



Doprava v partnerském městě
Winterthur - str.4

Vážení občané,

ve slově občan jsou obsaženy mnohé ideály, které v novodobém významu formulovala francouzská revoluce v závěru 18. století. Pro oslovení vás, čtenářů našich Novinek, jsem si jej nevybral náhodou (i když jsem samozřejmě zvažoval vážené cestující, uživatele veřejné dopravy...).

Vybral jsem si je proto, že bych se jím rád dovolával spolupráce, uvědomění si vlastní odpovědnosti, pochopení... tedy pocitů a stavů, které jsou vlastní svobodnému, odpovědnému a kultivovanému člověku.

Jsmo společností, která pracuje pod vaší každodenní kontrolou. Za rok ujedeme 15 099 000 kilometrů a ve všední den vypravíme téměř 2 000 spojů na trolejbusových, tramvajových a autobusových linkách. To vše zajišťuje tisícovka našich zaměstnanců. Víím z kontaktu s mnohými z vás, že nejste vždy spokojeni s kvalitou námi poskytované služby, ale věřte, že ne všechny problémy dokážeme vyřešit bez vaší pomoci.

Jistě musíme zvýšit důraz na přesnost - i k tomu by měla přispět realizace dynamického dispečinku. Velký důraz klademe (a zůstává to prioritou i do budoucna) na úklid vozů, zvýšit musíme podíl velkokapacitních vozů na všech trasech - tento cíl úspěšně plníme ve spolupráci s vedením města (například u autobusů to ještě v roce 2006 byly pouze čtyři velkokapacitní vozy a dnes jich máme 26). Odpovědnosti se nemůžeme zříct ani za korektní a slušné chování našich zaměstnanců.

Na druhé straně jsou tu oblasti vhodné ke spolupráci - například vandalismus. Je-li někomu lhostejný dnes, nemůže se zítra divit, jaký že to vůz byl vypraven na trať. Parkování - časté parkování ve druhých řadách na frekventovaných komunikacích, mnohdy s poukazem, že je to jen na chvíli a že se nikdo nezblázní...

Věřte, že stejně jako vy, jsou i naši zaměstnanci občany v plném smyslu toho slova a mají své potřeby a svá práva. Zkusme tedy společně usilovat o vyšší kvalitu služby veřejné dopravy. Věřím, že to je nejrychlejší a nejlepší cesta.

Vše dobré v novém roce
Michal Kraus
generální ředitel PMDP, a.s.

Samoobslužné zóny

Za necelý rok fungování Samoobslužných zón je využito více než 50 tisíc zákazníků. Děkujeme za váš zájem a připomínáme, že Samoobslužné zóny umožňují dobítí vaší Plzeňské karty nebo Plzeňské jízdenky bez čekání, 24 hodin denně a na 25 místech v Plzni i blízkém okolí. Více informací o Samoobslužných zónách získáte na www.plzenskakarta.cz. Umístění Samoobslužných zón naleznete také v nových pláncích sítě MHD pro rok 2009!



Částečně nízkopodlažní tramvaj T3R.PLF zachytila kamera při listopadové opravě trati a zastávek v Koterovské ulici.

Foto Štěpán Esterle

Nové vozy pro Plzeň

Vlastníme celkem 122 tramvají, 93 trolejbusů a 121 autobusů. Tato vozidla zabezpečují roční dopravní výkon ve výši 15,1 milionů vozokilometrů. Při nákupech a modernizacích vozidel se řídíme usnesením rady města a nakupujeme nová vozidla výhradně v nízkopodlažním provedení. K tomu pro větší pohodlí našich imobilních spoluobčanů a maminek s kočárky realizujeme i nízkopodlažní modernizace vozidel elektrické dráhy.

V roce 2008 jsme pořídili nové autobusy a trolejbusy v hodnotě 81 milionů Kč a modernizovali tramvaje v hodnotě 112 milionů korun. Na tyto investice nám významně přispěl investiční dotací ve výši 93 milionů Kč Magistrát města Plzně. Na letošní nákup nových vozů se nám podařilo získat dotaci 8,7 mil. Kč ze státního rozpočtu ČR. Z vlastních zdrojů PMDP, a.s., jsme vydali na nákup vozidel 91,3 milionu korun. Kromě toho jsme i letos investovali z vlastních prostředků další desítky milionů do ostatních technických zařízení, která jsou nutná pro zajištění spolehlivého provozu a efektivního servisu veřejné dopravy v Plzni.

V tramvajové traci rozšiřujeme počet nízkopodlažních vozidel formou rozsáhlých modernizací. Celý projekt byl před třemi lety nastartován modernizací vozů T3, kdy bylo vloženo nového středního nízkopodlažního článku mezi dva vozy

T3 vytvořeno jedno velkokapacitní, částečně nízkopodlažní vozidlo K3R-NT (v Plzni jezdí dnes celkem čtyři). Tento trend pokračuje modernizací kloubových vozů KT8D5, kdy je původní střední díl vyměňován za nový nízkopodlažní. Takto získané

ji úpravu na částečně nízkopodlažní vozidlo, typ T3R.PLF. Součástí tohoto projektu je i modernizace podvozků s dvojnásobným vypružením KOMFORT. Naším cílem je přestavba cca 16 vozů T3, z toho v roce 2009 až 6 tramvají. Metoda přestaveb tramvají na

a dále se budeme ubírat již pouze cestou nových nákupů. Na základě veřejné obchodní soutěže můžeme nakoupit až 20 kloubových trolejbusů Škoda 25 Tr v letech 2009-2012 a uplatnit opci na dalších až 20 vozů v letech 2013-2016. V příštím roce plánujeme nákup až pěti trolejbusů 25 Tr a nákup až tří 12metrových trolejbusů 24 Tr. Stejně jako u tramvají je u všech nových trolejbusů samozřejmostí, že dokážou rekuperovat brzdnou energii zpět do trolejové sítě. U starších vozidel připravujeme ve spolupráci s firmou Inel klimatizační jednotku pro stanoviště řidiče. Nyní zkoušíme a ověřujeme funkčnost a spolehlivost navrženého řešení při projíždění izolovanými úseky tratí.

