

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

Prosinec 2013

*Milí čtenáři,*

vítejte na stránkách aktuálního vydání „Dopravních novinek“. Občasník s tímto názvem pro vás, tedy spíš pro naši lepší vzájemnou komunikaci, vydáváme již po deváté. Chceme vám tak nabídnout informace o nových technologiích, změnách v organizaci dopravy, informace z jiných, tuzemských i zahraničních dopravních podniků i společný exkurz do historie.

Obsah tohoto vydání je docela pestrý a rozhodně jej nechci komentovat celý, a tak si vás dovoluji upozornit jen na některé z informací.

„Jest nám dmouti se pýchou“. Tak třeba takhle by mohl znít titulček k článku o spolupráci Západočeské univerzity s naší společností řečí našich pradědů. Opravdu radost z výsledku několikaletého úsilí o spolupráci máme. Od počátku tohoto akademického roku nabízíme studentům i zaměstnancům univerzity jednu kartu, propojující dosavadní autonomní systémy JIS a Plzeňské karty. Kobrendací (propojení) karet tak uživatel získává plnohodnotný přístup ke všem službám a benefitům obou systémů při současném snížení počtu karet v peněžence. Pro univerzitu i pro naši společnost se tím ale otevírá další prostor pro zkvalitňování a rozšiřování počtu dosud poskytovaných služeb.

Spolupráce s Českou spořitelnou byla naplněna podle původních předpokladů, a tak vám nabízíme samoobslužný nákup jízdného na celkem 86 bankomatech v kraji. Zbytečné, když jde o koupi pro veřejnou dopravu v Plzni? Ale ne, transakce máme třeba i na bankomatu v Sušici a věříme, že další rozvoj integrované dopravy s sebou ponese i rostoucí význam tohoto řešení.

A jsme-li u jízdného, nahlédněte prosím i do informací o změně v přírůžkách k jízdnému. Budeme-li tyto informace číst pod shodným zorným úhlem, věřím, že dospějeme ke stejnému závěru: podniky jsou přátelštější k těm, kteří se přestupku dopustili skutečně omylem nebo shodou nepříznivých okolností a jsou ochotni svoji chybu obratem napravit. Tvrdší pak je tento systém k těm, kteří své závazky řešit nechťejí.

Mezi novinky také patří otevření nové prodejny na Klatovské třídě. Stalo se tak díky dobré spolupráci s městem a SVSmp (Správa veřejného statku města Plzně). Nová prodejna je, ve srovnání s tou původní, přátelštější jak k vám, zákazníkům, tak i k mým kolegyním a kolegům, kteří vás v ní obsluhují.

Ne všechny novinky budete všichni hodnotit pozitivně, třeba takové přejmenování zastávek, že? Je zřejmé, že soulad potřeb všech zainteresovaných na veřejné dopravě vyžaduje kompromisy, které se někomu z nás nemusí líbit. Aby takových situací bylo co nejméně, dovoluji si vás závěrem požádat opomocaspolupráci. Podělte se nám o svoje pozitivní zkušenosti s veřejnou dopravou v tuzemsku i zahraničí a nabídněte nám nové

V roce 2014 oslaví dopravní podniky 115. výročí založení. V tomto roce budou však slavit své jubileum i autobusy. 29. března tomu bude přesně 85 let, co v ulicích města začaly být provozovány autobusy pod správou města. Malé ohlédnutí za historií si můžete dopřát již dnes.

V Plzni se objevily první autobusy na začátku 20. let minulého století. Autobusové linky tehdy provozoval stát a soukromí podnikatelé. I město Plzeň účinně podporovalo rozvoj zejména státních autobusových linek. Zajistilo výstavbu garáží, sklady, byty pro řidiče a přispívalo i finančně. Koncem roku 1924 byly v Plzni čtyři státní autobusové linky, které však měly za úkol obsloužit území mimo město. V následujících letech sílil tlak na zavedení obsluhy území Plzně městskými autobusy, které by vytvořily doplněk k fungující tramvajové dopravě. Po dlouhou trvajících složitých jednáních se státní správou se 21. března 1929 podařilo uvést do života městskou autobusovou dopravu. První tři linky byly vedeny takto: Hlavní nádraží – Zastávka Jižní předměstí; Plovárna – Doudlevec – Homolka – Nepomucká třída; Lochotín – Bolevec.

V následujících letech se autobusový provoz upravoval podle aktuálních potřeb. Linky byly často měněny, rušeny nebo zaváděny nové. Největší význam získala záhy linka do Doubravky, která byla zavedena v roce 1930.

Krátký život měla linka Plzeň – Praha, kterou společně provozovaly Elektrické podniky obou měst. Na nátlak státní správy musela být linka zrušena, přestože o ní byl velký zájem.

Autobusová doprava se rozvíjela až do začátku 2. světové války, kdy nastal útlum kvůli německé okupaci i nedostatku paliva. V tomto těžkém období byla testována různá náhradní paliva a jako nejvhodnější se ukázal nestlačený svítiplyn.

9. dubna 1941 převzaly dopravu na linkách do Doubravky a k Ústřednímu hřbitovu nově zavedené trolejbusy.

Po konci války došlo k výraznému uplatnění autobusové dopravy, která jako jediná v té době mohla uspokojit četné požadavky na dopravu zejména do okrajových částí Plzně. Postupně

inspirace a výzvy. Nápadů, tedy těch dobrých, není nikdy dost!!!

Přeji vám klidný závěr roku a spoustu v klidu a bezpečí absolvovaných kilometrů v našich vozech.

*Michal Kraus,  
generální ředitel PMDP*



Autobus Škoda 706 RTO č. 51 z roku 1964, foto Michal Kouba

byly realizovány linky do Božkova, Koterova, posléze do Starého Plzeence, Chrástu a na Novou Hospodu. Části úseků těchto linek, byly záhy nahrazeny trolejbusy, které v té době byly výkonnější, kapacitní a v porovnání se zastaralou konstrukcí autobusů celkově moderní.

Jak se rozvíjel místní průmysl, národní podnik Škoda a jeho vedlejší závody a v neposlední řadě i městská sídliště, tak se rozvíjely městské autobusy, které vždy zajistily první spojení konkrétního území se zbytkem města. V mnohých případech tomu tak již zůstalo, přestože se vždy hovořilo, že dopravní spojení autobusy je provizorní do doby zavedení tramvajové nebo trolejbusové linky.

Po změně režimu v roce 1989 se pozvolna začal měnit význam městské veřejné dopravy v celém Československu. Docházelo k decentralizaci přepravních cílů a rozložení špičkových období přeprav. Konkrétně v Plzni začal klesat význam ranního návozu a odpoledního odvozu ze Škody, stej-

ně tak ubýval v tomto směru i počet přepravených cestujících. V roce 1996 byl otevřen první závod v nově tvořené průmyslové zóně na Borských polích, která se tak pozvolna začala stávat významným městským „zaměstnavatelem“. Od roku 1996 do roku 2010 byly hlavním dopravním prostředkem do této lokality autobusy. Postupně byly do této lokality vedeny linky č. 24, 30, které následovaly v roce 1998 i linky č. 22, 28. V roce 2002 se na Borských polích objevila i linka č. 21 a v roce 2004 linka č. 41.

Od roku 1994 zajišťují autobusy veškerou noční dopravu, zpočátku na třech linkách, od roku 2010 na šesti linkách.

K dnešnímu dni provozují PMDP 33 autobusových linek, jejichž délka je 438 kilometrů. Na těchto linkách se střídá 117 autobusů. Od roku 1997 se pořízují výhradně autobusy s bezbariérovým přístupem do vozidla, díky tomu je v pracovní den zajištěno přibližně 1 300 garantovaných bezbariérových spojů z celkového počtu necelých 2 000.

Mnohem více se o autobusech v Plzni dozvíte v chystané publikaci, která vyjde na přelomu jara a léta příštího roku a bude se věnovat právě autobusové dopravě pod hlavičkou Elektrických, následně Dopravních podniků města Plzně. V knize, která bude mapovat období před zahájením provozu až do dnešních dnů, naleznete množství zajímavých informací o vývoji autobusové trasy. Díky dosud nezveřejněným fotografiím si bude možné připomenout nejen autobusy z doby dávno minulé, ale i místa v Plzni, která dnes již neexistují, nebo výrazně změnila svou podobu. Součástí knihy budou i velmi cenné archiválie.

Záměrem vydání publikace je důstojně připomenout vývoj mnohdy opomíjeného druhu dopravy, bez kterého by však nedoznala nejedna městská část svého rozmachu.

Věříme, že zájem o knihu nebude jen v řadách odborné veřejnosti a fandů městské dopravy, ale i mezi širší veřejností.

*Text: Ondřej Liška*

## Nové Zákaznické centrum PMDP

Na začátku prosince jsme pro vás otevřeli nové Zákaznické centrum PMDP, které nahradí nevyhovující a stísněné prostory prodejny v Týlově ulici.

Nově otevřené Zákaznické centrum nabízí větší komfort, pohodlné odhacení i bezbariérový přístup.

Zákaznické centrum najdete na plzeňské adrese Klatovská 12 a díky větším prostorům poskytuje rychlejší odbavení zákazníků.

**Služby, které jsou v současné době poskytovány v Zákaznickém centru – Klatovská 12:**

- příjem žádostí o vydání Plzeňské karty,
- prodej a aktivace předplatného jízdného na Plzeňskou kartu,
- prodej a aktivace elektronické peněženky na Plzeňskou kartu,
- příjem reklamací souvisejících s Plzeň-

skou kartou a nákupem jízdenek v Cardmanu,

- validace transakcí provedených v e-shopu Plzeňské karty,
- prodej bločkových, 24hodinových a Plzeňských jízdenek,
- prodej upomínkových předmětů.

Novinkou je možnost platby bankovní kartou a v budoucnu zde počítáme i s možností výroby Plzeňských karet na počkání.

Těšíme se na vaši návštěvu.

*Text: Martina Valentová,  
foto: Karel Strobach*





## Ze zákulisí PMDP – 2. díl

### DISPEČINK PMDP

– nervové centrum plzeňské městské veřejné dopravy



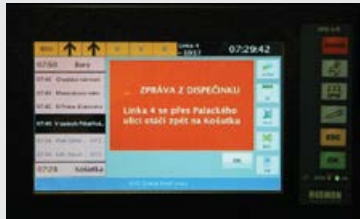
Dispečink je uzavřené pracoviště, na které má přístup pouze několik málo zaměstnanců PMDP. Doprava vozidel MHD je sledována 24 hodin denně. Přes den, kdy je provoz nejsilnější, se o dopravu stará 5 dispečerů. Směnový dispečer zodpovídá během své 12hodinové pracovní doby za bezvadný chod dispečinku. Dispečer-operátor přijímá a vyhodnocuje informace z radiostanice, je v kontaktu s řidiči a řídí provoz při mimořádných událostech. Dispečer-informatik má na starosti veškeré informační kanály dispečinku. Informuje cestující prostřednictvím známých červených LED panelů ve vozidlech MHD, prostřednictvím „inteligentních zastávek“ a pomocí tzv. bleskových zpráv na webových stránkách PMDP, Twitteru a Facebooku. Kontrolní činnost v pohotovostních vozidlech zajišťují dva oblastní dispečeré, kteří jsou v případě mimořádné události na místě jako první. V nočních hodinách je dispečink obsazen pouze dvěma dispečery.



