



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

Vyřizuje / linka: Ing. Jiří Ptáček / +420 378 037 527

V Plzni dne: 19.5.2005

Spis. značka:

Věc: Stanovisko k námětům a připomínkám SPVD

Vážený,

zasíláme Vám reakci na předložené náměty a připomínky. Pro přehlednost jsme přímo pod Vaše náměty doplnili barevně odlišené odpovědi, či návrhy na řešení.

Náměty na zlepšení image a služeb PMDP

- Měla by být obecně více vidět snaha PMDP slyšet konkrétní náměty a stížnosti zákazníků na služby. Např. na automatech není nikde výzva, aby při jejich nefunkčnosti hlásili občané závadu řidiči vozu nebo jinému odpovědnému pracovníkovi, na dosavadních www stránkách by bylo třeba více zvýraznit zákaznické okénko, zřídit stránku s nejčastějšími dotazy a připomínkami nejen o Plzeňské kartě, ale i o MHD jako takové, stránka o propagačních akcích PMDP apod.
Na jízdenkových automatech je uvedeno telefonní číslo, kam mohou zákazníci v případě potíží zavolat. Stávající režim je nastaven tak, že každý druhý den je automat překontrolován. V případě nahlášení poruchy jsou však řešeny opravy stálou servisní službou. Oprávněné reklamace řeší PMDP, a. s. zasláním náhradních jízdenek. Tento systém byl zaveden proto, že předchozí způsob předávání informací řidiči se neosvědčil. FAQ na našich internetových stránkách již funguje.
- Účelnou a využívanou službou by byla zákaznická SMS linka na hlášení závad na vozech či připomínek k provozu. Číslo této linky by mělo být zveřejněno v každém voze a na každé zastávce.
Nedomníváme se, že by cestující měli přílišný zájem utrácet za hlášení případné závady na vozech své SMS. Přesto je na každém zastávkovém jízdním řádu uvedeno kontaktní tel. číslo ústředny PMDP, a. s. Toto je rovněž uvedeno i ve výňatku smluvních přepravních podmínek v každém vozidle MHD.
- V kancelářích PMDP chybí reklamní podoba nabídky pronájmů vozidel MHD pro různé propagační a kulturní akce (svatby, oslavy narozenin), včetně fotografických a textových referencí.
Informace jsou na našich internetových stránkách. Pro prodejny je připravována propagace některých obchodních aktivit.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

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

- U přetížených linek obsluhujících území mimo správní obvod MMP používat hlášení informující že rozsah pokrytí spojení je závislé na objednavce obcí (dosavadní situace vážně poškozuje dopravce PMDP v očích veřejnosti).
Hlásit takovouto informaci nebudeme. Na financování veřejné dopravy se totiž podílí i ostatní subjekty (ze zákona např. Krajský úřad Plzeňského kraje) a nikoliv pouze obce. V rámci integrované dopravy Plzeňska mohou cestující využívat i spojů ostatních dopravců (např. ČD, ČSAD). Samozřejmě že nás však těší, pokud cestující dají přednost naší společnosti.
- O víkendech dovolit v tramvajích přepravu jízdních kol, dovolí-li to obsazenost vozu (viz Liberec, Teplice).
Konkrétní odpověď na možnost přepravy jízdních kol sdělíme po prověření situace a poznatků v DP Brno.
- Na konečných umožnit pobyt cestujících ve vozidle vyčkávajícím na odjez s výjimkou vozidel u nichž má řidič „svačinu“, u všech konečných ihned umožnit nástup cestujícím do vozu, jak opustí nástupní zastávku předchází vůz (viz všechny západoevropské provozy), možnost sloučení výstupní a nástupní zastávky (např. Ústřední Hřbitov).
Současný způsob vychází z podmínek stanovených zákonem č. 475/2001 o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě (uvedené „zvyklosti“ nejsou praktikovány u všech západoevropských provozů) Přesto na základě konkrétně uvedených měst učiní PMDP, a. s. dotaz, jak jsou resp.za jakých podmínek tento postup uplatňují. Doplnujeme, že naprostá většina počátečních zastávek linek MHD je již vybavena zastávkovými přístřešky. Slučováním konečných výstupních a nástupních zastávek však nepředpokládáme, neboť je to z provozních důvodů nevýhodné.
- Zvážit vydávání občasníku pro zákazníky (cestující) PMDP. Aktuality, reportáže, soutěže, reklama. Na internetových stránkách bude zveřejňován zcela jistě, tištěnou verzi zvažujeme.