Již 60 procent autobusového parku je nízkopodlažní. S růstem přepravní poptávky pořizujeme více nových velkokapacitních vozidel - 15metrové třínápravové a 18metrové kloubové autobusy SOLARIS URBINO. Zvláštností je pronájem deseti 15metrových autobusů od firmy Solaris, který umožnil rychlé navýšení přepravní kapacity na silně zatížené lince č. 30. V zapačatém trendu budeme pokračovat i v příštích letech. Na rok 2009 plánujeme nákup až 10 nových kloubových autobusů. V letošním roce jsme umožnili v plzeňských ulicích funkční zkoušky plynových autobusů od společnosti TEDOM a IVECO a v závěru roku testy nového řešení autobusu pro městskou dopravu typu LOW ENTRY od firmy IVECO.



Nové trolejbusy Škoda 24 Tr jsou v ulicích Plzně stále častější. Po dobu uzavírky Americké třídy zastavovaly nezvykle na nábřeží před Západočeským muzeem. Foto Miroslav Klas

vozidlo pak nese označení KT8D5-RN2P. Těchto tramvají vlastníme již pět a předpokládáme postupnou modernizaci i zbývajících sedmi vozů KT8D5. Už v příštím roce se takovéto změny dočkají tři vozy.

Dalším typem vozu, který je v současné době modernizován, jsou tramvaje T3. V tomto případě jsme zvolili projekt firmy PRAGOIMEX zvaný VARIO. Jedná se o úpravu tramvaje včetně modernizace skříně vozu a je-

modernizovaná nízkopodlažní vozidla šetří investiční výdaje. Díky tomu se rychleji vylepšuje technický stav tramvají a dosahuje se vyšší komfort pro cestující na stále větším počtu tramvajových spojů. Tramvaje získávají také novou, mnohem úspornější elektrickou výzbroj. Ta navíc umožňuje vracet (rekuperovat) energii z brzdění zpět do trolejí a pohánět jiné tramvaje.

V traci trolejbusů jsme v loňském roce dokončili modernizace vozů 14 Tr



Velkokapacitní autobusy Solaris Urbino 18 zpřijemňují cestování na nejdělsí plzeňské lince. Foto Pavel Ernst



U modernizovaných tramvají KT8D5-RN2P s složeným nízkopodlažním článkem je zachována možnost jejich obousměrného provozu, tj. dvě kabiny řidiče a dveře na obou stranách. Foto J. Šlehofer

Tramvaje ve Stodolní

Tak nějak mohl vypadat titulky tohoto článku, kdyby v roce 1873 nezměnili plzeňští radní vesnický znející jméno ulice Stodolní na „Jungmannova“. Původní stodoly pak během pár desítek let vystřídaly patrové městské domy. Rozhodnutí přejmenovat městskou ulici mělo neočekávané důsledky ve 20. století, kdy se dnešní Americká třída nechtěně stala živoucí učebnicí historie České republiky: za několik desítek let vystřídala názvy Karla IV., Vítězství (v r. 1942!), Stalinova, Moskevská, Ludvíka Svobody, a pak ještě znovu Moskevská. A co mají se Stodolní společného tramvaje?



Snímek z roku 1992 dokazuje, že přes křižovatku Mrakodrap vedla tramvajová trať, od roku 1949 jen pro manipulaci vozů do dílen v Cukrovarské ulici. Od roku 1994 se tramvaje k velkým opravám musí přivážet na silničních trailerech. Foto Jiří Kohout

První vážně míněná úvaha o zavedení tramvaje v tehdejší Jungmannově ulici je zaznamenána v období před první světovou válkou, kdy ministerstvo železnic vydalo povolení k zahájení přípravných prací na zřízení tramvajové trati z Husova náměstí k vlakovému nádraží. Trať měla vytvořit rychlé spojení průmyslových závodů v okolí Husova náměstí s hlavním nádražím a oživit rodící se moderní městskou zástavbu podél tehdejší Jungmannovy ulice. Tramvaje měly využít nový kamenný most (dnes Wilsonův) přes Rad-

buzu. Dle tehdejších kalkulací však nakonec vyšel provoz tramvaje příliš ztrátový, a tak z celého záměru zůstaly jen tramvajové kolejnice zabudované v roce 1912 do dlažby mostu. Až později zvítězily projekty prodloužení a vylepšování již existujících tratí – za



Ještě v červenci 2008 vypadal prostor u Mrakodrapu bezútešně, o 5 měsíců později tu obnoví plný provoz všechny linky. I po dobu této náročné stavby zůstal zachován provoz trolejbusů mezi Muzeem a Zimním stadionem. Foto Jiří Kohout

První republiky se tramvaje rozjely až do Doudlevec, Skvrňan a na Slovany.

Snad tragickým souběhem náhod, s blížící se další světovou válkou, opět ožil v letech 1938-1939 projekt tramvajové trati v Jungmannově (dnes Americké) ulici. Záměrem bylo opět zrychlit tramvajovou dopravu a také odlehčit přetíženému úseku přes náměstí Republiky. Nehledě na dramatický vývoj světových událostí rozhodl se v Plzni boj čistě lokální, ale urputný. O stavbu tramvaje usilovali především plzeňští

obchodníci a studenti, proti tramvaji bouřlivě protestovali automobilisté. Zajímavým pojátkem se současností je fakt, že tehdy k vítězství automobilů významným způsobem přispělo stanovisko dopravní policie.

Od osazení tramvajové kolejnice do Wilsonova



V říjnu 2008 je první rekonstruovaný úsek Americké třídy v předčasném užívání. Stavební práce na zbývajícím úseku ke Klatovské třídě jsou v plném proudu. Foto Jiří Kohout

mostu muselo uběhnout celých 36 let, než se dnešní Americká třída dočkala kvalitní obsluhy veřejnou dopravou, a sice trolejbusové linky č. 12 ze Skvrňan do Božkova. Trolejbusy tudy vyjely 28. října 1948. V roce 1949 vznikl u Mrakodrapu významný kříž dvou trolejbusových linek: západovýchodní osu linky 12 doplnila severojižní trasa linky 13 spojující Bolevec s průmyslovými Doudleveci. Další oživení trolejbusového provozu přineslo zavedení linky č. 16 v roce 1988 a prodloužení spojující linky č. 11 od Planetária na Huso-

vo náměstí v roce 1993. Již tedy patnáct let se u kříží „Mráčku“ všech šest plzeňských trolejbusových linek, doplněných o autobusové spoje linek č. 20, 33, 39 a 40. Tomu odpovídá i význam Americké třídy pro veřejnou dopravu v Plzni: Mrakodrap je jeden z pěti hlavních přestupních uzlů v centru města a na dobré průjezdnosti Americké třídy závisí rychlost a přesnost dopravy na deseti linkách.

