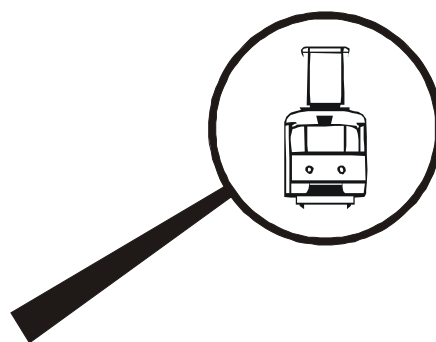


VYHODNOCENÍ ANKETY

„JAK SI PŘEDSTAVUJETE NOVOU ÚPRAVU OKOLÍ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ?“

SPOLEČNOST PRO VEŘEJNOU DOPRAVU
2002



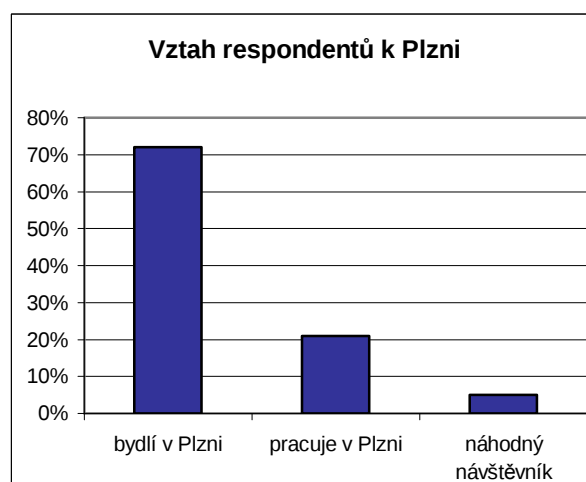
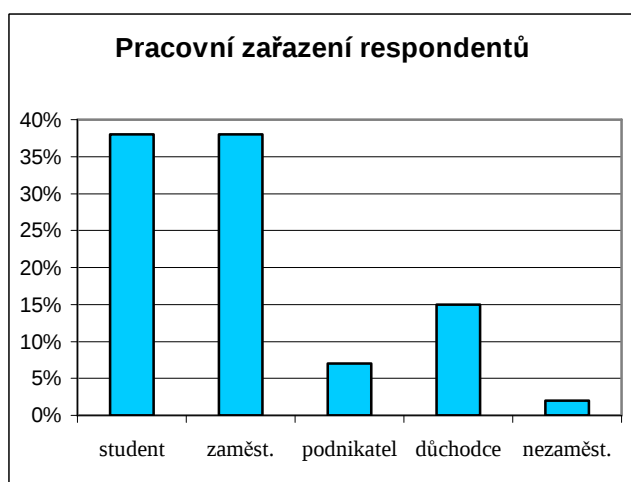
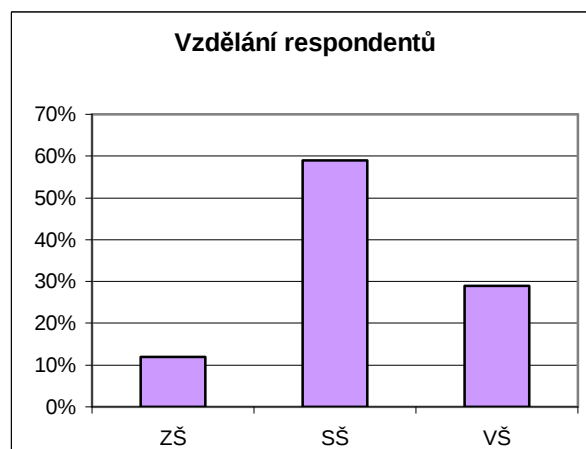
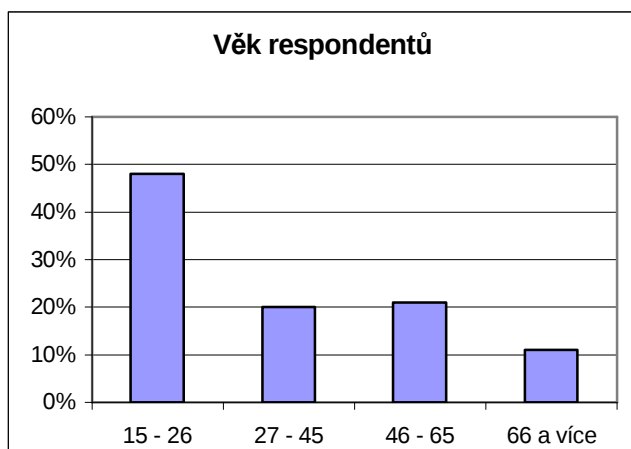
ZÁKLADNÍ INFORMACE O ANKETĚ

