



Plán udržitelné mobility Plzně

Druhý workshop PUMP

Leden 2015

Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Plán udržitelné mobility Plzně

Druhý workshop PUMP

Leden 2015

Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Manažerský souhrn

Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP) je strategický dokument, který má podpořit rozhodování o realizaci investičních i neinvestičních opatření v dopravní obslužnosti Plzně. Soustředit se bude na diskuzi o prioritách v širším zastoupení veřejnosti, měřitelné rozhodování a zkoumání širších dopadů uvažovaných opatření. PUMP je důležitým podkladem pro financování projektů z fondů EU v období 2014 – 2020.

Koordinaci přípravy PUMP zajišťuje tým konzultantů na základě smlouvy s ÚKEP:

- Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., Národní 984/15, 110 00 Praha 1 (zhotovitel)
- Grant Thornton Advisory s.r.o., Žatecká 55/14, 110 00 Praha 1 (podzhotovitel)

V projektu jsou rozlišeny tři úrovně zapojení zainteresovaných subjektů do jeho přípravy:

- Řešitelé PUMP = městské instituce a společnosti přímo soustředěné na oblast dopravy (ÚKEP, SVS, ÚKR, PMDP) s podporou konzultantů; dva týmy – pracovní a řídicí skupina
- Partneři PUMP = sektoroví partneři (SŽDC, SÚS, Plzeňský kraj, POVED), územní partneři (Svaz měst a obcí Plzeňského kraje, starostové obcí a městských obvodů) a další zainteresované organizace ze strany města (sociální oblast, ekonomický rozvoj, cestovní ruch, životní prostředí)
- Veřejnost = odborná i širší veřejnost – např. hospodářská komora, významní zaměstnavatelé a výrobci, univerzita, zájmová sdružení, sdružení osob se zdravotním postižením, místní iniciativy apod.

Harmonogram PUMP předpokládá dobu přípravy projektu 18 měsíců, počínaje dubnem 2014 a konče říjnem 2015. Harmonogram doznal změn v závěru roku 2014 v návaznosti na zajištění výstupů z dopravních modelů města Plzně. Hlavní úkoly v harmonogramu jsou následující:

1. Analýza současné mobility (duben – červen 2014)
2. Scénáře vývoje městské mobility (červenec – prosinec 2014)
3. Společná vize mobility (leden - únor 2015)
4. Zásobník projektů (březen – červen 2015)
5. Projektové balíčky (červenec – září 2015)
6. Rozpočet a financování (říjen 2015)

V této zprávě najdete záznam o druhém workshopu PUMP, kterého se zúčastnil tým řešitelů spolu s partnery PUMP dne 7. ledna 2015 v konferenčním centru ANGELO HOTEL PILSEN.

1. Workshopy

1.1 Druhý workshop PUMP 7. 1. 2015

Druhý pracovní workshop PUMP se uskutečnil 7.1.2015 od 12 hodin v konferenčním centru ANGELO HOTEL PILSEN, U Prazdroje 6.

Stejně jako v případě prvního workshopu účastníky představovali jak zástupci pracovní skupiny (MM, GTA, ÚKEP, ÚKR, SVS, PMDP), tak i pozvaní hosté z různých zainteresovaných organizací, například ze SŽDC, Správy a údržby silnic, Českých drah, Sdružení osob se zdravotním postižením, sdružení Plzeň 2015 a dalších, přičemž velká část z těchto účastníků spolupracovala na projektu již při minulém workshopu.

Po úvodním setkání při obědě následoval souhrn průběhu projektu včetně rekapitulace závěrů prvního workshopu, na jehož výsledky druhý workshop navázal. Dále byli účastníci seznámeni s výsledkem webového průzkumu na jednotlivé oblasti týkající se městské mobility provedeného prostřednictvím stránek <http://www.mobilita-plzen.cz/>.

Samotný workshop se pak skládal ze dvou částí, v té první byly představeny tři scénáře základních koncepcí, kterými by se město Plzeň mohlo v budoucnu ubírat. Úkolem účastníků rozdělených do pěti skupin bylo přiřadit jednotlivé trendy v dopravě ke scénářům a potvrdit tak srozumitelnou identifikaci všech tří scénářů, pojmenovaných jako „Regulativní“, „Liberální“ a „Udržovací“. Jako podklad pro práci byla účastníkům představena schémata dopadů těchto scénářů v Plzni se základními trendy pro každý z hodnocených scénářů (v příloze zprávy).