První velká výluka trolejbusové dopravy po Americké třídě se dotkla této městské tepny během rekonstrukce Týlové ulice v letech 1957-1959. Tehdy byla postavena souběžná provizorní trať Husovou ulicí a Smetanovými sadami. Z této doby nalézáme v archívech fotografie s trolejbusy před budovou Divadla J. K. Tyla.



Velká rekonstrukce Americké třídy započala až na přelomu 80. a 90. let demolicemi obytných bloků u nádraží. Tramvaje byly přeloženy do Sirkové ulice a přestupní uzel spojil nový halový podchod. V roce 1993, po dobu výstavby na pravém břehu Radbuzy, jezdily trolejbusy po Anglickém nábřeží. V roce letošním byl zrekonstruován nejnáročnější úsek od Wilsonova mostu až ke Klatovské třídě. Do roku 2009 tak Americká třída vstupuje s novým kabátem, s prostorem pro pěší hodným městského bulváru. Přejme si, aby stejně tak dobře byla průjezdná i pro deset linek městské dopravy. To však záleží na rozhodnutí o omezení průjezdu ostatní dopravy, které musí učinit zastupitel města. Ale ostatně o volbě priorit to bylo vždy, třeba už před zmíněnými 96 nebo 70 lety.

Interview s Josefem Vracovským, vedoucím střediska Drážní cesty PMDP, a.s.

Na Americké třídě jezdí trolejbusy již 60 let. Původní trolejová křižovatka u Mrakodrapu prý byla svého času nejsložitější v Československu. Je to pravda?

Křižovatka byla ve své době opravdu jedna z nejsložitějších křižovatek. V 60. letech byla na prostoru ne větším, než je dnešní kruhový objezd, a přitom umožňovala dvoustopé pravé i levé odbočení z Americké do Prokopovy ulice a dvoustopý průjezd z Prokopovy do Goethovy ulice. Po této trase jezdily navíc tramvaje do dílen v Cukrovarské ulici. Právě toto tramvajové vedení činilo tento uzel ještě složitějším.

Jak dlouho pracujete u dopravních podniků?

Letos je to už neuvěřitelných čtyřicet let. Patřím ke generaci zaměstnanců, kteří se vyučili v učňovském středisku dopravního podniku a kteří se s touto firmou natolik zžili, že jí zůstávají stále věrni. Dodnes tito pracovníci tvoří nemalou část zaměstnanců pracujících v údržbách PMDP.

Pamatujete na nějakou zajímavou událost v provozu trolejbusů?

Tak třeba kvůli zmíněné křižovatce „u Mráčku“ drželi pracovníci střediska Horní vedení každé ráno pohotovost od 4 do 6 hodin v měnirně Hydro na Denisově nábřeží. Důvod byl velice prostý: v té době se používaly pro křížení trolejbusů trakční armatury složené z mělkých bronzových křížů a výhybek spojených zploštělými trubkami. Tento systém umožňoval průjezd trolejbusu velmi malou rychlostí. Měl malou životnost a byl velmi náročný na přesnou řemeslnou práci. V té době odstraňovaly pohotovostní čtyři Horního vedení v průměru 220 oprav měsíčně, z toho kolem 120 bylo právě na křižovatce u Mrakodrapu.

Po velké rekonstrukci křižovatky na začátku 80. let byl původní systém trakčních armatur nahrazen u našeho podniku vyvinutým a vyráběným systémem hlubokých frézovaných křížů a výhybek spojených profilovaným trolejovým drátem o průřezu 150 mm². Systém umožnil podstatně rychlejší průjezd, mnohoná-

sobně zvýšil životnost a hlavně snížil počet oprav z původních 120 měsíčně na průměrné 3 až 4 případy. Pohotovos-



Josef Vracovský se v 80. letech osobně podílel na rekonstrukci trolejového vedení křižovatky Mrakodrap. Foto archiv J. Vracovský

ti pracovníků Horního vedení v měnirně Hydro byly proto zrušeny.

Vývoj trakčních armatur ukázal, že jsme postupovali správným směrem, jelikož v dnešní době se již výhradně používají systémy s hlubokými kříži

a výhybkami. Vyrábějí se však pouze z nerezových materiálů a ve spojení s moderními, dálkově řízenými výhybkami jsou velmi spolehlivé.

Je trolejové řešení nové okružní křižovatky něčím výjimečné, originální?

Technické řešení kruhové křižovatky se muselo přizpůsobit její velikosti, která je s ohledem na možnosti prostorového uspořádání na samé hranici možnosti pro průjezd velkokapacitních trolejbusů, ale i autobusů. Proto bylo trakční vedení navrženo jako tahové, se čtyřmi sestavami rozbočovacích a sjezdových výhybek.

Pro usnadnění práce řidičů trolejbusů budou trolejbusy a výhybky osazeny řídicím systémem VETRA, který bude řidičům automaticky stavět výhybky do požadovaného směru.

Tyto použité technologie jsou v České republice nové, prvně byly zprovoz-

něny na přestupním terminálu v Hradci Králové. Ve spolupráci s firmou Elektroline, a.s., která systém VETRA vyvinula, zajišťovaly PMDP, a.s., dodávku a montáž tahových výhybek na kruhové křižovatce Mrakodrap. (Red.pozn.: ve francouzském Lyonu funguje systém VETRA již v celém městě na cca 40 výhybkách a 130 trolejbusích.)

Jaké jsou zkušenosti z prvních týdnů provozu u Mrakodrapu?

