



Veřejná doprava

Datum konání

6.4. 2022, Moving Station, Koperníkova 574/56 v Plzni

Cíle a průběh jednání

Setkání nazvané **Veřejná doprava** bylo zorganizované pro širokou veřejnost s cílem získat podněty **k analytické části Generelu veřejné dopravy města Plzně.**

Ze strany zpracovatelů Generelu veřejné dopravy města Plzně se zúčastnili:

Za město Plzeň

Mgr. Michal Vozobule (náměstek primátora odpovědný za dopravu a životní prostředí města Plzně)

Bc. Jan Hakl (Správa veřejného statku města Plzně, vedoucí Úseku veřejné dopravy a cyklodopravy, kontakt: haklj@plzen.eu)

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

Radmila Žáková (Správa veřejného statku města Plzně, Úsek veřejné dopravy a cyklodopravy, kontakt: zakova@plzen.eu)

Ing. Jiří Kohout (Plzeňské městské dopravní podniky, dopravní specialista, kontakt: kohout@pmdp.cz)

Ing. Adam Šťastný (Plzeňské městské dopravní podniky)

Za Centrum pro komunitní práci západní Čechy:

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

Pavla Dusíková Jindrová, MSc. (facilitace pracovní skupiny)

Mgr. Ondřej Raffel (facilitace pracovní skupiny)

Mgr. Roman Haken (facilitace pracovní skupiny)

Mgr. Eduard Šišpela (facilitace pracovní skupiny)

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. Hakl/p. Kohout).

Seznam použitých zkratk:

VD veřejná doprava

MHD městská veřejná doprava

IAD individuální automobilová doprava



Získané podněty pro Generel veřejné dopravy

Následovala diskuse v pracovních skupinách, které byly rozděleny podle místa bydliště nebo zájmu účastníků o danou čtvrť. Vyplynuly následující podněty a náměty na konkrétní aktivity pro zpracováváný Generel veřejné dopravy.

I. Pracovní skupina k městskému obvodu Plzeň 1

Pozitivní změny za posledních pět let:

1. zachování ceny jízdného
2. komfort vozů MHD
3. četnost spojů (tram.č.1 ve všední den, tram. č.2 o víkendech)
4. akce na podporu užívání MHD (např. Den bez aut)

Zmíněná negativa:

1. přítomnost nepřizpůsobivých, obtěžujících osob ve vozech MHD, což ale nemůže řešit řidič
2. zastavování automobilů na zastávkách MHD, a tím zpoždování MHD (linka 33 Žlutická)
3. nedostatečný pocit bezpečí na zastávkách i ve vozech
4. MHD – není „trendy“, je to „socka“, postupně se to ale mění
5. velká naplněnost některých spojů (např. víkend tram.č.1, všední den tram. č.4 v souvislosti s dopravou studentů)
6. nevhodné načasování střídání vysoko a nízkopodlažních spojů

Potřebná opatření na podporu využívání MHD

(Co by se mělo dít, aby mě přimělo více využívat MHD)

1. zvýšení bezpečí na zastávkách při čekání na spoj – snížení nutné doby čekání
2. snížení počtu parkovacích míst ve městě
3. infopanely (elektronické) o spojích na zastávkách
4. kratší dochozí vzdálenosti pro přestupy
5. zavedení okružní linky po západním obchvatu, ale ne na úkor stávajících linek
6. více pěších zón v centru
7. celkové snižování komfortu pro uživatele automobilové dopravy
8. opatření/úpravy pro dopravu dětí do školy tak, aby je rodiče nevozili autem + infokampaň pro rodiče, zavedení „školní ulice“ a „školních autobusů“
9. modré zóny na předměstích + zpoplatnění parkování (např. druhých vozů) na předměstích
10. parkování zdarma pro majitele předplatného MHD
11. navýšení spojů na ZČU ve špičce
12. aplikace PMDP bude zobrazovat i spoje ostatních dopravců (Ariva, ...)
13. zlepšit prostředí zastávek – vzhled, stín, zeleň
14. wifi v MHD
15. modernizace vozů – klimatizace
16. výsadbu zeleně tak, aby nezasahovala do vozovky
17. nové i plánované obytné části města dostatečně zabezpečit MHD