Odbavovací systém

- Na mincovních jízdenkových automatech chybí cizojazyčné návody.
Na přelomu dubna/května byly doplněny.
- Nově nakupované jízdenkové mincovní automaty musí umět vracet přeplatky a měly by umět vydávat jednorázové čipové karty v hodnotě jedné, či několika jízdenek. Nově nakupované a instalované elektronické automaty CALE výrobce bohužel nedodává s měničem mincí. Do budoucna (od r. 2006) však PMDP, a. s. předpokládají postupné snižování počtu instalovaných automatů pro prodej jízdenek a plánují instalace tzv. samoobslužných zón s vyšším komfortem poskytovaných služeb. Zde se bude jednat o zařízení umožňující i platby platebními kartami a aktivace plzeňských karet včetně elektronické peněženky a pod.
- V mincovních jízdenkových automatech zavádět výdej nejen "24-hodinových", ale i dalších časových jízdenek (pro eliminaci front před odjezdem spoje bonus +5 minut). Na podobném principu funguje časové jízdné v Pardubicích. Odbavovací systém v plzeňské MHD bude rozvíjen modernější technologií s dalším rozšířením a využitím čipových karet. Pro příležitostné návštěvníky, resp. uživatele MHD bude komfort tarifních kombinací, resp. výhod i nadále soustředěn pouze na základní typy jízdenek. Veškeré bonusy či přesněji definováno „výhody“ budou soustředěny na stálé klienty resp. klienty užívajících MHD k přepravě pravidelně.



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

Vozový park

- U nákupů nových tramvajových vozů, či při totálních rekonstrukcích vozů stávajících zvážit možnost zvýšení počtu obousměrných vozů, které by bylo vhodné používat na případných nově budovaných tratích, které by se mohly realizovat postupně dle možnosti městského rozpočtu, bez budování provizorních vratných smyček. Viz Brno – Líšeň. PMDP, a. s. se zásadním způsobem staví proti výstavbě úvratňových konečných. To řešení je provozně velmi nákladné. I uváděné řešení Brno – Líšeň je řešení provizorní, které je provozováno do doby dokončení výstavby plánované tratě.
- U autobusů Karosa a Škoda dochází poměrně často k otevírání dveří za jízdy, zejména při přeplněnosti vozu. Hrozí vážný úraz!! Toto je záležitost, kterou jsme u všech zaznamenaných případů důkladně prověřovali. Existuje typ technické závady, kdy k popisovaným jevům může dojít, avšak v tomto případě je vůz vždy ihned vyřazen z provozu a opraven. Jiný typ problému představují cestující, kteří se při zavírání dveří zdržují v dveřním prostoru a znemožňují spolehlivé uzavření dveří (včetně pojistky). V tomto případě může dojít k poruše elektroventilu a tím i popisované události v průběhu jízdy vozu.
- U nových rekonstrukcí tramvají zavést opět sedačky 2 + 1. Takové vozy přednostně nasazovat na linkách 2 a 1. Je třeba zvyšováním pohodlí cestujících dosáhnout vyšší konkurenceschopnosti tram. dopravy. Viz např. Drážďany. U nově nakupovaných vozů již tento vyšší komfort sledujeme. Starší typy však upravovat nebudeme.
- Palubní hodiny vozů a hodiny v Cardmanech nejsou poměrně často synchronizovány. Tento rozdíl je již systémově vyřešen a eliminován úpravou vozidlového SW.
- Zavést poptávkové otevírání dveří od zimní sezóny 2005 / 2006. Uvedenou úpravu budeme realizovat po dokončení vybavení celého vozového parku příslušnými tlačítky a audiosystemy ve vozidlech pro informaci cestujícím. Zima 2005/2006 to ještě nebude, avšak vzhledem k tomu, že získání dotace z fonu SROP (22 mil. Kč) na dovybavení vozů MHD opticko – akustickými informačními systémy umožní realizaci do dvou let, lze s tímto opatřením kalkulovat o rok později.
- Z důvodu omezení vandalismu nasazovat na linku 4 vozy KT8D5 i v pozdních večerních hodinách a celodenně o víkendech. Význam tato změna má i pro energetické úspory a vzhledem k vybavení vozů KT8 světelným informačním systémem. Organizace vypravování jednotlivých typů tramvají na linku č. 4 vychází z provozního režimu v údržbě a přihlíží i k rovnoměrnému najíždění vozokilometrů do jednotlivých technických prohlídek. O energetických úsporách jako o důvodu hovořit nelze. Kontrola „situace“ ve voze je určitým argumentem, avšak v porovnání s provozem ve večerních hodinách např. v pracovních dnech ji nelze považovat za prioritní.