Anketa Společnosti pro veřejnou dopravu byla uspořádána u příležitosti evropského Dne bez aut, ve dnech **19. - 27. září 2002**. Hlavním smyslem ankety bylo zjistit názor veřejnosti na situaci přestupního uzlu u plzeňského hlavního nádraží a jeho budoucí přestavby. Na první straně anketního lístku měli respondenti možnost vybrat jednu ze tří variant úpravy přednádražního prostoru, popřípadě vlastními slovy popsat svůj návrh řešení. Na druhé straně odpovídali respondenti na deset otázek týkajících se plzeňské dopravy. Součástí anketního lístku bylo i vyplnění základních údajů o respondentech (věk, vzdělání, zaměstnání a vztah k Plzni). Vzor anketního lístku viz příloha.

Prvním místem pro vyplňování a sběr anketních lístků byl trolejbus přistavený před budovou Hlavního nádraží Plzeň ve čtvrtek a pátek 19. a 20. září. Na informačním panelu byly vystaveny plánky všech tří variant úpravy přednádražního prostoru nabízených v anketě. Podobným způsobem probíhala anketa ve Smetanových sadech od pondělka do pátku 23. – 27. září.

Ankety se zúčastnilo celkem **401 respondentů**, z toho 224 vyplnilo anketu během prvních dvou dnů na stanovišti u nádraží.

Grafy 1 – 4: Údaje o respondentech



Pozn.: Všechny osobní údaje v tab. 1 - 4 vyplnilo celkem 367 respondentů.

VÝSLEDKY ANKETY

1) NÁVRH NOVÉ ÚPRAVY PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU

Na výběr byly následující tři varianty označené „A“, „B“, „C“ (přesné znění viz níže), ve variantě „D“ mohli respondenti vyjádřit vlastní názor na budoucí podobu přednádražního prostoru.

A - SOUČASNÝ STAV – Ponechat současný stav s drobnými úpravami (automobily jezdí Mikulášskou ulicí v obou směrech, k zastávce MHD je nutno dojít podchodem, pro občany se sníženou pohyblivostí /na vozíku/ nebo i s dětským kočárkem je přístup k nádraží komplikovaný)

B - NOVÉ ZASTÁVKY A JEDNOSMĚRKA - Nový most přes nádraží umožňuje umístit mezi viadukty novou za-stávku tramvají a trolejbusů s bezbariérovým přístupem a autům ponechat pouze jednosměrku ve směru z centra ven a pro obsluhu nádraží. Zřídit úrovnňové přechody.