Už první zkušenosti potvrdily, jak je průjezd touto křižovatkou o tak malém průměru náročný pro řidiče. Je zřejmé, že v případě poruchy nebo nehody je projetí tímto místem téměř znemožněno. Bohužel se dosud nevybudovala ani paralelní větve pro trolejbusy v ulici U Trati a tím není alternativa pro případ zablokování kruhové křižovatky. Přes všechna tato rizika věřím, že při zodpovědném chování řidičů trolejbusů, ale i ostatních účastníků silničního provozu, a při kvalitní preventivní údržbě trakčního vedení nám nově a moderně zrekonstruovaná Americká třída přinese další zkvalitnění dopravy v Plzni.

Osmičková výročí

1898 - 29. 8. je položena první kolejnice elektrické dráhy v Plzni, na realizaci se podílejí firmy F. Křížka, V. Brožíka a Emila rytíře Škody

1918 - po 19 letech provozu je nutné zahájit modernizaci vozového parku, část Křížkových tramvajů obdrží nové motory a objednávat se čtyři nové tramvaje

1928 - Elektrické podniky města Plzně se rozhodly převzít autobusovou dopravu (zajišťovanou převážně poštovní správou) na území města

1938 - v Plzni se objevují první jedno- směrné tramvaje, moderního provedení

s uzavřenou kabinou řidiče (proto jsou na Borech a Slovanech nově vybudovány smyčky)

1948 - trolejbusové linky „A“ do Doubravky a „H“ k Ústřednímu hřbitovu dostávají číselné označení 10 a 11 - 28. 10. se otevírá nová trolejbusová trať Božkov-Skvřňany, do Božkova se jezdí přes Jiráskovo náměstí - do Bolevce a Újezdu jsou zavedeny autobusové linky

1958 - trolejbusový provoz je posílen o sérii pěti nových vozů Škoda 8 Tr a v Plzni se zkouší 1. prototyp 9 Tr (tento typ se později stane světovou legendou, je známý svými oblými tvary

a spolehlivým provozem, v Plzni bude jezdit ještě v 90. letech)

1968 - dodávka nových tramvajů typu T3 z pražské ČKD čítá tento rok pouze dva kusy (tyto vozy už v roce 2008 jezdit nebudou, ale typ T3 v různých modifikacích bude představovat i na počátku 21. století nejpočetnější část vozového parku tramvajů v ČR)

1978 - Podhájí vítá první autobusové spoje MHD, tehdy značené číslem 35 - vozový park je modernizován prvními trolejbusy s hydraulickým posilovačem řízení a autobusy Karosa ŠM 11 - v Plzni se zkouší první „zpívající“ trolejbus s úspornou tyristorovou regulací

výkonu (v dalších letech se tato výzbroj stane standardem pro všechna elektrická vozidla)

1988 - 30. 1. se trolejbusový provoz rozšiřuje o novou linku č. 16 v trase Bory, Heyrovského - Doubravka, Na Dlouhých, tato linka nahrazuje původní autobusovou linku č. 29 - 5. 6. je dokončena stavba nové tramvajové trati ve Skvrňanské ulici, kde je poprvé v Plzni použit otevřený svršek s kolejnicemi na pražcích ve šterkovém loži

1998 - státní podnik Dopravní podniky města Plzně se transformuje na akciovou společnost

- 2. 6. je otevřena nová trolejbusová trať spojující Bory a Doudlevec, která vzápětí poslouží pro spojení trolejbusů s vozovnou při rekonstrukci Doudlevecké ulice - počet všech nízkopodlažních vozidel PMDP, a.s., se zvětšuje ze dvou na osm: k prototypu tramvaje Škoda LTM 10.08 (tzv. Astra) přibývá druhý prototyp evid. č. 301 a jediný autobus Škoda 21 Ab doplňuje dalších pět nových (evid. č. 444 - 448)

V roce 2009 budeme slavit 110. narozeniny dopravních podniků!

Nový dispečink usnadní cestování po Plzni

V září letošního roku jsme zahájili realizaci první etapy projektu, který má výrazným způsobem zpříjemnit a usnadnit cestování veřejnou dopravou v Plzni. S využitím moderní výpočetní a telekomunikační technologie vznikne systém, který na dlouhou dobu ovlivní další vývoj veřejné dopravy v Plzni a možná i v celém kraji.

Vnímáme přání našich cestujících. Většina si nejvíce přeje, aby se ve vozech nemačkali, aby vozidla jezdila čistá, v atraktivních intervalech a co nejpřesněji. Splnit tato přání k úplné spokojenosti všech je běh na dlouhou trať, omezený zejména finančními prostředky města Plzně. Přesto nebo právě proto má smysl použít všechny dostupné technické prostředky, které nás k tomuto cíli a spokojenému zákazníkovi posunou. Tyto úvahy stály na počátku projektu, který nyní vstoupil do realizační fáze.

Zajistit spolehlivě fungující městskou dopravu je stále těžší úkol. Naši řidiči se dennodenně potýkají s hustým automobilovým provozem, nehodami a překážkami v silničním provozu. Z toho důvodu často vznikají zpoždění, která obvykle zasáhnou celou skupinu linek a tedy i více míst ve městě zároveň. Zároveň je pochopitelné, že cestující, který neví co a proč se děje, je ve chvíli nejistoty rázem nespokojený. Nedostal totiž včas informaci a doporučení, jak se má zachovat. Nedostatek informací o provozu je problém i pro zaměstnance dopravních podniků, kteří zodpovídají za plánování a řízení provozu. Jak vydat správné rozhodnutí, když je informace o aktuálním provozu neúplná? V pracovní dny je do ulic Plzně vypraveno i více než 250 vozidel PMDP, na něž není z jednoho místa „vidět“. Není ani



K moderní městské veřejné dopravě patří tzv. „inteligentní zastávky“. Elektronické informační panely přijímají aktuální data z centrálního dispečinku a usnadňují orientaci cestujících ve všech situacích. Tento snímek je z německého města Karlsruhe. Foto Jiří Kohout

provoz. Dispečeri budou dostávat informace o poloze všech dopravních prostředků a budou moci lépe komunikovat nejen s řidiči, ale i cestujícími ve vozech. Cestující tak třeba dostanou z velínu zprávu, jaká je dopravní situace, kde čeká náhradní spoj. Na realizaci první etapy přispěje město Plzeň 27 milióny korun a podařilo se nám získat dotaci z Regionálního operačního programu Jihozápad ve výši 9,25 miliónu korun. Už v roce 2010 by měli řidiči i cestující pocítit výhody nového řízení dopravy. V časech nízké přepravní poptávky a dobré průjezdnosti města bude možné snáze zajišťovat přestupní vazby mezi spoji různých linek.