Noční doprava

- Prodloužení provozu páteřních linek (1,2,4, 12, 13, 16 a 30) do cca 1:00 h a v době mezi 22:30 a 1:00 zkrátit interval mezi spoji na cca 30 minut. Případně alespoň okamžitě odstranit 40minutovou „díru“ 23.00 – 23.40 na mnohých páteřních linkách (2, 12, 13 a podobně).
- Zavedení linky N 4 ve směru centrum - Košutka konečná l.4. místo posily N 3.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

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

- U nočních autobusových linek zavést nástup předními dveřmi spojený s kontrolou jízdních dokladů, zvážit provoz s průvodčím - snížení úniků tržeb, snížení vandalství a ohrožení cestujících.

Noční provoz – téma, které má mnoho variant. Od názoru, že noční provoz není nutné (a tím ani žádoucí) zabezpečovat až po zajištění celonočního provozu do všech obvodů města. Rozhodnutí ponecháme na objednateli, tzn. MmP. Změnu odbavování nelze vyloučit (i když „průvodčí“ to určitě nebudou) avšak takovému způsobu musí být přizpůsobeny i další provozní podmínky (jízdní doba, resp. čas pro odbavení v zastávkách, platnost některých jízdních dokladů a pod.)

Návrhy k úpravám linkového vedení, nové linky

- Linky 2 a 4 celodenně ve stejném intervalu, posílení provozu v přepravních špičkách řešit zavedením nových linek 3 Skvrňany – Bory a 5 Košutka – Světovar.
- Zvážit prodloužení linky 1 ve špičkách prac. dnů z nám. M. Horákové na Světovar, společně se zřízením zastávky na Slovanské aleji.
- Prodloužení posilových spojů 1.12 ze Zátíší na Novou Hospodu (zvýšená frekvence do této oblasti v době špiček).
- V době počátku a ukončení směn posílení provozu na Novou Hospodu, včetně večerní špičky (kolem 22h)
- Zvážit sloučení linek 10 a 14 s celodenním a celotýdenním provozem jako alternativu k lince 16, ze které by mohly být převedeny sólovozy na linku 14.

