



Diskusní setkání se zástupci plzeňských firem ke Generelu veřejné dopravy

Datum konání

16.3.2022, Moving station (Koperníkova 574/56 v Plzni)

Cíle a průběh jednání

Cílem setkání bylo získání podnětů k dopravě do zaměstnání od zástupců plzeňských firem a institucí a návrhy na zlepšení situace, což je zvýšení podílů zaměstnanců dojíždějících do/ze zaměstnání veřejnou dopravou.

Ze strany zpracovatelů Generelu veřejné dopravy města Plzně se zúčastnili:

Ing. Miroslav Klas (Správa veřejného statku města Plzně, Úsek veřejné dopravy a cyklo dopravy, kontakt: klasmir@plzen.eu)

Z Plzeňských městských dopravních podniků:

Ing. Jiří Kohout (kontakt: kohout@pmdp.cz)

Z Centra pro komunitní práci západní Čechy:

Mgr. Tereza Pelclová (organizace veřejného projednání, facilitace, kontakt: tereza.pelclova@cpkp.cz)

Pavla Dusíková Jindrová, MSc. (facilitace, kontakt: pavla.dusikova@cpkp.cz)

Úvodní slovo měl náměstek primátora města Plzně **Mgr. Michal Vozobule** odpovědný za dopravu a životní prostředí.

Dále proběhla úvodní prezentace ke Generelu veřejné dopravy (p. Ing. Jiří Kohout).

Stručně shrnujeme:

Generel má určovat, jak se bude veřejná doprava rozvíjet v dalších desetiletích, nikdy zatím žádný Generel veřejné dopravy pro Plzeň zpracován nebyl. Momentálně je platný tzv. PUMP (Plán udržitelné mobility). Řeší všechny druhy dopravy, nejen tedy MHD a platí do roku 2025 více zde <https://www.mobilita-plzen.cz/>.

Momentálně je zpracováván SUMP ITI (Strategie udržitelné mobility Plzeňské metropolitní oblasti ITI) Zpracovává se pro oblast ITI (nejen pro Plzeň, ale i přilehlé okolí). K nalezení zde <https://sump-iti.plzen.eu/>.

V Plzni jsou oblíbené tramvaje – jsou rychlé a konkurenceschopné vůči individuální automobilové dopravě. Zaspali jsme dobu, co se týče autobusů/trolejbusů – nemají vyhrazené pruhy, existuje pouze horní úsek Karlovarské a také třeba krátký úsek Malostranské ulice. Existují pozitivní příklady měst, např. Jihlava, kde existují desítky vyhrazených pruhů pro autobusy/trolejbusy. A mají data k tomu, že se jim díky tomu významně zvedl počet cestujících používajících MHD. Může to fungovat i systémem pěších zón s provozem MHD (byly uvedeny zahraniční příklady Bernu a Salzburgu).



V Plzni se udělal po dvaceti letech diskusí velký krok, a to zavření Americké třídy, tím se významně zlepšila a zrychlila veřejná doprava – více zde <https://www.zelene-mesto.eu/zelena-pro-americkou/?fbclid=IwAR294XISUPty2PNX9wR9-oKd1CbX2MRyJJRrMCMVeM8CpMblpVki3yQcM>

Velkým problémem je doprava dětí do školy, jeden z rodičů ohrožuje děti jiných rodičů. Není to každopádně problém jenom Plzně. Potýkají se s tím všechny velká města, ale nejen ta, uveden příklad Dobřan. Z toho důvodu jsme uspořádali speciální diskusní setkání jenom k tématu dopravy dětí do školy.

Vizí Generelu veřejné dopravy je, že veřejná doprava bude plynulá, preferovaná a s rychlostí srovnatelná s individuální dopravou. Momentálně tomu tak většinou není, jen s výjimkou tramvajových linek. 80 % všech dopravních prostředků bude fungovat bezemisně (to je dáno i legislativou).

Významnou částí generelu bude mapa včetně jednotlivých linek. Část Plzně se postavila bez toho, aniž by se řešilo, jakým způsobem bude obsluhována MHD, což se poté dodatečně ukazuje jako neřešitelný problém.

Hlavní částí generelu bude i mapa budoucího rozvoje MHD. Část Plzně se postavila, aniž by kdokoliv řešil, jaká bude obsluha MHD (to se týká nejen obytné, ale i průmyslové zóny), což se poté dodatečně ukazuje jako neřešitelný problém. Úkolem generelu je tedy i popsání, kde je výhodné zastavovat vzhledem k dostupnosti nebo budoucí dostupnosti MHD.

