



PaNaMo

Pražská 88/12, Plzeň, 301 00

IČO: 269 85 641

ČÚ: 218391438/0300

+420 602 288 545

panamo@panamo.cz

www.panamo.cz

Závěrečná zpráva z výukového programu

MOJE CESTA

Úvod

Ve dnech 2.– 4. 3. a 7.– 8. 3. 2022 proběhla v prostorách Moving Station série zážitkových workshopů s názvem „Moje cesta” realizovaných spolkem **PaNaMo** za podpory **Nadačního fondu Zelený poklad**.

Program se zabýval tématem **dopravy v Plzni z pohledu dětí a studentů**, kteří tvoří výrazný korpus účastníků městské dopravy. Cílem bylo zmapovat způsob, jakým děti a dospívající uvažují o pohybu po městě, jak si své každodenní cesty plánují a jaké prostředky pro to využívají.

Program byl určen pro účastníky ve věku 10–16 let (od žáků 5. tříd ZŠ po studenty SŠ). Dílen se zúčastnilo 10 skupin žáků a studentů ze 7 plzeňských škol, celkem na 180 žáků a studentů.

Zážitkové workshopy na principu dramatické výchovy vedly zkušené divadelní **lektorky Martina Dobiášová a Žofie Blechová**, které měly spolu se **scénografkou Marií Černíkovou** pro žáky připravený model Plzně. Účastníci hledali na modelu místa, která jsou pro ně důležitá, a zamýšleli se nad způsoby, jak mezi nimi cestují. Žáci dostali možnost vyjádřit své zkušenosti jako účastníci dopravy a kreativně je zpracovali jako jedinečnou uměleckou výpověď.

Ve čtvrtek 10. 3. se v prostorách Moving Station uskutečnila **závěrečná prezentace programu Moje cesta** pro veřejnost.

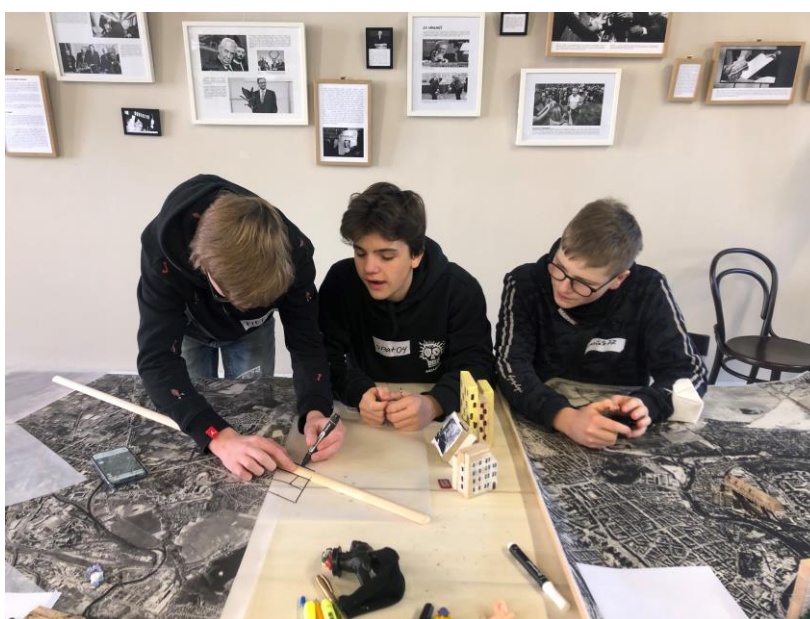


Výsledky

Z výsledků programu vyplývá, že mladí lidé si problematiku dopravy ve městě uvědomují, zaujmají k ní různé postoje a přinášejí názory a nápady. Většina zúčastněných dokázala popsat své strategie a argumentovat, proč jako účastníci dopravy postupují zrovna takto.

Obecně mají veřejná místa pro mladé lidi zásadní význam – představují totiž místa setkávání. Žáci a studenti výrazně vnímají kvalitu veřejného prostoru. Některá místa vnímají jako příjemná, vyhledávají je, cítí se na nich bezpečně a rádi na nich tráví čas. Jiná naopak považují za nehostinná, nepřátelská i nebezpečná. Zajímavá skutečnost je, že určitá místa mají význam napříč věkovým spektrem (např. oblíbenost stromu u školy, kde se děti každé ráno schází, potvrdilo několik účastníků workshopu i lektorka, která stejnou školu navštěvovala před 10 lety).

