

# Dopravní novinky

Plzeňské městské  
dopravní podniky **PMDP**



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a. s.

Prosinec 2022

## Kvalitní koridor MHD může být tahákem veřejné dopravy a chloubou města



Vážený čtenáři,

dovolte, abych vás jako každoročně oslovil a seznámil s informacemi týkající se naší poskytované služby, tedy veřejné dopravy. Při bilancování minulého roku jsme s úlevou hodnotili vcelku úspěšné překonání covidové krize, aniž jsme tušili, co nás všechny ještě čeká. Energetická krize, akcentovaná válkou na Ukrajině, je pro mě a určitě i pro většinu z vás něco, co jsme si ani v těch nejabsurdnějších snech nedokázali představit. Dopad do ekonomiky každého z nás je, a bohužel ještě zřejmě nějakou dobu bude, velmi významný.

I my jsme v situaci, kdy velmi pečlivě zvažujeme každou vynaloženou korunu, a to je také důvod, proč letos nedistribujeme Dopravní novinky jako obvykle v papírové formě do vašich schránek, ale využíváme především elektronickou formu sdělení. Neměníme obsah, měníme jen formu. I v letošním roce jsme si tak dali práci se sestavením co nejzajímavějších informací o plzeňském dopravním podniku a o městské veřejné dopravě obecně.

Nepodléháme pesimistickým náladám, nadále se snažíme zajišťovat kvalitní veřejnou službu a rozvíjet městskou společnost, která nám byla svěřena. V článku se dozvíte o pravidelné obnově vozového parku, průběhu a aktuálním stavu rekonstrukce vozovny na Slovanech, o novinkách v oblasti všech nám poskytovaných služeb, o výročních a dalších aktivitách letošního roku.

Také nahlédneme do světa, abychom se inspirovali v oblasti veřejné dopravy a minimálně mohli porovnat úroveň našich služeb. Věřím, že vás všechny tyto informace obohatí a možná i připomenou některé události, ke kterým se váže letoopočet 2022.

Vážený čtenáři, v nadcházejícím vánočním období mi dovoluji popřát vám klidné prožití vánočních svátků v kruhu vašich nejbližších, pevné zdraví a hodně sil v novém roce.

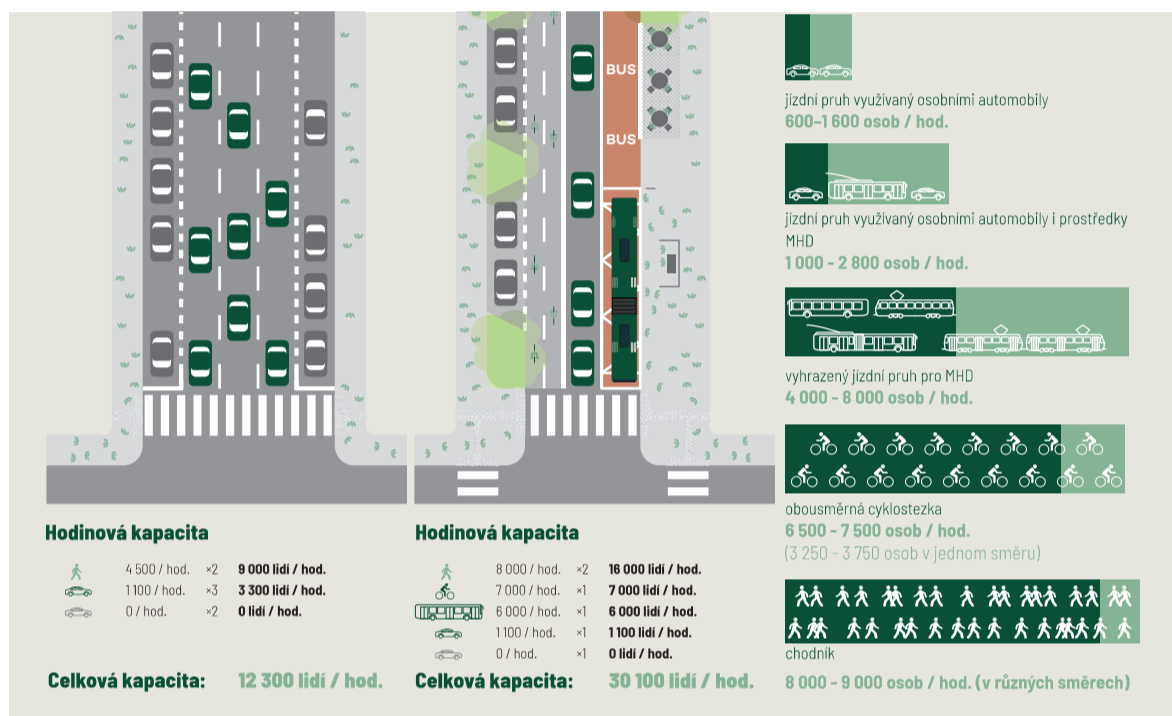
Jiří Ptáček  
generální ředitel

Jakou městskou dopravu mají lidé nejraději? Po celém světě, v metropolitních i menších městech platí to samé: rychlou, velkokapacitní a spolehlivou, tj. přesnou. V případě Plzně je to jednoznačné – u cestujících vyhrávají tramvaje. Pouhé tři tramvajové linky vozí v Plzni 48 % cestujících. Plzeňské tramvaje svou konkurenční výhodu těží ze samostatného tělesa, na němž je v jízdě zdrží jen semafor a zastávky. Postavit tramvajovou trať je však velmi drahé, příprava trvá desetiletí a v mnoha ulicích ani realizace není možná. Jaká je tedy alternativa?

Řešením je koncept chráněného koridoru MHD, který vytvoří prioritní trasu pro autobusovou či trolejbusovou linku. V ideálním případě se může jednat o systém metrobusů známý také jako BRT (Bus Rapid Transit), kdy vozidla jezdí většinou po vlastním tělese či alespoň v samostatných pružích. To se osvědčilo v milionových metropolitních Střední a Jižní Ameriky i u nás v Evropě. Například nedávno byla otevřena elektrická e-BRT trať v Rimini v Itálii. Pokud je však uliční prostor omezený a nezbyvají finance na velké investice, lze chráněný koridor vytvořit i jinak: chytrým a účelným poskládáním dostupných dopravních opatření a stavebních prvků dle možností každé lokality na trase. Přeborníky v tom jsou evropská města například ve Velké Británii, Španělsku či Švédsku.

**Koridory MHD přinášejí novou úroveň kvality městské mobility, přivádějí do veřejné dopravy nové cestující a naplňují její udržitelné cíle.**

Cíl je zřejmý: zaměřit se na jednu linku – osu MHD a z jedné konečné na druhou vytvořit co nejlepší podmínky pro její zrychlení. Jakmile se totiž řeší celá trasa, efekty pro cestující jsou hmatatelné. Zkracuje se jízdová doba, mizí zpoždění, cesta je příjemná a pohodlná. Linka láká nové cestující, zkracují se intervaly, nasazují se kapacitnější a komfortnější vozidla. Upravují se zastávky, aby byly přívětivější a bezpečnější. Obchody i kulturní instituce profitují z pravidelného přívalu cestujících a oživený veřejný prostor se z kvalitní pohodlnými pěšími trasami, zelení i architekturou. Zní to trochu jako perpetuum mobile, ale ono to tak prokazatelně funguje. Rozběhnout takový „stroj“ však vyžaduje dlouhodobé úsilí. Zpočátku naráží na nedůvěru a nepochopení nebo je vnímán negativně jako omezování ostatní dopravy. Nicméně pravý opak je pravdou a dobře realizovaný městský koridor má větší kapacitu než ulice plná pruhů pro auta.



Ulice, která svým uspořádáním preferuje udržitelné a městu přátelské módy dopravy – pěší, veřejnou a cyklistickou – má ve výsledku až 2,5násobně větší kapacitu než ulice upřednostňující automobilovou dopravu.

Ulice, která svým uspořádáním preferuje udržitelné a městu přátelské módy dopravy – pěší, veřejnou a cyklistickou – má ve výsledku až 2,5násobně větší kapacitu než ulice upřednostňující automobilovou dopravu.

### Superšestnáctka

Ve spolupráci s dopravními experty z ČVUT jsme zpracovali studii Koridor MHD: linka 16. Proč právě šestnáctka? Je nevytíženější plzeňskou trasou hned po tramvajích, a navíc určitými úseky její trasy vede spousta dalších linek. Zkvalitnění a zrychlení jedné z hlavních linek v Plzni má skutečnosti ztraktivní plzeňskou MHD nejméně pro pětinu všech cestujících. Dokument popisuje obecné zásady, analýzy i návrhy konkrétních opatření, a to poprvé v celé trase linky – tedy z Doubravky až na Bory. Mimochoodem pro Doubravku má linka 16 význam rovnající se kolejové dopravě.