Problémem je například Výsluní, kde nejdříve vznikla obytná zóna a až poté se dodatečně buduje obslužnost MHD.

Získané podněty pro Generel veřejné dopravy

Vaše zkušenosti a názory na dopravu zaměstnanců a firem do práce. Co je možné dělat, aby Vaši zaměstnanci více používali MHD? Máte nějaké tipy pro město, jakým způsobem situaci zlepšit?

I. Popis současného stavu zúčastněných firem

Fakultní nemocnice Lochotín

1. je to velký problém u FN Lochotín
2. polovina zaměstnanců parkuje v areálu nemocnice, nezůstává zde potom prostor pro parkování pacientů (pacienty omezit nelze, jezdí z celého PK, jsou obtížně mobilní atd.)
3. pozorujeme, že jedno auto = jeden člověk
4. covidová doba napomohla zvýšení používání aut (zvyk na komfort auta a nevrací se to do normálu)
5. požadují budování záchytných parkovišť na okraji města s návaznou MHD (zvláště ženy by to ocenily)



Stavební firma Berger Bohemia

1. staví po celé republice, zaměstnanci mají velmi často služební auto,
2. mají rozsáhlý areál a vlastní parkoviště, sídlí na okraji města
3. pouze 10 % zaměstnanců používají MHD (z 300 zaměstnanců, mají zastávku přímo před firmou tedy dobře dostupnou)
4. velké množství zaměstnanců není z Plzně, takže dojíždějí
5. zaměstnanci by chtěli čistotu vozů a větší frekvenci spojů a řeší finance (ideálně nulové předplatné)

Vědeckotechnický Park Bory (zástupce firmy AFRY CZ)

1. nemají přesnou statistiku, ale 80 % zaměstnanců dojíždí autem, nejenom mimoplzeňští, ale i například z Bor (kvalifikovaný odhad)
2. zaměstnanci jezdí autem **hlavním důvodem je úspora času,**
3. **je škoda, že tramvaj na Borská pole není protažená ještě dále za ZČU,**
4. zlepšila se návaznost „30“ (dříve bylo potřeba dojít 20 minut na zastávku)
5. na Borských polích dominuje osobní doprava, začíná se to stávat neúnosné
6. mimo plzeňští nevyužívají návaznou dopravu – přestupy (mentální blok)

AKKA ČR

1. Firma, která má ve Vědeckotechnickém parku dva provozy a zároveň mají i obrovskou halu, kam jezdí sto zaměstnanců na 6 hod ráno, udělali si průzkum mezi zaměstnanci a problémem je málo spojů (jezdí řídce)
2. „30“ má stále malou frekvenci spojů, jezdí příliš zřídka, aby bylo možné se na ní spoléhat

Vodárna

1. Mají 405 zaměstnanců, několik provozů, většina zaměstnanců používá MHD.
2. Zaměstnanci mají možnost parkovat na městských pozemcích – na Malostranské, v Božkově, v Jateční.
3. Vodárna má 130 let historie, zaměstnanci mají k firmě dlouhodobý vztah a často se stěhují do blízkosti místa zaměstnání.
4. Provoz pod Homolkou má vlastní parkoviště pro 90 zaměstnanců, které mohou bezplatně využívat.

OC Olympie

1. Byl dán příklad – „Když jedu z malé vesnice u Rokycan do práce, tak autem je to 18 minut, 42 minut na kole, MHD nikdy pod hodinu a je potřeba absolvovat několik přestupů.“
2. OC navštíví za rok 5 mil lidí ročně, z toho jich MHD přijede 40 %.
3. Pracuje zde cca 1200 lidí a 40 % jezdí MHD.
4. Dělal si výzkum u zaměstnanců, problém je u zaměstnanců zvláště z Lochotína (tam to trvá hodinu MHD) – **rychlost dopravy do práce je vnímaná jako zásadní.**
5. Parkoviště u OC Olympie, které má přes 2000 míst funguje jako neoficiální P+R. Tolerují to v pracovní době 5:30 až 16:00 v pracovní dny, ale i víkendech (přijíždějí sem například sportovní kluby v několika autech a poté pokračují do města jenom jedním nebo MHD)
6. Rádi by měli z města **rychlý spoj do OC Olympie** a byli by rádi pokud by MHD využívalo více zákazníků.

