

Mobilita jako služba - plzeňské pojetí

Přednášející: Jiří Kohout

Plzeň je se svými 167 tisíci obyvateli čtvrtým největším městem v České republice. Městská hromadná doprava na 49 linkách ročně přepraví 107 mil. cestujících. Téměř dvě třetiny z ročního výkonu 15,2 mil. km zajišťují již dnes ekologické elektrické dopravní prostředky: tramvaje a trolejbusy. Provozovatel MHD, Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (PMDP), ovšem nabízí i další moderní služby. Jednou z nich je systém multifunkční čipové karty známý jako Plzeňská karta a v nových mutacích též Karlovarská karta či Mariánka. Na území dvou českých krajů je lze užít nejen při přepravě veřejnou dopravou, ale i pro nákup dalších služeb či identifikaci. PMDP převzaly od ledna roku 2017 též provoz parkingu v Plzni, jenž zahrnuje dva nové parkovací domy a zóny placeného stání v širším centru města. Mezi inovativní služby PMDP patří individuální přeprava seniorů na objednávku a speciální přeprava handicapovaných dětí a klientů chráněných dílen. Služba Senior Expres během prvních tří let provozu zaznamenala velký úspěch, došlo ke ztrojnásobení počtu přepravených na cca 800 měsíčně. PMDP díky svému know-how a portfoliu služeb aspirují na roli systémového integrátora v oblasti mobility pro celou plzeňskou aglomeraci.

Město Plzeň ve srovnání s největšími městy vykazuje vysoký stupeň automobilizace spojený s vysokým počtem jízd automobilů na území města. Přesto ve vnitřních cestách (v rámci Plzně) hraje dosud dominantní roli MHD. Mnohem horší je situace na cestách do města z jeho okolí, zde převažuje automobil. Kvalita MHD je obyvateli hodnocena velmi pozitivně, 57 % obyvatel jí dalo známku 1 nebo 2. Mezi největší nedostatky MHD patří přeplněná vozidla, zpoždění a horší kvalita ovzduší v dopravních prostředcích. Trvale roste počet obyvatel, kteří při svých cestách kombinují auto a MHD, a 39 % obyvatel jezdí celkově častěji autem, zejména z potřeby větší flexibility a rychlosti.

Mobilita jako služba (MAAS) nemůže dobře fungovat bez naplnění koncepce udržitelné dopravy ve městě i celé jeho aglomeraci. Proto je zásadní, že Plzeň má již svůj schválený Plán udržitelné mobility, a bude záležet jen na odvaze začít jej naplňovat včetně opatření, která omezí individuální automobilovou dopravu v centru a upřednostní MHD, například pomocí vyhrazených jízdních pruhů. K realizaci MAAS mohou přispět též cíle Smart City Plzeň, které usilují o snížení nehodovosti, změny modal split ve prospěch udržitelných forem dopravy, zvýšení spokojenosti s dopravou a snížení emisí. Koncept MAAS nabízí alternativu k vlastnictví a neefektivnímu využívání aut. Dá se předpokládat, že i globální trendy, jakými jsou elektromobilita a autonomní vozidla, podpoří úspěch MAAS. Z hlediska společenských změn se MAAS jeví dokonce jako nástroj nejen dopravní, ale i sociální. Veřejná doprava v něm bude hrát významnou roli, pokud bude dostatečně rychlá, kapacitní a efektivní. Jsme však teprve na počátku a je třeba navrhnout správnou koncepci MAAS na míru pro Plzeň a její okolí.

První kroky PMDP směrem k MAAS budou směřovat k prohloubení integrace všech módů veřejné dopravy i dopravy v klidu, smysluplného nasazení telematických ITS aplikací a rozvoji nových dopravních služeb v regionu, které budou schopny uspokojit i stále více individuální přepravní potřeby. Nová strategie rozvoje služeb MAAS bude též v souladu s dlouhodobou vizí veřejné dopravy, která bude plně elektrická.

V přípravě je nová tramvajová trať k univerzitě, rozvoj trolejbusových tratí a využití bateriových trolejbusů - a tyto záměry by vhodně doplnila podpora dobíjení elektroaut, elektrokol, sdílení infrastruktury a také nové služby, jako například carsharing. Pak by bylo možné v rámci balíčku služeb mobility využívat podle individuální potřeby ekologickou MHD i sdílená elektrická auta.