První etapa je však teprve začátkem, základním kamenem mnohem širšího systému. Nová informační technika ve vozech umožní preferovat na světelně řízených křižovatkách nejen tramvaje, ale i trolejbusy a autobusy. Realizace této druhé etapy projektu se naplno rozběhne ve spolupráci Správy veřejného statku města Plzně a PMDP, a.s. už v příštím roce. Dále se uvažuje propojení dispečinku PMDP s modernizovaným kamerovým systémem města. Do budoucna se také plánuje datově propojit s dispečinkem i LCD monitory ve vozidlech jako nosiči textových i obrazových informací pro ces-

tující, s možností odvysílání dopravních aktualit.

Snad nejdřívejší změnou a přínosem pro cestující se stanou elektronické informační panely na zastávkách, které cestujícím zobrazí, za kolik minut skutečně přijede jejich spoj, jaké jsou aktuální změny v dopravě a v případě nehod nebo výluk se cestující dozví, jakým způsobem je zajištěna náhradní doprava. Třetí etapa projektu, v níž budou realizovány „chytré zastávky“, se nyní připravuje a v roce 2009 se zahájí její projektová příprava.

Rychlost, přesnost a spolehlivost jsou priority plzeňských dopraváků. Cesta k jejich naplnění není možná ze dne na den, není zadarmo a nelze po ní jít ani bez úsilí všech zaměstnanců od vedení po techniky a řidiče. Je zřejmé, že reálný efekt zlepšení dopravy bude vždy vázán na dopravní situaci ve městě. Aby došlo ke zrychlení a zpřesnění veřejné dopravy, bude třeba zahájit segregaci trolejbusů a autobusů do vyhrazených jízdních pruhů, účinně řešit nesprávné parkování automobilů v zastávkových zářivkách a omezit individuální dopravu v úsecích centra města tam, kde dochází k častým střetům s veřejnou dopravou. K tomu je zapotřebí spolupráce a společná vůle nejen všech institucí města, ale i samotných Plzeňanů.

jak přímo a snadno oslovit cestující.

Na odstranění slabín současného systému se zaměřuje už zmíněná první etapa projektu, které se v dopravním podniku říká Dynamický dispečink. V roce 2009 dojde k obnově a rozšíření radiokomunikační sítě PMDP, výrazně modernizaci vozidlové informatiky a bude zřízeno špičkové dispečerské pracoviště s velínem pro nepřetržitý



PODPOŘENO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO
REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Směr budoucnost - cíl prosperita



Plzeňská karta v Knihovně města Plzně

Vážení čtenáři, občané města Plzně,

máme pro vás tentokrát možná trochu netradiční pozvánku, a sice do Knihovny města Plzně. Právě tam totiž v současné době přidáváme další dílek do mozaiky služeb spojených s Plzeňskou kartou. Není nic nového, že pro obyvatele Plzně zajišťujeme servis s možností nákupu jízdenek přímo ve vozidlech, dobíjení karet na Samoobslužných zónách nebo rezervační systém Plzeňská vstupenka. A nyní rozšiřujeme projekt Plzeňská karta o zřízení alternativního knihovního průkazu v Knihovně města Plzně. A tím bude právě Plzeňská karta.

Dnes se již společnými silami s plzeňským magistrátem, Správou informačních technologií města Plzně a Knihovnou města Plzně blížíme k vytyčenému cíli. Od ledna 2009 bude možno ve všech pobočkách Knihovny města Plzně vyměnit si stávající knihovní průkazy za záznam identifikace Plzeňskou kartou. Předpokládáme, že zde navíc již od února bude možné platit z Plzeňské karty i poplatky za poskytované služby.

Tak nezapomeňte a zajděte se do Knihovny města Plzně podívat hned po Novém roce!



AKCEPTUJEME PLZEŇSKOU KARTU



Špičkové technologie pro úspornější provoz

Ve spolupráci s firmou OHL ŽS Brno se podílíme na vývoji a zkouškách posilovací energetické stanice EPOS. Ta byla postavena jako pilotní projekt na trolejbusové lince č. 12 v Domažlické ulici. Stanice pracuje na principu superkondenzátorů, které jsou schopny rychle akumulovat přebytečnou elektrickou energii v momentě jejího přebytku v síti (když trolejbusy při brzdění vrací energii do trolejové sítě) a v momentě jejího nedostatku ji vrátí zpět do sítě (když se trolejbusy rozjíždějí). Toto zařízení bylo úspěšně odzkoušeno s vynikajícími výsledky a je schopné být zařazeno do komerčního využití. Cílem projektu je stabilizace trolejového napětí a také úspora elektrické energie, kterou odebíráme ze střídací sítě.

Očekávaný projekt trolejbusové trati na Borská pole má zelenou

Pravděpodobně již v lednu 2009 požádá město Plzeň o dotaci z Regionálního operačního programu Jihozápad na stavbu trolejbusové trati, která spojí nádraží Jižní Předměstí s Borskými poli a Novou Hospodou. Trať povede ulicemi Borská a Folmavská a připravuje se též odbočka trati do konečné Borská pole, Teslova. Trolejbusová trať začne sloužit Plzeňanům v roce 2010 a zlepší dostupnost nejen průmyslové zóny Borská pole, ale i revitalizovaného areálu Škoda, nákupního centra, objektů vědeckotechnických vývojových center a v budoucnu také plánovaného rozvoje bydlení, služeb a lehké výroby v oblasti mezi Borskou a Folmavskou ulicí.

Chcete navštívit nějakou kulturní akci?

Aktuální informace vám vždy poskytne městský rezervační systém Plzeňská vstupenka.

Pokud jde o vstupenky ...