Žáci a studenti se po městě pohybují jinak než dospělí, setkávají se venku, tráví hodně času ve veřejném prostoru. Přívětivost venkovních prostor může hodně ovlivnit jejich činnost i zdravé trávení volného času.



Veřejná doprava

Většina zúčastněných je obeznámena s konceptem MHD. Všichni s ní mají zkušenost, velká část jí pravidelně cestuje, přičemž čím jsou žáci starší, tím větší procento třídy cestuje MHD.

Obecně lze říct, že děti a dospívající vnímají Plzeň jako „město aut“. Opakovaně se objevovaly názory, že Plzeň by měla podpořit model, kdy na prvním místě jsou chodci a MHD, nikoliv automobilová doprava. Děti se jako chodci cítí upozaděny a ne vždy v bezpečí. Obyvatelé by podle nich měli být městem motivováni, aby cítili jako výhodné používat jiné prostředky než auto. Objevily se i názory podpořit sdílenou autodopravu.

V rámci workshopů často zaznívaly nápady na rozšíření sítě tramvají. Mladí lidé dávají přednost tramvaji před trolejbusem, protože nemusí tolik čekat, nestojí s auty v dopravě. Doprava tramvají je podle nich rychlejší i komfortnější.

Objevil se návrh nové trasy na Doubravku, do Olympie, která by vznikla zároveň s novým obchvatem kolem Plzně, směrem na Světovar a do Koterova.

Většina mladých hledá informace o spojích online. Ve všech prostředcích MHD by uvítali zásuvky pro nabíjení.

Na zastávkách MHD by ocenili digitální tabule, které ukazují odjezdy linek (číslo a směr spoje, za kolik minut přijede). Považují je za jasnější a přehlednější, není nutné pořád sledovat čas. Umožňují okamžitou reakci ve chvíli, kdy člověk přijde na zastávku, kde stojí spoj.

Přechody pro chodce

Jak již bylo řečeno, mladí lidé si jako chodci připadají opomíjeni. Signalizaci na přechodech vnímají jako nastavenou ve prospěch aut.

„V uličkách, kde nikdy nikdo nechodí, je pořád zelená, na hlavním tahu čekáš a čekáš“.

Nejčastější stížností stran přechodů pro chodce byly nepřiměřené intervaly a bezpečnost.

Navrhují proto následující řešení:

Více podchodů/nadchodů. Jsou praktické, vyřešily by čekání, které někdy brání stihnout spoj MHD. Objevil se nápad u frekventovaných křižovatek rozdělit přechod na dvě části: nadzemní a podzemní (lze jít přes silnici kratší cestou, ale počkat; nebo jít kdykoli rovnou, ale delší cestou spodem). Nevýhodou podchodů je nedostatečná čistota a nedostatečný pocit bezpečí. Nadchodů se toto negativní hodnocení netýkalo.

Interval na přechodu je krátký. Mnoho lidí uvedlo, že na některých křižovatkách se jim nikdy nepodařilo přejít celý přechod na zelenou, a to ani když běželi (při simulaci účastníci spočítali, že stihnou udělat cca 4 kroky od doby, kdy si uvědomí, že je zelená). V případě, že chodci jsou fyzicky indisponováni, je životu nebezpečné pokoušet se přechod přejít.

Na mnoha místech jsou podle účastníků nelogicky nastavené a nesynchronizované semaforey. Žáci vnímají intervaly na přechodech jako upřednostňující auta před chodci. U velkých křižovatek by měl být větší důraz na bezpečnost, např. u Hlavního nádraží by podle nich podchod fungoval – v ranních a odpoledních hodinách je tu velký příval studentů cestujících z a do školy.



