyslné žezlo po hranatých tramvajích typu KT8, dosud nepostradatelných při výlukách a jiných provozních mimořádnostech.

„Letošní omlazení vozového parku bylo vskutku významné a odpovídají tomu i investice. Pořízení celkem 47 vozidel všech tří trakcí představovalo sumu 632 mil. Kč, z toho skoro polovina připadla tramvajím. Dobře investované peníze jsou však v ulicích vidět: většina vozů je velkokapacitních a mohli jsme vyřadit mnoho vozidel starších 18 let,“ řekl Roman Zarzycký, 1. náměstek primátora a předseda představenstva PMDP, a dodal: „Trolejbusy a autobusy jsou kompletně bezbariérové a klimatizace, po níž cestující volali, se stává standardem kvalitní MHD v Plzni.“

Autoři: Jiří Kohout a Jiří Trnka

Foto: archiv PMDP

Vizualizace: ŠKODA TRANSPORTATION a.s.



Vizualizace nové obousměrné tramvaje Škoda 40 T, která by měla od roku 2020 obsluhovat linku 2 a 4.



Plzeň uzavře Šumavskou ulici pro individuální automobilovou dopravu

Vedení města Plzně chce zajistit maximální bezpečnost chodců a plynulost provozu MHD v Šumavské ulici, a proto pro automobilovou dopravu uzavře nejfrekventovanější úsek před budovou hlavního nádraží. Jedná se totiž o jedno z nejnebezpečnějších míst pro chodce v Plzni. Důvodem je enormní nárůst počtu lidí, kteří komunikaci přecházejí. Vytváří se tak každodenní problém, který znají všichni, kdo místem procházejí či projíždějí.

Chodci v tomto místě přibyli zejména v souvislosti s vybudováním nového vchodu na hlavní vlakové nádraží, který cestujícím usnadňuje přestup na městskou dopravu, a také v souvislosti s otevřením nového autobusového terminálu. Místo se tak stalo významným a vysoce frekventovaným přestupním uzlem. Během dne se tu vystřídá až čtyřicet tisíc chodců. Zároveň tudy dle dopravního modelu projede za den přibližně sedm a půl tisíce osobních vozů, ve kterých cestuje zpravidla pouze jedna osoba. Nejen na základě těchto zjištění se zástupci města Plzně rozhodli vyhradit toto místo pouze pro veřejnou dopravu a chodce, kteří do něj přinášejí život.

Uzavřena bude konkrétně část Šumavské ulice v úseku mezi křižovatkami ulic Nádražní a Voceľova, tedy v místě, kde se nachází problematické místo pro přecházení a také zastávky MHD. Šu-

mařskou ulici prochází nejvýznamnější koridor trolejbusových linek a nově zde projíždějí také linkové autobusy k novému autobusovému terminálu. Pro ně zůstane prostor průjezdný a uzavře se pouze pro individuální osobní a nákladní automobilovou dopravu. Výjimku budou mít také vozidla Vězeňské služby ČR, Policie ČR a Integrovaného záchranného systému. Pro ostatní bude i nadále přístupná Nádražní ulice a zachován zůstane průjezd kolem hotelu Vienna

House do ulice U Prazdroje. Zbýlá část území bude přístupná z křižovatky ulic U Prazdroje a Šumavská.

„Vzhledem k tomu, že má individuální automobilová doprava v území dostatek jiných tras, rozhodlo se město Plzeň věnovat odpovídající prostor chodcům a cestujícím veřejnou dopravou. Tento přestupní uzel se tak stane přehlednějším a umožní důstojnější podmínky jeho užívání, a to bez významných dopadů na obslužnost území,“ řekl k této problematice Jaroslav

Holler z Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně (ÚKRMP).

„Prostor Šumavské ulice je omezený a veškeré druhy dopravy se do ní prostě nevejdou. Proto bude průjezdná automobilová doprava, která je v tomto místě nejméně potřebná a nejvíce problematická, převedena do jiných kapacitních tras,“ dodal Petr Raška z ÚKRMP.