... městský rezervační systém Plzeňská vstupenka www.plzenskavstupenka.cz nabízí vedle dosud tradičního nákupu vstupenek na kulturní akce v pokladně i nejmodernější způsob rezervace a platby vstupenek. Rezervační systém je pro všechny zájemce o kulturu volně dostupný také v Samoobslužných zónách Plzeňské karty umístěných v Plzni a okolí.

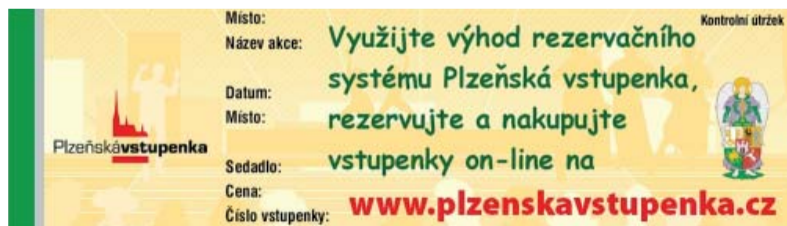
Chcete jít do divadla ...

... nebo na jinou kulturní akci? Navštivte internetové stránky městského rezervačního systému Plzeňská vstupenka na www.plzenskavstupenka.cz. Naleznete zde aktuální nabídku kulturních zařízení a pořádaných akcí pěkně pohromadě, ušetříte čas, usnadníte si výběr z pohodlí domova či kanceláře a můžete navíc využít návazných služeb, které tento systém nabízí, jako je například zaslání vstupenek poštou či na dobírku, platba bankovním převodem nebo platba on-line bankovní kartou. Výhodou městského rezervačního sys-

tému Plzeňská vstupenka je možnost vyzvednutí rezervovaných vstupenek prostřednictvím internetu, v kterémkoliv prodejním místě městského rezervačního systému Plzeňská vstupenka.

Závěrem ...

... pokud jste se ještě nerozhodli, tak neváhejte a ...



Kontakty na prodejní místa a jejich provozní dobu naleznete na www.plzenskavstupenka.cz

Pravidelně přijímáme nové spolupracovnice a spolupracovníky těchto profesí:

- řidiče autobusů a trolejbusů
- elektromechaniky, elektromontéry
- automechaniky, autoelektrikáře
- zámečníky, karosáře

Některé profese s nástupem ihned, některé předběžně do záznamu. Veškeré profese zaškolíme, zájemce bez praxe zaučíme. Aktuální informace o volných pracovních místech a výhodách zaměstnání u PMDP, a.s., naleznete na stránkách www.pmdp.cz, link: „Základní informace“ – „Volná pracovní místa“.

Osobní kontakt: Personální oddělení PMDP, a.s., Denisovo nábřeží 12, tel. 378 037 572.

Veřejná doprava ve Winterthuru

Plzeň a Winterthur jsou od roku 1994 partnerskými městy. Winterthur je se svými 100 tisíci obyvateli šestým největším městem Švýcarska. Leží na severovýchodě země a spadá do curyšského kantonu. Největší rozmach města je spojen s roz-

na živé obchodní centrum. Město se totiž snaží koncentrovat život do centra města a uzlů veřejné dopravy, lidé proto nejezdí tolik za nákupy na periferii, ale naopak třeba do marketů na nádraží. Přesto doprava ve městě nekolabuje, lidé jsou zvyklí jezdit do centra městskou veřejnou dopravou, na kole nebo pěšky. Ostatně jezdit do centra autem postrádá smysl: Winterthur se chlubí, že má nejrozsáhlejší souvislou pěší zónu ve Švýcarsku. V celém historickém centru jsou parkovací místa jen pro kola. Auta mohou vjezdět jen se zásobováním nebo na zvláštní povolení mezi 18.30 a 11. hodinou. Pro zaparkování je možné

využít až 2000 parkovacích míst v okolí centra, z většiny je to ale do centra dál než ze zastávek veřejné dopravy. Přesto centrum města žije čilým ruchem. Stovky drobných živnostníků i větší firmy tu mají své krámký a sídla. V historických uličkách se prodávají také běžné potraviny, skvělé švýcarské sýry, čerstvé ovoce a zelenina. Paradoxně velkým dopravním problémem centra města je nedostatek parkovacích ploch pro cyklisty. Město to řeší dvojím způsobem: na nejfrekventovanějších ulicích instaluje mechanismy pro parkování kol ve dvou patrech a zároveň omezuje dobu parkování kol na 48 hodin, jinak hrozí jejich odtahení. Význam cyklistiky pro zklidnění dopravy ve městě pochopí návštěvník ve chvíli, kdy uvidí cyklisty v kabátech a ženy v zimních kozačkách jezdící na kole i za mrazivého počasí. Při 368 km městské silniční sítě je 175 km stezek a jízdních pruhů vyhrazených pro cyklisty úctyhodná délka. Winterthur se také pyšní dobře fungujícím systémem veřejné dopravy. Vedle příměstské

železnice hlavní díl přepravní práce vykonává městem vlastněný dopravní podnik „Stadtbus Winterthur“. Páteř dopravy tvoří tři trolejbusové linky, které se podílejí polovinou na celkovém dopravním výkonu. Trolejbusové linky se v pravidelných intervalech kříží společně s ostatními autobusovými linkami přímo před budovou nádraží. Zároveň objíždějí z obou stran historické centrum a tak zajišťují jeho komfortní spojení se všemi místy ve městě. Dějiny winterthurské městské veřejné dopravy se začaly psát o rok dříve než v Plzni: první úzkorozchodná tramvajová linka vyjela 13. července 1898 a tramvajová síť se postupně rozšiřovala. Záhy ji doplnila autobusová doprava a 28. prosince 1938 zahájily svůj provoz trolejbusy. Na rozdíl od Plzně však trolejbusy tramvajovou síť nedoplňovaly, ale ve většině úseků postupně nahrazovaly. Poslední tramvaj proto vyjela 2. listopadu 1951. Od té doby je vývoj veřejné dopravy poměrně klidný, docházelo pouze k menším rozšířením trolejbusové a autobusové sítě. V 80. letech byl významným způsobem obměněn vozový park a poté došlo i k výrazné modernizaci technické základny – dnes všechny trolejbusy parkují v zatopených halách. Na přelomu tisíciletí se Winterthur rozhodl, jakým dalším směrem se má jeho veřejná doprava vydat. Zvažovaly se i různé alternativy v obnově vozového parku, který již pomalu přestával vyhovovat z hlediska komfortu i ekologie provozu. Nakonec bylo rozhodnuto, že musí dojít k omlazení autobusového i trolejbusového provozu. Od té doby jsou nakupovány jen nízkopodlažní vozy, v případě autobusů s dieslovým pohonem s co