Zazněl návrh na odpočet intervalu u semaforu, pro auta i chodce (světelná signalizace obsahuje údaj o tom, kolik sekund zbývá do konce červené/zelené). Argumentem bylo snížení stresu a lepší rozvržení času při čekání, případně při dobíhání na zelenou, které si raději rozmyslíme. Zajímavým nápadem bylo zavedení odpočtu času pro auta: podle účastníků mnoho řidičů v autech při čekání na zelenou používá mobilní telefon, což může vést k nebezpečným situacím. Díky odpočtu by se nestalo, že by řidič blokoval silnici, protože neví, kolik má ještě času. Na přechodu pro chodce by žáci volili klasicky číselné údaje, pro auta spíše formu ubývajícího kruhu, např. kolem červené barvy, který by dobře viděli i řidiči ve vzdálenějších vozidlech. Opět jde o bezpečnost a snížení stresu, slovy jednoho studenta: „*Máme tady spoustu řidičů choleriků, kteří jsou nervózní a neradi čekají.*”

Zvuková signalizace pro nevidomé na všech semaforech, nejen na těch nejfrekventovanějších. Z diskuze vyplynulo, že tikání na přechodech používá jako signál i mnoho lidí, kteří vidí.

Zajímavým návrhem byly semaforey na solární energii, díky nimž by se snížilo množství odebírané energie z jiných zdrojů. Studenti argumentovali tím, že semaforů je ve městě obrovské množství, přičemž jsou situovány výhodně pro solární nabíjení.

Objevila se upozornění na konkrétní přechody pro chodce:

Mikulášské náměstí, přechod u Rejskovy ulice: Přestože jde o velmi vytížený přechod, chybí na něm semafor. Studenti tudy chodí z nádraží do školy. Auta tu často neblinkají. „*Vždycky je sázka, jestli auto odbočí, nebo ne, protože nikdo nedává blinkr, chce to odhad. Děje se, že auto o vás zavádí zrcátkem.*”

Klatovská: Auta tu jezdí velmi rychle. V těchto místech se dějí vážné nehody, účastníci zde opakovaně kladli velký důraz na bezpečnost.

Sady Pětatřicátníků: Auta i tramvaje jedou ze všech stran, je náročné zde přejít. Pokud jsou chodci pomalejší, nebo mají pohybový problém, je velmi nebezpečné tu přecházet. Přechod na Sadech má údajně nevýhodně nastavenou světlenou signalizaci, a to jak pro vozidla, tak chodce: auta a chodci mají ve stejný moment červenou. Auta se pak rozjedou na zelenou, ale dojedou jen k dalšímu přechodu, kde mají zelenou chodci a auta musí brzdit. „*Často se stává, že při cestě na tramvaj člověk dlouho čeká na přechodu, tramvaj mezitím ujede a teprve potom chodec dostaneme zelenou.*”

Samostatné téma tvořilo používání přechodů pro chodce v noci, kdy se se semaforey vypínají. Žáci se podle vlastních slov nedostatečně orientují v tom, kdo má přednost. A i přesto se bojí přechody využívat, protože je řidiči nerespektují.

Kruhové objezdy Obecně se účastníci shodovali na využití více kruhových objezdů, díky nimž je doprava plynulejší. Nespokojenost se objevila jen s kolonami, které se tvoří u galerie na Slovanech.



Cyklodoprava

Z diskuze vyplývá, že v době pandemie začalo více lidí jezdit na kole. Děti a dospívající většinou vlastní a používají jízdní kolo. Většina z nich pro rekreační účely, na cestu po městě si na kole tróufne málokdo z nich. Nepovažují to za bezpečné.

Aktivní cyklisté by ocenili více držáků na kola. Chybí jim možnost si kolo bezpečně odložit tak, aby nepřekáželo.

Specifickou skupinu cyklistů tvoří sportovní a freestyloví jezdci. Podle studentů, kteří se řadí k této subkultuře, tito lidé jeví zájem o bike parky a tratě pro trailová kola. Staví se proto ilegálně. „*Není tu žádný legální trail. Pokud si chcete zajezdit, musíte na trať, kterou si bikeři udělali sami.*”

Navrhovali by proto oficiální cyklotraily na Krkavci, které by se mohly rozšířit o nové, vlastní prvky, uživatelé si je nejlépe navrhnou sami. Navrhovaná trať by sestávala ze 3 částí: u příjezdové asfaltové cesty by byl vstup do areálu a první polovina trailů, následoval by trail stoupající lesem k horní části u rozhledny.