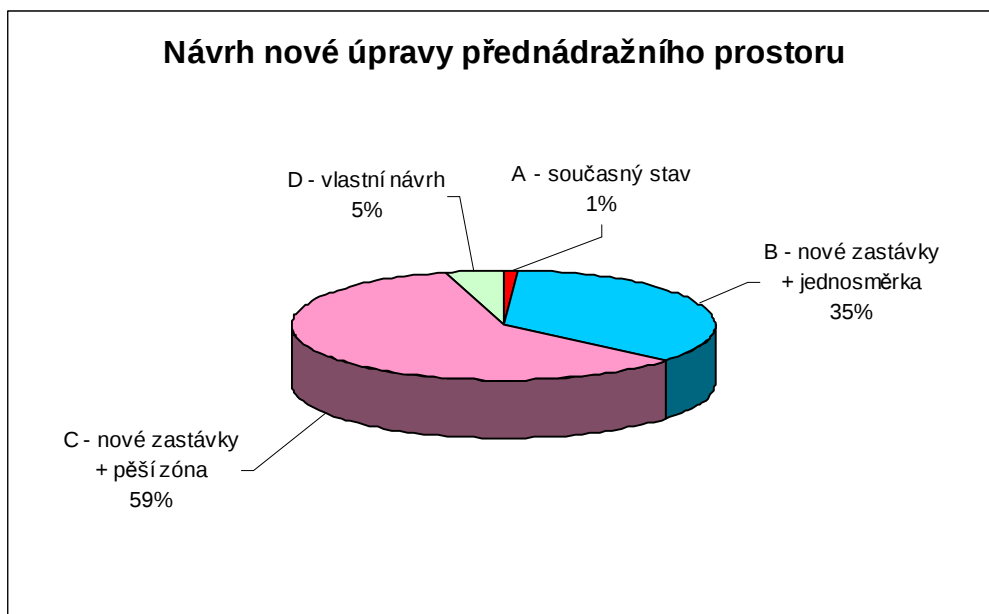
C - PĚŠÍ ZÓNA - Díky novému mostu přes nádraží je možno odklonit automobilovou dopravu a udělat mezi viadukty nádraží pěší zónu a novou zastávku tramvají a trolejbusů bezbariérově řešenou. Ponechat jen obsluhu nádraží.

D - NÁVRH VLASTNÍHO ŘEŠENÍ (Prosíme, stručně popište!)

ZÁVĚR:

Jednu z variant vybralo celkem **395 respondentů**, z toho 5 bylo pro variantu A, 140 dotazovaných bylo pro variantu B, **nejvíce, tj. 232 respondentů se vyjádřilo pro variantu C**, a nakonec 18 respondentů napsalo vlastní návrh.

Graf 5: (zaokrouhleno na celá procenta)



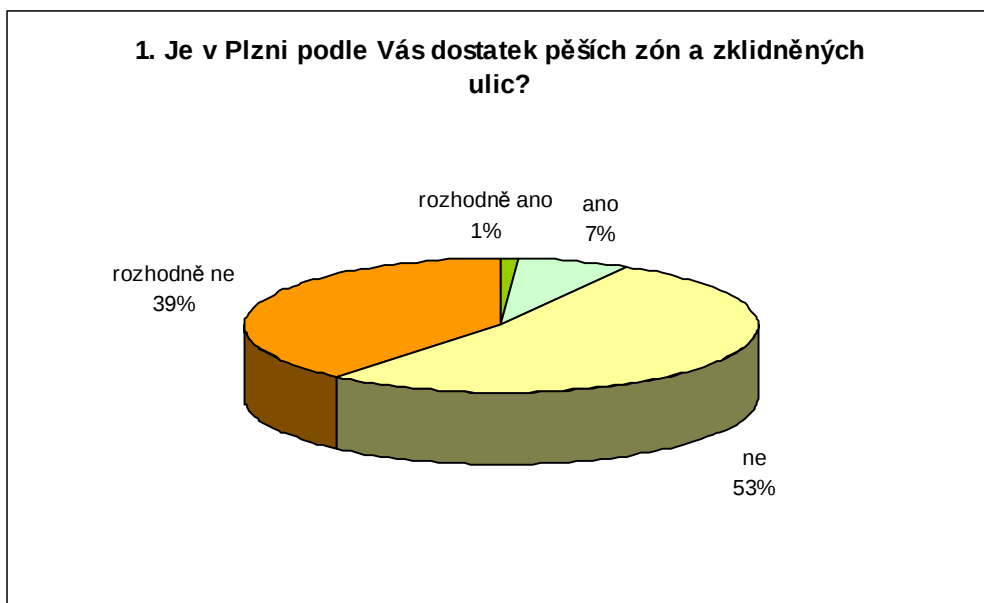
Z návrhů uvedených pod variantou D shrnujeme:

- Ø 5x - prodloužení stávajícího podchodu k budově nádraží (+ bezbariérové řešení)
- Ø 2x – varianta „B“ + prodloužení podchodu do nádražní haly
- Ø 2x – zajištění obousměrných tramvají až k nádražní budově (+ var. „B“/ + var. „C“)
- Ø 2x – var.C, ale lépe vyřešit přestup na trolejbus č.16 v Šumavské (podchodem z nádraží)
- Ø varianta C + cyklostezky
- Ø samostatné koridory MHD, IAD, pěší, současné tramvajové zastávky doplnit přechody pro chodce, přímý přestup u Hamburku s regionálky
- Ø IAD v obou směrech, ale zřídit nové zastávky mezi viadukty
- Ø požádat nezávislé projektanty o řešení a investovat alespoň 1/3 toho, co stála ulice U trati.
- Ø varianta C doplněná zastřešenou cestou k nádražní budově

2) DESET OTÁZEK NA TÉMA PLZEŇSKÉ DOPRAVY

Na otázky kladené ve druhé části ankety odpovědělo vždy alespoň 369 respondentů. U všech otázek byly nabídnuty vždy **čtyři varianty pro odpověď: rozhodně ano / ano / ne / rozhodně ne**. Výsledky uvádíme přímo prostřednictvím kruhových diagramů s hodnotami zaokrouhlenými na celá procenta. Grafy doplňujeme závěrem a někde i frekventovanými připomínkami.

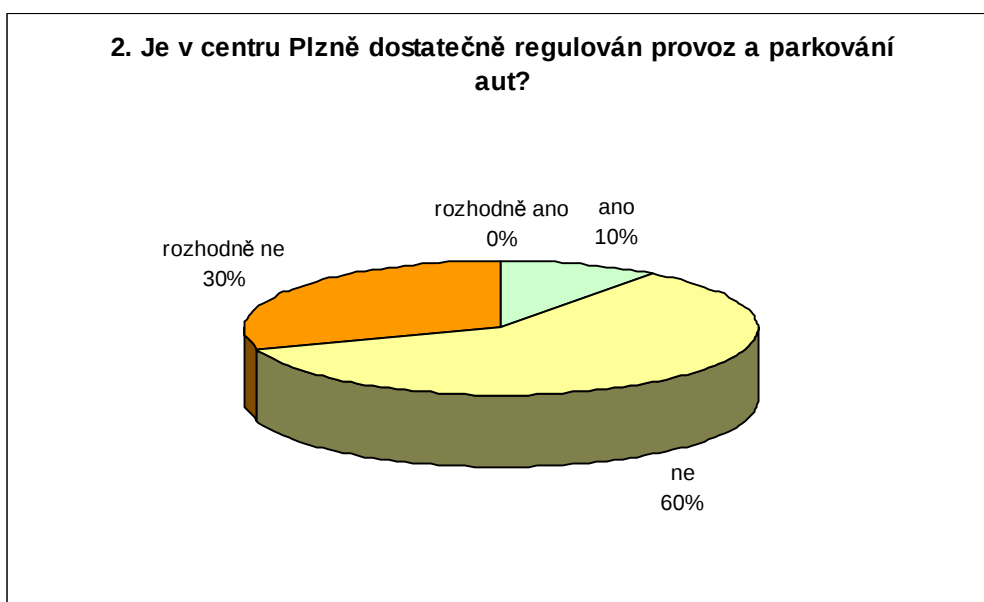
Graf 6:



ZÁVĚR:

Podle **92% respondentů není v Plzni dostatek pěších zón a zklidněných ulic**. Rozhodně není podle 39% respondentů. Jen 8% dotazovaných je s tímto spokojeno (1% rozhodně ano).

Graf 7:



ZÁVĚR:

Podle **90% respondentů v Plzni není dostatečně regulován provoz a parkování aut**. Rozhodně není podle 30% respondentů. Jen 10% hodnotí současný stav jako dostatečný.

Graf 8:



ZÁVĚR:

74% respondentů se necítí jako chodci na ulicích bezpečně, rozhodně tento názor zastává 23%. Bezpečně se cítí 26% dotazovaných.

Pro zvýšení bezpečnosti se vyskytl jeden písemný návrh na vedení tramvajových tratí po stranách městských ulic.