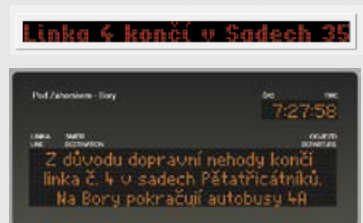
#### Když se stane běžná dopravní nehoda

Na dispečerském velínu operátor přijímá od řidiče tramvaje na lince č. 4 informaci o tom, že má nehodu s osobním vozidlem na divadla J. K. Týla na Klatovské ve směru na Bory. Zatímco operátor zjišťuje podrobnosti, je na místo ihned odesláno pohotovostní vozidlo s oblastním dispečerem a záložním řidičem tramvaje. O dalším postupu rozhoduje směnový dispečer. Je nutné jednat rychle. Je ranní špička a každé 3 minuty ze sadů Pětatřicátníků odjíždí jedna tramvajová souprava na Bory. Za pár minut hrozí přeplnění sadů Pětatřicátníků tramvajemi a zastavení i linek č. 1 a 2. Dispečer z místa nehody hlásí přesné informace. Nehoda sice není vážná, ale bez pomoci odtahového vozidla není možné uvolnit kolejistiště. Rozhodnutí je jasné. Zkrácení linky č. 4 z Košutky do sadů Pětatřicátníků, zbytek trasy na Bory doplní autobusy náhradní dopravy. Na velínu je cílý ruch.

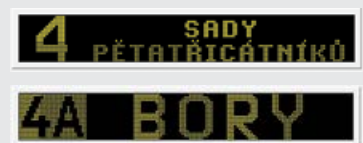
Operátor instruuje ostatní řidiče tramvajů, jak mají pokračovat.



Informatik aktualizuje informace pro cestující a odbavuje telefonní hovory s dotazy oprávněně nespokojených cestujících.



Směnový dispečer zajišťuje spolupráci se složkami Integrovaného záchranného systému a stanovuje v koordinaci s úřadem Drážní inspekce veškeré nutné postupy k obnově provozu. Nechává vypravit z vozovny záložní autobusy na náhradovou dopravu. Volných autobusů je málo, proto si půjčuje z pravidelné linky č. 30 dva autobusy. Druhý oblastní dispečer uvolňuje objíždnou kolej na Palackého náměstí a začíná řídit oboustranný přestup mezi linkou č. 4 a autobusovou linkou náhradní dopravy č. 4A u Synagogy.



Po čtyřiceti minutách je nehoda odstraněna, osobní auto naloženo odtahovou službou a poškozená tramvaj poslána do vozovny. Dispečink obnovuje tramvajový provoz na Bory. Do té doby než se podaří upravit intervaly mezi tramvajemi, autobusy ještě vyplňují mezery na lince. Na webových stránkách PMDP je již zobrazena informace o tom, že se linka č. 4 vrací na původní trasu. Zdá se, že se vše vrátilo do normálu. Dispečery ovšem čeká ještě minimálně hodina intenzivní práce. Běžný cestující samozřejmě netuší, že tramvaj, která přijela podle jízdního řádu o 2 minuty později, má být ve skutečnosti podle jízdního řádu na druhé straně města. Dispečer z dispečerského velínu udržují přibližně stejné intervaly mezi tramvajemi a zároveň upravují odjezdy z konečných tak, aby se všechna vozidla dostala na svůj čas podle jízdního řádu.



Hotovo je, až když se na monitorech dispečinku všechny tramvaje na lince č. 4 „probarví“ světle zeleně – jsou zpožděné maximálně do 2 minut a celá nehoda se zdokumentuje. Sepíše se všechny údaje o nehodě, uloží se fotografie, data z tachografu tramvaje a pořídí se náčrty z místa nehody.

Text a foto: Tomáš Mráz

## Nové SMS jízdenky pro vnější zóny

Od 1. listopadu letošního roku jsme rozšířili nabídku SMS jízdenek pro naše cestující. Nyní lze použít tento druh jízdného i pro vnější zóny. Novinkou je samostatná 35minutová SMS jízdenka pro vnější zóny a kombinovaná 65minutová SMS jízdenka platná pro vnitřní i vnější zóny.

Věříme, že jsme tímto krokem udělali jízdenky do vnějších zón pro naše zákazníky dostupnější.

SMS jízdenka pro vnější zóny (souhrnně označovány jako zóny „V“) je obdobou stávající 30minutové plnocenné jízdenky pro vnitřní zónu města Plzně (zóna „P“). Platnost je opět prodloužená na 35 minut a její cena pro cestujícího je 10 Kč plus cena za SMS dle individuálního tarifu zákazníka u jeho operátora.

Druhou novinkou je SMS jízdenka kombinovaná pro obě zóny (P+V). Tento typ SMS jízdenky má plat-

nost 65 minut a cena je stanovena na 38 Kč.

Novinkou pro všechny uživatele SMS jízdenek je postup při zadávání požadavku na duplikát SMS jízdenky (v případě smazání SMS jízdenky). Pro všechny SMS jízdenky platí nové klíčové slovo **PMDPD**, které cestující zašle na telefonní číslo 9000603 a obdrží duplikát všech platných SMS jízdenek. Cena duplikátu je 3 Kč.

Další informace o všech variantách SMS jízdenek, o možnosti tisku účtenky apod. jsou k dispozici na [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz).

A ještě důležité upozornění na závěr, do vozu MHD smí cestující nastoupit pouze s již přijatou SMS jízdenkou. V opačném případě bude cestující považován za černého pasažéra.

Text: Kateřina Fránová

## Přejmenování zastávek

Po letech příprav přišla velká změna pro veřejnou dopravu v Plzni. Dne 15. prosince tohoto roku došlo k přejmenování přibližně poloviny všech zastávek v Plzni. Přejmenování připravila Správa veřejného statku města Plzně, která několik let o nových názvech diskutovala s městskými částmi, dopravci a dalšími subjekty, a výsledek jednání je kompromisem mezi všemi návrhy a požadavky. Předvánoční čas nebyl vybrán náhodně, nové názvy zastávek totiž vstoupily v platnost v termínu celostátní změny jízdních řádů veřejné dopravy. Cestující veřejnost se však mohla s novými názvy setkat už před uvedeným termínem, a to například v rámci informační kampaně PMDP. Během té byly vytvořeny a distribuovány prospekty se seznamem změn, dále byly změny uveřejněny na webových stránkách [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz), letáky upozorňující na změny názvů nejvytíženějších zastávek byly umístěny uvnitř vozů PMDP. Posledním krokem bylo spuštění akustických hlášení v dopravních prostředcích, upozorňujících ve vybraných zastávkách na změnu názvu. Realizace takového množství změn byla časově



i technicky velmi náročná, zahrnovala změnu licencí pro linkovou dopravu, přelepení názvů zastávek a výměnu štítků s Braillovým písmem pro nevidomé, aktualizaci informačních letáků a dopravních schémat, aktualizaci a programování vozidlových systémů, atd. Zastávky veřejné dopravy patří

v našich zeměpisných šířkách mezi významné městotvorné prvky. Proto je jakákoliv změna veřejností přijímána rezervovaně, věříme však, že nové názvy se brzy uchytí a napomohou k lepší orientaci cestujících v našem městě.

Text: Miroslav Macháň,  
foto: Vlastimil Leška

## Černá jízda

Mnozí z nás si myslí, že se jich to netýká. Každému z nás se to ale může, úmyslně či náhodou, přihodit. A o čem je řeč? O pokutě, kterou nám dává revizor v prostředcích veřejné dopravy. Postih za „černou“ jízdu čeká každého cestujícího, který je přistižen bez platného jízdního dokladu, a je na každém, jak se k této situaci postaví.

Čím déle otálíme s vyřízením pokuty, tím drahší jsme se svezli. Není to zbytečné? A víme vůbec, na kolik nás tohle černé svezení přijde?

V dubnu 2012 představila naše společnost novou koncepci přepravní kontroly, jejímž záměrem byl odklon od čistě represivní role revizorů k prozákaznickému přístupu a informační podpoře cestujících. Zavedli jsme kategorii tzv. „šedého pasažéra“ (tzn. snížení přírážky pro cestující s časovou jízdenkou s překročením doby platnosti o 2 minuty), snížili jsme sankce

pro děti do 15 let a především změnili postoj k cestujícím, kteří jezdí bez jízdního dokladu záměrně a vědomě a k cestujícím, kteří z nějakých nepředvídaných příčin nedodrželi podmínky cestování prostředky veřejné dopravy. Výše pokut a kategorií cestujících bez platného jízdního dokladu zavedených od 1. 4. 2012 a dosud platných jsou znázorněny v horní tabulce.

Na základě novely zákona byla stávající maximální výše přírážky zvýšena z dosavadních 1 000 Kč na částku 1 500 Kč. V souvislosti s tím se vedení společnosti rozhodlo ještě více kategorizovat lhůty pro úhradu snížené přírážky, ještě více snížit sankce v jednotlivých kategoriích cestujících bez platného jízdního dokladu a tím dát více možností dlužníkům, kteří chtějí pohledávky skutečně řešit. Jak bude vypadat výše sankcí po 1. 1. 2014, ukazuje spodní tabulka.

VÝŠE PŘÍRÁŽEK platných od 1. 4. 2012 do 31. 12. 2013				
Platba	cestující bez jízdního dokladu - černý pasažér		překročení doby platnosti časové jízdenky do 2 minut - šedý pasažér	
	Nezletilý cestující do 15 let	Cestující od 15 let	Nezletilý cestující do 15 let	Cestující od 15 let
Na místě	300 Kč	600 Kč	200 Kč	300 Kč
Do 10 pracovních dnů	400 Kč	800 Kč	300 Kč	600 Kč
Nad 10 pracovních dnů	1 000 Kč		1 000 Kč	

VÝŠE PŘÍRÁŽEK platných od 1. 1. 2014				
Platba	cestující bez jízdního dokladu - černý pasažér		překročení doby platnosti časové jízdenky do 2 minut - šedý pasažér	
	Nezletilý cestující do 15 let	Cestující od 15 let	Nezletilý cestující do 15 let	Cestující od 15 let
Na místě	200 Kč	500 Kč	150 Kč	300 Kč
Do 21 kalendářních dnů	300 Kč	700 Kč	250 Kč	600 Kč
Do 40 kalendářních dnů	1 000 Kč		1 000 Kč	
Nad 40 kalendářních dnů	1 500 Kč		1 500 Kč	

Text: Marta Kohoutová



## Evropský den trolejbusů

21. září oslavila Plzeň společně s dalšími 26 městy starého kontinentu Evropský den trolejbusů. Tento svátek založilo společenství Trolley\* a letos se konal již potřetí.

Plzeň, která patří mezi 13 měst s trolejbusovým provozem v České republice a má 2. největší dopravní výkon v počtu kilometrů zajišťovaných právě trolejbusy, tak podpořila hlavní myšlenku programu Trolley. Těmi jsou:

- Propagace trolejbusové dopravy jakožto nejčistšího a nejekonomičtějšího druhu udržitelné dopravy ve městě.
- Vyzdvížení výhod trolejbusů ve srovnání s autobusy spalujícími naftu a nákladnými tramvajovými systémy.
- Zvýšení celkové kvality, bezpečnosti a atraktivity veřejné dopravy.
- Snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí ve středoevropských městech.



Na náměstí Republiky si přichozí všech věkových kategorií mohli otestovat své znalosti o trolejbusích nejen v Plzni, ale i ve světě, při vyplnění kvízu nebo načerpat zajímavé informace při přednáškách Jiřího Kohouta, projektového manažera PMDP a velkého trolejbusového nadšence. Ve stanu PMDP a přistaveném trolejbusu byla nainstalována výstava o celé trolejbusové historii v Plzni, kde mohli návštěvníci najít potřebné odpovědi nejen na kvízové otázky.



Vítězná fotografie: František Vaňásek

Tento den byl zároveň finálem fotografické soutěže „Žijeme v Plzni s trolejbusy“, která byla vyhlášena právě u příležitosti Evropského dne trolejbusů. Do užšího finále bylo vybráno 25 fotografií a návštěvníci, kteří dorazili na náměstí, se stali porotou a svými hlasy rozhodli o vítězi, jímž se stal František Vaňásek s 99 hlasy.

\*Trolley je projekt financovaný EU, skládající se z 9 partnerů sídlících v EU - Salzburg AG (Rakousko), Město Brno (Česká republika), Barnim Bus GmbH, Eberswalde (Německo), TEP S.p.A., Parma (Itálie), LVB, Lipsko (Německo), Město Gdyně (Polsko), Univerzita v Gdaňsku (Polsko), SZKT, Szeged (Maďarsko), Trolley-Motion, Salzburg (Rakousko).