Studie poskytuje nadhled v souvislostech a má podnítit diskuzi i hledání řešení. Může se stát pilotním projektem pro zlepšení nekolejové veřejné dopravy ve městě pro další důležité trasy.

Cestující na lince 16 již dnes oceňují zklidnění dopravy v Šumavské ulici a dobré přestupní vazby na integrovanou dopravu. Nejvýraznější efekt přineslo vyčlenění jednoho úseku „hlavní třídy plzeňských trolejbusů“, tj. Americké třídy pro linky MHD. Toto opatření se stalo základním kamenem pro dvě desítky dalších, které je vhodné provést. Od drobných změn značení přes úpravy křižovatek až po vybudování vyhrazených jízdních pruhů např. v ulici U Prazdroje. Jen koordinovaným postupem v celé trase linky lze vynaložené investice přetavit v největší přínosy. A nejde jen o preferenci MHD. Zároveň lze pozvednout kvalitu a bezpečí veřejných prostranství v mnoha klíčových uzlech na trase linky.

### PREFERENCE VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLATNÝCH TECHNICKÝCH NORMÁCH

„Prostředkům veřejné dopravy má být v prostředí místních komunikací poskytována co největší přednost opatřeními stavebními i organizačními tak, aby jejich pohyb byl relativně rychlý, plynulý a bezpečný. [...]“

čl. 11.3.1, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

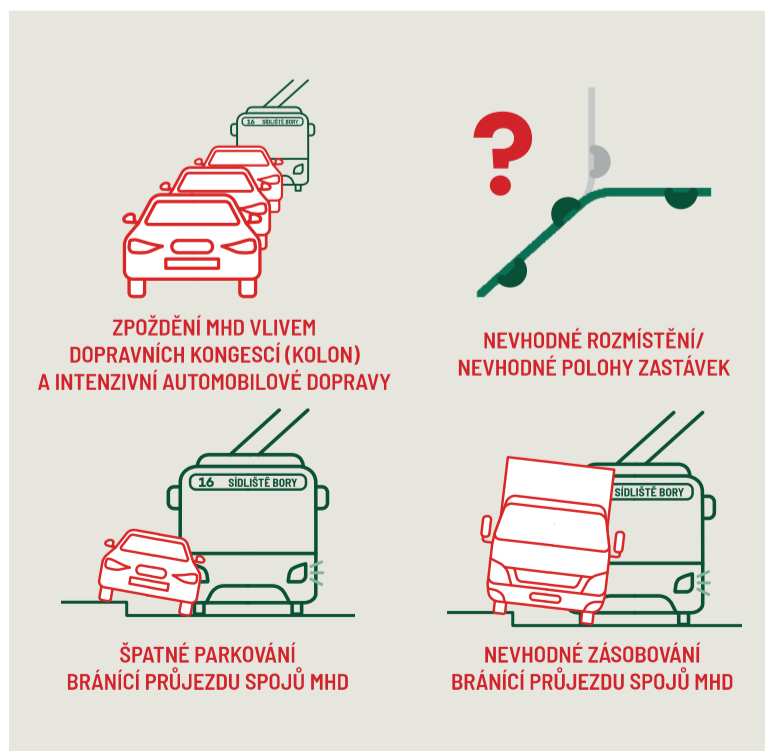
„Autobusový nebo trolejbusový pruh pro veřejnou hromadnou dopravu se má zřizovat při překročení 15 spojů/h v jednom směru a při intenzitě větší než 20 000 vozidel/24h v obou směrech. V zájmu preference veřejné hromadné dopravy je vhodné zřizovat tyto pruhy i při nižších intenzitách [...]“

čl. 7.3.4, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Pro seznámení veřejnosti s projektem Koridor MHD: linka 16 připravujeme webové stránky, o jejichž spuštění budeme informovat prostřednictvím našich komunikačních kanálů.

### Znáte historii linky 16?

Trolejbusová šestnáctka slouží občanům Plzně 34 let. Spojením sídlišť na Borech a Doubravce přes centrum města převzala štafetu po legendární autobusové 29, oproti níž navíc zpřístupnila městské dopravě i nádraží Jižní Předměstí. Po prohození tras s linkou 10 na Doubravce v roce 1993 začala šestnáctka hrát naplno úlohu páteřní linky pro čtvrtý městský obvod. Právě zde se poprvé v Plzni objevily v pravidelném provozu velkokapacitní článkové vozy a na přelomu tisíciletí i první garantované bezbariérové spoje. Dnes jsou nízkopodlažní trolejbusy standardem a nově pořizovaná vozidla disponují bohatou výbavou, která občanům i návštěvníkům poskytuje maximální pohodlí. Kvalitu cestování nicméně neovlivňují jen vozidla, ale i infrastruktura, po které se pohybují. Strategické dokumenty města Plzně tuto skutečnost dlouhodobě zohledňují a v poslední době se daří realizovat i konkrétní opatření.



Identifikované problémy na trase linky 16.

Autor: Jiří Kohout

## Nové autobusové linky si rychle získaly své cestující

Městská veřejná doprava je neustále se rozvíjející systém reagující na požadavky růstu města a je jedním z hlavních pilířů udržitelné mobility. Jsme proto rádi, že máme možnost zlepšovat dostupnost veřejné dopravy i zaváděním nových linek.

Ve spolupráci s devátým městským obvodem Malesicemi, zástupci města a organizací POVED jsme zahájili zkušební provoz linky 35 v trase Dolní Vlkýš – Malesice – Chotikov – Košutka. Linka tak převzala původní spoje krajského dopravce Arriva zajišťující zejména dopravu školní mládeže do školy v Chotikově, které byly doplněny pravidelnou nabídkou spojů v ranní a odpolední špičce. Každý pracovní den jsme tak vypravili 14 párů spojů mezi Dolním Vlkýšem a Malesicemi, tři

z nich pokračovaly přes Chotikov až do zastávky Sídliště Košutka. Zkušební linka byla v provozu od 6. března do konce června a po vzájemné domluvě pak dále od 1. září do 9. prosince (*termín známý v době uzávěrky, pozn. red.*). Cílem zkušebního provozu bylo ověření přepravní poptávky mezi Dolním Vlkýšem a Malesicemi, kdy průměrný počet cestujících v této relaci je rozhodujícím kritériem pro pokračování provozu linky. Vzhledem k parametrům komunikace do Dolního Vlkýše a obratiště na Vlkýšské návsí byly na lince nasazovány primárně midibusy, tedy vozidla menších rozměrů s lepší manévrovatelností, než mají standardní autobusy. Se vznikem nových lokalit a rozvojem stávající zastávky rostou i požadavky na dopravní obsluhu a mi-

diбусy umožňují zajistit nabídku spojů i v místech, kde standardní vozy projedou jen s obtížemi nebo vůbec.

Druhou nově zavedenou linkou v letošním roce, přesněji od začátku září, je linka 42, jejímž účelem je zajištění obsluhy oblasti tzv. Nové Valchy, kde obsluhuje novou zastávku Špačková a v budoucnu může také obsluhovat zastávku v jižní části Lhoty směrem na Dobřany. Linka je nyní vedena v trase Bory – Valcha – Lhota a v ranní i odpolední špičce pracovních dnů doplňuje stávající linku 26, a to dvanácti páry spojů, přičemž jeden ranní a jeden odpolední školní spoj obsluhuje i zastávku U Luny na Borech.

*Autor: Martin Petr*

## Letos nás navždy opustil PAN ředitel Václav Zikmund

Velice smutným dnem se pro všechny z nás stalo úterý 13. září letošního roku. Tento svět opustil člověk, který byl významnou tváří naší společnosti – PAN ředitel Václav Zikmund.

Mnozí jej znali a někteří s ním i dlouhá léta spolupracovali. Do důchodu odcházel po dlouhých jedenačtyřiceti letech u plzeňských dopravních podniků. Do společnosti nastoupil před padesáti lety jako praktikant měřen hned po studiu na Vysoké škole strojní a elektrotechnické, kde vystudoval Fakultu elektrotechniky. Již po prvním roce se stal mistrem a následně vedoucím střediska energetiky. V letech 1983 až 1990 zastával pozici technického náměstka a následně ředitele společnosti. Dlouhá léta byl zároveň členem představenstva.

Během jeho působení prošly Plzeňské městské dopravní podniky značným vývojem a nabývaly na významu. Pan ředitel Zikmund odvedl obrovské množství kvalitní práce a stál u mnoha projektů, které významným způsobem přispěly k rozvoji veřejné dopravy v Plzni. Podílel se na vybudování tramvajové trati do Bolevce, zasloužil se o znovuvybudování hydroelektrárny, pod jeho vedením došlo k nárůstu trolejbusových tratí a mimo jiné byl také u zavedení Plzeňské karty.