Graf 9:



ZÁVĚR:

S kvalitou a množstvím informací o hromadné dopravě není spokojeno 54% respondentů, z toho jen 14% rozhodně. Naproti tomu celých 46% dotazovaných je s nabídkou informací spokojeno.

Graf 10:

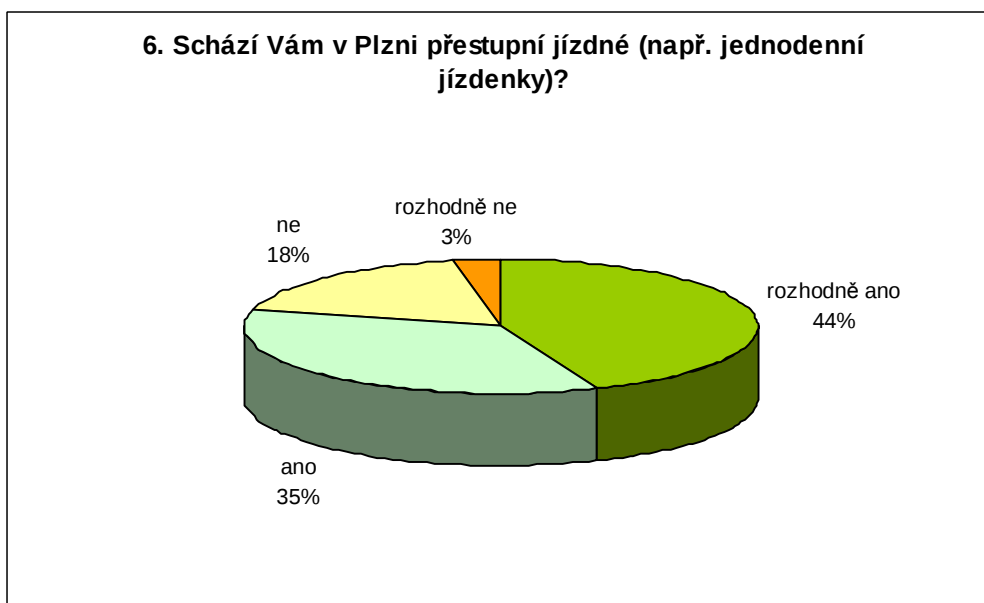


ZÁVĚR:

Pro 52% respondentů není cestování hromadnou dopravou cenově atraktivní, rozhodně není atraktivní pro 12%. Naopak 48% dotazovaných hodnotí ceny cestování hromadnou dopravou jako atraktivní, rozhodně je o tom přesvědčeno 8%.

Zajímavým návrhem je, aby parkovací lístky vydané v Plzni na placených parkovištích platily současně jako jednodenní jízdenka na MHD.

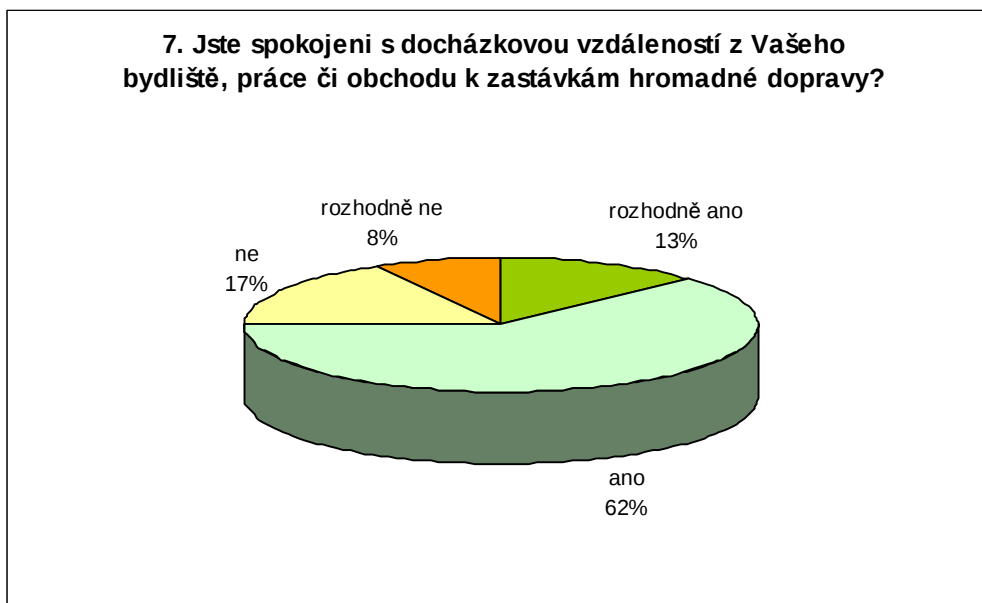
Graf 11:



ZÁVĚR:

Celých 79% dotazovaných postrádá v Plzni přestupní jízdné, zejména jednodenní jízdenky. Přestupné jízdné rozhodně schází až 44% respondentům. 21% dotazovaných přestupní jízdné nepostrádá (rozhodně ne 3%).

Graf 12:

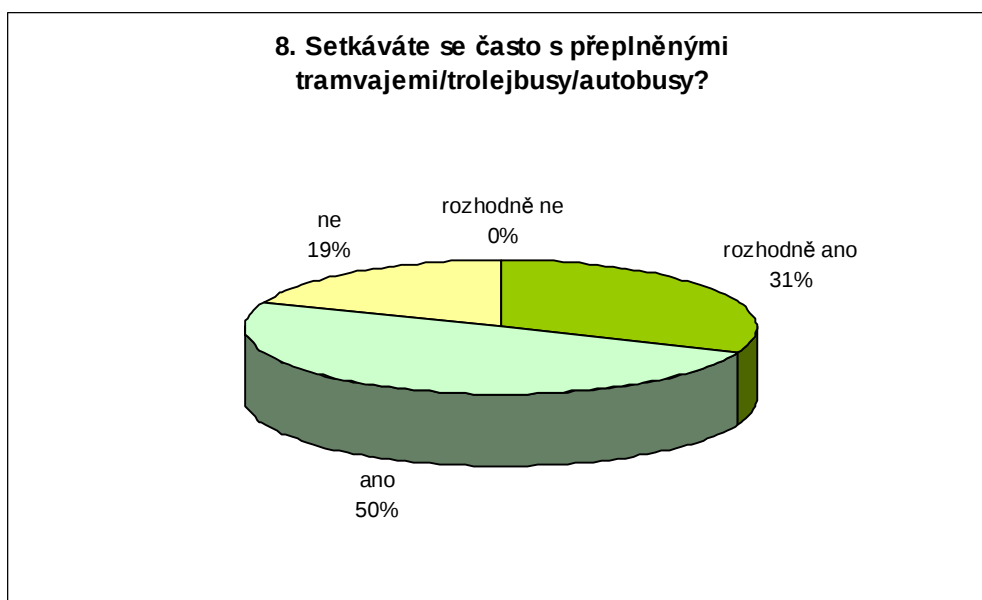


ZÁVĚR:

S docházkovou vzdáleností k zastávkám MHD (z bydliště/práce/obchodu) je obecně spokojeno 75% respondentů, z toho 13% je spokojeno rozhodně. Naopak 25% dotazovaných hodnotí docházkovou vzdálenost jako příliš dlouhou, rozhodně je s docházkovou vzdáleností k zastávkám MHD nespokojeno 8% respondentů.

Spokojenost s docházkovou vzdáleností k MHD se pochopitelně odvíjí zejména od místa bydliště respondentů. Nejvíce připomínek uvedli respondenti z oblasti Severního Předměstí a uživatelé železniční dopravy, naopak příznivé reakce se vyskytly zejména u obyvatel centra. Tato otázka by si zasloužila daleko podrobnější průzkum.

Graf 13:



ZÁVĚR:

S přeplněnými vozy MHD se často setkává 81% respondentů, 31% jezdí přeplněnými dopravními prostředky rozhodně často. Pouze 19% dotazovaných se s přeplněnými vozy MHD často nesetkává.

Nejvíce stížností na přeplněné dopravní prostředky uváděli respondenti u tramvajových a trolejbusových linek obecně, dále u autobusové linky č. 30.