V roce 2018 zpracoval Útvar koncepce a rozvoje města Plzně studii revitalizace veřejného prostoru u nádraží (křižovatka

Americká – Sirková), ve které již bylo předjímano omezení průjezdu individuální automobilové dopravy prostorem zastávek v Šumavské ulici. Definitivním řešením je doplnění signalizovaných přechodů pro chodce přes všechna ramena křižovatky Sirková – Šumavská. Tyto přechody odlehčí také problematickému místu pro přecházení u trolejbusových zastávek naproti podchodu. Studie byla v roce 2018 odsouhlasena Radou města Plzně.

Autor: Renata Benešová (ÚKRMP)



Vizualizace revitalizace veřejného prostoru u nádraží
Vizualizace: ÚKRMP

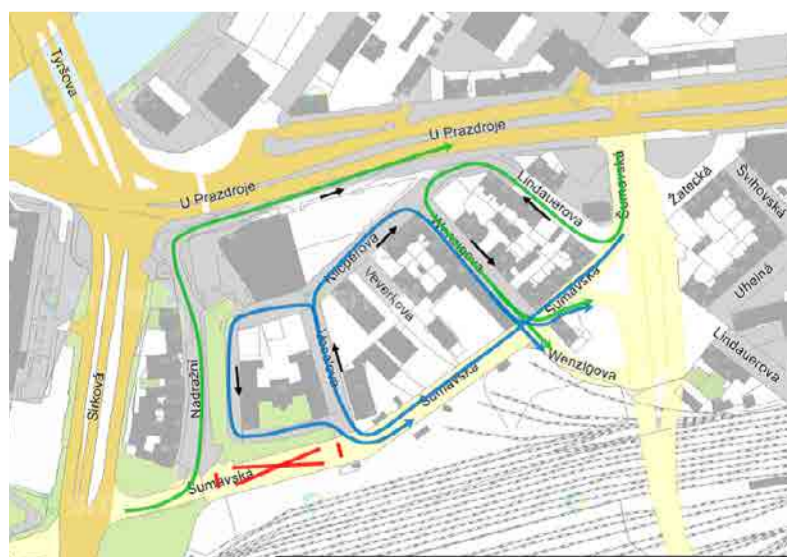


Schéma uzavřeného úseku Šumavské ulice a možných tras automobilové dopravy
Grafika: SVSMP

Doprava ve světě

Nahlédněte s námi do pěti světových měst

Stockholm

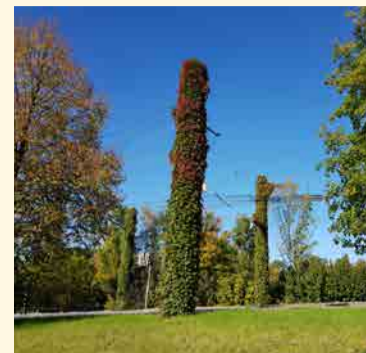
Stockholmu se přezdívá Zelené město díky množství stromů a lesoparků. Přesto se i v takovém městě dokázali neprozíravě zbavit tramvají. Poslední městská linka dojezdila v roce 1967 v souvislosti se změnou silničního provozu z levostřanného na pravostřanný. Úsek na snímku byl obnoven až v roce 1991 jako muzeální trať. Nyní po něm jezdí linka 7 a tramvaje se modrým nátěrem hlásí k tramvajové historii i národní barvě.

Linka 7 byla otevřena až v roce 2010 a její součástí je i nový úsek, který proniká blíže do centra města. Zde je trať provizorně ukončena úvratí, než se podaří otevřít nové úseky. Stavba tramvajové trati znamená radikální opatření: dříve mnohaproudá silnice byla zúžena na pouhé dva pruhy a tramvajím, chodcům a cyklistům připadla většina veřejného prostoru.



Salcburk

Zajímavou praxí je ozeleňování trakčních sloupů v rakouských městech. Využitím popínavých rostlin, nejčastěji přísavníků (neboli psího vína), se rázem i poněkud tlusté nevzhledné betonové sloupy promění v působivou součást městské zeleně jako zde na trolejbusové trati v Salcburku.



Salcburk patří mezi města se silně zakoreněnou automobilovou dopravou, což souvisí s bohatstvím a prosperitou tohoto krásného centra památek, turismu i průmyslu. Přesto se daří dělat první kroky v regulaci individuální automobilové

dopravy. Tato dříve zahlcená městská ulice v historickém centru se stala první solnohradskou pěší zónou s provozem trolejbusů – přibyl zde kvalitní mobiliář, zóna se zazelenala stromy a postupně se probouzí do nového života.