- Sloučit nástupní a výstupní zastávku linky 11 Ústřední Hřbitov, čímž by se částečně eliminovala neúnosná docházková vzdálenost a bariérový přístup do Tesca.
- Zavedení zvláštní autobusové linky centrum (Americká, Sady 35) - ZOO. Zde je možnost spolupráce (sponzoringu) s pivovarem nebo s některým z hypermarketů apod.. Variantně alespoň zajíždět k ZOO s linkou č. 28 (pouze o víkendech).
- Zavedení okružní nízkopodlažní autobusové linky přímo od haly ČD k důležitým přestupním uzlům v centru v trase Nádraží ČD – Nádraží ČD, Americká – Mrakodrap – Sady 35 – Nádraží ČD. Linka musí navazovat na taktový grafikon.
U linky 24 v pátek zrušit odpolední kurzy končící u ZČU, které jezdí prázdné - úspora vozokilometrů
- Přehodnotit vedení linky 13 v plné trase po celý den. V souvislosti s nově provozovanou variantou linky k Olympii doporučujeme celodenní interval 10, resp. 15 minut včetně špiček a posílení provozu půlením intervalu novou linkou z Čechurova k Centrálnímu autobusovému nádraží v ranní a odpolední špičce pracovního dne.
- V přepravním sedle a o víkendech ukončit některé spoje linky 28 ve směru od Bukovce u Intersparu (úspora, přestup cestujících na linku 1. jedoucí v téže trase)
- 2. ranní sobotní spoj linky 30 na B. Pole vést až na konečnou Teslova (příj. cca 5. 30), náhradou za to ukončit u Panasonic jiný spoj v době, kdy se nestřídají směny.
- Zavést další spoj linky 41 v trase Vinice – B. Pole, odjezd 13.15 z CAN. Důvod – spoj ve 13.25 z CAN extrémně přeplněný. Zavést další spoj této linky jako návoz na noční směnu, 21.42 z CAN je pozdě, návoz na ranní začíná už v 5.10 a řada podniků chce přítomné zaměstnance 15 nebo 30 minut před začátkem směny. Provozovat tento spoj i v neděli večer, kdy začíná noční směna běžného pracovního týdne.
- U vyjíždějících a zatahujících spojů vést spoj v takové poloze, aby půlil interval pravidelných spojů.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

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

- Umožnit přepravu cestujících i autobusy zatahujícími z linky a to alespoň do prostoru U Práce – Mrakodrap – Prokopova – (příp. Cukrovarská).
- Důsledné dodržování číslovacího schématu linek v rámci IDS.
- Důsledné dodržování hranic stanovených pásem v IDS.
- Sladění jízdních řádů PMDP a ČSAD, spolu s provázáním intervalů PMDP a ČSAD časem sloučit také grafickou podobu jízdních řádů na zastávkách, ve finální verzi všechny linky nechat zastavovat u jednoho označníku, vše pro lepší orientaci cestujících - zvýšení atraktivity VHD.
- Odstranění konkurenčního prostředí jednotlivých dopravců IDS, cestující na první pohled nemá rozlišit konkrétního dopravce.
- Na lince 10 v Doubravce po dobu opravy části Mohylové ulice mezi ulicemi Na dlouhých a Rádiová zavést blokovou smyčku Na dlouhých – Hřbitovní – Mohylová se zastávkami:
 - n na místě běžné konečné Na dlouhých
 - n pod hřištěm/restaurací U havránka
 - n v Mohylové naproti panelákům (výstupní/nástupní)

Úpravy linkového vedení

Zde uvedeme pouze stručné shrnutí poznatků získaných za období přibližně posledního roku:

- žádné konkrétní požadavky jsme nezískali k realizaci linky č. 3 Skvrňany – Bory ani lince 5 Košutka – Světovar. Jediné, příležitostně se opakující požadavky, žádají zavedení linky Slovany – Bory (bývalá linka č. 1) avšak i tyto požadavky jsou již spíše výjimkou.
- další popisované náměty se budou postupně projednávat při realizaci úprav grafikonů pro rok 2006, popř. i později. Zde dodáváme, že k uvedeným úpravám se budou vyjadřovat i jednotlivé územní obvody města a Rada města Plzně.
- k dalším požadavkům dodáváme, že při zajišťování přepravy cestujících budeme i nadále respektovat současnou legislativu, tzn. že cestující budou přepravováni po trasách a zastávkách stanovených v příslušných licencích.

K poznámce o dodržování hranic v rámci IDS včetně definovaných pásem. V tomto směru jsou vedena jednání jak se zástupci organizátora IDP, tak i úřadem Plzeňského kraje a představiteli obcí. Respektujeme zásadu, že limitním faktorem (po projednání v pracovní skupině IDP) je způsob úhrady „prokazatelné ztráty“ sjednaný v příslušných smlouvách.

Zřízení nových zastávek

- Zvážit zřízení zastávky na znamení „V Borských Polích“, v zast. zálivu poblíž firem Typos, Alfmeier, Tatung a Loguran. (Za křižovatkou U Nové Hospody / Podnikatelská)
- Zvážit vedení linky 41 na B. Polích Podnikatelskou ulicí obousměrně, ze zastávkami u podniků Typos/ Alfmeier a Daiho obousměrně.
- Zřízení zastávky v Mánesově ulici poblíž ulice V Bezovce.
- Zřízení zastávky na Francouzské třídě poblíž Slovanské aleje.