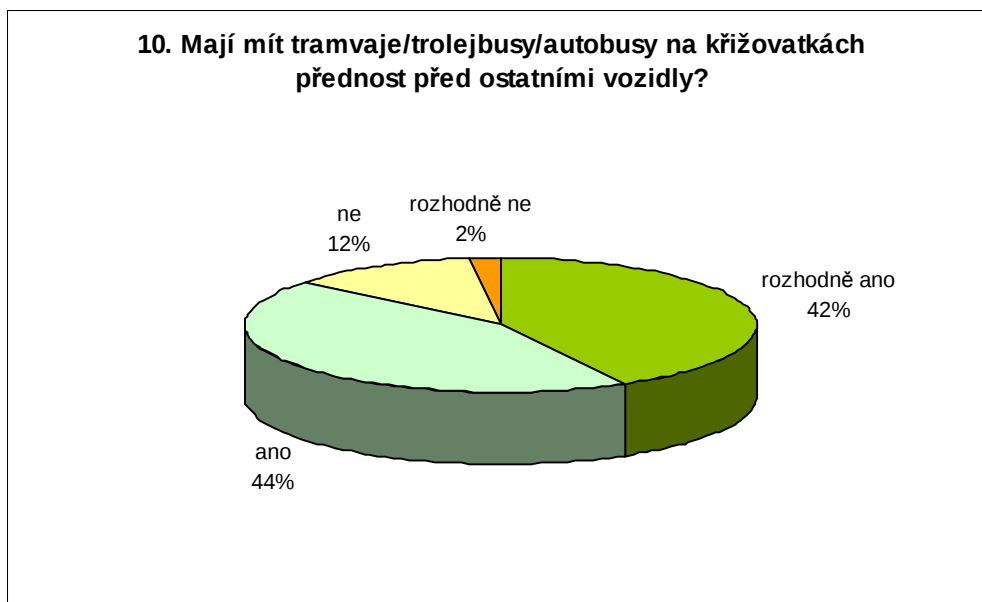
Graf 14:



ZÁVĚR:

Podle 81% respondentů město Plzeň nevěnuje dostatek pozornosti hromadné dopravě a její preferenci před individuální dopravou, rozhodně je o tom přesvědčeno 26% dotazovaných. Naproti tomu 19% (2% rozhodně) považuje pozornost města hromadné dopravě za dostatečnou.

Graf 15:



ZÁVĚR:

Celých 86% dotazovaných si myslí, že tramvaje, trolejbusy a autobusy MHD mají mít na křižovatkách přednost před ostatními vozidly, rozhodně tento názor zastává 42% dotazovaných. Přednost na křižovatkách nepodporuje 14% (z toho 2% rozhodně) respondentů.

DALŠÍ PŘIPOMÍNKY A NÁMĚTY UVEDENÉ NA ANKETNÍCH LÍSTČÍCH

- Ø 3x – autobusové nádraží by mělo být u hlavního vlakového nádraží, např. U Ježíška.
- Ø Zkrátit intervaly na tramvajové lince č.2 tím, že by mimo špičku jezdila jednovozová tramvaj a ve špičce dva vozy, přesně tak, jak jezdí tramvaj č. 1. Sídliště Skvrňany nemají totiž jiné spojení MHD.
- Ø zlepšit spojení hlavní nádraží – Fakultní nemocnice Lochotín (zvláště o víkendech)
- Ø zřídit tramvajové zastávky u Kauflandu
- Ø zavést tramvajovou linku Bolevec - Bory
- Ø zlepšit napojení Železniční polikliniky na MHD (dlouhá docházková vzdálenost)
- Ø změnit autobusovou linku č. 30 na trolejbusovou
- Ø sloučit autobusové linky č. 51 a 22 do jedné
- Ø trolejbusovou linku č.14 ukončit objezdem Goethova - Anglické nábřeží – Hlavní nádraží, Americká – Prokopova
- Ø prodloužit autobusové linky č. 20 a 39 v Bílé Hoře dále směrem na Zruč
- Ø odklon IAD z centra, více cyklostezek a podpora dojíždění vlakem z okolních vesnic
- Ø co nejvíce sdružovat přestupní stanice, aby na sebe spoje nečekaly (především noční linky)
- Ø vytvořit souvislou pěší zónu od nádraží, přes Dům kultury až do sadů (k muzeu)