Bezpečnost

Bezpečnost tvořila jedno z hlavních témat workshopů. Byla také druhým nejčastějším důvodem, proč se žáci nepřevravují po městě sami, ale vozí je autem někdo dospělý (prvním byla velká vzdálenost školy od místa bydliště a nevhodný spoj). Například zastávka na Masarykově náměstí byla opakovaně vnímána jako nebezpečná.

Účastníci se shodli na tom, že by uvítali lepší osvětlení v různých částech Plzně. V menších ulicích se necítí bezpečně.

Za důležité považují měření rychlosti u škol, především na Klatovské třídě. Cílem je zpomalit auta, která projíždějí příliš velkou rychlostí skrz město.

Děti by ocenili bezpečnější jízdu řidičů tramvají. Mnoho z nich nedosáhne ze sedačky na zem, mají také těžké batohy. Mnoho účastníků mluvilo o tom, že na jejich lince je ostrá zatáčka, kde tramvaj nezpomaluje.

Studenti se ve většině bojí chodit podchodem. „*Je to tam nechutný a jsou tam lidi, co nechceš potkat.*”

Americká třída představuje mezi mladými lidmi obecně neoblíbené místo. Tento trend se objevoval napříč věkovými kategoriemi. Často zazněly komentáře jako „*Bacha na Americkou*“, „*Americká je peklo*“.

Městský mobiliář

Zazněl též návrh na funkční úpravu městského mobiliáře, konkrétně na zavedení laviček s vestavěným solárním nabíjením, kde lze nabít telefon. Lavičky by byly vyrobené z recyklovaných materiálů, takže se nerozehřejí v létě, ani nejsou příliš studené v zimě. Podle všeho tento nápad vychází z reálného pozorování z jiných evropských měst, kde se osvědčil.

Parky a volný čas

Parky a sportoviště jsou mezi mladými lidmi oblíbené. Účastníci by ocenili více zelených parků (ne jen průchozí zeleně plné betonových chodníků), kde jde trávit čas, sedět na trávě. Ale i zmíněné eko lavičky, safe space i pro mladší lidi.

Padl návrh přidat více workoutových hřišť. Jejich projektování konzultovat se zástupci různých sportů, kteří je využívají, aby byla realizace efektivní.

Podle studentů je ve městě málo zeleně. Při plánování zástavby by se mělo vždy počítat s určitým procentem zeleně, která se nesmí zastavět. Plzeň má podle studentů „*šedou barvu*“. Upřednostňují možnost si v létě sednout na trávku, učit se, odpočívat.

Praktické jsou psí parky, kde je venčení psů bezpečné a kde je možnost volně pustit psa a socializovat se.



Nevyužívané prostory v Plzni

Továrna Škoda: Zajímavým faktorem je dobrý přístup ke kolejím. Děti ale dávaly přednost využití formou parkové úpravy, kde by bylo možné plnohodnotně trávit čas, nejen sedět nebo procházet se, případně formu sportovního areálu.

Neaktivní část Papírny. Opět se objevily návrhy na vznik autoškoly / cvičného dopravního hřiště.

Plocha před plzeňskou pivovarskou bránou, teď je tam jen výhled na křižovatku. Prostor mezi nádražím o pivovarem je „ošklivý“.

Zelenější náplavka: Na dolním toku Radbuzy pod současnou betonovou náplavkou by mohla vzniknout ještě jedna rekreační, kde by bylo více travnatých ploch, stromy a molo, případně kotviště pro lodičky. Pod mostem, který vede k Plaze, by účastníci uvítali čističku vody. Most k pivovaru by se mohl zpřístupnit.

Subkultury

Dopravní prostředky se nepoužívají jen na dopravu z místa A do místa B, jde o výrazný prvek životního stylu nebo sportovní náčiní (horská kola, minibike, skateboard a další boardy, koloběžka...). Studenti navrhují při tvorbě hřišť a tréninkových tratí vždy oslovit několik uživatelů / trenérů / expertů, kteří pomůžou místo navrhnout efektivně, např. na workoutovém hřišti může člověk cvičit z různých důvodů a v různé kondici. Spolupráce s profesionály zajistí, aby byla co nejefektivnější a nejpraktičtější.