Lipsko

Lipská tramvajová síť představuje třetí největší německý provoz a vyznačuje se nezvyklým širším rozchodem 1458 mm, zatímco osová vzdálenost protiběžných kolejí je naopak malá, a tak se sem pořizují tramvaje s úzkými skříněmi, které jsou obvyklé pro úzkokolejky. V provozu jsou dodnes vidět české tramvaje Tatra T4D z ČKD. Postupně ubývají, z dřívějších téměř šesti stovek už jich zbývá jen 85. Jezdí v třívozových soupravách, kde třetím vozem je nízkopodlažní vlek NB4. Jedna z českých tramvají slouží jako cvičný vůz, jak zaznamenává fotografie z konečné Lauen.



Seestadt Aspern

Jiným příkladem proměny rakouských měst je Vídeň, kde vzniká zbrusu nová městská čtvrť pro 20 tisíc obyvatel. Jde o jeden z největších evropských urbanistických projektů. Také se hlásí k oblíbené nálepce „smart city“. Přesto překvapí svou skromností, protože „smart“ tu neznamená užití maxima technologií, ale především do hloubky promyšleného plánování udržitelných principů. V první řadě jde o město krátkých vzdáleností, kde se do 300 metrů dojde kamkoli - na nákup, k zastávce, do školy. A také k autu, ovšem má to háček. I do podzem-

ních garáží se musí projít vždy venkem po ulici a třeba až do sousedního domu. Jednak to oživuje veřejný prostor, jednak to motivuje využívat místní obchody a v neposlední řadě nestojí auto blíž než zastávka MHD. Kapacity parkování jsou v nové čtvrti záměrně stlačeny pod vídeňské normy, stání je placené a stavi se jen 0,7 parkovacího místa na jeden byt. Od otevření prvních domů sem jezdí nová linka metra a autobusy. V blízké budoucnosti čtvrť protne tramvaj přímo středem zástavby. Řada nových ulic je postavena rovnou jako pěší zóna.

Petrohrad

Ruské metro je světoznámé honosnými stanicemi, které nechal vybudovat Stalin v Moskvě. Přestože v Petrohradě bylo metro otevřeno až v roce 1955, jeho první stanice ještě nesou těžký, monumentální duch stalinismu. Stanice Avtoje zasvěcena obráncům při obléhání Leningradu a nelze jí upřít osobité kouzlo, za které vděčí velmi bohaté výzdobě, lustrům a především sloupům obloženým ornamentálním sklem. Zdobné jsou i detaily typu zamřížování ventilace. Vstupní vestibul byl vybudován v duchu neoklasicismu a nepůsobí jako stanice metra, jak je známe u nás. Projížďka nejstaršími osmi stanicemi je nevšedním zážitkem. Všechny další už zaznamenaly rychlý odklon od



budování stalinského kultu a zaujmou spíš všudypřítomnými rentgenovými kontrolami zavazadel a dozorkyněmi, které v kukaních dohlížejí na provoz pod každým z dlouhých eskalátorů a jsou připraveny kdykoli zmáčknout červené havarijní tlačítko.

První zkušební trolejbus vyjel v Petrohradě už v roce 1902, ale v pravidelném provozu až v roce 1936, stejně jako v Praze. Poslední provozuschopný trolejbus dlouho přežíval jako hojně využívaná rekvizita pro natáčení válečných filmů, až při posledním natáčení záměrně lehl popelem. Zákraky

se však dějí všude po světě a stejně jako v Čechách dodnes vydávají zahrádkářské osady a včeliny netušené poklady, byl jeden takový trolejbus objeven v petrohradské chatové oblasti jako kůlna. Trolejbus typu JaTB z roku 1936 byl vzorně zrestaurován a dnes patří mezi světové unikáty. Tvarem připomíná staré britské trolejbusy a skutečně byl postaven podle jejich vzoru. V současné době Petrohrad investuje do obnovy trolejbusového parku, modernizuje tratě a intenzivně rozšiřuje provoz i mimo trolejovou síť, v takovém případě vozy jezdí na baterie.