Vysvětlení a komentáře

Urbanistická struktura města Plzně je náročná na dopravní obslužnost – vždy bude nárazová poptávka (např. cesty do zaměstnání) – možné řešit změnou organizace pracovní doby (Borská pole). Plánovaná tramvaj č.3, úvratová točna na místo klasické točky byla zvolena z důvodu majetkových poměrů potřebných pozemků.

II. Pracovní skupina k městskému obvodu Plzeň 2 (Slovany) a Plzeň 8 (Černice)

Pozitivní změny za posledních pět let:

1. obměna vozového parku veřejné dopravy
2. rychlé spojení Slovan a Bor linkami 22 a 29
3. spokojenost se současným výlukovým vedením linky 51 okolo Olympie do Starého Plzeňce

Zmíněná negativa:

1. **Dopravní řešení náměstí Milady Horákové.** Kritizováno bylo pro svou neuspořádanost, obtížné přecházení a vzdálenost přestupování mezi jednotlivými linkami MHD. Zástupce PMDP zmínil možnost úpravy náměstí v souvislosti se stavbou tramvajové tratě do areálu kasáren, která však záleží na výstavbě bytových domů v této oblasti. **Jeden z účastníků navrhnul jako možné řešení okružní křižovatku.**
2. **Chybějící (resp. nedostatečné) spojení mezi konečnými tramvajemi Slovany – Světovar s návrhem na protažení linky č. 1 v intervalu cca 30 minut tímto úsekem,** aby došlo ke zpřístupnění ulice Skladová a okolí tramvajovou linkou. V diskuzi následně zazněla otázka na doplnění oblouku před obratištěm Světovar, aby tramvaje jedoucí polookružně nemusely zajíždět do obratiště. Zmíněna byla dobrá zkušenost s polookružní linkou č. 1 během výluk v souvislosti s rekonstrukcí Slovanské třídy jako dobré možnosti rychlého spojení po obvodě.
3. **Potřeba řešit preferenci autobusové dopravy okolo okružní křižovatky na náměstí Generála Píky, především výjezd z Francouzské ulice a jízdu po ulici Částkova v dopravní špičce.** Zástupce PMDP zmínil, že je v přípravě dosazení semaforu na vjezd na okruh, který by měl tento problém eliminovat. Dále bylo konstatováno zástupcem PMDP, že samostatný BUS pruh z Francouzské ulice podél Galerie Slovany nebyl obvodem akceptován. V souvislosti s tímto bodem **byla zmíněna potřeba elektrifikace autobusových linek, zejména 22, 29 a 30.**
4. Diskuze následně **pokračovala pochvalou za rychlé spojení Slovan a Bor linkami 22 a 29,** přičemž účastníci diskuse by **ocenili rozšířený provoz linky 22 i na večery a víkendové dny,** alespoň například v hodinovém intervalu, podobně jako jezdí linka 29.
5. **Stížnost na indukční smyčku v zastávce U Školky (z centra).** Jeden z účastníků zmiňoval občasné závady zařízení, kdy svítí červená, ačkoliv žádný trolejbus v zastávce není a dochází následně k dopravním zácpám.