Ve druhé části workshopu již došlo na samotné hodnocení jednotlivých scénářů, kolektivní diskusi a hledání konsensu. Účastníci v pracovních skupinách přidělili ke scénářům jejich výhody a nevýhody, na základě hlasování pak prezentovali nejdůležitější klad a zápor každého scénáře. Každá skupina si poté za sebe zvolila nejvhodnější scénář a svůj výsledek prezentovala před všemi účastníky.

Výslednou diskuzí byl napříč všemi skupinami zvolen nejvhodnější scénář, který by představoval nejlepší kompromis rozličných zájmů odborné veřejnosti. V závěrečné diskusi se všech pět pracovních skupin shodlo na preferování regulativního scénáře, zejména pro komplexnost jeho přístupu, šetrný přístup k centru města a podporu hromadné veřejné dopravy.

Na konci setkání byli účastníci seznámeni s výsledky a závěry workshopu, zároveň byli také informováni o dalším plánovaném postupu pracovní skupiny.

Podrobný popis průběhu workshopu a výsledky jednotlivých úkolů a další poznatky z workshopu jsou uvedeny v následujících podkapitolách.

1.1.1 Program workshopu

První část workshopu

Rekapitulace přípravy PUMP

- Uvítání a program workshopu
- Souhrn průběhu projektu
- Rekapitulace závěrů prvního workshopu
- Prezentace výsledků webového průzkumu

Představení scénářů PUMP

- Prezentace scénářů
- Přiřazení trendů ke scénářům – Práce ve skupinách

Druhá část workshopu

Hodnocení scénářů PUMP

- Souhrn trendů ke scénářům z první části
- Hodnocení kladů a záporů scénářů –
- Výběr nejvhodnějšího scénáře – Práce ve skupinách

Hledání konsenzu

- Prezentace jednotlivých skupin – hodnocení a výběr
- Řízená diskuze nad výběrem nejvhodnějšího scénáře

Souhrn workshopu

- Závěry workshopu
- Další postup

1.1.2 Rekapitulace přípravy PUMP

Na úvod workshopu proběhla rekapitulace plánovaného průběhu PUMP a představení současného fáze projektu. Stručný harmonogram projektu je uveden níže:



Účastníci byli dále prostřednictvím prezentace seznámeni s hodnocením dosavadního procesu přípravy a získaných poznatků. Bylo možné porovnat hodnocení současného stavu (provedené na minulém workshopu) s výsledky webového průzkumu, který se naopak zaměřil na vizi městské mobility v Plzni do dalších let. Dotazník byl proveden prostřednictvím stránek <http://www.mobilita-plzen.cz/>, kde jej jednotliví hosté workshopu vyplnili v předstihu před konáním druhého setkání.

1. Management parkování

Výsledky workshopu (současnost):

- Nejvíce ohodnoceným kladem je Parkovací dům Rychtářka jeho bezbariérovost a cena
- Největším nedostatkem je nedostatek záchytných parkovišť P+R a nedostatek parkovacích míst v rezidenčních lokalitách

Výsledky z dotazníku (vize):

- Panuje shoda na:
 - Zpoplatnění parkování na ulicích dle lokalit
 - V rezidenčních lokalitách se zmenšuje počet míst na ulicích roste počet míst v objektech
 - V centru města se redukuje celkový počet parkovacích míst
 - V nabídce jsou záchytná parkoviště P+R / P+G s návazností na MHD / pěší docházku

2. Uliční prostor a zklidňování dopravy

Výsledky workshopu (současnost):

- Největšími klady daného tématu jsou bezpečné a bezbariérové zastávky, bezbariérové trasy pro handicapované v centru, zklidňovací prvky v nových obytných zónách u škol atd. a nové pěší zóny (např. Martinská, Smetanova)“
- Největším záparem je, že chybí dlouhodobá koncepce dopravy

Výsledky z dotazníku (vize):