Nedílnou součástí petrohradského génia loci jsou zvedací mosty. Z dopravního hlediska je zajímavé, že přes ně vedou tramvajové i trolejbusové linky. Zvedají se tedy i sloupy s trolejemi, které pak po spuštění obou mostovek musí opět znovu přesně zapadnout. Tramvaje nesmí vykolejit

a trolejbusové sběrací botky musí správně přeskociť z jedné troleje na druhou. Ani Petrohradu se nevyhýbá opakování chyb a prošlapávání slepých uliček vývoje. Na začátku 21. století prožil to samé, co západní města v letech šedesátých 20. století. Politické vedení města bylo přesvědčeno, že tramvaje jsou přežitkem a překážejí autům. Přestože se jedná o druhý největší tramvajový provoz na světě, byly napáchány obrovské škody a uzavřeno 80 km tratí z původních 285 km. Příkladem je Ligovský prospekt na snímku dole vpravo. A výsledek? Dnes je z něj osmiproudý průtah, který stojí zahlcený auty. Více místa pro auta přináší více aut. Tak zní zákon dopravní indukce, který už jinde velmi dobře poznali. I Petrohrad se poučil a jen několik let po tramvajovém armageddonu začal stavět nové trati. Ovšem nebude to snadná cesta.

Autor a foto: Jiří Kohout



Ohlédnutí za výlukami v uplynulém roce

Na následujících řádcích si společně připomeneme výluky a dopravní omezení, která komplikovala provoz plzeňské veřejné dopravy v letošním roce.

V úvodu roku začala realizace opravy tramvajové trati na Slovanské třídě, což znamenalo převedení provozu automobilové dopravy na koleje. Od počátku řídicí osobních a nákladních vozidel svou neukázněností často komplikovali provoz tramvají a tyto problémy se s dalšími etapami stavby stále zhoršovaly. Ve stejném období se řešila havárie vodovodu na náměstí Milady Horákové, a to přímo v místě výhybky před nástupní zastávkou „Slovany“. Tramvajovou linku 1 tak bylo nutné vést po dobu deseti dnů pouze smyčkou v trase linky 2 na „Světovar“ a až následně přes „Slovany“ do centra města.

Na Severním Předměstí začala v březnu rekonstrukce Studentské ulice, která byla zcela uzavřena od křižovatky s Gerskovou ulicí ve směru z města. Objízdná trasa denních i nočních autobusových linek vedla po staré Karlovarské, a to společně s individuální automobilovou dopravou. Protože se však v průběhu výstavby vyskytly komplikace při pracích na kolektoru inženýrských sítí, plánovaná etapizace musela být zásadně změněna a objízdná trasa MHD po staré Karlovarské probíhá i nadále.

O necelé dva měsíce později, 29. dubna, byla zahájena dlouhodobá uzavírka na Doubravce. Jednalo se o uzavírku Mohylové ulice včetně mostu přes Úslavu, což si vyžádalo odklon autobusových linek 28 a 30. Tato uzavírka znamenala přesun veškeré dopravy do Jateční ulice a další omezení pro linku 30. Složitá dopravní situace v křižovatce Jateční a Těšinské ulice v přepravní špičce vedla k tomu, že zejména v prvních týdnech linka 30 nabírala zpoždění průměrně 25 minut.

S další etapou opravy trati na Slovanské třídě došlo v dubnu opět k zahájení provozu smyčkou na lince 1, tentokrát však přes „Slovany“ na „Světovar“ a v trase linky 2 do



Omezení dopravy na Slovanské třídě během repanelizace tramvajové trati

centra města. Noční autobusové linky byly až do konce stavby převedeny do Koterovské ulice. Linka 1 však nebyla jediná, která na dlouhou dobu přišla o oběh. Řeč je samozřejmě o dlouho plánované investiční akci „Prodloužení tramvajové trati na Borská pole“. Ještě předtím je ale dobré zmínit celoplošnou obnovu povrchů v Sukově ulici, při níž došlo k odklonu linky 29 Kaplířovou ulicí, jejíž dokončení bylo klíčové pro zahájení následující etapy výstavby prodloužení trati na Borská pole.

