



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Denisovo nábřeží č.p. 920/12
303 23 Plzeň

SPVD
p.Jiří Kohout
Komenského 601
330 12 Horní Bříza
mailto: webmaster@spvd.cz

Vyřizuje / linka: Ing. Klusoň / +420 378 037 519

V Plzni dne: 11.10.2004

Spis. značka: Ds 1037/Ing.Kl/OŠ

Věc : **Stanovisko k připomínkám a námětům Společnosti pro veřejnou dopravu**

Odst.1, písm a)

- údržba vozidel

- zlepšení čištění interiéru vozidel – realizováno VŘ na výběr firmy provádějící úklid vozidel.

Při zadání byla stanovena kritéria zaručující vyšší čistotu vozidel.

Projevy vandalství – problematické, jedná se o náhodné jevy, které mohou vést až k zahlcení kapacity úklidové firmy.

Hlučnost vozidel – u tramvají v přípravě projekt obrábění kol. Uvolněné díly, jedná se o obtížně identifikovaný jev pokud nemá údržba vozidel informaci o jeho výskytu. Lze řešit důslednější spoluprací s provozem. To samé se týká i možného zatékání do vozidel.

Odst.1, písm.b)

- nákup a modernizace vozidel

- zvýšení podílu vysokokapacitních vozidel.

Tento problém zvažujeme řešit v budoucnosti. Důvodem je dostupnost těchto vozidel na trhu. Jediným výrobcem v ČR je zatím Škoda Electric, která má zatím jediné vozidlo, které je mimochodem testováno v současné době na našich tratích. O možném nákupu uvažujeme až v době (horizont 2-3 let), kdy bude vyzkoušené provozem v jiných městech.

Modernizace tramvají – zvýšení komfortu spatřujeme v provádění modernizací s vyšší kvalitou vůči zákazníkovi a to především u tramvají T3 přeřešením celého skeletu vozidla s částí nízkopodlažní a zvětšením délky a u tramvají KT8 její modernizací s vloženým nízkopodlažním středovým článkem. Jednání s potenciálními dodavateli probíhá.

- pořizování 100% nízkopodlažních vozidel

Tento problém lze řešit pouze u autobusů, neboť výrobci tramvají a trolejbusů v ČR nenabízejí jinou variantu než nízkopodlažní.

Bude předmětem diskuse ve firmě.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Denisovo nábřeží č.p. 920/12
303 23 Plzeň

Odst. 1, písm.c)

- informační systém pro zákazníky

Výlep zastávkových jízdních řádů se provádí pravidelně při změnách provozu (plný provoz, prázdninové období apod.) jako celková obnova. V průběhu roku dále dochází k běžné obnově jízdních řádů po linkách a to nejenom v případech změny grafikonu. Zároveň dochází k odstraňování původních jízdních řádů. Stálý problém představují „černé“ výlepy a vandalismus. Umístovaná upozornění na zákaz výlepu nemají odpovídající účinek. Diskutujeme další formy a možnosti rozšíření údržby.

Ve spolupráci s SVSmP byly v průběhu posledních let osazeny nové označnické vyráběné firmou „Značky Praha“, která byla vybrána MmP-OD (do dnešního dne osazeno 185 kusů). V těchto instalacích průběžně pokračujeme. V této souvislosti jsou přímo do zastávkových jízdních řádů doplňované barevně zvýrazněné informace např. o náhradních trasách apod. Označení zastávky číslem linky je stanoveno po dobu, po kterou je tato zastávka uváděna v platné licenci.

Informace o výlukách jsou vždy zasílány sdělovacím prostředkům, které však mnohdy tyto informace nezveřejní, proto při významnějších a dlouhodobých výlukách volí PMDP, a.s. možnost tisku vlastní přílohy i za cenu plné finanční úhrady.

Rovněž na internetových stránkách PMDP, a.s. jsou všechny změny signalizovány v předstihu.

Informační systém včetně MHD je diskutován v rámci informačního a orientačního systému města Plzně ve spolupráci s městskými institucemi (SVSmP, ÚKRmP apod.)

Odst.1, písm.d)

- využít informační systémy ve vozidlech k propagaci veřejné dopravy a kulturních akcí

Jedná se o nutnost v současné době programovat všechna jednotlivá vozidla samostatně, v příštím roce tato půjde technicky řešit přes přenos dat, problémem však zůstává datová a časová kapacita zařízení, zejména krátké časové úseky mezi jednotlivými zastávkami.