6. **Problematické zastavování trolejbusů v zastávce U Kasáren (absence nástupiště) a nekulturní zastávky Bručná (z centra) a Čechurov (do centra)**, u nichž by bylo vhodné zvážit jejich estetizaci.
7. **Námítky na nekulturní úroveň nástupišť a zastavování trolejbusů zazněly u zastávek Stadion Lokomotivy (obousměrně), Petřínská a Na Spojce (do centra)**.
8. Problematika přeplňování trolejbusů linky 13 ráno před 8. hodinou do centra a před 9. hodinou k nákupnímu centru Olympia. Podobný problém nastává i s každou větší akcí v tomto nákupním centru.
9. **Potřeba přímé trolejbusové linky do OC Olympie (místo nynější jízdy oklikou přes Černice) po Nepomucké ulici společně s ideou parkoviště P+R právě u Olympie**. Další návrhy nabízely dotažení některé z tramvajových linek ze Slovan. Zazněla též spokojenost se současným výlukovým vedením linky 51 okolo Olympie do Starého Plzeňce.
10. Při debatě nad řešením obsluhy OC Olympie zazněla i **potřeba vzniku železniční zastávky Plzeň-Koterov v původním umístění** z minulého století u vyústění ulice Ke Dráze. Zastávka zde výrazně chybí a brání ve využívání vlakové dopravy, která by z centra města byla do této lokality výrazně rychlejší než městská hromadná doprava, často brzděná silným provozem na Nepomucké ulici.
11. Závěrem diskuze padl návrh na **vybavení přestupních uzlů a konečných zastávek v co nejvyšší míře cykloboxy** (nikoliv pouze držáky na kolo), aby bylo možno využívat kombinaci kola a veřejné dopravy bez obavy ze ztráty nebo poškození.

III. Pracovní skupina k městskému obvodu Plzeň 3

Pozitivní změny za posledních pět let:

1. tramvaj č. 4 jezdí až k ZČU
2. integrace jízdného v celém Plzeňském kraji – MHD a meziměstská doprava
3. narostl podíl nízkopodlažních vozidel
4. vznik dopravního uzlu u hlavního vlakového nádraží
5. zlepšení přestupů z různých dopravních prostředků
6. Pozitivní je **fungování vnitroměstské dopravy vlakem**, kterou by bylo **ale potřeba posílit směrem na západ a východ Plzně (například na Doubravku)**. Lidé ale zároveň **neví, že je možné takovou dopravu využívat, a je potřeba o tom více informovat** -> ve vozech MHD, na nádražích, v aplikacích PMDP, IDOS apod. v tisku (Radničních listech apod.)

Zmíněná negativa:

1. **Zhoršila se návaznost při cestování za hranice Plzně (například směrem na Janovice nad Úhlavou)**, to souvisí se zhoršením návazností vlaků a autobusů na MHD a s návazností měst, Plzeňského kraje a ČR v oblasti investic a staveb.
2. **Chybí spoj z Nové Hospody do Skvrňan** – v tomto směru vážně MHD, chybí buď přímý spoj, nebo je potřeba, aby stávající spoje jezdily častěji -> týká se to zejména časů mimo velkou zátěž MHD (ranní cesty do práce, kolem 15:00 hodiny z práce apod.)
3. Jako zhoršení je vnímáno **odříznutí CAN od zbytku města** (může souviset s Covid-19?), nejedí odtud některé spoje, které dříve jezdily.
4. **Chybí přímé spojení z Jižního předměstí na Slovany**.
5. **V Bručné chybí zastávka vlaku**.



6. V minulosti se objevovaly zkušenosti, že **o integraci jízdenek nevěděli třeba řidiči** některých dopravních společností a neuznávali to -> informovanost i podniků apod.
7. **Vlaky a autobusy je potřeba ještě více zaintegrovat do MHD.**
8. Problém je **vnímán v návaznosti okrajových spojů na první noční spoje MHD** – je potřeba zkrátit čekání, které je v současné době i hodinu a půl. V současné době je třeba například jet jiným spojením MHD a pak jít dlouhou trasu pěšky apod.
9. Problém je vnímán na Sadech pětatřicátníků, kde na jedné strany silnice chybí žluté pruhy pro auta, auta tak stojí v cestě tramvajím apod.
10. S plánovaným prodloužením tramvajím je potřeba do budoucna počítat na Sadech s odkloněním některých tramvajím mimo hlavní trasu apod.
11. V nových tramvajích nejdou otevírat okénka a někdy je v nich moc velké horko a současně i zápach, pokud jede například bezdomovec apod.; někdy jezdí i řidiči příliš rychle.
12. Chybí přímé spojení z Borů na Slovany X toto spojení funguje linkovým autobusem -> opět problém informovanosti o této možnosti (například aplikace IDOS tuto možnost nenabízí).
13. Některé tramvajové spoje „X“ chybí v jízdních řádech (například před půlnocí jich jede několik).