Přestože stavba tramvajové trati na Borská pole probíhala již od poloviny září roku 2018, zásadní omezení a výluky začaly až v tomto roce. Úplná uzavírka Kaplířovy ulice znamenala odklon všech dotčených autobusových linek, které byly od 30. června po dobu výluky vedeny v trase Klatovská třída – Sukova – silnice č. 1/27 a dále na své pravidelné trasy. Od 1. července navázala na odklon autobusových linek výluka tramvajové linky 4, která přišla o oběh „Bory“ a stejnojmennou konečnou zastávku. Linka byla několik měsíců rozdělena na dvě trasy – linku 3 mezi zastávkami „Dvořákova“ a „Sady Pětatřicátníků“ a linku 4 mezi „Sady Pětatřicátníků“ a „Košetka“.

Výluka tramvajové linky 4 samozřejmě nebyla jediným podstatným omezením, které na začátku prázdnin proběhlo, protože je

obecnou snahou směřovat zásadní dopravní omezení právě do letního období. Na dřívě uzavřený most přes Úslavu navázalo uzavření dalších dvou důležitých mostů v Plzni, a to Wilsonova a Rooseveltova mostu. Přestože uzavírka Rooseveltova mostu pro ostatní dopravu probíhala již od půlky května, provoz MHD byl zachován až do konce školního roku. Denní a noční autobusové linky byly od 29. června ze svých stálých tras odkloněny přes sady Pětatřicátníků. Většiny cestujících se však zásadně dotkla až úplná uzavírka Wilsonova mostu na Americké od 1. července. Při této uzavírci došlo k odklonu veškeré dopravy včetně autobusových a trolejbusových linek přes Anglické nábřeží, případně ulici U Trati. Bohužel se nepodařilo zkoordinovat ukončení prací se změnou jízdních řádů, které je potřeba zpracovat s dostatečným předstihem, kdy přesný termín ukončení prací nemohl být potvrzen. Linky MHD se proto vrátily do původních tras s přechodem na plný provoz až týden po otevření mostu.

Autobusů a trolejbusů se dotkly také postupující práce v Dopravní ulici, kdy linky nemohly po dobu prázdnin obsluhovat oběh Nová Hospoda. Linky 12 a N7 se tak otáčely na mimoúrovňovém křížení silnice č. 1/26 na alternativní pohon, ostatní linky na okružní křižovatce Folmavská – Domaž-

lická. A jelikož linka 12 byla provozována na alternativní pohon již kvůli stavbě přesmyku Domažlické trati, kde výstavba probíhá od listopadu roku 2017, ujel každý spoj této linky na alternativní pohon téměř 11 km. Opět se tak potvrdila důležitost parciálních trolejbusů při zajišťování zejména výlukového provozu. Dlouhodobá napěťová výluka na Domažlické ulici v souvislosti s přesmykem domažlické trati byla ukončena 2. září. A v prázdninovém období ještě zůstaneme. Na tramvajové trati pod Rondelem probíhalo od poloviny srpna čtrnáctidenní omezení provozu tramvají z důvodu repanelizace trati ve směru do

centra města, a to od zastávky „Pod Záhorskem“ až po most Generála Pattona. V uvedeném úseku byl zaveden jednokolejný tramvajový provoz, kterému se bohužel nevyhly komplikace. Problematickým bodem se v tomto směru ukázala světelná signalizace tramvají v jednokolejném úseku, respektive její poruchovost.

Od 30. září došlo ke změně směru průjezdu smyčky na Slovanech, linka 1 stejně jako v lednu jela nejdříve na „Slovany“ a následně na „Světovar“. Touto poslední letošní etapou byla k 29. listopadu ukončena oprava tramvajové trati na Slovanské třídě.

V závěru roku má dojít ke změně etapizace v Mohylové ulici, kdy stavební práce postoupí do úseku mezi křižovatkami ulic Staniční a Masarykova. Linka 28 bude odkloněna do Masarykovy ulice a linka 30 bude přetrasována obousměrně ulicemi Chrástská a Staniční. Plánována je koordinace ukončení této etapy výstavby s otevřením tramvajové trati na Borská pole k 16. prosinci.

Jak je v posledních letech zvykem, byl i letošní rok na nejrůznější omezení a výluky velmi pestrý a do tohoto krátkého přehledu se dostala pouze malá část z nich.