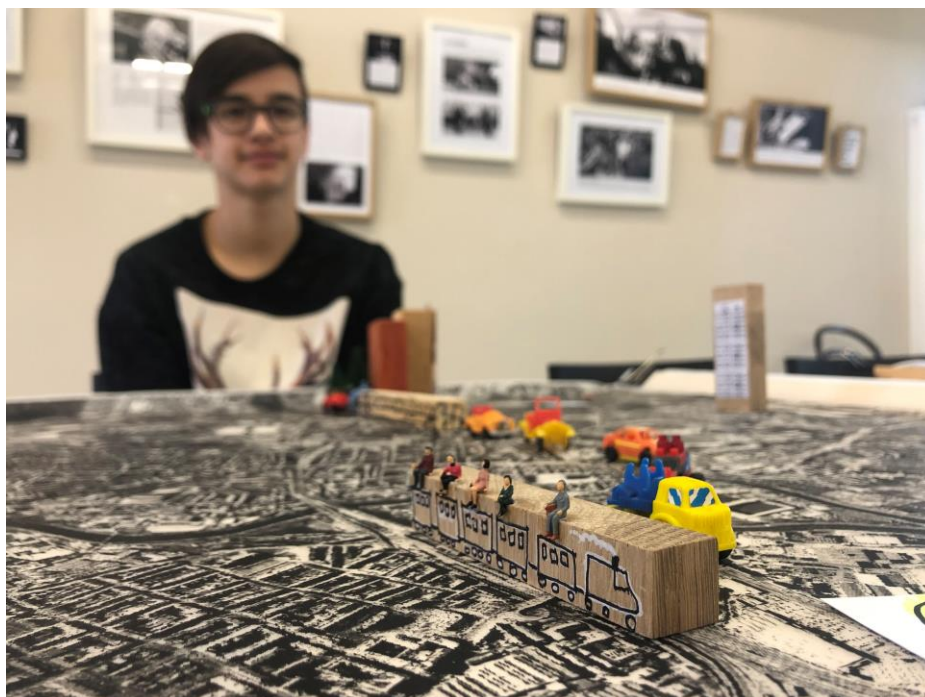
U plzeňské ZOO, kde je hodně prostoru, by účastníci rádi viděli dopravní hřiště, a to pro nejrůznější druhy dopravních prostředků. Velkým tématem byla i legální driftovací trať.

Obecně známým odstrašujícím místem, kde se scházejí mladí lidé, je prostor za Plazou. Podle výpovědí je to populární místo, jít tam ale není bezpečné. Proto se mu někteří cíleně vyhýbají, přestože by tam mohli například kvalitně jezdit na skateboardu. Na ježdění po městě je podle výpovědí v Plzni v podstatě všude špatný terén, který ničí skateboard.

Mezi skateboardisty je oblíbené místo tzv. „Modrej“ – Škoda park. Jedná se o místo, kde se schází skejťáci a koloběžkáři. „Večer plno, ale brzy ráno a o prázdninách tam není nikdo a můžeš si dobře zaježdět“.

Skvělým místem pro skateboard je také horní patro parkovacího domu u Plazy (po stranách zátarasy, otevřený prostor), není ale oficiálně přístupné.

Pozitivní ohlas má umění v ulicích, především muralismus. V Plzni se nachází hodně industriálních prázdných ploch, betonu, studenti by proto uvítali více umění na těchto plochách.



Ekologie

Zajímavým poznatkem je, že mnoho zúčastněných ve svých návrzích automaticky počítalo s co největší šetrností k životnímu prostředí. Udržitelnost je mezi mladými lidmi samozřejmostí. Studenti velmi často zdůrazňovali využití energií z obnovitelných zdrojů. Nejčastěji uváděným alternativním zdrojem byla solární energie, např. solární napájení semaforů, panely na střeších tramvají a trolejbusů, ale i elektrifikace městského mobiliáře (zásuvky na lavičkách).

Dále se objevily návrhy na větší využití vodní energie z řek či využití geotermální energie z hlubinných vrtů.

