

Závěr

V září 2011 proběhla v průmyslovém areálu **Zdice** dotazníková akce týkající se cestování pracovníků do práce s důrazem na podnikovou dopravu. Područně se akce zúčastnili také zaměstnanci KOČR lisoivny v **Čenkově** asi 25km daleko, což jsme využili a vyhodnotili zvlášť.

Hlavní účel dotazníku bylo další občasně **zmapování dopravních potřeb** mezi pracovníky a **průzkum spokojenosti s podnikovou poptávkovou dopravou** (poptávkovou se zde myslí kombinace smluvní a veřejné dopravy, které se u nás doplňují) pro vnitřní potřebu Dispečinku. Na základě toho vznikl mnohostránkový dokument s podrobným rozbohem a dále vyhodnocovací matice.

Zde v závěru uvedu, o čem si myslím, že by mohlo zajímat i ostatní. Pokud má někdo zájem o další zjištěné informace, můžeme je poskytnout (za podmínky zachování anonymity respondentů).

Účast

Akce se zúčastnila přibližně 1/5 cestujících do Zdic a 1/2 do Čenkova. V průběhu akce jsme avizovali, že kdo se nezúčastní, u toho předpokládáme, že je spokojen a nemá připomínky. Účast byla uspokojivá, ve Zdicích dosáhla očekávání, v Čenkově nad očekávání.

Slabá byla pouze účast nesměnných pracovníků, max. 4. Je to škoda, protože právě u administrativy je nejmenší využití (vytížení) dopravních prostředků. Zde má hromadná doprava výraznou přidanou hodnotu ve využití (i když je zase velký rozdíl oproti očekávanému pohodlí této skupiny).

Zjištění

Spolujízda

2/3 směnných pracovníků dojíždějících autem vezou někoho další spolujízdou. Průměrný počet cestujících u spolujízdy jsou 2 další cestující.

Cena dopravy

Cestující byli dotazováni, na kolik Kč jim vyjde 1km při použití jejich druhu dopravy.

Cestující hromadnou dopravou cenu nadsazovali: průměrně 2,8 Kč/km oproti skutečné ceně 1,1 Kč/km (tento údaj totiž známe poměrně přesně a sledujeme ho).

Naopak cestující vlastním autem brali v úvahu častou pouze cenu PHM a možná poplatky, protože jim vyšlo průměrně 3,2Kč/km, zatímco pouze cena PHM je při průměrné spotřebě 7l/100km 2,5Kč/km, protože reálná průměrná cena 1km vlastního vozidla je k 5Kč/km. Ledaže by řidiči započítali výběr od spolucestujících, což jsme tedy otázkou nemysleli.

Doba jízdy

Vyšla podle očekávání: v pořadí vlastní doprava – spolujízda – hromadná doprava v poměru 1 - 1,3 – 2.

Individuální doprava vs. hromadná

Toto téma jsme si rozpracovali podrobně.

závod Zdice

Většina aut se směnnými pracovníky jezdí podle očekávání ze 3 největších měst v okolí a to kolem 10 vozidel na směnu. Dohromady asi 80 vozidel na směnu, při střídání směn 160. Těch zbylých ca. 200 parkovacích míst k dispozici pravděpodobně obsadí nesměnní pracovníci.

Poměrně méně aut jezdí z Příbrami, protože zde není vzhledem ke vzdálenosti a cestě doprava autem zas tak pohodlnější a projevují se více i náklady. To spíš individuální doprava supluje kapacitu autobusu, protože už nyní je autobus na hranici své kapacity.

závod Čenkov

Přibližně 90% pracovníků lisoivny jezdí autem (vlastním nebo spolujízdou) hlavně z Jinec a Příbrami v poměru 1:2. Průměrně to dělá do lisoivny 2 auta z Jinec a 4 z Příbrami na směnu. Vzhledem k tomu, že z obou směrů existuje přímá veřejná linka, která není kapacitně zcela využita, předáme toto zjištění dopravci, aby o našem zjištění věděl a třeba zvážil možná opatření k většímu využití těchto spojů.

Spokojenost s podnikovou poptávkovou dopravou (=veřejnou+smluvní)