Autor: Martin Petr
Foto: Jakub Waas



Výjezd z jednokolejného úseku pod Rondelem před zastávkou „Pod Záhorskem“

Tramvají až na Borská pole

Nová dlouho očekávaná tramvajová trať, jejíž koncepce a následná příprava se vyvíjela více než 20 let, prodlouží tramvajovou síť provozovanou PMDP přibližně o 1,6 kilometru. Na stávající trať naváže v křižovatce ulic Klatovská – Kaplířova – U Borského parku. Realizace stavby se zhostilo konsorcium slovenských společností TSS Grade, a. s., Doprastav, a. s., a česká společnost Doprastav, spol., s. r. o., jež vyhrály ve veřejné soutěži s částkou bezmála 480 mil. korun bez DPH.

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



Uzávaný tramvajový most přes silnici č. 1/27, zatím bez kolejí.

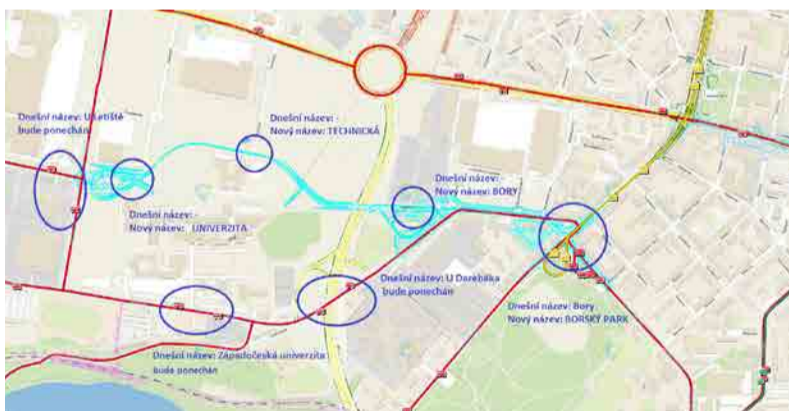


Schéma prodloužení tramvajové trati

Výstavbu trati doprovázela dopravní omezení nejen pro individuální dopravu, ale také pro vozy PMDP. Od června letošního roku omezila stavba autobusové linky, které byly odkloněny do Sukovy ulice na silnici 1/27. Se začátkem letních prázdnin začala také tramvajová výluka, při níž tramvaje končily jízdu již v zastávce „Dvořákova“ a zpět do centra se otáčely úvratově – z tohoto důvodu zde byly nasazovány obousměrné tramvaje. Protože obousměrných tramvají není dostatek na pokrytí celé trasy linky 4, byla linka rozdělena na dva úseky se vzájemným přestupem v sadech Pětatřicátníků.

Prodloužení trati přináší také tři nové tramvajové zastávky, a to „Bory“ (dosavadní zastávka „Bory“ bude přejmenována na „Borský park“ a vysunuta na Klatovskou třídu), „Technická“ a „Univerzita“. Vybudovaná trať nabízí dvě nová oběhová místa. První oběhová místo přímo navazuje na bu-

doucí terminál veřejné dopravy v Kaplířově ulici, jež mimo jiné nabídne i plnohodnotné zázemí pro řidiče. Z terminálu trať pokračuje do mezilehlé zastávky „Technická“ v blízkosti budovy Fakulty aplikovaných věd ZČU a odtud již do oběhového „Univerzita“, nové konečné zastávky linky 4.

V souvislosti s budováním tramvajové trati a terminálů dojde po jejím otevření také ke změně tras autobusových linek v oblasti Bor. Jedná se o linky 21, 23, 24, 26, 30, 32 a 36. Většina spojů těchto linek bude končit v novém terminálu „Bory“.

V době psaní tohoto článku se zahájení tramvajového provozu očekávalo v polovině prosince 2019. Tyto řádky už tedy pravděpodobně můžete číst i v tramvaji mířící na Borská pole, a novou trať tak vyzkoušet na vlastní kůži.