- odstranit kontroverzní reklamy na taxislužbu

Jedná se o vnější reklamu ve velmi omezeném rozsahu, 2 trolejbusy a 4 autobusy (2 x zadní plocha, 2x boční plocha), jejíž text nepoškozuje PMDP. Příjmy z reklamy jsou podstatnou složkou tržeb z podnikatelských činností, jejichž výnosy jsou zpětně používány na úhradu nákladů souvisejících s MHD. V tomto případě jsou smlouvy uzavřeny do 31.12.2004 s možností prodloužení. Měsíční tržba činí 3.331,- Kč bez DPH.

Odst. 2,

a) - odbavovací systém

Připravovaný odbavovací systém čipových karet dostatečně splňuje požadavky na rychlé odbavení cestujících v zastávkách. I nadále se však počítá s jednodenní jízdenkou ve stávající formě (resp. papírové verzi) právě s ohledem na náhodné návštěvníky Plzně, kteří nevládní Plzeňskou kartu.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Denisovo nábřeží č.p. 920/12
303 23 Plzeň

b) - **poptávkové otevírání dveří**

Poptávkové otevírání dveří u vozidel MHD plánují PMDP, a.s. až při osazení maximálního počtu vozidel vozového parku nebo dokončení instalací alespoň u jednotlivých trakcí (předpoklad v nejbližších letech). Původní záměr, dokončit vybavení vozů současně s novým odbavovacím systémem, se nezdařil.

c) - **ve večerních hodinách a o víkendech zavést doplňkový prodej jízdenek u řidiče**

Zavedení této služby není doporučováno z několika důvodů. Největším negativem je neovlivnitelné zdržení odbavení vozu v zastávce, což je v přímém rozporu s připomínkou uvedenou v odst.2, písm.a), která odmítá zdržování pobytu vozidel v zastávkách. Dalšími negativními důsledky je vznik vícenákladů na straně PMDP, které by takto získané tržby nekryly. Nové náklady jsou spojeny s úpravou vybavení vozidel (okénko pro řidiče, přenosná pokladna), s úhradou souvisejícího pojistného, poskytnutí stálých záloh všem řidičům (vratky cestujícím), následně pak s prováděným zúčtováním a odvodem hotovostí za všechna vozidla (personální náklady, trezor, pojištění, svoz hotovostí).

d) - **o víkendech je možné vzhledem k nižší frekvenci cestujících povolit přepravu jízdních kol (viz Teplice, Liberec)**

Přeprava jízdních kol v prostředcích MHD se neustále prověřuje z hlediska technických podmínek ve vztahu k bezpečné přepravě. Nízkopodlažní vozy, kde je relativně snadný nástup s kolem a ve kterých je i odpovídající prostor pro jeho uložení tvoří zatím výrazně menší část vozového parku. Jsou proto určeny především pro matky s kočárky, starší a imobilní občany. Provedení plošin u trolejbusů a autobusů běžných typů těmto požadavkům nevyhovují. Sledujeme však poznatky v ostatních městech.

e) - **jízdenkové automaty**

Jízdenkové automaty jsou velmi často terčem vandalů (viz příloha), přesto PMDP, a.s. provozuje 87 prodejních automatů a do budoucna neplánuje jejich zásadní omezení. V jednání jsou i varianty modernějších zařízení umožňující komfortnější odbavení. Technické úpravy stávajících elektronických automatů tak aby vracely „drobné“ jsou finančně neadekvátní. Přesto prověřujeme další možná technická řešení s výrobcem.

f) - **plná integrace jízdného, tedy možnost si koupit jednotlivou jízdenku v celém IDP v rámci všech zaintegrováných dopravců**

Plná integrace jednotlivého jízdného je velmi náročný ekonomický problém a je prověřováno s koordinátorem IDP. Pro pravidelnou přepravu v systému IDP je však systém vyhovující.

g) - **aktuální schémata linkového vedení ve všech vozech, zejména však na internetu**

Aktuální schéma linkového vedení na internetu bylo realizováno a průběžně dle potřeby bude aktualizováno.

h) - **internetové stránky, odstranit „javové“ menu**

V současnosti probíhá projekt tvorby nových internetových stránek, v nové verzi již nebude „java“ systém využíván.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Denisovo nábřeží č.p. 920/12
303 23 Plzeň