Byl to odborník na svém místě, skvělý manažer a při tom všem zachovával ke každému lidský přístup. Všichni, kdo jsme jej znali, jsme si ho právě pro tyto vlastnosti velice vážili. Čest jeho památce.

*Autor: Jiří Ptáček*



Pan ředitel Václav Zikmund u dopravního podniku strávil 41 let.  
Foto: archiv PMDP

## Jak si vede Karkulka a carsharing v Evropě

Sdílení vozidel je za poslední dva roky opět na vzestupu. Netýká se to pouze carsharingu pro veřejnost, kdy jsou vozidla běžně dostupná v ulicích měst, ale i čím dál častěji je carsharing aplikován na podnikové flotily vozidel. I v naší společnosti máme již několik aut, která využívají během pracovní doby naši zaměstnanci na služební cesty mimo Plzeň, zatímco mimo tuto dobu jsou vozidla dostupná veřejnosti. Vozy jsou tak plně využité a nejsou mimo pracovní dobu pouze odstavené na parkovišti. Zvyšuje se tak efektivita provozu vozidla a s tím spojené úspory ve vozovém parku samotného podniku.

Dle údajů z roku 2021 ze serveru Statista je v celé Evropě zaregistrováno u některého poskytovatele sdílených vozidel až 30 % řidičů. Z toho 10 % řidičů využívá carsharing několikrát do měsíce. K větší oblíbenosti sdílených vozidel přispívají zvyšující se náklady na pořízení vozidla i na jeho následný provoz (palivo, pojištění, servis apod.). Jen u pravidelného servisu vozidla se dle našich údajů za poslední dva roky zvýšily náklady až o 60 %. I z těchto důvodů jsme museli letos přistoupit k prvnímu navýšení ceny za výpůjčku vozidla od roku 2019. Hodinová sazba za výpůjčku je

tak od 50 Kč a sazba za ujetý kilometr je od 5 Kč. Věříme, že naši zákazníci tento krok pochopí.

Letošní prázdninové období bylo pro naši službu rekordní co do počtu výpůjček, tak i najetých kilometrů. Karkulky křižovaly celou Evropu a věříme, že bezstarostné vypůjčení si vozidla přispělo k nejnepohodovější dovolené. Můžete se o tom sami přesvědčit třeba o těchto vánočních svátcích. Zarezuje si však sdílené vozidlo včas, jelikož i v tomto období jsou naše Karkulky velmi využívány.

*Autor: Luboš Vintr*



Karkulkou třeba pro nadílku...

Foto: archiv PMDP

## Historickým autobusem do zoo, na Kozel nebo Hracholusky

Ani v letošním roce naše historické skvosty nezahálely. S ohledem na pokračující rekonstrukci vozovny a zázemí na Slovanech byly jízdy tramvajových veteránů prakticky nemožné. Ve druhé polovině roku ale rozsah prací na Slovanech konečně umožnil zprovoznění všech odstavených historických vozů, a tak bylo možné potkat tyto tramvaje alespoň na veřejných jízdách. Zajímavostí je, že nejstarší tramvaj Křížík a Brožík z roku 1899 byla od září 2021 do letošního září zapůjčena dopravnímu podniku v Praze, kde byly podstatně lepší podmínky odstavených historických vozů, a tak bylo možné potkat tyto tramvaje alespoň na veřejných jízdách. Zajímavostí je, že nejstarší tramvaj Křížík a Brožík z roku 1899 byla od září 2021 do letošního září zapůjčena dopravnímu podniku v Praze, kde byly podstatně lepší podmínky odstavených historických vozů, a tak bylo možné potkat tyto tramvaje alespoň na veřejných jízdách.

Trolejbusovými veterány se bylo možné svést při již pravidelných jízdách během květnových oslav osvobození, červnového historického víkendů a při říjnových oslavách založení Československa.

Nejvíce byly letos vidět historické autobusy v čele s vozy Škoda 706 RTO a Karosa ŠM 11, které měly hodně napilno. Prvně jmenovaný byl přednostně

určen na nově nabízené spojení z Plzně na Hracholusky a na zámek Kozel ve Štáhlavcích. Pro Západočechy jsou Hracholusky synonymem pro vodní nádrž, takže čtenáře nepřekvapí, že součástí jízdenky byla nejen jízda autobusem z Plzně na Hracholusky, ale také plavba lodí po přehradě tam i zpět a posléze přeprava autobusem zpět do Plzně. Tento výlet, kterým si zájemci mohli zpřesnit letní neděle, se setkal s nečekaným zájmem. Od začátku června do konce srpna jej využilo rovných 250 cestujících, což při nabídce pouze míst k sezení znamenalo 95% využití spojů. Na zámek Kozel jelo o jednoho cestujícího více a i v tomto případě lze považovat novou nabídku spojení za úspěšnou.

S velkým zájmem se setkala i prodloužení linky 76 mezi náměstím Republiky a zoo až na terminál u hlavního vlakového nádraží. Tam linka zajížděla o víkendech v době letních prázdnin, kdy byl provoz zajištěn převážně druhým jmenovaným autobusem Karosa ŠM 11. Více než polovina cestujících



vyžila k dopravě do zoo a zpět právě zastávky u hlavního nádraží. Tato nabídka cílila na mimoplzeňské obyvatele a poskytla jim kvalitní přepravu z jejich domova do plzeňské zoo a zpět zpestře-

nou zážitkem v podobě jízdy historickým autobusem.

Pokud se nestane nic neočekávaného, budete se po Plzni setkávat s našimi historickými klenoty v příštím roce

znovu nejen na veřejných jízdách, ale i na cestách k zoologické zahradě, na Hracholusky a na zámek Kozel.

*Autor: Ondřej Liška*

# Rekonstrukce vozovny na Slovanech jde do finále

Od zahájení rekonstrukce tramvajové vozovny na Slovanech uběhly již dva roky. První demolicí začaly v listopadu 2020 a dnes už byste nenašli ani kousek betonu či drátu z původní vozovny. Vše staré je nevrátne zbouráno a odvezeno a celý areál vozovny je nový od podlahy po střechu. Ale hoto-vo ještě není.

Co se tedy za uplynulý rok změnilo? Pokud půjdeme po časové ose, tak v posledních dnech minulého roku byla zprovozněna ulice Slovanská alej. Práce v ulici sousedící po celé jižní straně s naší vozovnou byly nejkomplikovanější z celé stavby a daly zhotoviteli pořádně zabrat. Původně zakreslené stávající inženýrské sítě totiž neodpovídaly skutečnosti a pod povrchem se při výkopových pracích objevily skryté kaverny a podloží, které neodpovídalo kvalitě zjištěné ze zkušebních vzorků. Materiál proto nebylo možné použít na zpětné zásypy. Bylo tak třeba rychle vymyslet nový postup prací při pokládání a přeložkách inženýrských sítí i některých jejich tras, odvézt nevhodný vytěžený materiál a zajistit nový. Na žádost města Plzně byla navíc ve Slovanské aleji provedena příprava na plánovanou trolejbusovou dopravu v podobě silnějších trakčních sloupů a navýšení počtu tras trakčních kabelů. U křižovatky ulic Slovanská alej a Francouzská, v těsné blízkosti rostoucí administrativní budovy, vznikly nové zastávky MHD s přístřešky a s tzv. chytrými označnickami, které se rychle ujaly a jsou cestujícími hojně využívány. Jedná se o společnou zastávku tramvaje a autobusu ve směru na Světovar a samostatnou tramvajovou i autobusovou zastávku

ve směru k náměstí Milady Horákové. I přes uvedené komplikace byly práce na Slovanské aleji dokončeny v termínu a v únoru byly do zkušebního provozu zavedeny téměř všechny objekty v tomto úseku.

Ani ne měsíc nato byla do zkušebního provozu uvedena první nová hala, a to hala oprav a údržby (OUT), do níž se obratem přestěhovala servisní organizace ze svých provizorních prostor. V této hale je kromě moderního podúrovňového soustruhu rovněž nově v provozu myčka tramvajových vozů. Ihned po přestěhování tak bylo možné rozebrat provizorní skladové haly a dočasnou halu vývazu. Následně začala stavba budovy střediska vrchní stavby (VST) včetně garáží pro pracovní vozidla a stroje. Souběžně s dostavbou haly OUT rostla sousední hala odstavní tramvají (ODT). Obě haly jsou vzájemně propojeny.

Zatímco loni jste se v Dopravních novinkách mohli podívat na fotku budoucího vjezdu do haly ODT, letos přinášíme pohled na již dostavěnou halu, která byla v průběhu června až srpna postupně uvedena do zkušebního provozu. Po jejím zprovoznění bylo možné začít s demolicí stávajícího provizorního kolejiště, neboť zde odstavované vozy již mají krytá stání. Rovněž bylo přestěhováno zázemí zhotovitele do prostor v sousedícím areálu bývalých kasáren a začalo se s úpravou plochy v severní části areálu. Zde bude na halu ODT navazovat přístřešek se třemi kolejemi pro odstav nepojízdných vozů a dále zde bude plocha pro odpadové hospodářství. Mezi halou VST a vjezdem do vozovny bude volná plocha pro nakládání a skládání tramvajových vozů z traileru.