IV. Pracovní skupina k městskému obvodu Plzeň 4

Pozitivní změny v MHD za posledních pět let:

1. cesta z Doubravky do centra je stále stejně dobré spojení
2. zlepšení kvality vozového parku (bezbariérové, klimatizované)
3. celkové zlepšení a zrychlení dopravy – bezproblémové napojení spojů v centru
4. dobré spojení na Bory – úspora času a plynulost cesty Bory-centrum
5. MHD po Plzni jezdí podle jízdního řádu a včas

Zmíněná negativa:

1. celoplastové sedačky jsou nevyhovující
2. ve vozech linky 30 je málo tyčí na držení, chybí dlouhá tyč
3. rekonstrukce vlakového koridoru na Prahu vedla k malému zhoršení intervalu spojů na trase Červený Hrádek→Doubravka→Centrum
4. problémy s Arrivou = je asi více spojů, ale jezdí mimo jízdní řád (brzy nebo pozdě), arogance řidičů, nevhodné vozy – k většině sedadel se musí přes schody
5. Arriva staví na zastávce s jinými spoji, do zastávky se nevejdou dva vozy, tak se pouštějí →přední odjíždí, čímž nefunguje přestup z jednoho do druhého
6. složitý a nesrozumitelný systém tarifů jízdného, slev, zón a propojení ID, problém s aplikací virtuální karty
7. 24 hodinová jízdenka je pouze na MHD a ne na ID
8. do ranních školních spojů (z Dýšiny) nelze nastoupit
9. v centru nenavazují přestupy na linku 28
10. přestup na linku 28 je katastrofální, nenavazují spoje
11. bezpečnost - cestování některých pasažérů v MHD = narkomani, podnapilí, bezdomovci



12. bezpečnost na konečných a v okolí CAN, po setmění lidé více využívají pro cestování individuální dopravu
13. Covid mě přiměl jezdit do zaměstnání do Plzně (z Újezdu) více autem, což trvá dodnes, navíc není v Újezdu obchod, cesty autem ze zaměstnání využívám k nákupu
14. Covid mě přiměl jezdit do zaměstnání do Plzně (z Dýšiny) na kole, chybí však spojení kolo + MHD není kde kolo bezpečně uložit

Co by se mělo dít, aby mě přimělo více využívat MHD

1. zpoplatnění veškerého parkování ve městě
2. pokud by odpadla nutnost přestupu z Újezdu do centra
3. zrychlení MHD – vyhrazené pruhy i pro autobusy a trolejbusy
4. jasné a srozumitelné využívání jízdních tarifů, možných slev, aplikace, využití jízdenky i na ID (lidé - často ani nevědí, jak a kde si koupit jaký lístek), dobrá inspirace v Brně či Ostravě
5. zkrácení intervalů spojů integrované dopravy max. na ½ hodiny (nyní jsou to 2 hodiny)
6. větší bezpečnost na zastávkách a ve vozech – využití asistentů bezpečnosti
7. noční autobusy do Červeného Hrádku by měly jezdit i ve všední dny (jezdí jen do Doubravky)
8. na elektronických tabulích méně reklam a v častějších intervalech informace o spojích (přestupech)
9. více cyklopruhů ve městě pro cestu do zaměstnání (cyklodopravu preferovat před automobilovou)
10. zákazy vjezdu automobilům ve městě by měly být adekvátně kompenzovány dostupností rychlé a spolehlivé MHD
11. P+R s možností efektivního využití návazné MHD, vč. možnosti bezpečného parkování auta či kola

Co by mě naopak odradilo od využívání MHD

1. nespolehlivost
2. dlouhé intervaly mezi spoji
3. přeplněné vozy
4. výrazné zdražení jízdného
5. oslabování konkurenceschopnosti s individuální dopravou

V. Diskuse k vizi veřejné dopravy

Diskuse k vizi probíhala ve všech pracovních skupinách, bylo zde představeno osm tvrzení a účastníci měli za úkol vybrat čtyři nejdůležitější.