Plzeňská Teplárenská

Co se týká místa zaměstnání ve Škodovce nebo na Doubravce, spojení je dobré, co se týče provozu ve Škodovce. Pokud je ale zaměstnanec mimo Plzeň, tak vždy jezdí autem.

Beton Union

Další faktor je bezpečnost a dostupnost, kdy máme jednu zastávku 20 minut cesty vzdálenou (Borské pole, z druhé strany VT, ulice Emilova). Především zaměstnankyně, které by jí chtěly využívat mají obavy o svou bezpečnost.

Reakce od PMDP – tam se plánuje odbočka a zastávka bude blíže. Zkoušel se i navýšit spoj 36, bohužel byla covidová doba a nemělo to očekávaný ohlas.

Obecně k dopravě do práce:

1. Zaměstnanci bydlící mimo Plzeň nevyužívají přestupnou dopravu (mentální blok) a téměř vždy jezdí autem.
2. Nefunguje doprava autobusem z okolních obcí jako tomu bylo u předchozí generace (což bylo zcela dříve automatické).
3. Zácpy se dají v Plzni „přežít“, zvláště v případě pokud mají firmy vlastní podniková parkoviště pro zaměstnance.
4. Není záchytné parkoviště ze směru Třemošná, je tam jen velmi malé parkoviště u zastávky vlakové nebo potom hledat parkování někde na okraji sídliště. Nevyplatí se proto přijet autem a hledat parkování někde na okraji města „v sídlišti“ a potom pokračovat MHD.
5. Rychlost je téma, pro mimoplzeňské se vyplatí využívat auto do práce než jezdit MHD
6. (i přes zácpy je auto stále rychlejší).
7. Dříve to bylo běžné, že se dojíždělo autobusem do Plzně, byla to jiná generace a bylo to úplně automatické.
8. Dříve to bylo také tak, že zaměstnanci dojížděli například do Škodovky na jedno místo (cca 40 000).
9. Obecně v zaměstnaneckém průzkumu vyplynulo, že cena za MHD není až takový problém, naopak si zaměstnanci stěžovali na ekonomickou náročnost využívání aut.
10. Experimentování s roční cenou permanentky zdarma, zkoušel to například Talin. Nárůst dlouhodobých uživatelů MHD nebyl pozorován (*reakce SVSMP*).
11. Borské pole (ulice Emilova) - problémem je bezpečnost, velká vzdálenost na zastávku, zvláště ženy s tím mají problém.
12. Problém je také bezpečnost dětí v MHD. Byla zmíněna zkušenost ze Španělska, kdy v trasách, kde jezdí děti, v těch spojích jezdí i policisté. Velmi to napomáhá, aby rodiče pouštěli děti samotné. Nyní je v Plzni problém, nevyužívají se spádové školy a je obtížné odhadnout a najít, co jsou hlavní dopravní trasy, jak se děti dostávají do škol. Konstatována byla velmi špatná situace u 21.ZŠ a 25. ZŠ na Slovanech.

Je součástí generelu i vylepšování zastávek, aby tam byly nejenom lavičky, ale i informační tabule?

Stále jsou zastávky, kde nic z toho není.

1. Bylo konstatováno ze strany SVSMP, že generel do takové míry podrobnosti nepůjde. Průběžně se na pracuje na zvyšování komfortu zastávek (lavičky, přístřešky, informační cedule, odstranění vizuálního smogu). Na Vinicích není žádná informační cedule, pokud je problém na trase, tak lidé nepoužívají aplikaci „moje pmdp“ nemají žádné informace. Konstatováno, že značná část uživatelů nemá internet v mobilu (a mít nebude). Informační cedule na zastávce je tedy pro ně jediný zdroj informací.
2. Aplikace „moje pmdp“ není někdy funkční. Spoj, který má jet podle aplikace, tak nakonec nepřijede. Moje virtuální plzeňská karta ulehčuje nakupování předplatného.



3. Papírové jízdenky jsou stále k dispozici, stále jsou lidé, kteří hledají cvakací stroje na jízdenky
4. PMDP umí dobře komunikovat se stávajícími zákazníky, ale neumí komunikovat s lidmi mimo – s ne- zákazníky.