Letos v dubnu zhotovitel dokončil také novou měnírnu, která je součástí provozně-administrativní budovy (PAB). Zhruba deset dnů probíhalo přepojení napájení trakce ze staré měnírny na novou a 6. května byla nová měnírna uvedena do zkušebního provozu. Původní měnírna stála na místě již rostoucí budovy PAB a bránila ve výstavbě celé budovy najednou.

V současné době tedy probíhá dostavba PAB, VST a jejich vnitřního vybavení, severní plochy areálu a oplocení vč. vjezdové a výjezdové brány. Dokončení celé stavby se z důvodu drobných komplikací a nedostatku materiálu posunulo o dva měsíce, tedy na únor 2023.

*Autoři: Jitka Dixová, Pavol Ondovčák  
Foto: archiv PMDP*



*Práce na Slovanské aleji.*



*Výstavba probíhá za plného provozu.*



*První tramvaj vjela do nové haly v březnu 2022.*



*Plzeňské tramvaje mají poprvé k dispozici myčku.*



*Vjezd do haly ODT.*



*V září 2022 jsme poprvé vyzkoušeli novou vjezdovou harfu.*

# Zaparkuj a jezdi celý den MHD po Plzni za 60 Kč

Záchytné parkoviště v režimu „zaparkuj a jed“ s kapacitou 318 stání funguje již od léta a je umístěno mezi hlavní výpadečkou na Klatovy a terminálem veřejné dopravy Bory v Dobřanské ulici. Jedná se o první řízené P+R (z angl. *Park & Ride*, pozn. red.) ve městě.

Jeho účelem je motivovat motoristy, aby při cestě do Plzně odstavili vozidlo zde a dále do města pokračovali městskou veřejnou dopravou. K tomu láká

i cena, jelikož parkovné a celodenní jízdné na MHD činí dohromady pouhých 60 Kč. Na přestupní jízdenku, kterou uživatel parkoviště P+R obdrží, je možné odjet třeba do práce a zase zpět na parkoviště.

Zkrátka nepřijdou ani držitelé standardního plnocenného předplatného na MHD. Ti mohou využít parkoviště za obdobných podmínek jako návštěvníci, ale neúčtuje se jim jízdné ve výši 40 Kč. Zá-

vorová technologie parkoviště rozpozná předplatný kupón jak na Plzeňské kartě, tak i v aplikaci Virtuální karta.

V podobném duchu by měly fungovat i další parkovací plochy. Počítá se s tím na parkovišti naproti Centrálnímu autobusovému nádraží (nám. Emila Škody) a v budoucnu také na konečné linky 1 v Bolevci.

Autor: Pavel Netolický



Parkovací lístek a jízdenka na MHD v jednom.

Foto: archiv PMDP

## Desková hra Nestůj, s PMDP cestuj! rozšířila nabídku reklamních předmětů

Na našich zákaznických centrech a na webu [eshop.pmdp.cz](http://eshop.pmdp.cz) najdete široký výběr reklamních předmětů s dopravní tematikou. Nově si dokonce můžete nechat zaslat objednávku do vaší oblíbené Zásilkovny. A co vám můžeme nabídnout?

Naše tričko „tutady“, které považujeme za základní výbavu každého Plzeňáka, by určitě nemělo chybět ani ve vaší sbírce. Pro opravdové fanoušky dopravy máme jedinečný model autobusu Solaris Urbino 18 IV. generace nebo dvě obsáhlé publi-

kace o trolejbusích. Doporučujeme zahrát si 2. vydání kvarteta a dozvědět se něco více o našem vozovém parku. Menším můžeme nabídnout například pexeso nebo plastovou tramvaj Tatra T3, která má funkční dveře a hlásí zastávky. Sestavte si papírový model tramvaje, autobusu nebo trolejbusu, pořiďte si nové vystřihovánky a o zábavu bude postaráno! Na dobrou noc můžete svým dětem přečíst Trolejbusácké pohádky.

A co doporučujeme k Vánocům? V mrazivém počasí je nejlepší trá-

vit čas v pohodlí domova u rodinné deskové hry Nestůj, s PMDP cestuj! Vydejte se s námi na cestu po Plzni plnou různých nástrah, ale i nečekaných zážitků. Z Košutky na Doubravku, z Doubravky na Vinice, z Vinic na Světovar... Po cestě budete plnit úkoly, které vám mohou cestu urychlit, ale i hodně znepříjemnit.

Dokážete procestovat Plzeň skrz naskrz prostřednictvím MHD a být na konečné rychleji než soupeři?

Autor: Eliška Balvínová



Ideální zábava nejen na zimní večery.

Foto: archiv PMDP

# Besedy na základních a středních školách

Dobry den, děti, kdopak z vás mě zná? Přibližně polovina žáků se přihlásí kývavě hlavou, že tenhle člověk je jim opravdu povědomý... Je to totiž jeden z našich revizorů. Přesně takhle začínají besedy na základních a středních školách, které v spolupráci s exekutorskými úřady pravidelně pořádáme. Jejich hlavním tématem je cestování městskou veřejnou dopravou v Plzni, přepravní kontrola a možné následky jízdy na černo.

Za posledních pět let jsme takových akcí uspořádali již více než 70, a kdyby nás nezbrzdila pandemie, jistě bychom v letošním roce překonali stovku. Jasně,

víme, že nejlepší na našich besedách je fakt, že se žáci nemusí učit, ale vždycky nás překvapí svými dotazy a aktivitou, která je odměňována drobnými reklamními předměty.

Pokud byste ve vaší škole měli o podobnou besedu zájem, neváhejte nás kontaktovat.

A mimochodem - víte, kdo je to šedý pasažér? Ne, není to důchodce, jak často žáci odpovídají, ale cestující, kterému vyprší platnost přestupní jízdenky v toleranci do dvou minut.

Autor a foto: Jan Schejbal



Podobných besed na plzeňských školách již proběhlo přes 70.

## Večerní garantované přestupy a posílení dopravy

Snad každý Plzeňák, který někdy cestoval městskou veřejnou dopravou v pozdních hodinách, si všiml, že autobusy nočních linek se každou hodinu sjedou ze všech směrů v zastávce Mrakodrap, vyčkají na přestup a následně odjíždějí. Takzvané garantované přestupy s dispečerským dohledem probíhají každý den také v zastávce Sady Pětatřicátníků (resp. Hlavní pošta), kdy na sebe tramvaje ze všech směrů čekají každou půlhodinu mezi 22:50 a 23:50.

Podobně jsou řízeny přestupy trolejbusových linek 12, 15 a 16 ve stejnou dobu v zastávce Mrakodrap. Zde čekají ve 22:57, 23:27 a 23:57 vozy linek 12 v obou směrech, 15 ve směru do Lobez a 16 ve směru na Doubravku.

Od začátku letošního roku jsme nově testovali upravené rozjezdy autobusových linek 21, 26 a 32 ve večerních hodinách z terminálu Bory v Kaplířově ulici. Od 20:40 jsou odjezdy linek do okrajových částí Plzně navázány na příjezdy tramvajové linky 4 z centra města. Po příjezdu tramvaje je ponechán časový prostor pro přestup cestujících na zmíněné autobusové linky.

Rozjezdy ve 20:40, 21:10 (ten platí pouze pro linku 21) a 21:40 nejsou garantovány a cestující se o nich dozví jen v rámci vyhledání spojení. Poslední dva rozjezdy, které se konají ve 22:27 a 23:02, jsou naopak v jízdním řádu opatřeny poznámkou, že na sebe spoje

čekají, nejvýše však dvě minuty (pokud dispečer spoje nepozdrží).

Jak si takový garantovaný přestup představíte? Uvedeme si jej na příkladu rozjezdu ve 22:27, který je oproti ostatním rozšířen i o linku 30 jedoucí z Borských polí. Ta přijíždí do zastávky Bory ve 22:23, o minutu později pak tramvaj linky 4 z Košutky. Oba vozy ihned odjíždí. Na přestup cestujících jsou ponechány tři minuty, než se ve 22:27 ze svých zastávek rozjedou autobusy do Litic, Lhoty a přes Radobyčice do Černic. Cestující z mnoha směrů a do mnoha cílů tak získali pohodlný přestup.

Optimalizace přestupu na Borech je pilotním projektem rozvíjejícím již fungující návaznosti, ať už jde o večerní křižování tramvají a trolejbusů, nebo noční křižování autobusů. Pokud se tento model osvědčí, bude se počet návaznosti i nadále zvyšovat, zvláště ve večerních hodinách a o víkendech.