Autoři: Martin Petr a Jakub Waas
Grafika: archiv PMDP
Foto: Martin Petr

Plánované rekonstrukce 2020

I v nadcházejícím roce lze očekávat rozsáhlá dopravní omezení, která se dotknou všech provozovaných tratic MHD na území města. Zásadní dopravní stavby jsou plánovány zejména v městské části Slovany. V tomto obvodu jsou připravovány investiční akce týkající se především infrastruktury pro tramvajovou drážní dopravu, což povede k dočasnému omezení či přerušení dotčených tramvajových linek. V rámci již probíhající rekonstrukce Slovanské třídy budou od dubna do května připravovány investiční akce finální povrchy vozovek, ale už bez omezení provozu MHD. Nejvýznamnější investiční stavbou pro PMDP je bezesporu rozsáhlá rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany, která se dotkne nejen provozu tramvají, ale i autobusových linek ve Slovanské aleji. Právě s rekonstrukcí vozovny je potřeba koordinovat další stavby na Slovanech, kde je plánována repanelizace tramvajové trati ve Sladkovského ulici na dobu přibližně jednoho měsíce, a dále s rekonstrukcí tramvajové trati v Radyňské ulici, jež bude realizována souběžně s trati v ulici Sladkovského. V centru města pak bude během prázdnin realizována rekonstrukce trati v Solní ulici, po dobu rekonstrukce bude zavedena náhradní autobusová doprava přes náměstí Republiky. Do prázdnin je směřována také oprava tramvajové trati Skvrňanská, kde je nyní snížena rychlost.

Autobusové linky budou nadále ovlivněny již probíhajícími stavbami. Jedná se především o uzavírku Studentské ulice na Severním Předměstí, která by měla být ukončena až v průběhu druhé poloviny roku i s objízdnou trasou po staré Karlovarské. Po ukončení objízdné trasy by měla následovat oprava tramvajových přejezdů v křižovatkách na Karlovarské a využití náhradní autobusové dopravy po dobu oprav.

Pokračovat bude také rekonstrukce Mohylové ulice v úseku mezi Staniční a Masarykovou ulicí, a v neposlední řadě úplná uzavírka křižovatky ulic U Borského parku a Klatovská třída v souvislosti s prodloužením tramvajové trati na Borská pole. Uzavírka křižovatky by se měla dotknout autobusových linek MHD, tramvajový provoz zůstane zachován. Předpokládáné ukončení obou staveb je v první polovině roku. K uvedeným uzavírkám pak přibude výstavba okružní křižovatky u Týršova mostu a okružní křižovatky v Černoohrádecké ulici.

V centru města výrazně zasáhne do provozu trolejbusů a autobusů celoplošná oprava povrchu v Tylové ulici před křižovatkou s Koperníkovou ulicí, která je plánována na cca 3 týdny v období letních prázdnin. Z důvodu výstavby vodovodu a kanalizace v Linské ulici bude znemožněno využití oběhového místa v Zátíší.

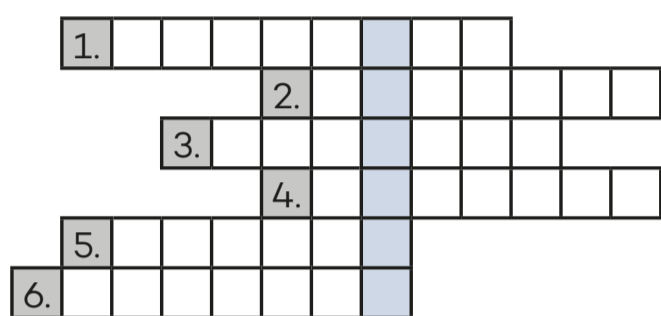
Autor: Martin Petr

DĚTSKÁ SOUTĚŽ O CENY

Zastávku městské veřejné dopravy naleznete v Plzni každých cca 400 metrů, a tramvají, trolejbusem nebo autobusem se tak dostanete kamkoliv ve městě. I proto s námi jezdí každý den více než 315 tisíc cestujících do práce, do školy, na nákup, na kroužek nebo třeba na výlet. MHD snadno dojedete až za okraj města, kde na vás čeká spousta pěkných míst, která můžete objevovat.

A abychom vám to ulehčili, spustili jsme na našich webových stránkách novou sekci – její název naleznete v tajence křížovky a osmisměrky.