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

- Zřízení zastávky Ul. U Školky pro linku 31
- Zřízení výstupní zastávky Cukrovarská pro zatahující trolejbusy
- tuto kompetenci necháváme spíše na úřadech příslušného městského obvodu a dále pak na posouzení DI Policie ČR a drážního (či silničního) správního úřadu. Příslušné požadavky je tedy nutné směřovat na jednotlivé úřady městských obvodů.

Náměty na propagační akce v roce 2005

- Oslavy 25. výročí provozu tramvajové trati na Košutku. Některou zářijovou sobotu zvláštní provoz vozu T1 na trase Náměstí Republiky - Košutka. Ve voze výstavka o historii tramvajové dopravy na Košutku, prodej upomínkových předmětů, účast primátora či starosty MO Plzeň 1.
- Oslavy 15. výročí provozu tramvajové trati do Bolevce. Oslavy možno sloučit s Historickým víkendem v červnu. V sobotu zvláštní provoz vozu T1 na trase Náměstí Republiky - Bolevec. Ve voze výstavka o historii tramvajové dopravy do Bolevce, prodej upomínkových předmětů.
- Den otevřených dveří v PMDP.
Den otevřených dveří se koná 18.6.05 od 10,00 do 15,00 hod. zveme i členy SPVD a T-B club.

Historická a propagační vozidla

- Rekonstrukce vozu T1 do historické podoby a jeho častější využití při propagačních akcích.
S rekonstrukcí historického vozu T1 PMDP, a. s. počítají, avšak v současné době probíhají jednání o zajištění finančních zdrojů pro tuto rekonstrukci. Další aktivity se soustřeďují ve spolupráci s připravovaným zřízením Muzea Škoda – dopravní sekce. PMDP, a. s. nepřipravují zřízení vlastního muzea resp. muzejních expozicí.
- Zavedení "párty" tramvaje (nabízí se vůz č.192) ve spolupráci s některým z pivovarů (viz úspěch podobných vozů v Plavně či v Geře - zde dokonce speciální večerní linka).
- Zachování provozuschopného historického trolejbusu typu 14 Tr v původní podobě. Pokud budeme obdobný typ aktivit („párty“ tramvaje) zajišťovat, potom pouze ve spolupráci se sponzorem. S pravidelným provozem v dohledné době nepočítáme.

Městská infrastruktura pro MHD

- Zvýšení nástupní hrany na zastávkách u tramvají tak, aby byla ve stejné úrovni jako podlaha nízkopodlažních vozidel
- Zvýšení čistoty na zastávkách. Jsou k vidění nevyprázdňené koše, vrstvy nedopalků. Je možno ve spolupráci s městem provést kampaň za čistější veřejné prostranství, např. nápisy podporující nekouření v přístřešcích na zastávkách.
- Obnova zchátralého zábradlí na zastávkách MHD na Severním předměstí. Neestetické, nebezpečí úrazu!
- Dovybavení zastávek přístřešky a místy k sezení zejména na Severním předměstí, na Zátíší, na Nepomucké třídě, na B. Polích, na konečné Bory, Malostranské a další.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

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

- Odstranění nevyhovujícího stavu nástupních ostrůvků (nástupišť) pro snadnější nástup zejména starších a imobilních cestujících. Jedná se o zastávky na 13 na Nepomucké třídě, konečná linky 12 na Nové Hospodě a další.
Čistota, estetické provedení a vzhled zastávek, přístřešky na zastávkách, jako i lavičky, odpadkové koše a souhrnně konstatováno „péče o městský mobiliář“ je diskutována s vlastníkem (SVSmP) a příslušnými obvody. Tento problém není jednoduchý s ohledem na nutnou spoluúcast i dalších subjektů. Cílem je zlepšení současného stavu při minimalizaci nákladů.

Děkujeme Vám za podnětné návrhy a těšíme se na případnou další spolupráci.

S pozdravem
Mgr. Michal Kraus
generální ředitel společnosti