### Trolejbusové perličky:

- Nejdéle fungující systém trolejbusů je v Čínské lidové republice. Do provozu zde byly trolejbusy uvedeny již 15. listopadu 1914.
- V 89 zemích je v celkem 310 fungujících trolejbusových systémech provozováno celkem 14 000 trolejbusů.
- Město s nejvíce trolejbusy je Moskva s více než 2 000 vozy v denním provozu.
- Průměrná životnost trolejbusových vozidel je 20 let, a tím se stává investice do trolejbusů jednou z nejefektivnějších a nejdéletrvavějších v MHD.
- Od roku 2000 vzniklo hned 8 zcela nových systémů, těmi jsou:
  - Riád (Saudská Arábie), uveden do provozu 10/2012
  - Lecce (Itálie) 01/2012
  - Medellín (Kolumbie) 12/2011
  - Merida (Venezuela) 06/2007



- Kerch (Rusko) 04/2004
- Podolsk (Rusko) 04/2001
- Vidnoye (Rusko) 09/2000
- Landskrona (Švédsko) 09/2003
- V Evropě je provozována trolejbusová doprava ve 151 městech, z toho 13 v České republice.
- Trolejbusy mají nejnižší možnou spotřebu neobnovitelných zdrojů

(při srovnání s dieselovými autobusy o 50 % méně) a při použití energie z obnovitelných zdrojů jsou vůči životnímu prostředí 100% šetrné. Elektřinu potřebnou k pohánění trolejbusů lze získat v podstatě z jakéhokoliv zdroje.

Text: Kateřina Fránová,  
foto: archiv PMDP

## Přidejte se k nám na Facebooku

Nejpopulárnější sociální síť dnešního internetu – to je Facebook. Říká se, že ten, kdo na něm není, jako by ani nebyl. Možná na tom něco je, ale důležitá je především síťová povaha celého systému. Jakmile je něco zveřejněno, může to s troškou nadsázky obletět celý „svět“. Sice nám to „trochu“ trvalo, ale nakonec jsme se i my rozhodli, že se k Facebooku připojíme založením oficiální stránky PMDP, díky které budeme moci komunikovat se svými zákazníky. Právě široký potenciál našich možných „fanoušků“ byl hlavním důvodem, který nás k založení přiměl. Zajímá vás jaký je?

Jen v Plzni je přes 92 tisíc uživatelů zaregistrovaných na této síti, v okruhu 40km od Plzně je to více než 136 tisíc uživatelů. To je skutečně velké číslo, díky kterému stálo za to stránku založit, nemyslíte?

Facebooková stránka PMDP se tak 10. září t. r. stala dalším komunikačním kanálem, jejímž cílem je reprezentovat naši společnost a oslovit co

nejvíce uživatelů, kterým budeme neustále podávat nejen aktuální informace o veřejné dopravě, ale i jiné zajímavé, někdy i úsměvné zprávy týkající se právě MHD nejen v Plzni. Jako velkou výhodu vnímáme i možnost vzájemné komunikace nejen mezi PMDP a uživatelem, ale i mezi uživateli navzájem. Ceníme si zpětné vazby, kterou od vás touto cestou získáváme.

O tom, jak rychle se dostala stránka mezi uživatele Facebooku, svědčí fakt, že během pouhých dvou týdnů získala prvních tisíc fanoušků! Hraniče 2000 byla překonána po 6 týdnech od založení.

Možná si někteří říkají, že toto číslo je malé, oproti číslu všech uživatelů, které chceme oslovit, ale opak je pravdou. Mnoho lidí používá sociální síť jen ke kontaktu se svými přáteli a až poté, kdy chtějí něco více, se stávají fanoušky stránek známých osobností, značek a právě firem a společností. Vše je otázkou času

a věříme, že oslovíme co největší počet uživatelů.

Na facebookových stránkách jsme sice ze všech dopravních podniků nejkratší dobu, ale přesto se můžeme pyšnit 3. místem v počtu fanoušků stránky. Za to jsme vděční právě vám!

Na závěr bychom rádi poděkovali všem našim fanouškům, kterým se naše stránka líbí, a všem, kteří přispívají svými postřehy, fotografiemi a nápady.

Věříme, že vedení stránky se vám bude líbit i nadále a budeme se těšit na vaše příspěvky.



Na facebookovou stránku se dostanete přes [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz) nebo přímo na adresu [www.facebook.com/mhdplzen](http://www.facebook.com/mhdplzen).

Text: Klára Kozohorská

## Zkušenosti po roce nabíjení Plzeňské karty na bankomatech

Na počátku tohoto roku byl uveden do provozu systém bankomatů České spořitelny, a. s., na kterých lze dobýt Plzeňskou kartu – tedy je možné si na kartu uložit elektronické peníze nebo předplatné. Tento systém postupně nahrazuje původní automaty (tzv. Samoobslužné zóny), které jsou již za hranicí své životnosti a poslední z nich budou odpojeny k 31. 12. tohoto roku.

Po necelém roce užívání systému nabíjení Plzeňské karty na bankomatech můžeme již poskytnout některé poznatky z praxe.

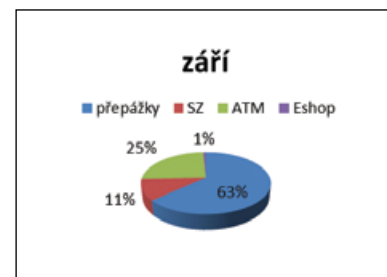
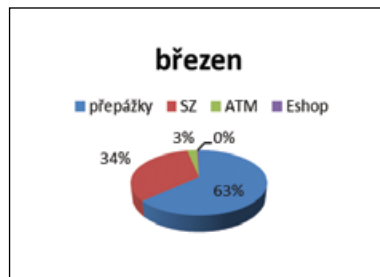
Lze označit za zajímavé občasnou nepředvídatelnost chování uživatelů. Zatímco v některých případech převládaly zvyklosti zákazníků při ovládání bankomatu, jindy zase „vítězily“ naučené postupy ze Samoobslužných zón. PMDP společně s Českou spořitelnou na signály uživatelů reagovaly a od počátku provozu již došlo ke třem

drobným úpravám v ovládání tak, aby se co nejvíce přiblížilo ideálnímu a intuitivnímu způsobu práce s bankomatem.

Za nesmírně důležité považujeme zjištění, že nahrazováním Samoobslužných zón bankomaty nedošlo k odlivu zákazníků od samoobslužného odbavení Plzeňské karty ve prospěch kamenných přepážek. Na grafech níže je zřejmé, že podíl samoobslužného odbavení zůstává na úrovni cca 1/3 všech transakcí, pouze se uživatelé přesunují od zón k bankomatům (ATM).

Velkým pozitivem projektu je, že z celkových 86 bankomatů pracujících s Plzeňskou kartou, které jsou na rozdíl od Samoobslužných zón rozmístěné po celém kraji, jsou užívány i ty, jež se nacházejí v místech mimo dosah Integrované dopravy Plzeňska (např. v Tachově, Sušici či Klatovech).

Text: Martin Chval



## V pěstounské rodině jsem doma

Již od roku 2012 vyhledává sdružení Centrum pro dítě a rodinu LATUS a Diakonie Západ vhodné zájemce o pěstounskou péči pro děti z kojeneckých a dětských domovů nejen v Plzni, ale i v dalších městech Plzeňského kraje. V roce 2014, díky další podpoře, rozšíří spolupracující organizace stávající aktivity také na vyhledávání zájemců o pěstounskou péči i pro děti se zdravotním postižením.

Potřeba rozšířit zaměření náborových kampaní vzešla jednak z téměř dvouleté náborové praxe pracovníků obou organizací, ale také od ústavních zařízení samotných, kde v rámci stávajícího systému péče neprobíhá aktivní vyhledávání zájemců o pěstounskou péči, a proto mají děti se zdravotním postižením téměř nulovou šanci vyrůstat v pro ně tolik potřebném rodinném prostředí. Běžná ústavní zařízení rovněž nemají kapacity a dostatečné prostředky na efektivní osvětovou kampaň a výrobu účelných informačních materiálů, vedoucích k zatraktivnění náhradního rodičovství pro širokou veřejnost v Plzeňském kraji.

Z výše uvedených důvodů bude rok 2014 rokem, kdy se v rámci specializovaných náborových kampaní Centra LATUS a Diakonie Západ bude maximálně prezentovat možnost stát se pěstounem pro děti se zdravotním postižením. Během kampaně s názvem „V pěstounské rodině jsem doma“, která bude probíhat v pěti západočeských městech (Plzeň, Domažlice, Klatovy, Sušice, Horažďovice), se široká veřejnost dozví podstatné informace o potřebách dětí se zdravotním postižením a specifikách pěstounské péče. Probíhat budou například tematické (osvětové) promo akce nejen v obchodních centrech, informační semináře s odborníky a stávajícími pěstouny, náborová setkání, navíc se informace o náhradní rodinné péči pro děti se zdravotním postižením objeví i v regionálních denících, televizích, rozhlasu, stejně tak v MHD, ordinacích lékařů, úřadech a řadě dalších míst.

Jedním z hlavních výstupů kampaně „V pěstounské rodině jsem doma“ bude atraktivně zpracovaná metodika pro budoucí pěstouny dětí se zdravotním postižením, která bude informovat zájemce i pěstouny o tom, jak postupovat, kde a jak se vzdělávat anebo

třeba kde hledat pomoc v kritických situacích. Druhým zásadním výstupem bude sborník z konference, ta bude uspořádána na přelomu září a října roku 2014 a zúčastní se jí odborníci, zástupci úřadů, neziskových organizací, ústavů, médií, ale i vybraní pěstouni. Téma konference bude jasné – náhradní rodinná péče pro děti se zdravotním postižením. Ovšem cílem nejdůležitějším je a bude nalézt nové pěstouny, kteří by poskytli ve spolupráci s Centrem LATUS a Diakonií Západ domov dětem se zdravotním postižením.

Každá pomoc našemu projektu je vítána a nemusí být vždy jen finanční, v tomto případě pomůže i taková maličkost, jako je vylepit náš plakát třeba na výlohu, mluvit o tomto tématu s přáteli nebo je pozvat k účasti na seminářích. Za každou pomoc předem děkujeme.

Pokud chcete vědět o kampani „V pěstounské rodině jsem doma“ více, podívejte se na naše internetové stránky [www.diakoniezapad.cz](http://www.diakoniezapad.cz) anebo [www.latusprorodinu.cz](http://www.latusprorodinu.cz). Tento projekt je podpořen z nadačního fondu J&T a České pošty. PMDP přispěly vydáním právě tohoto článku.

Text: Jana Kocourková,  
Jiřina Ullmanová

## Nová sdružená karta JIS-PK

Velmi rádi vám představujeme novou sdruženou kartu JIS-PK, novinku, která je vydávána od září 2013 na základě spolupráce Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. a Západočeské univerzity v Plzni.

Tato karta je určena pro studenty a zaměstnance ZČU. Díky sloučení funkcí univerzitního průkazu - JIS karty a Plzeňské karty mohou držitelé nově vydané JIS-PK používat tuto kartu jako univerzitní průkaz a současně jako plnohodnotnou Plzeňskou kartu.

V praxi toto spojení znamená celou řadu funkcí a výhod v jedné kartě. Karta držitelé umožňuje např. vstup do budov ZČU, stravování v menzách, půjčování knih v Univerzitní knihovně i Studijní a vědecké

knihovně Plzeňského kraje, samoobslužné kopírování nebo tisk (část JIS). Dále je možné na kartu nahrát časové předplatné nebo elektronickou hotovost pro nákup jízdenek přímo ve vozech veřejné dopravy, provést snadnou rezervaci vstupenek na kulturní i sportovní akce, uskutečnit platby za parkovné i vstupy do vybraných městských objektů či využívat slevy a výhody Bonusového programu (část PK).