KŘÍŽOVKA



OSMISMĚRKA

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

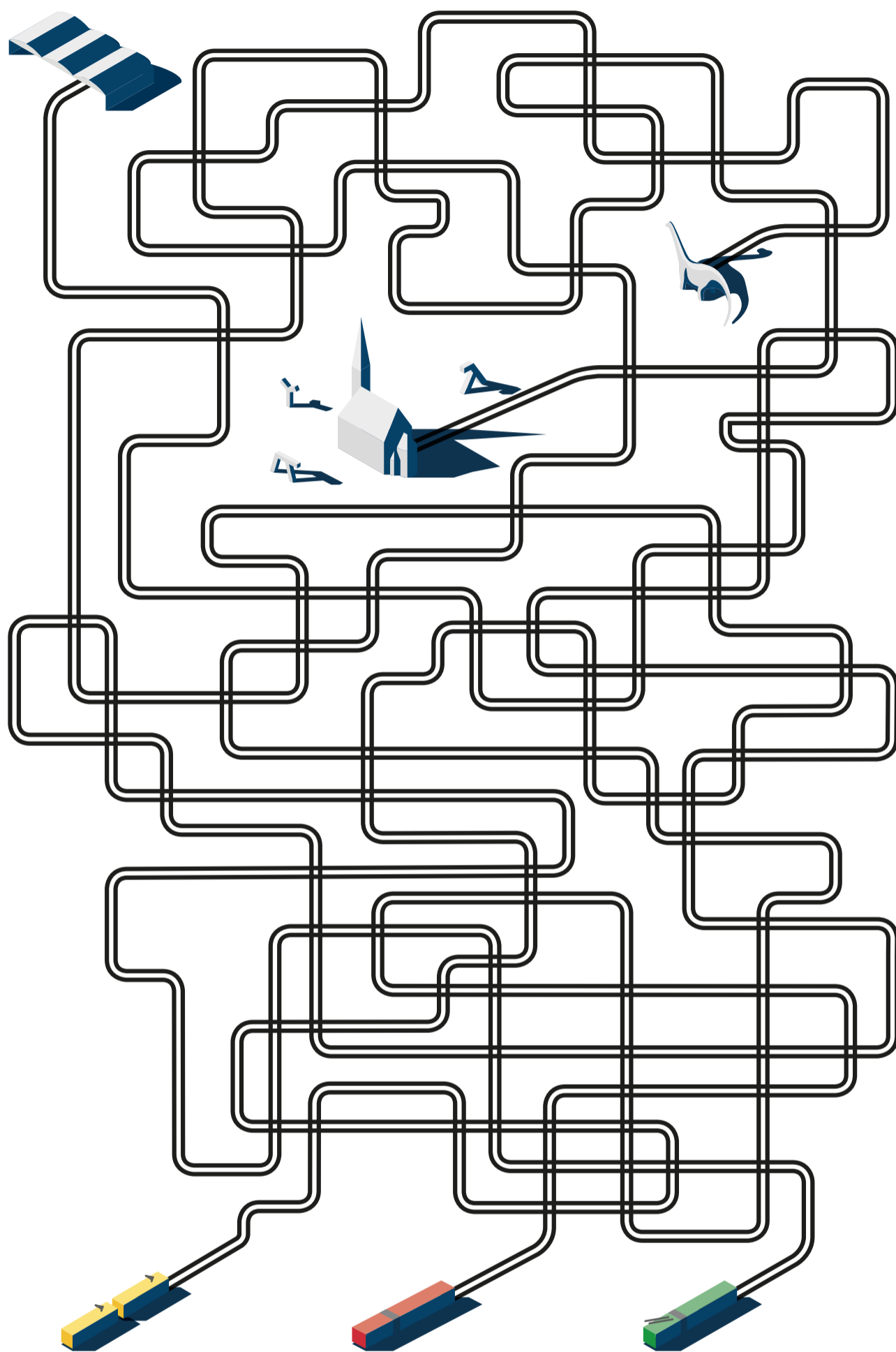
brzda, bus, cíl, čas, čip, depo, dispečink, eko, kam, karkulka, klín, kolej, kolo, konečná, mhd, motor, plyn, řidič, řídit, sedačka, tutady, zastávka

Správné znění tajenek zašlete do 28. ledna 2020 na e-mail kovarikova@pmdp.cz.

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

Výherce uveřejníme 3. února 2020 na stránkách www.pmdp.cz a na facebookovém profilu PMDP.

POZNÁŠ, KTERÝ DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK DOJEDE NA PLZEŇSKÉ NÁMĚSTÍ?



Šťastnou cestu do nového roku

PMDP