1. VD bude **plynulá, preferovaná** a rychlostí srovnatelná s IAD ve všech páteřních trasách.
2. Všechny dostředné páteřní linky MHD budou **elektrické a v chráněných koridorech**.
3. Atraktivní VD **navýší svůj podíl na přepravní práci** ve městě z 59 % na 63(?) %.
4. VD bude **komfortní a přístupná** všem skupinám obyvatel.
5. 80(?) % výkonů MHD bude zajištěno **bezemisními prostředky**.
6. Bude fungovat systém **P+R** na všech vstupech státních silnic do města.
7. VD bude dobře **kooperovat** s jinými druhy udržitelné dopravy (železniční, cyklistická, pěší).



8. Obsluha všech zastavěných částí města veřejnou dopravou splní **standarty dostupnosti**.

Komentáře z jednotlivých pracovních skupin:

Skupina č.2 navrhla, aby tvrzení č.1 bylo přeformulováno na: VD bude **plynulá, preferovaná** a rychlejší než IAD ve všech páteřních trasách.

Skupina č.3 měla k vizi následující: -> tvrzení č. 2 – ve vztahu k ÚMO 3 nejde jen o dostředné spoje, ale i okružní – chybí spojení Košutka – Borská pole!

-> k tvrzení č. 6 – vazba P+R důležitá hlavně na tramvaje (+ železnici); potřeba propojit západní část Plzně (Vejrnice apod.) s MHD -> k tvrzení č.7 -> potřeba posílit železniční vazbu z Prahy

-> k tvrzení č.8 doplnit včetně příměstských obcí jako je Zruč apod.

Ukázalo se, že v pracovních skupinách měli poměrně značnou shodu a **vybrali jako nejdůležitější následující tvrzení (seřazeno od nejdůležitějšího 1 až 4).**

1. Veřejná doprava bude **plynulá, preferovaná** a rychlostí srovnatelná s IAD ve všech páteřních trasách.
2. VD bude dobře **kooperovat** s jinými druhy udržitelné dopravy (železniční, cyklistická, pěší).
3. Bude fungovat systém **P+R** na všech vstupech státních silnic do města.
4. Všechny dostředné páteřní linky MHD budou **elektrické a v chráněných koridorech**.

VI. Závěrečné shrnutí

Proběhlo shrnutí z jednotlivých pracovních skupin. Další připomínky byly:

1. k sídlišti Litice, mít možnost koupit lístky za 2 Kč ve voze
2. prodloužit linku č.16 do Litic
3. jízdenka MHD při příjezdu do Plzně x odjezd z Plzně – problémem je časový interval
4. spolupracovat se Středočeským krajem na umožnění nákupu jízdenek z Plzně do Prahy včetně MHD
5. nemožnost nákupu zlevněné (studentské) jízdenky ve vozech
6. In karta x Plzeňská karta

Připomínky k fungování tarifu jízdného se ukázaly natolik komplikované, že bylo zájemcům nabídnuto zapsat se k účasti na dalším pracovním jednání, kde se bude řešit pouze tarify v dopravě.

Další setkání ke Generelu veřejné dopravy se bude konat v listopadu 2022. Termín bude zveřejněn v dostatečném předstihu.



Zapsali:

Adam Šťastný, Ondřej Rafffel, Pavla Dusíková Jindrová, Eduard Šišpela a Tereza Pelclová

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. Po odborné stránce spolupracuje Úsek veřejné dopravy a cyklodopravy Správy veřejného statku města Plzně a Plzeňské městské dopravní podniky jako zpracovatelé generelu. 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