nejúčinnějšími katalyzátory a prachovými filtry. Starší trolejbusy nahrazují 18metrové kloubové trolejbusy Solaris Trollino 18 polsko-české výroby. Snaha o rychlou a efektivní veřejnou dopravu je prioritou v celém Švýcarsku a nejinak je tomu i ve Winterthuru. Kromě omezení vjezdu aut do centra je ve městě vyznačeno několik vyhrazených jízdních pruhů pro trolejbusy a autobusy. Významnou událostí bylo připojení okresu Winterthur do curyšského integrovaného dopravního systému (ZVV – Zürcher Verkehrsverbund) dne 27. května 1990. Od té doby lze v celém curyšském kantonu na jeden lístek cestovat městskými dopravami, železnicí a autobusy všech dopravců. Cestující při nákupu jízdenky v zastávkových automatech pouze volí zónu a časový rozsah plat-



Dva nejběžnější dopravní prostředky ve Winterthuru: kolo a trolejbus. Foto Jiří Kohout

vojem průmyslu ve 20. století. Dnes významné centrum vzdělání, obchodu a služeb těží ze své výhodné polohy: do sousedního Curychu je to 25 minut autem, vlakem ještě rychleji – 20 minut. Do Winterthuru se nejezdí jen za prací, nebývá silná je muzejní tradice města. Naleznete tu jedno z nejlepších evropských muzeí fotografie, přírodovědné muzeum, vzdělávací muzeum Technorama, nebo rozsáhlé sbírky výtvarného umění Oskara Reinharta.

Hlavním dopravním i obchodním uzlem je vlakové nádraží v těsné blízkosti západního okraje historického centra města. O špičkové kvalitě železniční dopravy svědčí pro nás obtížně představitelný počet 470 regionálních spojů a 150 expresů, které denně kříží tento uzel. Tomu je přizpůsobeno i řešení celého přednádražního prostoru. Od roku 1995 je okolí nádraží uzavřeno automobilové dopravě, mohou sem jen chodci, cyklisté, trolejbusy, autobusy a taxislužba. Autům je vyhrazen parkovací dům a velká parkoviště za nádražím, dále od centra. Nádražní budovy jsou přestavěny

využit až 2000 parkovacích míst v okolí centra, z většiny je to ale do centra dál než ze zastávek veřejné dopravy. Přesto centrum města žije čilým ruchem. Stovky drobných živnostníků i větší firmy tu mají své krámký a sídla. V historických uličkách se prodávají také běžné potraviny, skvělé švýcarské sýry, čerstvé ovoce a zelenina. Paradoxně velkým dopravním problémem centra města je nedostatek parkovacích ploch pro cyklisty. Město to řeší dvojím způsobem: na nejfrekventovanějších ulicích instaluje mechanismy pro parkování kol ve dvou patrech a zároveň omezuje dobu parkování kol na 48 hodin, jinak hrozí jejich odtahení. Význam cyklistiky pro zklidnění dopravy ve městě pochopí návštěvník ve chvíli, kdy uvidí cyklisty v kabátech a ženy v zimních kozačkách jezdící na kole i za mrazivého počasí. Při 368 km městské silniční sítě je 175 km stezek a jízdních pruhů vyhrazených pro cyklisty úctyhodná délka. Winterthur se také pyšní dobře fungujícím systémem veřejné dopravy. Vedle příměstské

železnice hlavní díl přepravní práce vykonává městem vlastněný dopravní podnik „Stadtbus Winterthur“. Páteř dopravy tvoří tři trolejbusové linky, které se podílejí polovinou na celkovém dopravním výkonu. Trolejbusové linky se v pravidelných intervalech kříží společně s ostatními autobusovými linkami přímo před budovou nádraží. Zároveň objíždějí z obou stran historické centrum a tak zajišťují jeho komfortní spojení se všemi místy ve městě. Dějiny winterthurské městské veřejné dopravy se začaly psát o rok dříve než v Plzni: první úzkorozchodná tramvajová linka vyjela 13. července 1898 a tramvajová síť se postupně rozšiřovala. Záhy ji doplnila autobusová doprava a 28. prosince 1938 zahájily svůj provoz trolejbusy. Na rozdíl od Plzně však trolejbusy tramvajovou síť nedoplňovaly, ale ve většině úseků postupně nahrazovaly. Poslední tramvaj proto vyjela 2. listopadu 1951. Od té doby je vývoj veřejné dopravy poměrně klidný, docházelo pouze k menším rozšířením trolejbusové a autobusové sítě. V 80. letech byl významným způsobem obměněn vozový park a poté došlo i k výrazné modernizaci technické základny – dnes všechny trolejbusy parkují v zatopených halách. Na přelomu tisíciletí se Winterthur rozhodl, jakým dalším směrem se má jeho veřejná doprava vydat. Zvažovaly se i různé alternativy v obnově vozového parku, který již pomalu přestával vyhovovat z hlediska komfortu i ekologie provozu. Nakonec bylo rozhodnuto, že musí dojít k omlazení autobusového i trolejbusového provozu. Od té doby jsou nakupovány jen nízkopodlažní vozy, v případě autobusů s dieslovým pohonem s co

nosti jízdenky. Zatraktivily se též jízdní řády, zavedly se pravidelné přestupy a zlepšilo se řízení dopravy. Promyšlená dopravní politika, integrace, preference a modernizace veřejné dopravy přináší pozitivní výsledky: mezi roky 2005 a 2007 se podařilo do městské veřejné dopravy nalákat o 7,2% více cestujících, a to i přes masovou a stále rostoucí oblibu cyklistické a pěší dopravy. Nezbývá než vám doporučit výlet do tohoto krásného města!