ROZDÍL V ANKETÁCH VYPLNĚNÝCH U HL. NÁDRAŽÍ A VE SMETANOVÝCH SADECH

Vzhledem k tak rozdílným stanovištím vyplňování a sběru anketních lístků jsme očekávali stejně rozdílné výsledky. Tento předpoklad se však nepotvrdil, rozdíly v názorech respondentů kromě otázky přednádražního prostoru a třetí otázky nepřekročily 8%.

Volba variant úpravy přednádražního prostoru podle anket vyplněných u nádraží:

- 0,5 % respondentů je pro variantu A
- 31% je pro variantu B
- 64,5% je pro variantu C
- 4% napsala vlastní návrh

Volba variant úpravy přednádražního prostoru podle anket vyplněných ve Smetanových sadech v centru Plzně:

- 2% respondentů je pro variantu A
- 41% je pro variantu B
- 52% je pro variantu C
- 5% napsala vlastní návrh

U třetí otázky (Cítíte se jako chodci na ulicích bezpečně?) je zajímavé, že zatímco 68% dotazovaných ve Smetanových sadech se necítí bezpečně, u respondentů oslovených u nádraží to bylo až 78%.

ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ ANKETY

Anketa se i přes krátký průběh (sedm dní) a nepříznivé počasí setkala s velkým zájmem veřejnosti i médií. Souvisí to se stále rostoucími problémy dopravy v Plzni.

- **Jako nejlepší úprava přestupního uzlu u hlavního nádraží byla veřejností vybrána varianta C, tj. pěší zóna a nové zastávky tramvají a trolejbusů. Vyslovilo se pro ni 59% respondentů.** Pro variantu C hovoří též navíc několik doplňujících připomínek a návrhů napsaných pod variantou D. Pro 35% dotazovaných přijatelná varianta B, tj. nové zastávky tramvají a trolejbusů a jednosměrka pro IAD z centra na Východní předměstí.
- **Účastníci ankety projevili nejvíce nespokojenosti s nedostatečnou regulací provozu aut, nedostatkem zklidněných ulic a pěších zón. Nespokojených bylo více jak 90% respondentů.**
- **Závažným problémem se ukazují přeplněné prostředky hromadné dopravy, přeplněné je často užívá až 81% dotazovaných. To souvisí s míněním stejného počtu respondentů, že město Plzeň nevěnuje dostatečnou pozornost hromadné dopravě. Většina účastníků ankety by si též přála preferenci vozů MHD na křižovatkách a zavedení přestupního tarifu.**
- **Dále jsou respondenti nespokojeni s bezpečností chodců na ulicích a s kvalitou a množstvím informací o MHD.**
- **Další výsledky dokladují fakt, že plzeňská MHD dostatečně plošně pokrývá území Plzně - docházkové vzdálenosti z bydlíště k zastávkám jsou únosné. Ohledně ceny jízdného v MHD a její atraktivnosti jsou názory respondentů vyvážené.**

Žádáme proto město Plzeň, jeho radní, zastupitele a úředníky, aby vzali na vědomí výsledky této ankety a daleko výrazněji než v minulosti podpořili rozvoj a zkvalitňování hromadné, pěší a cyklistické dopravy. Doposud je v Plzni očividně preferována individuální automobilová doprava, investice do nových komunikací nejsou doprovázeny zklidněním původně přetížených městských ulic, což je v rozporu se schválenou Dopravní politikou města Plzně. Stejně tak investice v posledních letech určené pro rozvoj městské hromadné dopravy jsou nepatrné ve srovnání s investicemi do nových komunikací a jsou v tomto poměru nesrovnatelné s českými metropolemi (Praha, Brno, Ostrava). Tento stav se podle našeho názoru odráží i ve výsledcích předkládané veřejné ankety.

Ing. Jiří Kohout

Společnost pro veřejnou dopravu
kohout@spvd.cz
<http://spvd.cz/>