Podněty ke zlepšení PR pro veřejnou dopravu:

1. **Generel veřejné dopravy** – zvýšit informovanost
2. **P+R Kaplířova** – byl vznesen dotaz, jak je parkoviště využíváno a konstatováno, že se o tom příliš neví a bylo by žádoucí **zvýšit informovanost**. Z terminálu Bory se dostanou do centra za deset minut.
3. **Lépe komunikovat cenu ročního předplatného na MHD vs roční provoz auta** – zajímavá by byla kampaň k tomuto tématu, protože roční permanentka na MHD vychází momentálně na 12 Kč /den nebo na 17,50 Kč/pracovní den. Málakdo si ale takto spočítá náklady na auto/rok, aby tam započítal veškeré náklady na provoz auta.
4. **Průzkum mezi firmami** – PMDP vítá možnost osobního kontaktu s firmami a díky průzkumu mezi zaměstnanci firem je možné poté nastavovat jízdní řády, tak aby vyhovovaly zaměstnancům vzhledem k tomu odkud dojíždějí a pracovní době. PMDP zajistí jednotný dotazník pro firmy, musí být i v papírové podobě – ne všichni zaměstnanci využívají internet
5. **Zaměstnanecké bonusy** – PMDP prověří, zda by bylo možné zařadit předplatné na MHD jako zaměstnanecký bonus v rámci systému EDENRED (případně dalších). Bylo konstatováno, že zaměstnanci mají velké množství položek v benefitech a neví, jakým způsobem to využívat. Zapojit předplatné MHD do zaměstnaneckých benefitů by bylo velmi žádoucí.
6. Zároveň ze strany zaměstnavatelů bylo konstatováno, že i když přemýšlejí o benefitech pro zaměstnance, nenapadlo je uvažovat o předplatném do MHD.

Další podněty k MHD:

7. **Protáhnout tramvaj dále na Borská pole**
8. **Protáhnout tramvaj do OC Olympie nebo jiný rychlý spoj**
9. **Požadavek na budoucí developery** ohledně spolu podílu na obslužnosti MHD

Bude součástí generelu i požadavek na budoucí developery ohledně jejich spolu podílu na obslužnosti veřejné dopravy? Momentálně se požaduje, jaké by měla mít komunikace parametry například záliv pro autobus. Příliš se to momentálně neřeší.

10. **Větší PR k udržitelné dopravě**, jak směřem ke zpracovávanému generelu, tak i k pozitivním akcím týkajícím se např. P+R Kaplířova ulice

Ze strany zpracovatelů bylo konstatováno:

Plánuje se zpoplatnění všech okrajových parkovišť ve městě a převedení do systému P+R nebo P+ G (parkoviště u CAN, nám. Emila Škody, Korandova, u Zimního stadionu atd.)

V rámci SUMPu vznikla mapa problematických míst a postupně se to řeší -

<https://sump-iti.plzen.eu/nazorova-mapa-dopravy/>.

Dále bylo konstatováno, že Borská pole byla naplánována tak, že není možné, aby tam tramvaj byla zavedena.

Na další programovací období plánuje město usilovat o dotace na zavedení tramvaje na Vinice. Dále také chtějí projektovat trolejbusovou trať na Severní předměstí s odbočkou na Vinice. V plánu je ve spolupráci s ŘSD vylepšení koridoru trolejbusu č. 16 jako hlavního dopravního spoje na Doubravku (vyhrazení pruhu pro trolejbus v ulici U Prazdroje).



Na závěr bylo konstatováno, že MHD v Plzni funguje velmi dobře i ve srovnání s jinými městy z ČR i ze zahraničí. Rozhodně je zde skvělá kvalita, co se týče stáří vozového parku a nízkopodlažnosti vozů. V nových tramvajích jsou všechny vchody nízkopodlažní.

Zástupce firmy AFRY <https://www.afrycz.cz/> nabízí v případě zájmu kontakty, firma realizuje infrastrukturní projekty po celém světě.

Zapsala:

Tereza Pelclová (Centrum pro komunitní práci západní Čechy)

Diskuse s veřejností ke Generelu veřejné dopravy města Plzně se konala díky společnému projektu **Podpora participace v Plzni**, který realizuje Centrum pro komunitní práci západní Čechy ve spolupráci s JOHAN, z.ú. a městem Plzeň. Projekt podpořila Nadace OSF v rámci programu Active Citizens Fund. Program je financován z fondů EHP a Norska. Více o projektu na www.cpkp-zc.cz