- Panuje shoda na:
 - Poskytování více místa chodcům, cyklistům a zeleni
 - Na ulicích se kombinují prvky zklidnění dopravy dle účelu (úzké pruhy, šikany, příčné pruhy)
- Názory jsou rozděleny cca na ½:
 - Aktivní zavádění zón se sníženou rychlostí (max. 30 km/h) **vs.** Druhy dopravy v uličním prostoru jsou co nejvíce oddělovány, aby se tím zamezilo kolizním situacím

3. Pěší doprava

Výsledky workshopu (současnost):

- Největším kladem jsou bezpečné a bezbariérové přechody pro chodce
- Největším záparem jsou krátké intervaly SSZ na přechodech pro chodce

Výsledky z dotazníku (vize):

- Panuje shoda na:
 - Odstraňování bariér pro pěší a doplňují se propojení v místech, kde chybějí
 - Realizaci bezpečnostních opatření na přechodech pro chodce, a to i na úkor kapacity komunikace
 - Aktivní městské spolupráci se školami na docházce dětí do škol, včetně asistentů v terénu

4. Cyklistická doprava

Výsledky workshopu:

- Největším kladem je zbudování cyklostezek podél řek
- Největším záparem je chybějící Bikesharing

Výsledky z dotazníku:

- Panuje shoda na:
 - Rozšiřování sítě cyklostezek
 - Zavádění opatření na ulicích (průjezd jednosměrkami, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty)
- Názory jsou rozděleny cca na ½:
 - Ve městě existují veřejné půjčovny kol a město podporuje systém sdílených městských kol **vs.** Cyklisté používají především vlastní jízdní kola, půjčovny existují pouze na komerční bázi

5. Veřejná doprava

Výsledky workshopu:

- Největším kladem jsou nízkopodlažní vozidla
- Největším záparem jsou chybějící preferenční opatření pro MHD

Výsledky z dotazníku:

- Panuje shoda na:
 - Veřejná doprava je provozována bezbariérovými vozidly a stanice jsou dostupné bez omezení
 - Zvyšování kvality veřejné dopavy frekvence, komfortu, bezpečnosti včetně provozování ekologickými vozidly
 - Veřejná doprava je plně integrovaná mezi městem a regionem tarifně i funkčně
 - Opatření na zrychlení bus pruhu, priorita na křižovatkách apod.

6. Automobilová doprava

Výsledky workshopu:

- Největším kladem je rozestavěnost části západního okruhu
- Největším záparem je chybějící městský okruh

Výsledky z dotazníku:

- Panuje shoda na:
 - V části města je omezen vstup pro automobilovou dopravu
- Názory jsou rozděleny cca na ½:
 - Investice do silnic jsou omezené **vs.** podporovány
 - Hluk a emise řešeny odklonem dopravy **vs.** náhradou jiným druhem
 - Podpora sdílení vozidel a regulace vjezdu **vs.** aplikace pravidel pro všechny druhy automobilové dopravy

7. Management mobility

Výsledky workshopu:

- Největším kladem jsou PMDP (web, komunikace s veřejností, jízdní řády, SMS aplikace)
- Největší zápor je, že chybí propagace MHD ze strany města

Výsledky z dotazníku:

- Panuje shoda na:
 - Alternativní druhy dopravy je šířeno přes informační kanály a veřejné aktivity
 - Pořizují se plány mobility pro školy, firmy a instituce s cílem ovlivnit rozhodování uživatelů o druhu dopravy
 - Na městě působí koordinátor mobility, který zastřešuje aktivity na podporu udržitelných forem dopravy

8. Nákladní doprava

Výsledky workshopu:

- Největším kladem je napojení průmyslových zón na dálnici (Borská pole)
- Největším hodnoceným zápořem jsou chybějící záchytná a odstavná parkoviště

Výsledky z dotazníku:

- Panuje shoda na:
 - V částech města je omezen vstup pro nákladní dopravu časově a nebo hmotnostně
 - Propaguje se přeprava na krátké vzdálenosti pomocí většího množství malých logistických center

1.1.3 Představení scénářů PUMP

Cílem první části workshopu byla identifikace navrhovaných variant možného rozvoje dopravní koncepce města Plzně. Účastníkům byly představeny tři scénáře, pojmenované jako regulativní, liberální a udržovací. Jejich popis cíleně neobsahoval jednotlivé realizační kroky, ale pouze základní principy a očekávané dopady na dopravní situaci. Popis scénářů je uveden níže, schémata (indikátory) dopadů pro jednotlivé scénáře jsou dostupné v příloze dokumentu.