Odst. 3, linkové vedení

Tramvaje

- 1) S vrácením tramvajové linky do Palackého třídy lze jen souhlasit. V současné době dochází ke sjíždění tramvajových souprav v prostoru křižovatky Solní – sady Pětatřicátníků – Palackého nám. především v přepravní špičce. PMDP, a.s. se snažily navrhnout původní trasu, avšak návrh byl zamítnut. Tuto situaci řešíme nyní ve spolupráci s SVSmP připravovanou další úpravou jednotlivých cyklů v signálním plánu SSZ (rozšířenou preferencí tramvajové dopravy).
- 2) V souvislosti se zařazením nízkopodlažních spojů na linkách č.2 a 4 a jejich odlišnou nabízenou přepravní kapacitou (jezdí v kratším intervalu než ostatní spoje) není možné celodenně ponechat stabilní pravidelný interval. Rovněž k úpravě intervalu je nutné přistoupit s ohledem k poptávce a ekonomice provozu.
- 3) Navrhované řešení přímého spojení Skvrňan s Bory a Košutky se Světovarem lze realizovat, avšak za cenu zvýšení dopravního výkonu a zvýšeného počtu vypravených vozů (vliv oběžné doby a neshodného intervalu). Tento požadavek, resp. objednávka však nebyla učiněna. Požadavky však trvají na úpravu (posílení) linky č. 1, zejména v období mimo přepravní špičku. Předpokládáme však, že realizace přestupného tarifu obdobné požadavky na zavádění nových linek utlumí.
- 4) Zastávky MHD jsou posuzovány z hlediska bezpečnosti silničního provozu a v případě rekonstrukce zastávky (resp. stavebních úpravách) dochází v případě ponechání původního místa ke špatným rozhledovým poměrům apod., a proto je nutné novou zastávku posunout.
- 5) Výstavba tramvajové trati do oblasti Borských polí je projekčně diskutována a územně diskutována. Její výstavbu PMDP, a.s. podporují.

Trolejbusy

Zavedení špičkových linek Čechurov – centrum (např. CAN) a CAN – Sladkovského lze realizovat, ovšem na úkor navýšení dopravního výkonu, vozokilometrů, což by samozřejmě muselo být kompenzováno na jiných linkách (i trakcích) jeho případným snížením. Vzhledem k současnému ročnímu výkonu všech trakcí, který se ustálil na cca 14 900 000 km, a při současných vysokých přepravních nárocích v ostatních lokalitách města Plzně, je tento záměr obtížně realizovatelný.

Autobusy

- Hlavním koordinátorem linek v rámci IDP je Plzeňský holding. Cílem tohoto systému je nejen zjednodušení a sjednocení odbavovacích systémů, ale rovněž zefektivnění dopravního spojení. Realizace nových tratí je vždy s koordinátorem projednána a v případě totožné trasy je dbáno na to, aby nedocházelo k souběhu spojů.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Denisovo nábřeží č.p. 920/12
303 23 Plzeň

- Geografická poloha Plzně – soutok prakticky 4 řek omezuje do jisté míry vedení linek MHD, přesto však je přihlíženo na rozšíření dopravní obslužnosti na větším plošném rozsahu (příkladem je vedení jednotlivých linek v oblasti Borských polí). V současné době v řadě lokalit jsou však vytvářeny obytné zóny a občané dávají přednost klidnému prostředí před rušnou ulicí i za cenu, delší docházkové vzdálenosti.
- Vzhledem ke skutečnosti, že každá linka má svůj optimální interval, podle zatížení jednotlivých radiál, ale i ekonomických možností a nelze sjednotit jednotný interval pro všechny linky, aby ty pak byly pravidelně prostřídávány v společné zastávce. Došlo by tím buď k předimenzování linek s menší přepravní kapacitou nebo k poddimenzování linek s většími přepravními požadavky. Ani poté by však nebyl zaručen rovnoměrný příjezd spojů do centrálního úseku, neboť na trolejbusový provoz má vliv i ostatní provoz a dopravní situace na jednotlivých radiálách a pro omezení tohoto vlivu by bylo nutné vybudování rozsáhlé sítě samostatných vyhrazených pruhů MHD a systémové preference na světelných křižovatkách.
- novou zastávku I.č.31 v ulici U školky lze realizovat po odsouhlasení ÚMO Plzeň 2, Policie ČR – dopravní inspektorát. Tento požadavek však zatím nikdo nepředložil. Zachování dočasné zastávky „Rádiová“ lze realizovat, pokud o její zřízení ÚMO 4 požádá. Tak jako v předchozím případě však požadavek nebyl předložen.

S pozdravem

Ing. Jiří Klusoň
dopravně – provozní ředitel