V současné době je vydáno více než 1600 ks karet. Zájemci o kartu mohou žádat elektronicky na stránkách univerzity. Další informace o sdružené kartě naleznete také na webových stránkách PMDP i ZČU.

Text: Pavla Štastná



# Konference PMDP – „CHYTRÁ A ZDRAVÁ MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA“

Ve dnech 9. – 10. 4. 2013 pořádaly PMDP v plzeňském Parkhotelu 2. ročník mezinárodní konference Chytrá a zdravá městská veřejná doprava. Na konferenci zaznělo celkem 24 přednášek pro více než 300 účastníků z 10 států světa, přičemž před-

nášky byly rozděleny do 4 hlavních bloků, a to: Dopravní telematika pro inteligentní město, Udržitelná městská doprava pro 21. století, Technologie ve vozidlech a na tratích městské veřejné dopravy a Marketing a ekonomika městské veřejné do-

pravy. Celou akci zahájil generální ředitel PMDP Michal Kraus a hosty osobně přivítal i primátor města Plzně Martin Baxa.

První dva výše jmenované tematické bloky měly svůj prostor v úterý. V rámci bloku zabývajícího se dopravní telematikou patřily mezi nejlepší příspěvky přednáška od Milinda Naphadeho (IBM, USA), který představil možnosti plánování hromadné dopravy například díky sledování pohybu mobilních telefonů, a přednáška od Richarda Thomase (Cubic, Británie), který představil princip a funkci odbavení cestujících ve vozidle pomocí bezkontaktní platební karty. Zavedení takového způsobu platby jízdného je momentálně zvažováno i v Plzni. Druhý blok se týkal udržitelné městské dopravy a mezi nejzajímavější patřila jistě přednáška Martina Barryho (USA, reSITE), který vyzdvihl zejména nevyužití možnosti využití uličního prostoru ve městech. Martin Barry stojí mimo jiné za iniciativou, která na praž-

ském Smetanově nábřeží pořádala na podzim dny bez aut, kdy se nábřeží proměňuje na velkou pěší zónu při zachování provozu MHD (www.nabrezije.cz).

Úterní odpoledne ještě ozdobily příspěvky o závazku Montrealu o přechodu na výhradně elektrický provoz od roku 2025 nebo o výstavbě nové trolejbusové sítě v anglickém Leedsu (mimořádně poslední trolejbusový provoz ve Velké Británii zanikl v roce 1972, kdy dojezdily trolejbusy v Bradfordu).

Ve středu byl první blok zaměřen na trendy v dopravní technice. Není bez zajímavosti, že tematické zaměření přednášek patřilo elektromobilitě. Prostor byl věnován i efektivnější práci s energiemi v dopravních prostředcích.

Posledním tématem konference byl Marketing a ekonomika městské veřejné dopravy. Tento blok se nesl velmi výrazně v duchu fenoménu poslední doby, kterým jsou sociální sítě. Přednáška Martina Kalaba z ví-

deňského dopravního podniku byla povzbuzením pro všechny dopravní podniky, které s využitím např. Facebooku váhaly. Zajímavá byla také přednáška Filipa Drápala z pražského ROPIDu, který sdílel zkušenosti s marketingem veřejné dopravy v Praze.

Zajímavých postřehů byla celá řada, nicméně všechny by v souhrnu zabraly celé letošní Dopravní novinky. Zájemcům tak můžeme doporučit webové stránky konference - konference.pmdp.cz, kde jsou k dispozici přednášky ke stažení. Zároveň se tam v průběhu příštího roku určitě objeví informace o třetím ročníku konference, který je plánován na 21.–22. dubna 2015. V tomto období bude Plzeň Evropským hlavním městem kultury a k tomuto titulu se budou Plzeňské městské dopravní podniky snažit přispívat nejen touto konferencí, ale i kulturou cestování v chytré a zdravé městské veřejné dopravě.

Text: Miroslav Macháň,  
foto: Richard Bartoš



## Krátce

### Tramvaje v Jasy

Jedno z největších rumunských měst Jasy je na rozdíl od většiny ostatních v této zemi zajímavé i pro projíždějící turisty. Ve městě se nachází velké množství památek, a to dokonce i na kolejích tramvajového systému. Rumunsko je již několik let součástí Evropské unie, ale pro nedostatek financí si města stále pořízují především ojeté tramvaje z Německa, Nizozemí nebo Švýcarska. Nízkopodlažních spojů si zdejší cestující proto mnoho neužijí. Zato si ještě v interiéru vozidel mohou přečíst původní reklamní plakát ve vlámsčině, plán sítě v Drážďanech nebo přepravní podmínky dopravního podniku v Bernu, jako je tomu u 40 let staré tramvaje typu Be 8/8 na fotografii.

Text a foto: Miroslav Klas



### Mistr dopravy

Chcete si zkusit plánovat trasy linek, obsluhovat zastávky ke spokojenosti cestujících, nakupovat vozový park, který je třeba udržovat a plnit různé náročné úkoly v celkem dvaceti herních úrovních? Nebo jste fanoušek počítačových her? Zkuste tedy tu naši, kterou najdete na webových stránkách PMDP v sekci „zábava“.

Hra Mistr dopravy je tu právě pro vás... Příjemnou zábavu!

Text: Kateřina Fránová

### Sady Pětaticátníků

V přestupním uzlu „sady Pětaticátníků“ došlo k úpravě odbavování tramvajových linek. Od října platí pravidlo, že v zastávce smí odbavovat v jednom směru (Bory, Slovany, Světovar) nejvýše dvě soupravy zároveň. Třetí souprava musí vyčkat na odbavení předchozích souprav a uvolnění prostoru zastávky. Cílem je zajištění vyšší bezpečnosti pro cestující i chodce, kteří se pohybují v tomto centrálním přestupním uzlu. V zájmu zajištění přestupů mezi linkami je výjimkou z uvedeného pravidla noční křižování linek, kdy smí odbavovat tři soupravy současně, a provoz o sobotách, nedělích a svátcích, a to díky nasazení solových vozů.

Text: Jiří Kohout

## Zlepšování veřejné dopravy

Není náhoda, že se plzeňská městská veřejná doprava řadí k těm nejlepším v rámci České republiky. Snažíme se neustále zlepšovat naše služby směrem k vám, našim zákazníkům.

Jednou z těchto oblastí významných změn je náš vozový park. Postupně jsou staré vozy nahrazovány novými, nízkopodlažními – v letošním roce došlo nebo ještě dojde k obměně 3 standardních autobusů, k modernizaci 5 tramvajů a nákupu dvou zbrusu nových dvoučlankových tramvajů, z nichž jednu již od počátku října můžete potkávat v plzeňských ulicích. Významná obměna vozového parku bude pokračovat i v příštím roce, kdy je naplánován nákup 4 nových trolejbusů, 8 autobusů a 2 obousměrných tramvajů a modernizace dalších 2 tramvajů. Pro období 2012 – 2014 byla naplánována obměna celkem 60 vozů, což je téměř pětina našeho vozového parku.

### Inovační systém PMDP

Do zlepšování našich služeb se můžete zapojit i vy, a to prostřednic-

tví Inovačního systému PMDP, který je otevřen i vašim návrhům. Náměty na zlepšení můžete podat prostřednictvím našich webových stránek, kde je k dispozici online i pdf formulář, nebo vyplněním papírového formuláře, který je k dispozici v Zákaznických centrech PMDP.

V případě, že námět bude vyhodnocen jako přínosný, obdržíte jako pozornost od naší společnosti hodnotný dárek. Pokud budete mít chuť se zapojit do případné realizace, rádi vás přivítáme v týmu.

Příkladem zlepšení služby vycházející z inovačního systému je aplikace MHD Plzeň pro chytré mobilní telefony na platformě Android. Tato aplikace nebyla vytvořena v PMDP, ale jedním z vás, našich cestujících. Její autor nás oslovil s nabídkou na spolupráci právě díky Inovačnímu systému.

Zapojte se i vy do zlepšování veřejné dopravy v našem městě.

Text: Lucie Viktorová

## Novinka na plzeňských kolejích

Prototyp nového vozu Vario LF 2/2 IN byl do PMDP dodán 17. září letošního roku. Mezi fanoušky veřejné dopravy a ve slangu dopraváků si vůz díky svému typovému označení vysloužil přezdívku „Inka“. Výrobce tramvaje je společnost Pragoimex, a.s.

Plzeňská novinka dostala přidělené evidenční číslo 361 a v plzeňských ulicích se vůz poprvé objevil v noci z 2. na 3. října, kdy proběhly zkoušky jízdního profilu na všech tratích.

9. října byl po předepsaných zkouškách zahájen zkušební provoz bez cestujících a 21. října byl zahájen zkušební provoz s cestujícími.

Po ukončení zkušebního provozu následují další nezbytné zkoušky, dílenská prohlídka a homologace vozidla.

Do konce letošního roku bude PMDP dodán ještě druhý vůz Vario LF 2/2 IN, který obdrží číslo 362 a na rok 2014 je plánována dodávka dalších 2 vozidel tohoto typu.

Technická specifikace vozidla:

Délka 23 700 mm, výška 3 185 mm, šířka 2 480 mm, prázdné vozidlo váží 31 000 kg, plně obsazené 48 000 kg.



Obsaditelnost vozu je 152 stojících osob při 8 osobách na m², 123 při 5 osobách na m², vůz nabízí 40 pevných a 4 sklopné sedačky, vozidlo je uspořádáno 4 místy pro kočárky a invalidní vozíky.

Vozidlo má asynchronní výzbroj Škoda shodnou s vozy Vario LF plus provozovanými v Plzni, podíl nízkopodlažní části vozidla je 43 %.

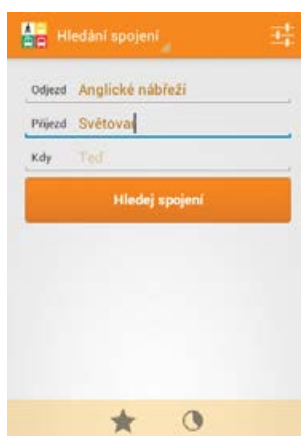
Nový vůz vychází z koncepce Vario LF2 plus a v Plzni by mělo doplnit vozy s kapacitou 1,5 násobku tramvaje T3 na lince č. 1, kde jsou v současné době provozována vozidla LTM 10.08 (Astra) v kombinaci s tramvajovými soupravami ekvivalentu 2násobek tramvaje T3.

Text a foto: Jiří Trnka

## Vyhledávání spojení

### Aplikace MHD Plzeň

Od října je k dispozici pro telefony s operačním systémem Android aplikace MHD Plzeň. Tato aplikace nabízí dvě hlavní funkce. První funkcí je vyhledávání spojení mezi dvěma zastávkami, přičemž v případě dostupnosti GPS jsou jako výchozí automaticky nabízeny nejbližší zastávky dle polohy telefonu. Druhou funkcí je panel odjezdů, který zobrazuje nejbližší spoje jedoucí z dané zastávky. Na vyhledaný spoj si můžete nastavit upomínku, která zajistí, že své spojení nezmeškáte. Vývoj aplikace se nezastavil, a tak v rámci rozšiřování funkcí se v současnosti připravuje možnost odesílání SMS jízdenek z aplikace. Aplikaci si můžete zdarma stáhnout v obchodu Google Play pod názvem MHD Plzeň.



### Vyhledávání spojení na mapách Google

V průběhu podzimu se podařilo spustit vyhledávání spojení na mapách Google pro linky PMDP. Plzeň se tak zařadila mezi ostatní dopravní podniky z celého světa, které již tuto možnost svým zákazníkům nabízí. Značnou výhodou je možnost vyhledávání spojení zadáním ulice, případně tažením na mapě - tedy není nutné zadávat přesný název výchozí ani cílové zastávky. Spojení je vyhledáno včetně doby potřebné pro pěší přesun z výchozího místa k zastávce a ze zastávky na místo určení a zahrnuje i čas na přestup. Je tak možné velmi dobře porovnat více alternativ cestování veřejnou dopravou a výsledné kombinace mohou mile překvapit i znalého cestovatele.