Další dobrou zprávou pro cestující městskou veřejnou dopravou jsou úpravy v provozu platné od 1. září letošního roku. V reakci na návrat cestujících do veřejné dopravy po pandemii došlo o víkendech a svátcích k navrácení původního intervalu 7,5, respektive 15 minut na všechny tramvajové a trolejbusové linky a na autobusovou linku 30. Došlo také k posílení linky 4 v ranní a odpolední špičce v pracovních dnech.

Autoři: Adam Štátný, Martin Petr



Pohodlnější večerní přestupy na terminálu Bory.

Foto: archiv PMDP

# Novinky na Zákaznických centrech PMDP

Vzhledem k neustálému technologickému rozvoji a možností bezobslužného odbavení navštěvuje naše zákaznická centra méně klientů, a my jsme si tak mohli v polovině roku dovolit zkrátit jejich otevírací dobu. Zákazníci jsou zvyklí dodržovat „úřední“ otevírací dobu, což znamená, že nejvíce jich chodí v pondělí a ve středu. Právě proto jsme v tyto dny ponechali původní otevírací dobu a ke zkrácení došlo ve dnech nižšího vytížení.

Od července jsme zároveň zřídili výdejní místo Zásilkovny v Zákaznickém centru na Denisově nábřeží. Klienti tak mohou spojit příjemné s užitečným a při jedné návštěvě vyřešit více záležitostí. Tato služba také rozšíří možnosti našeho e-shopu s reklamními předměty, neboť Zásilkovna aktuálně patří k nejoblíbenějším přepravním. Prim však samozřejmě stále hrají naši zákazníci s Plzeňskou kartou, takže v týdnech, kdy je na našich zákaznických centrech největší nápor, není možné objednat si vyvednutí zásilků na našem výdejním místě.

Otevírací doba našich zákaznických center je tedy následující:

ZC Denisovo nábřeží 12	
den	otevírací hodiny
pondělí, středa	7 - 18
úterý, čtvrtek a pátek	8 - 17
sobota	8 - 12
neděle, svátky	zavřeno

ZC Klatovská 12	
den	otevírací hodiny
pondělí, středa	7 - 18
úterý, čtvrtek a pátek	8 - 17
sobota	zavřeno
neděle, svátky	zavřeno

## Změny v tarifu

V dubnu letošního roku došlo rozhodnutím vlády ČR k navýšení ceny jízdného ve vnějších zónách, které je dotováno státem. Děti, studenti a senioři ve věku nad 65 let tak od 1. dubna čerpají slevu na jízdné ve výši 50 %, namísto původních 75 %.

V červnu pak Rada města Plzně schválila tarif jízdného na rok 2023. Ceny předplatného jízdného zůstávají pro příští rok beze změny, zatímco jednotlivé jízdné se zdraží o 10 %, neboť od posledního navýšení v roce 2020 překročila kumulovaná inflace stanovenou hranici, po které dojde k automatickému navýšení ceny.

Poslední významnou změnou je zavedení nové kategorie Osoba pobírající dávky v hmotné nouzi, která má s Plzeňskou kartou nárok na slevu ve výši 50 % z předplatného s platností maximálně 93 dnů. Nárok se dokládá potvrzením o poskytnutí dávky pomocí v hmotné nouzi, které vydává Úřad práce.

Autor: Jan Schejbal

## Ceny předplatného v roce 2023

	základní	zlevněné	přenosné
365 dní (roční)	4 252 Kč	2 126 Kč	5 526 Kč
183 dní (půlroční)	2 460 Kč	1 230 Kč	3 193 Kč
31 dní (měsíční)	520 Kč	260 Kč	672 Kč

## Ceny jednotlivého jízdného v roce 2023

	základní	zlevněné
nepřestupní (papírové)	22 Kč	11 Kč
přestupní (30 minut)	20 Kč	10 Kč
přestupní (60 minut)	24 Kč	12 Kč
přestupní (3 hodiny)	42 Kč	21 Kč

## Aplikace Virtuální karta nově nabízí předplatné do celého kraje

Virtuální karta je alternativou plastové Plzeňské karty a jedná se o první systém tohoto typu v ČR. Aplikace Virtuální karta umožňuje bezobslužné odbavení nejen v rámci MHD v Plzni, ale i v celém Plzeňském kraji. Zákazník si prostřednictvím aplikace může zakoupit předplatné bez jediné návštěvy zákaznického centra. Stačí, když si zdarma stáhne aplikaci, vyplní osobní údaje, sám se vyfotí a může si rovnou zakoupit plnohodnotné předplatné nebo jízdné.

V letošním roce jsme ve spolupráci s Plzeňským krajem doplnili Virtuální kartu o nové funkce, které jistě potěší všechny uživatele. Aplikace prošla grafickou úpravou, při níž byl kladen důraz na přehlednost, klient se díky tomu snáze zorientuje v nabízeném sortimentu i při nákupu jízdenky. Navíc je nově umožněn i nákup dlouhodobého předplatného v rámci celého Plzeňského kraje. Cyklisty jistě potěší tzv. cyklobooking, díky němuž je možné zakoupit místenku pro přepravu jízdního kola u vybraných spojů autobusové dopravy v kraji.

Další novinkou je vyhledávání spojení v rámci celé integrované dopravy Plzeňského kraje. Při zadání počátečního a koncového bodu vyhledá aplikace vhodné spojení a umožní nákup jízdenky na vybraný spoj, včetně možnosti zobrazení trasy na mapě. Dále byla do aplikace Virtuální karta vložena možnost zvolení spoje na zavolání, která usnadní cestování v místech, kde nejsou zavedeny pravidelné linkové spoje.

Snažíme se udělat vše k absolutní spokojenosti našich klientů, i proto byla v letošním roce provedena řada úprav na základě podnětů samotných uživatelů. Můžeme zmínit například zaslání notifikací o končící platnosti kuponu či možnost vyřešení zapomenutého hesla do aplikace přímo v telefonu.

Rozvoj Virtuální karty plánujeme i v příštím roce. Jednou z hlavních úprav

bude tzv. navigace ulicemi, díky níž aplikace uživatele při nastavení výchozího a koncového bodu navede až do cíle. Dále přibude možnost přesunu kuponu z jednoho identifikátoru na druhý, což se hodí například při výměně mobilního telefonu za nový. S Plzeňským organizátorem ve-

řejné dopravy (POVED) jednáme i o zapojení aktuální polohy vozů Integrované dopravy Plzeňského kraje přímo do aplikace Virtuální karta, a to včetně informací o aktuálním zpoždění vozů.

Autor: Pavla Šírková



## Často se nás ptáte...

**Mohu mít předplatné současně na Virtuální kartě i na plastové Plzeňské kartě?**  
Bohužel ne. Předplatné je možné mít aktivní vždy pouze na jednom identifikátoru. Systém Virtuální karty je totiž zcela nový a není nijak propojený s dosavadním systémem Plzeňské karty.

**Lze si převést předplatné z Plzeňské karty na Virtuální kartu?**  
Ano. Pokud máte aktivní pouze předplatné na zónu 001 Plzeň, je možné ho převést na Virtuální kartu. Stačí se s Plzeňskou kartou dostavit do Zákaznického centra PMDP, kde obsluha převede předplatné na již existující zákaznický účet ve Virtuální kartě. Předplatné na vnější zóny je však z technických důvodů nutné na Plzeňské kartě nechat doběhnout a poté nově nabít na Virtuální kartu.

**Již mám účet ve Virtuální kartě, nabil jsem si předplatné, ale v telefonu ho nevidím. Proč?**

Při dobíjení předplatného na e-shopu Virtuální karty si vybíráte identifikátor, na který ho chcete aktivovat. Stává se však, že si uživatel mobilní aplikaci přeinstaluje, čímž se vytvoří nový identifikátor s duplicitním názvem. Uživatel ho nezmění a předplatné tak zůstane na tom původním. Doporučujeme si předplatné ve webovém rozhraní Virtuální karty převést na správný identifikátor a ten starý zablokovat, aby se nic podobného v budoucnu již nestalo. Návod na využívání Virtuální karty naleznete na [www.virtuálnikarta.cz](http://www.virtuálnikarta.cz).

**Jak se provádí autorizace Plzeňské karty v e-shopovém účtu a k čemu slouží?**

Po registraci na e-shopu Plzeňské karty si můžete v nastavení účtu

kartu autorizovat, a mít tak podrobnější přehled o prováděných transakcích nebo si nastavit notifikace na končící platnost předplatné či samotného čipového nosiče. Nejjednodušší způsob autorizace je telefonicky prostřednictvím naší infolinky, kde si operátorka ověří vaši totožnost a potvrdí autorizaci karet, o které jste si předtím v uživatelském účtu zažádali. Další možností je vyplnění a donesení formuláře pro autorizaci karty, který je dostupný na webu Plzeňské karty nebo v Zákaznických centrech PMDP.