Na rušných komunikacích jsou vyhrazeny jízdní pruhy pro veřejnou dopravu. Foto Jiří Kohout

Zajímavosti odjinud

Znovuzrození tramvají v Irsku



Dopravu v hlavním město Irsku Dublinu donedávna zajišťovaly pouze patrové autobusy. Autobusy však v neustálých dopravních zácpách nabírají velká zpoždění. Dokonce se stává, že někdy řidiči vysadí cestující před konečnou a hned se obrací, aby dodrželi jízdní řád.

Zcela novou kvalitativní dimenzi v městské dopravě přineslo v roce 2004 obnovení dublinského tramvajového provozu (po 55 letech!). Obě nové tramvajové linky propojují okrajové čtvrti s centrem města. Zelená linka měří 14 km, červená 9 km. Provoz zajišťují francouzské nízkopodlažní tramvaje Citelis, dlouhé 30 a 40 metrů. Bezpečnost cestujících zvyšuje kamerový systém ve vozidlech. Zastávky jsou vybaveny digitálními panely, které on-line informují cestující o nadcházejících spojkách. U zastávek na kraji města nechybí velká parkoviště systému Park&Ride. Nákladně vybudované tratě jsou odděleny od automobilového provozu, při jejich výstav-

bě bylo také zveleveno okolí. Nový dopravní systém si díky své rychlosti, vysoké spolehlivosti a pohodlí rychle našel mnoho pravidelných uživatelů, počet cestujících v dublinské veřejné dopravě každoročně významně narůstá, a proto se chystá výstavba dalších linek.

Dopravní pozvánka na Isle of Man



Pouze na ostrově Man v Irském moři se mohou cestující setkat v pravidelném provozu s tramvajovými vozy, které pocházejí ještě z 19. století. Sedm kilometrů dlouhá trať vede od moře z Laxey na nejvyšší horu ostrova Snaefell vysokou 621 metrů. Šest tramvajových vozů s dřevěnou vozovou skříňkou bylo vyrobeno již v roce 1895 a dodnes v letní sezóně vyvázejí tisíce cestujících na vrchol, ze kterého je vidět za pěkného počasí až do Irska a Anglie.

Světovou zvláštností je také Fellův nouzový brzdový systém, kdy ručně ovládaná čelistová brzda na čele vozu účinkuje na zvláštní vodorovné kolejni-

ci uprostřed trati. Jízda po trati vinoucí se kolem hory je velice romantická: všude okolo jen zelené pastviny a pasoucí se ovce, které jen neochotně ustupují tramvajím z cesty. Cestou je možné zahlédnout i největší vodní kolo na světě o průměru 21 metrů, které od roku 1854 čerpalo vodu z místních dolů.

Náhradní lodní doprava

Pražský dopravní podnik připravil v listopadu svým cestujícím překvapení. Oprava tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu se neobešla bez několikaletých výluk. Místo přesedání do tradičních autobusů náhradní dopravy čekala cestující cesta loděmi vltavské flotily v úseku z Výtoně k Podolské vodárně. Náhradní lodní linka X-21



byla v provozu od 6 do 22 hodin a platil na ní běžný tarif MHD. Zvláštní druhy náhradní dopravy nejsou v Praze výjimkou. V roce 1995 při rekonstrukci Komoňanské ulice nahradil vyloučené autobusové linky motoráček jezdící po vlečce Modřanských strojírén.

Nakupujte s Plzeňskou kartou se slevou

Plzeňská karta přináší od 1.1.2009 svým uživatelům v rámci zkvalitnění a rozšíření služeb nový projekt nazvaný Bonusový program. Naším cílem je udělat z Plzeňské karty multifunkční městskou čipovou kartu, kterou je možné použít v sektoru zábavy, služeb, sportovních a vzdělávacích aktivit. Bonusový program vám nabízí možnost ušetřit při vašich nákupech. Partneri, kteří se rozhodli do projektu vstoupit, nabízejí slevy a bonusy dle vlastního uvážení a jsou nevymahatelné na PMDP, a.s. U níže uvedených partnerů stačí pro získání slevy předložit při nákupu Plzeňskou kartu:

Autoškola AutoGlobal (sleva 500 Kč z ceny kursového), www.autoskolaplzen.cz

AXIS Optik (sleva 10% na sortiment v plzeňských pobočkách), www.axis-optik.cz

Bowling Éčko (každá 5. návštěva – 15% sleva), www.centrum-ecko.cz

CK EUROSKI (sleva 2% na veškeré zájezdy), <http://www.euroski.cz>

CK WORLD Travel (sleva 11% na pobytové zájezdy, sleva 8% na poznávací a lyžařské zájezdy, sleva 5% na zájezdy Last minute), www.worldtravel.cz

Nakladatelství Fraus (sleva 10% na veškeré produkty nakladatelství Fraus), www.fraus.cz

Profitsport (nově registrovaný zákazník získá permanentku na 3 vstupy do Dámského fitness v hodnotě 180 Kč), www.profitsport.cz

Zachš Pub (sleva 10% na vstupné u vybraných koncertů při prodeji prostřednictvím Centrální rezervační kanceláře), www.zachspub.cz

Více informací o Bonusovém programu naleznete na www.plzenska-karta.cz. Za Bonusový program a zapojení nových partnerů odpovídá Ing. Markéta Kittnerová, tel. 378 037 468, e-mail: kittnerova@pmdp.cz

Dopravní novinky - prosinec 2008. Vydavatel: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Denisovo nábřeží 12, 303 23 Plzeň, tel. 378 031 120, www.pmdp.cz. Autoři textů: Jiří Kohout, Luboš Pašek, Pavla Štastná, Miroslav Klas (Zajímavosti odjinud). Autoři neoznačených fotografií: Miroslav Klas, Jan Šiehofer. Grafika: Vojtěch Jurik. Jazyková korektura: Jiří Rieger. Náklad 75 000 výtisků. Neprodejné. List není reklamní tiskovinou. Sazba a tisk: NAVA TISK, s.r.o., Hankova 6, 301 33 Plzeň. Distribuce: Česká pošta, s.p.