Text a foto: Miroslav Macháň



## Slevy s PK!



Ač byl Bonusový program spuštěn již v roce 2009, jen málo držitelů Plzeňské karty o něm ví. Proč nevyužíváte i vy slevy, které se vám nabízí při pouhém předložení Plzeňské karty? Slevy nebo jiné výhody nabízí již 49 partnerů zapojených do Bonusového programu v různých oblastech služeb, nákupu zboží, zábavy či sportovního vyžití. Kompletní seznam míst, kde můžete s Plzeňskou kartou ušetřit, naleznete na www.pmdp.cz nebo na www.plzenskakarta.cz.

Bonusový program může využít každý, kdo je držitelem platné Plzeňské karty, případně její alternativy vázané na konkrétní osobu (Plzeňská karta ISIC, ITIC, JIS-PK). Nevztahuje se na anonymní verze karet, jako je Plzeňská jízdenka a Firemní Plzeňská karta.

K čerpání slevy u každého z partnerů stačí pouze předložit Plzeňskou kartu, nejsou nutné žádné další registrace ani úkony.

Partnerům Bonusového programu je zajišťována reklama prostřednictvím kanálů pro komunikaci s veřejností, které PMDP běžně využívají, tj. webové stránky PMDP a Plzeňské karty, informace na prodejních přepážkách PMDP, letáky ve vozech apod.

Partneři Bonusového programu jsou označeni samolepkou.

Text: Štěpánka Matějovská





# Zajištění vánočního, silvestrovského a novoročního provozu MHD v Plzni 2013/2014

**Pátek 20. 12. 2013**  
Plný provoz. Na lince č. 24 prázdninový grafikon, platný v době zkouškového období ZČU.

**Sobota 21. 12. 2013**  
Provoz podle sobotních jízdních řádů.


**Neděle 22. 12. 2013**  
Provoz podle nedělních jízdních řádů.

**Pondělí 23. 12. 2013**  
**TRAMVAJE**  
Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

**TROLEJBUSY**  
Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů.

Provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn.


Linka č. 10 nejede.

**AUTOBUSY**  
Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách.

Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 provoz podle prázdninového grafikonu.

Linka č. 34 v provozu podle vánočního jízdního řádu.

**Úterý 24. 12. 2013**  
Provoz podle sobotních jízdních řádů do cca 19. hodiny.

**TRAMVAJE**  
V období mezi 19. a 4. hodinou bude na lince č. 1 a 2 zajištěn noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min. a na lince č. 4 v intervalu cca 25 – 30 min.

**Linka č. 1 – odjezdy ze Slovan**  
18.57, 19.07, 19.27, 20.07, 20.57, 21.47, 22.37, 23.27, 0.27, 1.17, 2.07, 2.57, 3.42

**Linka č. 1 – odjezdy ze Solní ul. do Bolevce**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55

**Linka č. 1 – odjezdy z Bolevce**  
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.58, 21.48, 22.38, 23.28, 0.28, 1.18, 2.08, 2.58, 3.43, 4.13

**Linka č. 1 – odjezdy sady Pětaticátníků na Slovany**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23

**Linka č. 2 – odjezdy ze Světovaru**  
18.51, 19.06, 19.26, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41

**Linka č. 2 – odjezdy ze Solní ul. do Skvrňan**  
19.04, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55

**Linka č. 2 – odjezdy ze Skvrňan**  
19.00, 19.06, 19.26, 19.46, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41, 4.11

**Linka č. 2 – odjezdy sady Pětaticátníků na Světovar**  
19.12, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23


**Linka č. 4 – odjezdy z Bor**  
18.59, 19.10, 19.30, 19.50, 20.10, 20.37, 21.00, 21.27, 21.50, 22.17, 22.40, 23.07,

23.30, 0.02, 0.30, 0.57, 1.20, 1.47, 2.10, 2.37, 3.00, 3.27, 3.45, 4.12\*  
\* jede jen do zastávky U Práce a dále na Slovany

**Linka č. 4 – odjezdy sady Pětaticátníků na Košutku**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55

**Linka č. 4 – odjezdy z Košutky**  
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.35, 20.58, 21.25, 21.48, 22.15, 22.38, 23.05, 23.28, 0.00, 0.28, 0.55, 1.18, 1.45, 2.08, 2.35, 2.58, 3.25, 3.43, 3.55\*, 4.10\*  
\* jede jen do zastávky sady Pětaticátníků a dále na Slovany

**Linka č. 4 – odjezdy sady Pětaticátníků na Bory**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55

**TROLEJBUSY**  
Provoz linky č. 11 bude ukončen po 19. hodině, linek č. 12 a 15 po 23. hodině. Na linkách č. 13 a 16 bude zajištěn v období mezi 19. a 4. hodinou noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min.

**Linka č. 11 – odjezdy z Ústředního hřbitova**  
19.09, 19.16\*, 19.25\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 11 – odjezdy z CAN**  
18.48, 19.03.

**Linka č. 12 – odjezdy z Nové Hospody**  
19.05, 19.35L, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45L, 23.35, 00.07\*  
L – jede do Letkova  
\* - jede jen do zast. Mrakodrap

**Linka č. 12 – odjezdy z Letkova**  
20.08, 23.28

**Linka č. 12 – odjezdy z Božkova**  
19.00, 19.35, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45, 23.35, 00.04\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 13 – odjezdy z Doubravky**  
18.55, 19.14, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.53\*  
\* - jede jen do zastávky U Radbuzy

**Linka č. 13 – odjezdy z Černice**  
18.45, 18.55, 19.07, 19.27\*, 19.49, 20.39, 21.29, 22.19, 23.09, 0.09, 0.59, 1.49, 2.39, 3.25, 3.45\*  
\* - jede jen do zastávky Zimní stadion

Provoz zákaznických spojů linky č. 13 k Olympii bude ukončen již po 15. hodině, provoz do zastávky K Losině bude ukončen po 18. hodině. Poslední odjezd ze zastávky NC Černice je v 16.09. Poslední odjezd ze zastávky K Losině je v 18.42.

**Linka č. 15 – odjezdy z Lobež**  
18.49N, 19.19N, 19.59N, 20.49N, 21.39N, 22.29N, 23.10\*, 0.00\*  
N - jede do konečné Nová Hospoda  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží


**Linka č. 15 – odjezdy z Borských polí**  
18.48, 19.16

**Linka č. 15 – odjezdy z Nové Hospody**  
19.02, 19.34, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44, 23.34

**Linka č. 16 – odjezdy z Doubravky**  
18.50, 19.04, 19.17, 19.57, 20.23\*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.19\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 16 – odjezdy z Bor**  
18.55, 19.15, 19.35, 19.55, 20.15, 20.55,

21.55, 22.45, 23.35, 0.35, 1.25, 2.15, 3.05, 3.50, 4.01\*  
\* - jede jen do zast. Mrakodrap

**AUTOBUSY**  
Provoz denních linek podle sobotních jízdních řádů bude postupně ukončen mezi 19. a 20. hodinou. V noci na 25. 12. 2013 provoz nočních linek N1 – N6, N11 a N12 beze změn.

Časy odjezdů posledních spojů jednotlivých linek:

**Linka č. 20**  
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 19:23  
z Bílé Hory v 19:55

**Linka č. 21**  
z Bor do Litic ve 20:07  
z Litic na Bory ve 20:16

**Linka č. 24**  
z Bor 19:11  
ze Skvrňan v 19:38

**Linka č. 26**  
z Bor do Nové Vsi v 19:35  
z Nové Vsi v 19:57  
ze Lhoty ve 20:00

**Linka č. 27**  
od Mrakodrapu v 19:29  
z Košutky ve 20:12

**Linka č. 28**  
od CANu k Papírně Bukovec v 18:30  
od CANu do Bukovce v 19:15  
od Papírny Bukovec v 19:06  
z Bukovce v 19:10 a 19:55

**Linka č. 29**  
z Doubravky v 19:28  
z Borských polí v 19:03

**Linka č. 30**  
z Borských polí na Košutku v 19:19  
z Bor na Košutku v 19:13, 19:28, 19:43  
z Košutky na Borská pole v 18:51  
z Košutky na Bory v 19:06, 19:21, 19:36

**Linka č. 32**  
z Bor přes Podhájí k nákupnímu centru Černice v 19:50  
od nákupního centra Černice přes Podhájí na Bory ve 20:17

**Linka č. 33**  
od Muzea v 19:25  
z Košutky v 19:55

**Linka č. 34**  
v provozu beze změn

**Linka č. 35**  
ze zastávky „U Ježíška“ přes Radčice do Křimic v 18:40  
ze zastávky „U Ježíška“ přes Radčice do Malesic v 17:55  
z Křimic v 19:46  
z Malesic v 19:02  
z Radčic v 19:05 a 19:50

**Linka č. 41**  
z Křimic na Vinice v 19:05  
od CANu na Vinice v 19:30  
z Vinic do Křimic v 18:18  
z Vinic k CANu v 19:33  
z Vinic do sadů Pětaticátníků v 19:48

**Linka č. 51**  
ze Slovan do Koterova v 19:40  
z Koterova na Slovany v 19:55

**Linka č. 52**  
z Doubravky do Chrástu v 16:45  
z Chrástu do Doubravky v 17:05


**Linka č. 53**  
z Doubravky do Kyšic v 19:15  
z Kyšic do Doubravky v 19:30

**Linka č. 54**  
z Doubravky do Nové Huti v 17:39  
z Nové Huti do Doubravky v 18:09




**Středa 25. 12. 2013**  
**TRAMVAJE**

Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle pravidelných nedělních jízdních řádů. Provoz do 5. hodiny ranní viz noční provoz 24. 12. 2013.

**TROLEJBUSY**  
Provoz linek podle pravidelných nedělních jízdních řádů. Provoz do 5. hodiny ranní na linkách č. 13 a 16 viz noční provoz 24. 12. 2013.

Linka č. 13 celodenně nezajíždí k nákupnímu centru Olympia, spoje k Olympii jsou ukončeny v zastávce „K Losině“.

**AUTOBUSY**  
Provoz podle nedělních jízdních řádů. První spoje autobusových linek pojedou mezi 7. a 8. hodinou, mimo linek č. 30 a 41, které začnou jezdit již kolem 6. hodiny ranní. Linka č. 30 nebude celodenně zajíždět do zastávky „NC Úněšovská“, spoje ze zastávky „Sídliště Košutka“ budou odjíždět o dvě minuty déle, než je uvedeno na jízdním řádu. Spoj linky č. 30 z Košutky ve 22:19 rovněž nepojede. Noční linky N1 – N6, N11 a N12 beze změn.

První spoje autobusových linek pojedou následovně:

**Linka č. 20**  
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 8:08  
z Bílé Hory v 8:40

**Linka č. 21**  
z Bor do Litic v 7:07  
z Litic na Bory v 7:18

**Linka č. 24**  
z Bor v 8:21  
ze Skvrňan v 8:38

**Linka č. 26**  
z Bor do Lhoty v 7:35  
ze Lhoty v 7:55

**Linka č. 27**  
od Mrakodrapu v 8:29  
z Košutky v 9:12

**Linka č. 28**  
od CANu k Papírně Bukovec v 8:00  
od Papírny Bukovec v 8:41  
z Bukovce v 8:45

**Linka č. 29**  
v provozu beze změn

**Linka č. 30**  
z Bor na Borská pole v 5:50, 6:30, 7:30  
z Borských polí na Košutku v 6:07, 7:19, 8:19  
z Bor na Košutku v 6:16, 6:36, 6:56, 7:13  
z Košutky na Borská pole v 7:51  
z Košutky na Bory v 7:06, 7:21, 7:36  
Další omezený provoz linky 30 dne 25. 12. 2013 viz výše.