Přehled scénářů představených a následně projednávaných na workshopu:

Regulativní scénář	Liberální scénář	Udržovací scénář
<ul style="list-style-type: none">• Spolufinancování investic státu a kraje s cílem dobudovat městský okruh a snížit zatížení centra• Opatření uvnitř městského okruhu (regulace IAD, podpora neautomobilové dopravy, rekonstrukce a opravy, měkká opatření)• Podíl na investicích státu do železniční dopravy	<ul style="list-style-type: none">• Financování dopravní infrastruktury pro všechny druhy dopravy• Investice do rozvoje komunikační sítě na městském okruhu i v širším centru města• Podíl na investicích státu do železniční dopravy• Regulativní opatření IAD nejsou v tomto scénáři systémově využívána.	<ul style="list-style-type: none">• Omezený rozsah nových investic• Zaměření na odstranění vnitřního dluhu na dopravní infrastrukturu• Řešení aktuálních problémů pomocí ad hoc investic, mezi všemi druhy dopravy• Regulativní opatření jen s lokální působností• Podíl na investicích státu do železniční dopravy

Po představení navržených scénářů byl účastníkům workshopu zadán první úkol. Rozdělení do pěti pracovních skupin měli identifikovat přístup jednotlivých scénářů k řešení odlišných dopravních otázek v oblasti:

- managementu parkování,
- uličního prostoru a zklidňování dopravy,
- cyklistické dopravy,
- veřejné dopravy a
- automobilové dopravy.

Práce se scénáři ve skupinách



Zdroj: MM

Práce probíhala prostřednictvím moderované diskuze ve skupině a vyplněním připravených dotazníků. Výsledky ukázaly, že jednotlivé pracovní skupiny správně a shodně porozuměly trendům představených scénářů v případě většiny otázek, odlišné názory a chápání problému se přesto v několika případech objevily, zejména v otázkách týkajících se veřejné dopravy. Kompletní výsledky jsou uvedeny níže.

Přiřazení trendů ke scénářům - výsledky

Workshop PUMP 7. 1. 2015		Regulativní scénář			Liberální scénář			Udržovací scénář			Výsledky skupin	Koeficient jednotnosti
1 Management parkování												
1.1	Parkování na ulici	5	0	0	1	2	2	3	2	0	Parkování na ulicích je zdarma ve všech částech města.	77%
1.2	Parkování v rezidenčních lokalitách	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V rezidenčních lokalitách se parkuje především na ulicích a prostranstvích, v lokalitách jen parkoviště není.	
1.3	Parkování v centru města	5	0	0	0	2	3	0	5	0	V centru města se navyšuje celkový počet parkovacích míst.	91%
1.4	Park + Ride	5	0	0	2	2	1	4	1	0	Nenašlo se záchranné parkoviště P+R / P+G.	81%
2 Uliční prostor a zklidňování dopravy												
2.1	Přerozdělení prostoru	5	0	0	0	1	4	0	2	3	V uličním prostoru je prioritou kapacita pro motorizovanou dopravu (jazdní pruhy, vyhrazené pruhy MHD, parkování).	85%
4 Cyklistická doprava												
4.1	Sít' cyklostezek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Od realizace dalších cyklostezek se upouští, cyklisté se pohybují především po zastávkách ulicích.	
4.2	Opáření na ulicích	5	0	0	3	2	0	1	4	0	Nerealizují se opáření pro cyklisty na ulicích z důvodu bezpečnosti, kapacity či nedostatečné sítě.	85%
4.3	Solění kol	2	3	0	0	2	3	0	2	3	Cyklisté používají především vlastní jazdní kola, půjčovní existují pouze na komerčních lokalitách.	72%
4.4	Parkování	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Parkování (jazdní kol) je ponecháno na iniciativu jednotlivců či institucí / komerčních subjektů / majitelů pozemků.	
4.5	Jazdní kolo v MHD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Možnost přepravit jazdní kolo v MHD nebo příměstské dopravě zdarma neexistuje.	
6 Verejná doprava												
6.1	Dostupnost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V síti veřejné dopravy existují běžerové zastávky a stanice, rovněž vozov / park není plně dostupný.	
6.2	Kvalita služeb	5	0	0	1	1	3	3	2	0	Operáři ne snižují své přispěvky na veřejnou dopravu a snižují svou iniciativu do lini / ch služeb dopravy.	79%
6.3	Ekologické vozidla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Podporovány jsou vozidla a trakce s nejméně emisí. Ekologické vozidlo není podporováno.	
6.4	Integrace	4	1	0	2	2	1	2	1	2	Integrace veřejné dopravy neexistuje vůbec, případně je omezena na vybrané linky nebo pruhy / traťového.	67%
6.5	Preference	3	0	0	1	2	0	2	1	0	Operáři na zrychlení veřejné dopravy nejsou spolikována vůbec a nebo omezené vozidlo jsou závislé na	83%
8 Automobilová doprava												
8.1	Výstavba komunikací	3	2	0	0	0	5	3	2	0	Prioritu má zlepšení nabýtky pro automobilovou dopravu / rychlost, kapacita, protože má výstavba nových komunikací málo významu.	81%
8.2	Životní prostředí	4	0	1	0	3	2	0	3	0	Hluk a emise jsou snižovány tím, že automobily jsou odkázaný na nové komunikace mimo město.	85%
8.3	Řízení dopravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Operáři pro plynulost automobilové dopravy se zavádějí na celé síti, aby jejich efekt byl co největší.	
8.4	Regulace dopravy	5	0	0	0	5	1	2	2	0	Všechny části města jsou dostupné automobilovou dopravou bez jakýchkoli omezení.	87%
8.5	Udržitelné formy dopravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Město aplikuje pravidla na všechny formy automobilové dopravy bez rozdílu.	