MHD by podle účastníků měla využívat elektrický motor (pozitivní ohlas tramvají a trolejbusů). Studenti zdůrazňovali, že vždy záleží na udržitelnosti, neboť MHD má obrovský odběr elektrické energie.



Další alternativy

V rámci workshopů se objevilo i několik odvážných, či dokonce fantazijních nápadů alternativní dopravy. Věříme, že i ty mají v naší zprávě své místo:

Lodní doprava v Plzni. Studenti navrhovali využít neobyčejně vysokého počtu vodních toků v Plzni a uváděli, že v jiných městech je zaujaly funkční přívozy. Uvítali by též víc lávek a mostů.

Monorail (jednokolejka) namísto tramvaje. Vedla by i do vzdálenějších míst, není tak prostorově náročná, umožnila by prostornější řešení MHD, možná přidání dalšího pruhu na frekventovaných místech.

Díky mobilní aplikaci by uživatelé mohli sledovat, kde se soupravy nachází.

Doprava budoucnosti: kapslová doprava. Kapsle řízené počítačem bez řidiče by byly méně objemné než tramvaje, zato by jich bylo více. Průhledná kapsle se pohybuje na páscech na elektrický pohon, jednotlivé kapsle jezdí po okruzích, lze je přivolat telefonem. Aplikace posílá uživateli vždy tu nejbližší. Když kapsle dojede k zastávce, vyjede z pásu, aby ostatní

kapsle mohly pokračovat, pak se zase zařadí mezi ostatní, nevznikají zácpy. Doprava je rychlá, bezpečná a zároveň je v ní dostatek soukromí.



A v čem vidí přínos workshopů Moje cesta pedagogové plzeňských škol...

Workshop byl pro naše žáky velmi zajímavý a motivující. Uvědomění si celospolečenského problému dopravy, zahlcení měst auty, dopady na přírodu a životní prostředí. To vše žáci při workshopu komunikovali a zažívali. Také tyto prožitky doplňovali o vlastní zkušenosti a každodenní rutinu při cestě do školy, při cestě po městě. Zkoušeli porovnávat vhodnou volbu dopravního prostředku s prostředkem, který opravdu používají oni i jejich rodiče. Žáci hravou formou pracovali a vytvářeli reálné situace. Workshop byl skvěle připraven a navazující okamžitá reflexe pomohla žákům uvědomit si prožitek. Děkujeme!

ZŠ pro neslyšící

...téma bylo pro nás velmi zajímavé a děti se musely zamýšlet, jak oni sami cestují do školy a jak by mohlo být v budoucnu. Počáteční ostýchavost se díky vhodnému přístupu lektorek později změnila v obrovské pracovní nasazení některých skupin. Časová dotace pak byla pro nás krátká a na pár nerozhodných skupinek se nedostalo. Některé děti naopak překvapily a celý program si velmi užily. Nebály se vzít do ruky mikrofon a moderovat svůj příspěvek. Bylo vidět, že se opravdu nad budoucností zamýšlejí. Děkujeme za podnětné pracovní prostředí, zajímavý způsob práce i velmi milý přístup lektorek.

Tyršova ZŠ a MŠ

...žákům se workshop moc líbil. Příště by prý uvítali, kdyby na práci bylo více času, stačila by hodina navíc. Dále si chválili reflexe projektů a pořad v rádiu, do kterého se mohli zapojit. Téma Plzeň jsem využila s dětmi ve škole i v dalších předmětech. Moc děkujeme za skvělý zážitek. Těšíme se na další spolupráci.

15. ZŠ

Program **Moje cesta** zaujal i média – Český rozhlas Plzeň vysílal živý rozhovor s lektorkou Martinou Dobiášovou, články uveřejnily také internetové zpravodaje Český pohled, Region Plzeň, Life4you nebo Plzen.eu.



Program **Moje cesta** vznikl za podpory **Nadačního fondu Zelený poklad** a ve spolupráci s kulturním centrem **Moving Station**.

Ing. Marcela Mašínová
předsedkyně spolku PaNaMo

Martina Dobiášová
autorka a lektorka programu **Moje cesta**

www.panamo.cz

V Plzni 21. 3. 2022



**Nadační fond
Zelený poklad**

panamo