**Linka č. 32**  
z Bor přes Podhájí k nákupnímu centru Černice v 7:45  
od nákupního centra Černice přes Podhájí na Bory v 8:07

**Linka č. 33**  
od Muzea v 8:00  
z Košutky v 8:30

**Linka č. 34**  
v provozu beze změn

**Linka č. 35**  
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Křimic v 8:12  
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Malesic v 7:27  
z Křimic v 9:16  
z Malesic v 8:32  
z Radčic v 8:35 a 9:20

**Linka č. 41**  
ze sadů Pětaticátníků na Vinice v 5:48, 6:33, 6:48, 7:03, 7:18

od CANu na Vinice v 6:30, 6:45, 7:00, 7:15  
z Vinic k CANu v 6:00, 6:45, 7:02  
z Vinic do Křimic v 7:17  
z Křimic na Vinice v 8:33


**Linka č. 51**  
ze Slovan do Koterova v 7:45  
z Koterova na Slovany v 8:00


**Linka č. 52**  
z Doubravky do Chrástu v 10:45  
z Chrástu do Doubravky v 11:05

**Linka č. 53**  
z Doubravky do Červeného Hrádku v 7:45  
z Červeného Hrádku do Doubravky v 7:55

**Linka č. 54**  
v provozu beze změn.


**Čtvrtek 26. 12. 2013**  
Provoz podle nedělních jízdních řádů.

**Pátek 27. 12. 2013**  
**TRAMVAJE**  
Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

**TROLEJBUSY**  
Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů.

Provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn.

Linka č. 10 nejede.


**AUTOBUSY**  
Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách.


Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 provoz podle prázdninového grafikonu.

Linka č. 34 bude v provozu podle vánočního jízdního řádu.

**Sobota 28. 12. 2013**  
Provoz podle sobotních jízdních řádů.


**Neděle 29. 12. 2013**  
Provoz podle nedělních jízdních řádů.

**Pondělí 30. 12. 2013**  
**TRAMVAJE**  
Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

**TROLEJBUSY**  
Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů.

Provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn.

Linka č. 10 nejede.

**AUTOBUSY**  
Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách.

Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 provoz podle prázdninového grafikonu.

Linka č. 34 bude v provozu podle vánočního jízdního řádu.



## Úterý 31. 12. 2013



### TRAMVAJE

Provoz podle prázdninových jízdních řádů do 19. hodin. V období mezi 19. a 4 hodinou bude na lince č. 1 a 2 zajištěn noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min. a na lince č. 4 v intervalu cca 25 – 30 min.

**Linka č. 1 – odjezdy ze Slovan**  
18.57, 19.07, 19.27, 20.07, 20.57, 21.47, 22.37, 23.27, 0.27, 1.17, 2.07, 2.57, 3.42

**Linka č. 1 – odjezdy ze Solní ul. do Bolevce**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55

**Linka č. 1 – odjezdy z Bolevce**  
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.58, 21.48, 22.38, 23.28, 0.28, 1.18, 2.08, 2.58, 3.43, 4.13

**Linka č. 1 – odjezdy sady Pětaticátníků na Slovany**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23

**Linka č. 2 – odjezdy ze Světovaru**  
18.51, 19.06, 19.26, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41

**Linka č. 2 – odjezdy ze Solní ul. do Skvrňan**  
19.04, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55

**Linka č. 2 – odjezdy ze Skvrňan**  
19.00, 19.06, 19.26, 19.46, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41, 4.11

**Linka č. 2 – odjezdy sady Pětaticátníků na Světovar**  
19.12, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23

**Linka č. 4 – odjezdy z Bor**  
18.59, 19.10, 19.30, 19.50, 20.10, 20.37, 21.00, 21.27, 21.50, 22.17, 22.40, 23.07, 23.30, 0.02, 0.30, 0.57, 1.20, 1.47, 2.10, 2.37, 3.00, 3.27, 3.45, 4.12\*  
\* jede jen do zastávky U Práce a dále na Slovany

**Linka č. 4 – odjezdy sady Pětaticátníků na Košutku**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55

**Linka č. 4 – odjezdy z Košutky**  
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.35, 20.58, 21.25, 21.48, 22.15, 22.38, 23.05, 23.28, 0.00, 0.28, 0.55, 1.18, 1.45, 2.08, 2.35, 2.58, 3.25, 3.43, 3.55\*, 4.10\*  
\* jede jen do zastávky sady Pětaticátníků a dále na Slovany

**Linka č. 4 – odjezdy sady Pětaticátníků na Bory**  
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55



### TROLEJBUSY

Provoz podle pravidelných jízdních řádů (linky 11, 14, 15 a 18) nebo prázdninových jízdních řádů (linky 12, 13, 16 a 17) do 19. hodin, dále provoz upraven.

Provoz linek č. 11, 14, 17 a 18 bude ukončen po 19. hodině, linek č. 12 a 15 po 23. hodině.

Na linkách č. 13 a 16 bude zajištěn v období mezi 19. a 4. hodinou noční provoz v intervalu cca 50 - 60 min.

Linka č. 10 nejede.

**Linka č. 11 – odjezdy z Ústředního hřbitova**  
19.09, 19.16\*, 19.25\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 11 – odjezdy z CAN**  
18.48, 19.03

**Linka č. 12 – odjezdy z Nové Hospody**  
19.05, 19.35L, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45L, 23.35, 00.07\*  
L – jede do Letkova  
\* - jede jen do zast. Mrakodrap

**Linka č. 12 – odjezdy z Letkova**  
20.08, 23.28

**Linka č. 12 – odjezdy z Božkova**  
19.00, 19.35, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45, 23.35, 00.04\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 13 – odjezdy z Doubravky**  
18.55, 19.14, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.53\*  
\* - jede jen do zastávky U Radbuzy

**Linka č. 13 – odjezdy z Černice**  
18.45, 18.55, 19.07, 19.27\*, 19.49, 20.39, 21.29, 22.19, 23.09, 0.09, 0.59, 1.49, 2.39, 3.25, 3.45\*  
\* - jede jen do zastávky Zimní stadion

Provoz zákaznických spojů linky č. 13 k Olympii bude ukončen již po 15. hodině, provoz do zastávky K Losině bude ukončen po 18. hodině. Poslední odjezd ze zastávky NC Černice je v 16.03. Poslední odjezd ze zastávky K Losině je v 18.42

**Linka č. 14 – odjezdy z Goethovy**  
18.56

**Linka č. 14 – odjezdy z Bor**  
18.42, 19.18\*  
\* - jede jen do zastávky Zimní stadion

**Linka č. 15 – odjezdy z Lobež**  
18.49N, 19.19N, 19.59N, 20.49N, 21.39N, 22.29N, 23.10\*, 0.00\*  
N - jede do konečné Nová Hospoda  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 15 – odjezdy z Borských polí**  
18.48, 19.16

**Linka č. 15 – odjezdy z Nové Hospody**  
19.02, 19.34, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44, 23.34

**Linka č. 16 – odjezdy z Doubravky**  
18.50, 19.04, 19.17, 19.57, 20.23\*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.19\*  
\* - jede jen do zast. Anglické nábřeží

**Linka č. 16 – odjezdy z Bor**  
18.55, 19.15, 19.35, 19.55, 20.15, 21.05, 21.55, 22.45, 23.35, 0.35, 1.25, 2.15, 3.05, 3.50, 4.01\*  
\* - jede jen do zast. Mrakodrap

**Linka č. 17 – odjezdy z Doubravky**  
17.00

**Linka č. 17 – odjezdy z Nové Hospody**  
17.45

**Linka č. 18 – odjezdy z CAN**  
17.56

**Linka č. 18 – odjezdy z Borských polí**  
18.14



### AUTOBUSY

Provoz denních linek podle jízdních řádů platných pro pracovní dny bude postupně ukončen mezi 19. a 20. hodinou. V noci na 1. 1. 2014 bude provoz nočních linek N1 – N6, N11 a N12 beze změn.

Časy odjezdů posledních spojů jednotlivých linek:

**Linka č. 20**  
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 19:45  
z Bílé Hory ve 20:30

**Linka č. 21**  
z Bor do Litic ve 20:20  
z Litic na Bory ve 20:30

**Linka č. 22**  
v provozu beze změn

**Linka č. 23**  
v provozu beze změn

**Linka č. 24**  
z Bor 19:35  
ze Skvrňan v 19:54

**Linka č. 25**  
v provozu beze změn

**Linka č. 26**  
z Bor do Lhoty v 19:35  
ze Lhoty ve 20:00

**Linka č. 27**  
od Mrakodrapu v 19:29  
z Košutky ve 20:12

**Linka č. 28**  
od CANu k Papírně Bukovec v 19:30  
od CANu do Bukovce v 19:00  
od Papírny Bukovec v 20:06  
z Bukovce v 19:40 a 20:10

**Linka č. 29**  
z Doubravky v 20:09  
z Borských polí v 19:35

**Linka č. 30**  
z Borských polí na Košutku ve 20:09  
z Bor na Košutku v 19:48, 20:03, 20:18  
z Košutky na Borská pole ve 20:00  
z Košutky na Bory v 19:30, 19:45

**Linka č. 31**  
v provozu beze změn

**Linka č. 32**  
z Bor k nákupnímu centru Černice v 19:45  
od nákupního centra Černice na Bory ve 20:12

**Linka č. 33**  
od Muzea v 19:37  
z Košutky ve 20:10

**Linka č. 34**  
v provozu beze změn

**Linka č. 35**  
ze zastávky „U Ježíška“ přes Radčice do Křimic v 19:01

ze zastávky „U Ježíška“ přes Radčice do Malesic v 19:30  
z Křimic v 19:36  
z Malesic v 19:57  
z Radčic v 19:40 a 20:00

**Linka č. 36**  
v provozu beze změn

**Linka č. 40**  
od Muzea v 18:52  
z Košutky v 19:25

**Linka č. 41**  
z Křimic k CANu v 19:55  
od CANu na Vinici v 19:55  
z Vinic do Křimic v 19:00  
z Vinic k CANu ve 20:00  
z Vinic do sadů Pětaticátníků ve 20:10, 20:20

**Linka č. 51**  
ze Slovan do Koterova v 19:45  
z Koterova na Slovany ve 20:00

**Linka č. 52**  
z Doubravky do Bušovic v 19:50  
z Bušovic do Doubravky ve 20:19

**Linka č. 53**  
z Doubravky do Kyšic v 18:55  
z Kyšic do Doubravky v 19:09  
z Doubravky do Červeného Hrádku v 19:25  
z Červeného Hrádku do Doubravky v 19:13 a 19:33

**Linka č. 54**  
z Doubravky do Nové Huti v 19:45  
z Nové Huti do Doubravky ve 20:01

**Linka č. 56**  
z Vinic do Města Touškov v 19:20  
z Města Touškov k CANu ve 20:05

**Středa 1. 1. 2014**  
Provoz ve stejném rozsahu jako 25. 12. 2013.

**Čtvrtek 2. 1. a pátek 3. 1. 2014**



### TRAMVAJE

Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.



### TROLEJBUSY

Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů.

Provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn.

Linka č. 10 nejede.



### AUTOBUSY

Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách.

Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 nadále provoz podle prázdninového grafikonu.

Na lince č. 34 obnoven plný provoz.

**Sobota 4. 1. 2014**

Provoz podle sobotních jízdních řádů.

**Neděle 5. 1. 2014**

Provoz podle nedělních jízdních řádů.

**Od pondělí 6. 1. 2014**

Na všech linkách MHD zahájen plný provoz. Na lince č. 24 ponechán prázdninový grafikon po dobu zkuškového období ZČU.



# pf 2014

## DO NOVÉHO ROKU VÁM PŘEJEME, ABYSTE PROJÍZDĚLI JENOM TĚMI PŘÍJEMNÝMI ZASTÁVKAMI

ŠŤASTNÁ

VESELÁ

ÚSPĚŠNÁ

POHODOVÁ

KLIDNÁ

ZDRAVÁ

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

[www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz)



## Ohlédnutí za výlukami v roce 2013

Ani letošní rok se neobešel bez výluk či omezení provozu na linkách MHD. Obojí je vždy nepřijemné pro cestující, v mnoha případech to vyvolává nepochopení. Proto nám dovolte malé ohlédnutí a vysvětlení, proč k výlukám dochází.