1. 17% respondentů odpovědělo, že nechtějí používat hromadnou dopravu **z principu**.
2. Pro 21% respondentů **jede hromadné doprava dlouho**, proto jezdí autem (41% z těch, co jezdí autem).
3. 5% odpovědí (1% z dotázaných) má **dlouhý přestup** a stejný počet ho má **krátký** (v případě ujetí přípoje zajišťujeme nebo hledáme náhradní řešení, ale to způsobí zpoždění 30-60 minut, zde není velká hrozba, že by se cestující nedostal domů).
4. 4% odpovědí, tedy 1% ze všech směnných pracovníků, nemá standardní začátek a konec směny. Takoví se opravdu obtížně shromadňují a zde je odhadem v polovině případů jediné řešení auto.
5. 22% respondentů (4% dotázaných) **nemá spojení** v některý čas. Zde se však projevilo, jak jsme dalším šetřením zjistili, že mysleli častou pouze veřejnou dopravu, a že v těch časech jezdí smluvní. V praxi nemá spojení na všechny směny ani podnikovou dopravu **asi 2% pracovníků** (Dobříš a Roztoky – tam je funkční spolujízda, dalších asi 15 lidí (1%) z Cerhovic, Újezda nad Zb., Trubína, Karlovsí, Těni, obcí kolem PB pro Zdice a Plzně, které vozit nechceme, protože by vycházeli příliš draze).
Takže naše doprava je schopna obsloužit 96% směnných pracovníků, (3% nemá dopravu na všechny směny a 2% nemá standardní časy směn, z toho se ca. 50% dá vyhovět). Někdo má podnikovou dopravu s přestupy nebo by jel přes hodinu, takže jede stejně autem, ale kvůli pohodlí než že by se nedostal.
6. **Přeplněný autobus** – tím cestující míní, že musí stát – označily 3% respondentů. Nárazově stojí lidí více, k 10% (co vidíme z objednávek a ze sledování).
7. **Vzdálenou výchozí zastávku** uvedli 4 lidé, ale mysleli spíš že nemají obsluhu – viz výše. Nejistili jsme, že by někomu nějak výrazně pomohla nějaká drobná úprava trasy smluvního spoje, která touto otázkou byla zamýšlena.
8. **Doprava není spolehlivá** pro 3 lidi, tedy 1% odpovědí, 0,2% všech. To je velmi dobrý výsledek, asi díky našemu Dispečinku, který nikoho nenechá „ve štychu“.
9. Otázky ohledně zadávání požadavků na dopravu, což je u poptávkové dopravy „nutné zlo“:
 - a. Na **nepřehlednost systému dopravy** si stěžovali pouze 3, tj. 1% respondentů **a 0,2% všech**, což nás velmi potěšilo, protože poptávková doprava není tak přímočará jako linková.
 - b. **Se zadáváním požadavků** má problém 2% respondentů (0,5% všech). To je také dost málo vzhledem k tomu, že v nepořádku má požadavky aspoň někdy odhadem 10% (jinou směnu, neodhlášená či nepřihlášená doprava).
 - c. Nechceme však na zlepšování rezignovat a nadále řešíme každý náznak nebo podnět ohledně srozumitelnosti pro cestující.
Např. v Čenkově se nám teď ve spolupráci s IT podařilo po delší době rozchodit terminál pro cestující.
Určitě se to ještě zlepší, až se někdy podaří zavést internetové přihlašování a evidenci jízd.
10. **Výhrady proti hromadné (=poptávkové=smluvní+veřejné) dopravě nechalo prázdné 116 lidí, dalších 23 uvedlo že nemají problém** (43% odpovědí).
 - a. Takže pokud předpokládáme, že většina těch, co problém měla, odevzdala dotazník, tak z 1500 pracovníků nemá s dopravou problém nebo k ní nemá připomínku, která by stála za vyplnění dotazníku ca 1300 lidí.
 - b. Mezi cestujícími hromadnou dopravou odhadujeme 88% cestujících bez výhrad.

Komunikace s respondenty

Některé respondenty jsme zpětně kontaktovali (emailem, SMS nebo informací, kdy jim lze zavolat), aby nám upřesnili svůj problém anebo jsme jim navrhli řešení, pokud jsme se domnívali, že ho neznají a pomohlo by.

Několik málo anonymních dotazníků neslo vážnější výhrady. Uvedu je s komentáři, pokud by mezi čtenáři byl někdo s podobnými výhradami nebo oni sami:

1. Anonym z Tmaně: dlouho se čeká na přestup ráno a odpoledne a bojím, že nestihnu přestup na noční; hromadná doprava není spolehlivá, nahlásím dopravu, nikdo nedorazí, nikdo nebere telefon
Komentář RK:
 - a. to je divné, protože na noční a z noční jezdí přímá doprava, ta čeká na konkrétní lidi a jezdí ve standardních časech; v případě problému je možno ji pozdržet nebo vrátit;
 - b. nevíme nic bližšího o uvedeném problému v této oblasti v uplynulých měsících. Zřejmě někdy dříve, nicméně je pravděpodobné, že buď měla cestující špatně zadaný požadavek (čas nebo datum) nebo zadaný po uzávěrce ale bez nahlášení dispečinku;
 - c. pravděpodobně Ce volala na číslo dispečera, zatímco o víkendu se má dle pravidel volat hotline, který má službu (jet to uvedeno v pravidlech, které by měl aspoň znát každý cestující).
2. Anonym z Chodouně: platím, protože není možné se sám odhlásit
Komentář RK – 2x nesprávná informace:
 - a. z Chodouně se platí jen 22hodina, kdy není VD, jinak se nestrhává nic, protože je to stejná zóna se Zdicemi;
 - b. odhlásit dopravu po uzávěrce lze podle pravidel také telefonicky, emailem nebo SMS i těsně před odjezdem.
3. Anonym: neustálé dohadování s p.Koblížkem, s dopravou mám špatné zkušenosti, přestěhovala jsem se a mám klid.
Komentář RK: zřejmě nějaká cestující řádně se neodhlašující anebo neustále překračující limit.

Další připomínky

1. organizování dopravy vůči cestujícím by mohlo být méně direktivní, neuvádět částky a náklady, kde to není nutné
 - a. komentář RK: volnost jde proti pořádku a efektivitě, musíme zvolit kompromis, oba extrémy jsou špatně
2. komunikace vůči cestujícím by mohla mít více vtipu