**Plzeňskou kartu již nepotřebuji, ale mám na ní ještě peníze. Je možné si je nechat vyplatit?**

Ano. Při vyřazení uživatele z databáze Plzeňské karty je vyplacení zůstatku na elektronické peněženice bezplatné. Žádost si vyplíte v Zákaznickém centru PMDP. Pokud chcete kartu nadále užívat, za vybití peněženky a vyplacení v hotovosti je účtován poplatek dle platného ceníku.

**Jak funguje cestování v integrované dopravě Plzeňského kraje?**

To by bylo na samostatné vydání Dopravních novin. Ale jste-li mimo Plzeň, můžete do Plzně dojíždět vlakem nebo autobusem, vyplatí se nabít předplatné na Plzeňskou nebo Virtuální kartu na všechny zóny, kterými při své cestě projíždíte. Potřebné zóny a další informace najdete na webu [www.idpk.cz](http://www.idpk.cz), konkrétně pak v záložce Vyhledat spoj nebo Kalkulátor jízdného.

Autor: Jan Misař

## Také už používáte e-shop Plzeňské karty?

Dobití Plzeňské karty prostřednictvím e-shopu patří k nejjednodušším a nejpohodlnějším způsobům jak nákupu předplatného pro cestování v celém Plzeňském kraji, tak dobítí částky do elektronické peněženky. Během náporového období v září letošního roku se takto odbavila téměř čtvrtina všech cestujících, což je historicky nejvíce od jeho spuštění, a jeho popularita stále

roste. Jak dobítí vlastně probíhá?

Na počítači nebo mobilním telefonu zadáte do webového prohlížeče adresu [eshop.plzenskakarta.cz](http://eshop.plzenskakarta.cz). Zvolíte možnost dobítí elektronické peněženky nebo časového kuponu, vyplníte číslo Plzeňské karty, podrobnosti o požadované transakci, e-mail pro zaslání daňového dokladu, zvolíte způsob platby, tu provedete a tím dokončíte objed-

návku. Doporučujeme zvolit možnost úhrady přes platební bránu, kdy k nám peníze dorazí prakticky ihned a již cca po hodině od úhrady objednávky je možné dobítí elektronické peněženky.

Validací objednávky, tedy zapsání transakce na Plzeňskou kartu, je možné provést jednoduše pouhým přiložením karty k odbavovacímu zařízení s barevným displejem ve vozech PMDP, případ-

ně k bankomatu České spořitelny podporujícímu dobíjení dopravních karet.

K dobíjení na e-shopu není nutná registrace, ale po jejím provedení a následné telefonické autorizaci Plzeňské karty ke svému účtu získáte přístup k podrobnějším informacím o nabitých produktech, můžete si nastavit e-mailové notifikace na končící platnost předplatného či samotného čipového nosiče.

Na webu [www.plzenskakarta.cz](http://www.plzenskakarta.cz) najdete další informace včetně kompletního návodu na dobítí i validaci objednávky. Využít také můžete naši infolinku na telefonním čísle 371 655 600, e-mailu [info@pmdp.eu](mailto:info@pmdp.eu) nebo prostřednictvím webchatu na výše uvedeném webu.

Bezobslužným odbavením ušetříte peníze i svůj čas!

Autor: Jan Misař

## Web Plzeňské vstupenky přináší množství novinek

Webový portál Plzeňská vstupenka se pro řadu z vás stal za osmnáct let své existence běžným nástrojem pro vyhledání možností, jak trávit volný čas. Web nabízí přehled akcí a zároveň i možnost rezervace a nákupu vstupenek na kulturní, sportovní či jiné akce pořádané v Plzni i jejím okolí. Platbu můžete provést on-line a vstupenky si vytisknout sami, nebo si je vyzvednete v prodejních místech Plzeňské vstupenky. Hojně využití portálu dokládá i počet návštěvníků a počty prodaných vstupenek. Jen za 1. pololetí letošního roku navštívilo webové stránky [www.plzenskavstupenka.cz](http://www.plzenskavstupenka.cz) více než 175 tisíc uživatelů a prodalo se téměř 70 tisíc vstupenek.

Zájem nás těší i zavazuje, a proto jsme vytvořili a v září spustili vylepšené

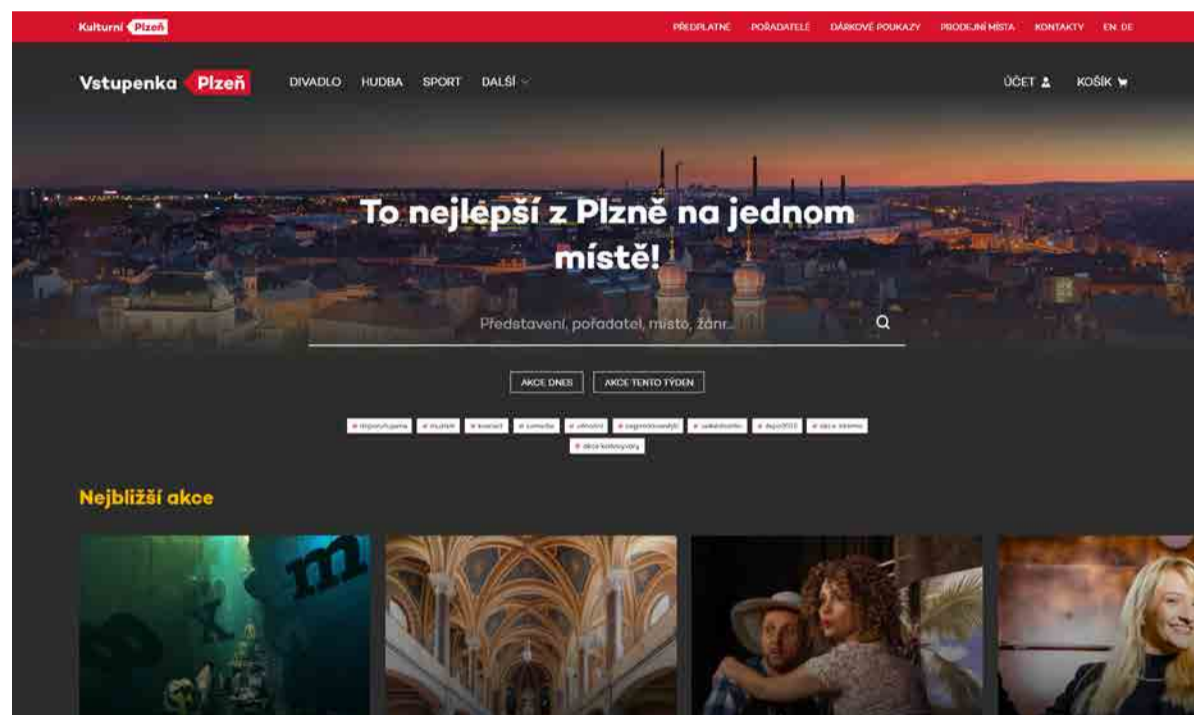
webové stránky. Důraz jsme při tvorbě kladli na tři aspekty, a to technologický, funkční a estetický. Jsou použity nové moderní technologie, tvořené přímo na míru potřebám Plzeňské vstupenky, zajišťující mimo jiné vysokou stabilitu i rychlost načtení stránek. Web je též responzivní, což znamená, že se načtené stránky vždy přizpůsobí šířce displeje. Díky tomu je prohlížení stránek komfortní nejen na monitorech počítačů, ale i na mobilním telefonu či tabletu.

Nový design webu vás díky krásným fotografiím na pozadí vtáhne do atmosféry akcí, ocitnete se v divadle, na fotbalovém zápase, na koncertě nebo třeba v krásně nasvícené večerní Plzni. Jednotlivé žánry jsou barevně odlišeny a grafika je dotazena do detailu na každé stránce.

Mysleli jsme na vás i při tvorbě nových funkcionalit. Nový web nabízí například snazší nakupování vstupenek díky jednorukovému nákupnímu košíku, jednoduchý a rychlý výběr akce díky pokročilému filtrování pomocí hashtagů či funkci hlídací pes, která vás upozorní na opětovnou dostupnost vstupenek na vámi vybranou akci.

Web nabízí také detailnější popis každé akce nebo představení, nechýbí fotogalerie či videoukázka a též informace o délce představení, času přestávky či možnosti bezbariérového přístupu. Pokud chcete využít možnost nákupu dárkových poukazů, potěší vás jejich nová grafická podoba.

Autor: Pavla Šírková



## Depo na Karlově rozjasnila Plzeňská filharmonie

V polovině letošního roku nás oslovila Plzeňská filharmonie se speciální prosbou ohledně focení v depu na Karlově. Nápad nás nadchl, a proto jsme se rozhodli akci uskutečnit. Po několika jednáních, prohlídkách prostor a vyřízení potřebných dokumentů jsme byli připraveni a focení se uskutečnilo v druhé polovině října.