V první řadě dalším rokem pokračuje přestavba železničního uzlu Plzeň, stavba minimálně národního významu, která Plzni ve výsledku přinese rychlejší železniční spojení. Bohužel se neobejde bez zásahů do provozu MHD. V souvislosti s výstavbou druhé poloviny železničního mostu a mostu na klatovské trati došlo k uzavírcí Prokopovy ulice. To se dotklo trolejbusových linek 10, 13 a 14, které od 1. dubna do 24. července jezdily odklonem po trati přes most Milénia. Díky přestavbě mostů nyní slouží trolejbusům, chodcům i automobilům rozšířený podjezd.

Řada dalších výluk souvisela s rekonstrukcemi i drobnějšími opravami tramvajových tratí. Značná část plzeňských tratí byla rekonstruována naposledy v 90. letech minulého století. Po dvou dekadách intenzivního provozu jsou nutné zásahy zejména v nejzatíženějších místech, tj. v zatáčkách, křižovatkách, výhybkách a přejezdech. Na stavu tratí se totiž podepisuje nejen samotný tramvajový provoz, ale i intenzivní nákladní doprava, povětrnostní podmínky i stav podloží tratí a vozovky.

Výrazný zásah do provozu znamenaly opravy vybraných úseků trati na Klatovské třídě. Byl opraven namáhaný přejezd na Belance, propadlé panely na Chodském náměstí a také vjezdový a vjezdový oblouk před borskou toč-



kou. Oprava nespočívala jen ve výměně panelů a kolejnic, ale také v úpravě podloží, která prodlouží životnost trati. Totéž se odehrálo v Prešovské ulici, kde se však rekonstrukce zkomplikovala ještě opravou kanalizace a výstavbou horkovodu. Tyto výluky sice znepříjemnily cestování na všech třech tramvajových linkách, ale za přínos lze považovat, že se městu podařilo skloubit více investičních akcí do jednoho termínu, navíc během méně intenzivního prázdninového provozu. Od 3. do 17. srpna se tramvajový provoz omezil na úsek Skvrňany – Bolevec poježděný linkou 1/2, úsek sady Pětatických – Košutka obslužený linkou 4 a nakonec větve linek 1 a 2 mezi Zvonem, Slovany a Světovarem. Přes náměstí Republiky a na Bory jezdila

náhradní autobusová doprava, která se v týdnu od 18. do 21. srpna omezila jen na úsek mezi sady a Zvonem. Zajímavostí výluky bylo zajištění manipulačního přejezdu tramvají do vozovny couváním ulicemi Solní – Pražská v nočních hodinách.

Další drobné tramvajové výluky souvisely s opravami výhybek, křížení a přejezdů, např. ve Sladkovského, Slovanské a Skvrňanské ulici, točce Světovar a Bolevec, nebo v sadech Pětatických. V září došlo ještě k výměně kolejnic na manipulační trati ve Slovanské aleji, která spojuje tramvajovou vozovnu s točkou Světovar.

Výluky se tentokrát nevyhnuly ani autobusovému provozu. Od 1. srpna 2013 do 20. srpna byla prováděna oprava Lobežské ulice v úseku mezi mostem přes řeku Úslavu a mostem přes železniční trať Plzeň – České Budějovice. Linka 29 byla vedena v omezené trase Borská pole – Částkova ulice. Linka 30 jezdila po objížděné trase po ulici U Prazdroje, přes most Nad Nádražím a dále Lobežskou ulicí. Další omezení autobusového provozu souvisely



s opravami tramvajových tratí a výstavbou mostů železničního uzlu.

Až do jara roku 2014 bude pokračovat rekonstrukce Wilsonova mostu, která počínaje 25. červencem přetnula důležitou městskou tepnu – Americkou ulici. Kvůli tomu došlo k odklonu autobusových a trolejbusových linek přes Anglické nábřeží. Kamenný Wilsonův most je technickou památkou, letos oslavil své narozeniny a po desetiletích provozu se dočkal zaslouženého dárku v podobě generální opravy. Most byl celý odstojen až na nosnou konstrukci a bude kompletně opraven. Jedná se o velmi složitou a rizikovou stavbu, protože dochází též k výměně soustavy

kabelů, která napájí všechny tramvajové a trolejbusové tratě v centru města. Z kabelového kanálu, který spojuje měnící Hydro s předmostím Wilsonova mostu, kde se větví do 3 směrů, bylo nejprve více než 100 kabelů přeloženo na povrch, následně byl kanál shora vybourán a rozšířen, načež budou kabely vtaženy zpět do kanálu a do Wilsonova mostu. S ohledem na stáří kabelů a stav kanálu bylo provedení stavby naprosto nezbytné. Díky těmto opravám město zajistí po mnoha dalších desetiletích bezpečnou dopravu přes řeku Radbuza i spolehlivý tramvajový a trolejbusový provoz.

*Text: Jiří Kohout, foto: Jan Šlehofer*



## Plzeňské vlakové nádraží a MHD

Městská doprava v Plzni se dočkala mimořádné události. V prosinci 2013 byly otevřeny nové podchody z hlavního vlakového nádraží ve směru do Šumavské a Železniční ulice. Jak významný je to počín, napoví krátké ohlédnutí do historie.

První vlak přijel do prostoru dnešního hlavního nádraží v roce 1862. Od roku 1899 bylo možné dojet do blízkosti nádraží tramvají, trať na Slovany podcházela železnici v prostoru dnešních ocelových podjezdů a již v roce 1900 byla zprovozněna kusá kolej umožňující přistavení tramvají k nádraží. Nevýhovující stav si však vyžádal rozsáhlou přestavbu železničního uzlu na počátku 20. století. Původní nádražní budova České západní dráhy stála v místě dnešního 1. nástupiště. 17. července 1907 byla otevřena nová výpravní budova s kupolí o výšce 36 metrů a se třemi ostrovními peróny. Od roku 1908 bylo možné tramvají přijet po krátké kusé koleji až přímo ke vchodu nové nádražní haly, přímé spoje do centra odjízděly od důležitých vlakových spojů. Přestupní vzdálenost mezi vlakem a MHD byla tedy minimální. Přímé tramvajové spoje se příliš neosvědčily, v roce 1929 byly zrušeny a kusá kolej byla v dalších letech snesena. Od té doby museli cestující doputovat pěšky až na zastávku mezi nádražními viadukty.

Avšak i tato tramvajová zastávka začala po II. světové válce překážet



*Foto z archivu Miroslava Klase*

sílicímu automobilovému provozu, až nakonec byla zcela zrušena a cestující museli docházet až na zastávku v blízkosti křižovatky Nádražní a Šumavské ulice.

Na konci osmdesátých let se začala stavět nová Sirková ulice od křižovatky U Jána k nádraží včetně přeložky tramvajové trati, která do té doby vedla obloukem Nádražní ulicí. Pod dnešní křižovatkou Sirkové a Americké ulice byl vyprojektován podchod pro pěší, který měl zároveň v případě potřeby sloužit jako protiletecký kryt. Svědčí o tom hluboké uložení podchodu a mohutné zábrubné tlakové dveře u vstupů. Paradoxně stavba nové silnice a křižovat-

ky dočasně zlepšila podmínky pro tramvajové cestující, neboť provizorní zastávky vznikly pod severním železničním podjezdem, na dohled od nádražní budovy. V květnu 1994 byl podchod zprovozněn a s ním i nová zastávka tramvaje v Sirkové ulici. Před rokem 1990 bylo publikováno řešení, že ze severního chodníku v přednádražním prostoru bude prokopán tunel pro pěší vedoucí do stávajícího podchodu, ale k realizaci již nikdy nedošlo.

Pro chodce směřujícího na vlakové nádraží nastaly špatné časy. Docházelo k vzdálenosti až 700 metrů (to je například vzdálenost, kterou musí ujet cestující mezi rychlíkem z Prahy,

který zastaví na nástupišti 1V, a tramvajovou zastávkou v Sirkové ulici směr náměstí Republiky) a nutnost překonat několik desítek schodů v podchodu s nevalnou pověstí a často nefunkčními schody je zejména pro starší a špatně pohyblivé osoby úplné martyrium.

Za posledních 80 let se tedy nádraží Plzeňanům neustále vzdalovalo. Šance stav zlepšit se naskytla až v souvislosti s jeho plánovanou přestavbou. Po roce 2000 se rozjely studijní a přípravné práce, které měly zodpovědět otázku, jak stav dostupnosti nádraží pro pěší a MHD výrazně zlepšit. Uvažováno bylo o obnově tramvajových i trolejbusových zastávek mezi viadukty, výstavba kusé koleje před nádražní budovu s provozem obousměrných tramvají nebo dokonce vybudování tunelu pro tramvaje linek 1 a 2 pod nádražní budovu.

Nakonec bylo zvoleno řešení přestavby stávajících podchodů z nádražní haly a jejich prodloužení jak severním směrem do Šumavské, tak i na jih do Železniční ulice. Správa železniční dopravní cesty otevřela oba podchody i s pohyblivými schody na peróny 15. prosince 2013. Zároveň byly dokončeny i nové povrchové přechody pro chodce mezi tramvajovou zastávkou a vyústěním drážního podchodu do Šumavské ulice. Na jaře 2014 po dokončení rekonstrukce Wilsonova mostu začnou trolejbusy linek 11,

15, 16 a 17 opět znovu zastavovat v Šumavské ulici. Nově upravená zastávka ponese název Hlavní nádraží. Docházková vzdálenost mezi zastávkami MHD a vlakovými peróny se tak velmi výrazně zkrátí a nepřímá se tak zrychlí i cestování veřejnou dopravou. Pro zlepšení návaznosti mezi vlaky a MHD bude poté zbývat již jen poslední významný krok: navrácení zastávek tramvají a trolejbusu č. 12 do prostoru mezi železničními viadukty. Nezbyvá než doufat, že se toto řešení podaří prosadit dříve než za několik desetiletí.

Dalším krokem v úpravách celého přestupního uzlu bude plánovaná výstavba malého autobusového terminálu v Šumavské ulici v místech bývalého uhelného skladu. Příměstské autobusy kdysi hojně využívaly jako konečnou prostor před nádražní budovou, a to až do roku 1962. Později se zastávky z prostorových důvodů přemístily do Železniční a Šumavské ulice. Dnes jsou ukončovány na Centrálním autobusovém nádraží (CAN), které se nachází na druhém konci vnitřní části Plzně, což Plzni přináší další nechvalné provenství v komplikovanosti přestupů mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy. Město plánuje vybudování nového autobusového terminálu v těsné blízkosti vlakového nádraží v řádu několika málo let, zastavovat nebo ukončit svoji cestu by zde měly především spoje od Rokycan.

*Text: Miroslav Klas*



# Zajímavosti ze světa – DRÁŽĎANY

Jedním z oblíbených turistických cílů jsou v předvánočním čase pro mnoho Plzeňanů Drážďany, hlavní zemské město spolkového státu Sasko. Oblíbené jsou mezi českými návštěvníky pro svoji příjemnou vánoční atmosféru i pro možnost uskutečnit zde předvánoční nákupy.

Město leží na řece Labe asi 50 kilometrů severně od České republiky. Archeologické vykopávky dokazují osídlení oblasti již v době kamenné. První zmínky o městě se však datují do roku 1206. Město se stalo sídlem Kurfürty, později královským sídlem a nakonec i hlavním městem Saské republiky.

Dnes jsou Drážďany politické a kulturní centrum Saska. S 523 000 obyvateli jde zároveň o největší a nejlidnatější město v Sasku. Nachází se zde dvě vysoké školy, z nichž jedna, TU Dresden, je s více než 35 000 studenty největší v celém kraji. Region je považován za ekonomicky nejdynamičtější oblast bývalého východního Německa. S těmito předpoklady se Drážďany samozřejmě staly přirozeným dopravním uzlem širokého okolí.