Na focení dorazilo 52 hudebníků Plzeňské filharmonie i se svými nástroji, šéfdirigent Chuhei Iwasaki a osm zaměstnanců z řad managementu. Fotograf vybral několik zajímavých míst, kde focení probíhalo, a chybět nemohly naše nejnovější vozy, ale ani klenot mezi

historickými autobusy – Škoda 706 RTO. Mezi našimi vozy se pak objevily kromě samotných hudebníků i tympány, koncertní zvony, kontrabasy nebo harfa. A pohled to byl vskutku skvostný.

„Hledali jsme zajímavé a netradiční místo, kde bychom nafotili nové fotografie celé Plzeňské filharmonie. Chtěli jsme „vyšperkovaný“ orchestr v koncertním oblečení postavit na místo, kde by ho nikdo běžně neočekával. Navíc rádi navazujeme zajímavé spolupráce s regionálními subjekty, proto byly Plzeňské městské dopravní podniky jasnou volbou. Je zde také celá řada přirozených průsečíků.“

Velká část muzikantů a našich posluchačů jezdí po Plzni městskou hromadnou dopravou, navíc jsou Plzeňské městské dopravní podniky provozovatelem Plzeňské vstupenky, přes kterou prodáváme vstupenky na naše koncerty. Rádi bychom také ukázali, že Plzeňská filharmonie je zde, aby přinášela radost a sloužila lidem stejně jako dopravní podniky. Fotografii s autobusem RTO bychom rádi vyjádřili naší dlouhou historií a hrdost na město Plzeň,“ řekl PR manažer Plzeňské filharmonie Michal Karban.

Autor: René Vávro



Netradiční focení v depu.

Foto: archiv Plzeňské filharmonie

## Oslavy výročí 60 let tramvají na Světovaru

V letošním roce jsme oslavili další kulatiny, tentokrát tramvajové. Před 60 lety, dne 1. května 1962, byl ve 14 hodin zahájen provoz tramvajové trati na Světovaru. Poprvé vyjela na této trati tramvaj T1 ev. č. 129, a to od Obvodního národního výboru Plzeň 2 na náměstí Jana Krautwurma (dnešní náměstí Generála Píky).

Výročí jsme si připomněli v druhé polovině září v točně U Zvonu, odkud

vyjžděly historické vozy T1, T2, RTO a ŠM 11 na okružní jízdy právě přes Světovar. V točně byl pro návštěvníky připraven infostánek se speciálními reklamními předměty s logem oslav. I díky povedenému počasí přišlo na akci několik stovek nadšenců, kteří si s námi oslavy opravdu užili.

Autor: René Vávro  
Foto: archiv PMDP



Takto nám zapožovali řidiči našich veteránů.



Historické skvosty si fotil snad každý návštěvník.

## Mimořádná událost v tramvaji

Mezinárodní festival Road Movie nás oslovil s nápadem uspořádat zážitkové promítání filmu v tramvaji. Nápad se nám moc líbil, a tak letos v září vznikl jedinečný projekt. Jednalo se o projekci filmu Mimořádná událost, který se promítal v historické tramvaji typu T2. O promítání byl velký zájem, čemuž napovídá

skutečnost, že lístky byly vyprodány již v předprodeji. Promítání české komedie Jiřího Havelky o motoráčku, který se rozjel bez strojvůdce, doplnilo vystoupení DJ Connaire. Atmosféra byla skvělá, snad se dočkáme opakování.

Autor: Markéta Mitas Makki



Promítání v tramvaji.

Foto: archiv IRMF

# Jak funguje městská doprava v San Franciscu

San Francisco leží na západním pobřeží USA, v nejsevernější části Sanfranciského poloostrova. Se svými téměř 875 000 obyvateli je čtvrtým nejlidnatějším městem státu Kalifornie a 14. nejlidnatějším městem USA.

San Francisco zná snad každý nejen díky Golden Gate Bridge či bývalé věznici Alcatraz, ale také díky překrásným historickým lanovým tramvajím, které po městě stále hrdě vozí cestující.

Než se ale přesuneme k tramvajím, stojí za zmínku i to, že San Francisco má na rozdíl od ostatních velkých amerických měst kvalitní a relativně čistou MHD s hustě rozvinutou sítí linek za přijatelné ceny.

V San Franciscu operují tři různé dopravní podniky, které si ale navzájem neuznávají jízdenky. To může obvyčejněmu turistovi trochu zkomplikovat plány,



Golden Gate Bridge, v dálce v mlžném oparu můžete vidět San Francisco.



V tramvaji můžete sedět, stát a nebo nejlépe – držet se tyče a pozorovat jízdu městem.



Lanová tramvaj jedoucí do kopce po California St, v pozadí nikoliv Golden Gate Bridge, ale San Francisco – Oakland Bay Bridge.

ale ve finále je velmi jednoduché se v místní městské dopravě vyznat.

Prvním dopravním podnikem je San Francisco MUNI, které vás doveze ke všem neznámějším turistickým místům. Provozuje autobusy i trolejbusy, rychlodrážní tramvaje, historické tramvaje a výše zmíněné legendární lanové tramvaje.

Lanové tramvaje patří k největším symbolům San Franciska a ročně prý svezou kolem sedmi milionů pasažérů. Přestože jsou tyto tramvaje standardním městským dopravním prostředkem, převážně je využívají turisté. Ke svému pohybu vozy využívají lano, které je nataženo po celé délce jejich trasy a je navjeto z centrální strojov-

ny. Tento systém vznikl v roce 1873 a je posledním fungujícím manuálně ovládaným systémem tohoto typu na světě. Lana dokáží s přehledem překonat strmé kopce, kterých je ve městě mnoho. Počet linek dosáhl v jednu chvíli dokonce 23, ale elektrické tramvaje postupně většinu tras nahradily. Zemětřesení v roce 1906, které zničilo velkou část tratí, tomu bezesporu pomohlo, a nyní se tak můžeme svěřit pouze třemi linkami.

Další zajímavostí, která stojí za zmínku, jsou obratiště pro tyto tramvaje. Tramvaj přijede, řidič ji odblokuje a spolu s kolegou tramvaj ručně na kole otočí a ta může opět vyrazit do ulic v opačném směru.

Druhým dopravním podnikem je Metro BART (Bay Area Rapid Transit), což je klasické metro, které využijete především jako spojnicí mezi letištěm a centrem města nebo na delší cesty do měst na druhé straně zálivu, jako je například Oakland. BART letos slavil 50 let provozu.

Třetím dopravním podnikem, turisty nejméně využívaným, je Sam Trans. Provozuje výhradně autobusy a běžně se s ním jako návštěvník města příliš neseškáte, pokud nebydlíte na kraji města. Tohoto dopravce byste mohli využít jako levnější alternativu metra při cestě z letiště a zpět, ale jízda se vám časově poměrně protáhne.

Autor a foto: Markéta Mitas Makki

## Zajímavost z americké Indiany

Dne 27. února letošního roku byl ukončen provoz na 2,7 kilometru dlouhém úseku na „vlakotramvajové“ lince „South Shore Line Interurban“ (NICTD) vedené po 11. ulici v Michigan City. Tato zdánlivě banální událost má globální dopravně-historický význam. Legendární South Shore Line z Chicaga do města South Bend byla totiž poslední přeživší tratí z původních téměř 25 tisíc kilometrů amerických systémů tram-train, jež jsou dodnes napodobovány i v Evropě. Nejvýraznějším příkladem moderních meziměstských „vlakotramvajů“ 21. století je provoz v německém Karlsruhe. Mnoho dalších evropských a dálnévýchodních provozů tram-train (obecněji též light rail) má svůj původ v americké myšlence spojení tramvajové a železniční technologie.

140 kilometrů dlouhá trať mezi Chicagem a South Bend byla vybudována postupně v letech 1901 až 1908. Trať kombinovala výhodu vysoké rychlosti v meziměstských úsecích a dobrou dostupnost pro cestující díky přímému průjezdu městskými ulicemi. Rostoucí individuální doprava se však zanedlouho stala hrozbou pro přežití takové linky a již od čtyřicátých let minulého století

se hledaly způsoby důsledného oddělení dráhy od silnic a uličního prostoru. Michigan City, město ve státě Indiana s 32 tisíci obyvateli, byla tato inovace až do 21. století odepřena. Odsklonu trasy bránila nevýhodná poloha vlakového nádraží, příliš vzdáleného od centra města. V roce 2024 se má Michigan City dočkat nové dvoukolejné trati podél 10. ulice, která již povede po vlastním tělese a bude mít moderní nádraží v centru města. Právě kvůli tomu byl v únoru zastaven provoz na posledním původním úseku na 11. ulici mezi Michigan Boulevard a Tennessee Street a byla zde zavedena náhradní autobusová doprava. Definitivně tak zmizel ze světa vděčný motiv fotografů, dlouhé michiganské ulice s mohutnými soupravami vlakotramvajů a kdysi dokonce i nákladních vlaků.

Drážní nostalgii našťastí vystřídá smysluplná budoucnost: modernizace South Shore Line mezi Gary a Michigan City přidá osm moderních zastávek vybavených parkovišti Park & Ride na 5,9 km dlouhé dvoukolejné trati a odstraní 21 původních železničních přejezdů. Poslední meziměstská vlakotramvaj v Americe pojedje dál!

Autor: Jiří Kohout



Tramvaj přijíždí na obratiště, otáčí se a záhy vyjíždí zpět na svou trasu.



Čtyřvozový vlak (výrobce Nippon Sharyo, 1983) ve směru na Chicago projíždí 11. ulicí v Michigan City poblíž Spring Street. Foto: Günter Mackinger

# Do roku 2025 dorazí šedesátka nových vozů

Aktuálně se v našem vozovém parku nachází 328 vozů. Z toho je 109 tramvají, 105 trolejbusů a 114 autobusů včetně dvou midibusů s nižší přepravní kapacitou, které jsou určeny pro vybrané linky.

V následujících třech letech chystáme výraznou obnovu zejména vozového parku tramvají.

U autobusů a trolejbusů dojde v průběhu několika let k posílení vozového parku trolejbusů na úkor autobusů v souvislosti se zajištěním požadavku na provoz nízkoemisních vozidel.

V rámci veřejné zakázky na dodávku velkokapacitních obousměrných tramvají (uzavřené v roce 2018) nám dodá

Skoda Transportation v následujících letech celkem 20 tramvají typu 40T. V příštím roce dodá 10 vozů a v roce 2025 dalších 10. Tím budou dodávky z této veřejné zakázky zcela vyčerpány. Tramvaje typu 40T jsou, stejně jako všechna v současnosti pořizovaná vozidla, plně nízkopodlažní a klimatizovaná. V souvislosti s jejich dodáním budeme moci již v příštím roce na všech linkách nasadit nízkopodlažní vozy. Pořizované tramvaje nahradí zejména zastaralá vozidla typu T3.

Co se týče trolejbusů, chceme pokračovat v průběžné obnově vozového parku. Proto by v každém následujícím roce mělo dojít k dodávce několika nových krátkých, 12metrových trolejbusů s trakční baterií. V roce 2025 plánujeme v souvislosti s připravovanou trolejbusovou tratí na Severní Předměstí také nákup kloubových trolejbusů. Abychom mohli dodávky trolejbusů zajistit průběžně dle našich potřeb, probíhá aktuálně veřejná zakázka na dodávku až 33 krátkých a 20 kloubových trolejbusů, které budeme zařazovat do provozu v průběhu příštích osmi let. Do roku 2025 plánujeme na základě této veřejné zakázky pořídit devět krátkých a čtyři kloubové trolejbusy.



Tramvaj 40T na zkušební jízdě.

Do vozového parku autobusů jsou do roku 2025 včetně plánovány dodávky 9 krátkých, 12metrových autobusů z právě probíhající veřejné zakázky a dále dodávky patnácti kloubových autobusů. Tyto nákupy máme z větší části kryty

uzavřenou smlouvou se společností SOLARIS. Pro příští rok také plánujeme pořízení dvou midibusů s kapacitou až 60 cestujících.

Autor: Libor Liška  
Foto: archiv PMDP



Solaris Urbino 18 IV. generace.

## Plánované rekonstrukce v roce 2023

Úvodem článku je vhodné zmínit, že v době jeho vzniku není schválen rozpočet města Plzně ani Plzeňského kraje pro příští rok. Je tak velmi pravděpodobné, že ještě na začátku roku dojde k mnoha změnám, a to i na straně dalších veřejných a soukromých investorů. Berte proto, prosím, tento článek pouze jako výčet možných investičních akcí.

Z pohledu tramvajových rekonstrukcí lze očekávat další omezení v Koterovské ulici, ale tentokrát blíže k centru města. Plánována je výluka v úseku trati od zastávky U Duhy až téměř před zastávkou Radnice Slovany. Jelikož se spolu s tratí budou rekonstruovat i inženýrské sítě, dojde postupně k zavírání jednotlivých úseků včetně přilehlých jízdních pruhů, a tak ani při této výluce nebude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). Došlo by totiž pouze k souběhu NAD s tramvajovou linkou na Slovanské. Pro

zajištění dostatečné kapacity předpokládáme, že bude tramvajová linka 2 přetrasována na Světovar přes Slovany. V úseku mezi zastávkami Světovar a Radnice Slovany bude zavedena kyvadlová tramvajová doprava, která se bude v blízkosti okružní křižovatky otáčet pomocí povrchové kolejové spojky Californien. Linka 1 bude ukončena na Mikulášském náměstí. Pro zlepšení obsluhy Slovan za odkloněnou linku 2 bude posílena trolejbusová linka 12, která je vedena souběžnou Lobežskou ulicí. Nyní je stavba plánována na dvě stavební sezóny, tj. do roku 2024, kdy bude v zimním období tramvajový provoz obnoven.

Město Plzeň dále plánuje rekonstrukci tramvajové tratě včetně inženýrských sítí a vozovky v ul. Terezie Brzkové, kdy dojde k úplné uzavírcce ulice mezi křižovatkami Vejprnická - Pecháčkova. Tramvajová linka 2 tak bude po

dobu přibližně pěti měsíců ukončena v zastávce Malesická, kde se následně vozy zpět do centra dostanou průjezdem stejnojmenného obratiště. Dále do Skvrňan musí cestující využít NAD trasovanou ulicemi Vejprnická-Lábkova-Vojanova - Terezie Brzkové. Lábkovou ulici budou odkloněny i všechny ostatní autobusové linky MHD, které oblast Skvrňan obsluhují. Rekonstrukce tratí v městských částech Slovany a Skvrňany tak významně ovlivní organizaci provozu tramvajové linky 2.

V prázdninových měsících předpokládáme opravu dalšího úseku trati na Klatovské třídě, a to v úseku ulic Hruškova-Mánesova, která naváže na již opravené úseky z letošního roku. Linka 4 tak bude za pomoci povrchové kolejové spojky Californien ukončena v zastávce Dvůrákova, kde bude zajištěn přestup na linku NAD vedené dále na Bory.

V rámci údržby tratí předpokládáme výměnu kolejnic na vjezdu a výjezdu do/z tramvajové točny Košutka, a to za vyloučení provozu. Místo linky 4 by měla být přibližně na 20 dnů zavedena náhradní autobusová doprava.

Provoz trolejbusových linek bude částečně omezen při pracích na mostu Milénia, které svým rozsahem částečně zasáhnou i do prostoru křižovatky s Prokopovou ulicí. Využita tak budou trolejbusová vozidla s alternativním pohonem. Kvůli práci na samotných mostech je plánováno uzavření vždy pouze jednoho směru jízdy a odklon veškeré dopravy na objízdnu trasu.

V křižovatce ulic Prokopova a U Trati by měl být konečně doplněn trolejový oblouk z Prokopovy ulice vpravo do ulice U Trati. Tato úprava usnadní organizaci výluk v centru města a zejména uzavírky na Americké. Předpoklad realizace je na

jaře, a to za částečných uzavírek křižovatky v průběhu několika víkendových dnů.

V příštím roce bude pokračovat uzavírka Černoohrádecké ulice. Organizace provozu na linkách 38 a N6 zůstane v obdobné podobě jako doposud, autobusy budou tedy odkloněny na objízdnu trasu ulicemi Hřbitovní-Rokycanská - K Fořtovně.

Dále lze předpokládat pokračující práce v Rokycanské ulici, které souvisí s celoplošnou opravou, jež začala letos. V příštím roce tak proběhnou krátkodobé uzavírky v křižovatce ulic Rokycanská a Masarykova a také Rokycanská a Jateční, které jsou plánovány primárně na víkendové termíny a vyžadují si odklony dotčených autobusových a trolejbusových linek na objízdnu trasy. To je také důvod, proč nesmí být obě křižovatky uzavřeny současně.

Autor: Martin Petr

PF  
2023

NESTŮJ, S PMDP CESTUJ!

I v nadcházejícím roce!

Vozíme Plzeň

Vánoční jízdní řády najdete na webových stránkách [jizdnirady.pmdp.cz](http://jizdnirady.pmdp.cz).

Redakce: Lenka Kovářiková, Markéta Mitás Makki, René Vávro, Miroslava Tolarová • Sazba: Beneš & Michl s.r.o. • Redakční uzávěrka: 28. 11. 2022. • Vydaly: PMDP, a. s.  
Náklad: 2 000 výtisků • Infolinka PMDP, a. s., tel.: 371 655 600, e-mail: [info@pmdp.eu](mailto:info@pmdp.eu)