Dresden Hauptbahnhof, centrální přestupní uzel mezi dálkovou, regionální železniční dopravou, systémem S-Bahnu a městskou hromadnou dopravou



Schéma příměstské železnice S-Bahn v Drážďanech



Schéma kolejové dopravy v Drážďanech

## VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA – S-BAHN

Kromě dálkové a regionální železniční dopravy je v Drážďanech zároveň plně funkční železniční systém S-Bahn, který město spojuje s širším okolím města a s Drážďanským mezinárodním letištěm. Fungují zde 3 linky S-Bahn, S1 spojuje Česko-Saské pomezí, lázeňské město Bad Schandau, Pirna s Drážďany a Mišín. Linka S2 obsluhuje mezinárodní letiště Drážďany a linka S3 začíná na Hlavním nádraží a jezdí do Freital, Tharandt, nebo jako S30 až do Freibergu. S-Bahn jezdí podle integrovaného taktového grafikonu v taktu 30 minut v rozsahu od cca 4:00 do téměř druhé hodiny ranní následujícího dne. Drážďanský S-Bahn obsluhuje celkem 46 stanic a zastávek, z toho na území Drážďan se jich nachází celkem 16. Hlavní osu tvoří souběh linek S1 a S2 mezi městem Pirna a nádražím Dresden-Neustadt. Díky třicetiminutovému taktu na obou linkách je zde výsledný následný interval mezi jednotlivými spoji v obou směrech pouhých 15 minut. Všechny linky provozuje společnost DB Regio, která na linku S1 nasazuje třívozové

netrakové jednotky, zatímco na linku S2 pouze dvouvozové, vždy s 1. i 2. vozovou třídou. Zajímavostí může být, že systém S-Bahnu vykazuje i přes vysokou kapacitu velmi vysokou obsazenost.

## MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Veřejnou hromadnou dopravu v Drážďanech zajišťuje kromě již výše zmíněného S-Bahnu také 12 tramvajových a 28 autobusových linek. Kromě toho z Drážďan pravidelně jezdí velké množství autobusových linek regionálního charakteru spojující množství okolních měst s centrem regionu, které zajišťují i dopravu vnitroměstskou. Městská doprava je i přes poněkud vyšší cenu velmi oblíbená pro přepravu po městě. Společně s kolem jde o nevyužívanější dopravní prostředek. Nejoblíbenější je pro místní obyvatele kombinace těchto dvou způsobů dopravy. Faktorem, který značně ovlivňuje obsazenost prostředků MHD je i to, že studenti mají v rámci studentského průkazu městskou veřejnou dopravu, příměstskou dopravu a regionální železniční dopravu zdarma.

## TRAMVAJOVÁ DOPRAVA

Tramvaje fungují ve městě již od roku 1872, kdy byly tramvaje taženy ještě koňmi. Od roku 1893 byla zavedena elektrická tramvajová dráha. Zpočátku ve městě působily dvě soukromé společnosti zajišťující tramvajovou dopravu. Každá společnost měla svou barvu a mezi obyvateli tak byla nazývána buď žlutá nebo červená. V roce 1905 byly ale obě společnosti sjednoceny a od té doby byla celá tramvajová síť provozována a rozšiřována jednotně. O vytíženosti svědčí i to, že již za dob Východního Německa byl na některých tratích zaveden takt 3 minuty. Dopravní podniky v Drážďanech obnovují a rozšiřují nejen tramvajovou síť, ale i vozový park. V minulých letech zde jezdily vozy T4D české výroby ČKD. Pravidelný provoz těchto vozů byl v roce 2010 slavnostně ukončen a v současné době jezdí po drážďanských tratích vozy značky Bombardier vyráběné v nedalekém Bautzenu neboli Budyšině, které jsou podstatně tišší a energeticky úspornější. Dopravní podnik si ponechal 18 vozů T4D, které jsou vypravovány v třívozových soupravách T4D+T4D+B4D jako posilová linka ve špičkovém provozu pásmové na lince 3 v úseku Betriebshof Trachenberge-Plauen, Münchener Platz, tedy k technické univerzitě.

Tyto dnes již historické vozy můžeme zahlédnout pouze v období výuky na TU Dresden, a to vždy v prokladu jinak striktně desetiminutového intervalu linky 3. Spoje jsou do grafikonu vloženy vždy tak, aby univerzitu míjely ve chvílích těsně před začátkem výuky a krátce po skončení výuky, a to samozřejmě vždy v příslušném směru k univerzitě/od univerzity. Pokud se chcete svězt strojem české výroby v Saské metropoli, vydejte se sem ve všední den v období probíhajícího semestru a vyčkejte na trasu linky 3 na spoj s označením E3. Drážďanské dopravní podniky DVB disponují v současné době celkem 210 kilometry tramvajových tratí a 166 nízkopodlažními vozy Bombardier.

Moderní etapa tavních tramvají započala v roce 1996, kdy město společně s dopravním podnikem vsadilo výhradně na nízkopodlažní tramvaje. Vzhledem k prostorovému řešení města se sázka na tramvajovou dopravu jeví jako správná. Tramvaje jsou, jakožto dopravní prostředek, který nezatěžuje svými zplodinami bezprostředně prostor města, v kombinaci s kvalitní preferencí a vhodným provedením stavebních záležitostí, velmi dobře fungujícím systémem, který zároveň velmi vhodně utváří vzhled města. Ve městě je poměrně kvalitně zpracovaný systém parkovišť P+R\* a B+R\*\*, navíc tramvaje přepravují i jízdní kola, a to bez jakýchkoliv omezení. Tím se

tento systém stává velmi konkurenceschopným k individuální automobilové dopravě. Tramvaje zde jezdí dle taktového grafikonu, který na některých linkách striktně dodržuje 10minutový interval po celý den. Ten se v noci mění na takt 30, případně 60 minut. Vybrané linky jsou v provozu celodenně, tedy i přes noc.

Ze zajímavostí lze zmínit existenci příměstské tramvajové trasy do obce Coswig a Weinböhla, kam směřuje v pásmovém provozu v půlhodinovém intervalu linka číslo 4, která svou 28,6 kilometru dlouhou trasu zdolává za 80 minut.

Poslední opravdovou perličkou, která jistě stojí za zmínku, je provoz nákladních tramvají. Až ve městě narazíte na dlouhou modrou tramvaj bez oken, nejde o přelud vyvolaný nadměrným použitím vánočního svařeného vína, které je v tomto období k dostání doslova na každém rohu, ale jde o nákladní tramvaj, která zásobuje továrnu koncernu VW. V centru města při kraji parku s názvem Großen Garten leží manufaktura na výrobu prémiových vozů koncernu VW, tzv. Gläserne Manufaktur. Továrna se, jak už v Německu bývá zvykem, chová co možná nejvíce ekologicky. Z tohoto důvodu je do továrny zavedena tramvajová trať s vlastní překladovou rampou a v rámci udržitelného životního prostředí v centru města je zásobována výhradně nákladními tramvajemi. Když budete mít štěstí, jistě se i vám naskytne neobvyklý pohled na modrý kolos brázdící tramvajové tratě v centru města.

P+R\* a B+R\*\* - P+R - zkratka pro Park and Ride - zaparkuj a jeď MHD, B+R - zkratka pro Bike and Ride - zaparkuj kolo a jeď.

## AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

V roce 1914 vyjel v Drážďanech první motorový autobus na svoji pravidelnou 4,8 kilometru dlouhou trasu spojující Norimberskou ulici a Nádraží Neustadt. Za těchto 97 let provozu se mnoho změnilo, do prvních vozů se museli cestující doslova šápat a jízdní rychlost dosahovala maximálně 40km/h. V Drážďanech jezdilo za celou dobu provozu autobusů asi 40 různých typů vozidel. V Dobách NDR tu jezdily dokonce v letech 1947-1975 trolejbusy, někdy i s vlečným přívěsem. Později zde jezdily i v Čechách známé autobusy značky Ikarus, které brázdily ulice mnoha evropských měst východního bloku. Právě Ikarusy tvořily doslova tvář města v posledních desetiletích, jejich provoz byl ukončen až v roce 2001.

Dnes je v provozu 145 výhradně nízkopodlažních autobusů splňujících přísné ekologické normy. Velká část vozového parku je vybavena k životnímu prostředí přívětivým hybridním pohonem. Autobusy v Drážďanech přepraví denně více než 135 000 cestujících. Délka silniční sítě pojižděné autobusy je větší než 300 kilometrů a je na ní provozováno 28 autobusových linek.

## PREFERENCE MHD

Opravdovým průkopníkem v preferenci městské veřejné dopravy jsou Drážďany. Tramvajová síť byla již ve fázi projektování dimenzována jako převážně segregovaná městská dráha. Velké procento tratí je vedeno samostatně, často na zatravněných pásích. Tramvaje mají na téměř všech křižovatkách podmíněnou preferenci a nedochází tak ke zdržením, která by narušovala jízdu dle daného jízdního řádu.

Že mají tramvaje preferenci, již dávno není výjimkou ani u nás, nicméně v Drážďanech jsou v tomto ohledu přeci jen o krok před námi. Na každé křižovatce nebo přechodu řízeném světelným signalizačním zařízením si lze povšimnout malého nenápadného návěstidla s bílými světelnými ččkami.



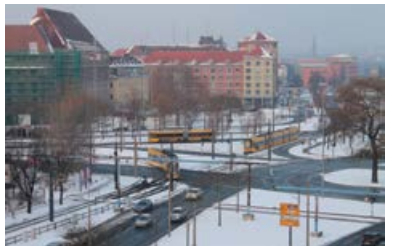
Souprava tramvají ČKD T4D+T4D+B4D ve stanici Nürnberger Platz v bezprostřední blízkosti kampusu TU Dresden



Bezmlá padesátimetrové tramvaje Bombardier NGT D12DD v zastávce Walpurgisstraße



Tramvaj Bombardier NGT D8DD odbočující ve stanici Nürnberger Platz v uličním prostoru, zatímco automobilová doprava je zastavena světelnou signalizací opodál



Dvě tramvaje a autobus na složité křižovatce St.Petersburger Straße, Dr.-Külz-Ring Straße, Weisenhausstraße a Bürgerwiese. Jak je patrné z tohoto obrázku, autobusy zde ve směru Pirnaischer Platz – Prager Straße pojíždí tramvajové těleso. Důmyslný systém buspruhů společně se signalizační preferencí umožňuje výrazné zrychlení městské veřejné dopravy.



Tramvaj Bombardier NGT 6 DD odbočující ve stanici Hauptbahnhof

Ty zde nejsou umístěny náhodou, jde o návěstidla, jimiž se řídí řidiči autobusů MHD. Ano je tomu tak, autobusy mají taktéž na všech řízených křižovatkách podmíněnou, nebo nepodmíněnou přednost před IAD (individuální automobilovou dopravou). Ani vyhrazené autobusové pruhy nejsou výjimkou a na mnohých místech ve městě dovolují předjetí čekajících automobilů na křižovatkách. To ulehčuje život nejen řidičům autobusů, ale především pak cestujícím, kteří se do cíle dostanou podstatně rychleji, než bez takových opatření.

V neposlední řadě je třeba zmínit i časté sdílení zastávek všemi druhy dopravních prostředků. Vznikají tak přehledné přestupní uzly se snadnou možností přestoupit mezi jednotlivými dopravními prostředky různých dopravních systémů. Tyto přestupní uzly se při vhodném použití telematických systémů ve vozidlech a na zastávkách stávají přehlednými a velmi užitečnými.

## ZDROJE:

<http://www.dresden.de/>  
<http://www.dvb.de/de>  
<http://de.wikipedia.org>

Text a foto: Jiří Pelant

Redakce: Jana Brabcová, Kateřina Fránová, Jiří Kohout, Miroslav Macháň  
Sazba, tisk: NAVA TISK spol. s r. o. Distribuce: Česká pošta, s. p.  
Redakční uzávěrka: 10. 12. 2013. Vydaly: PMDP, a.s.  
Náklad: 85 000 výtisků  
infolinka PMDP, a.s. – tel.: 378 037 485, e-mail: info@plzen.eu