Následně byli účastníci seznámeni s výsledky úkolu a došlo k upřesnění cílů představených scénářů v otázkách, které vykazovaly nižší míru porozumění. Poté bylo možné přistoupit k druhé části workshopu.

1.1.4 Hodnocení scénářů PUMP

Hlavním cílem druhé poloviny workshopu bylo provést samotné zhodnocení navrhovaných scénářů. Úkol opět probíhal v pěti pracovních skupinách, jejichž členové metodou brainstormingu vyjádřili hlavní pozitiva a negativa navrhovaných variant tak, jak je sami vnímají. Výsledky byly zapisovány na flipcharty a dále použity v následující části workshopu.

Hodnocení scénářů ve skupinách

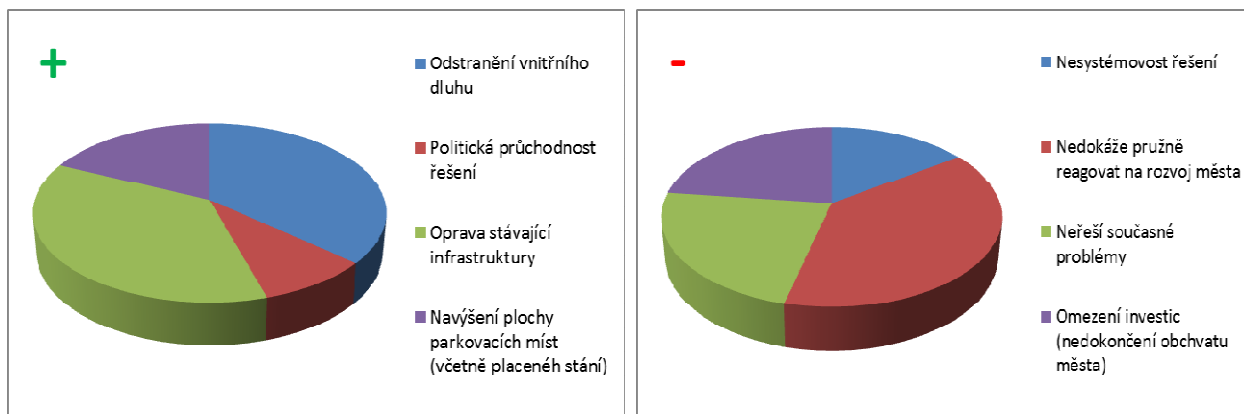


Zdroj: MM

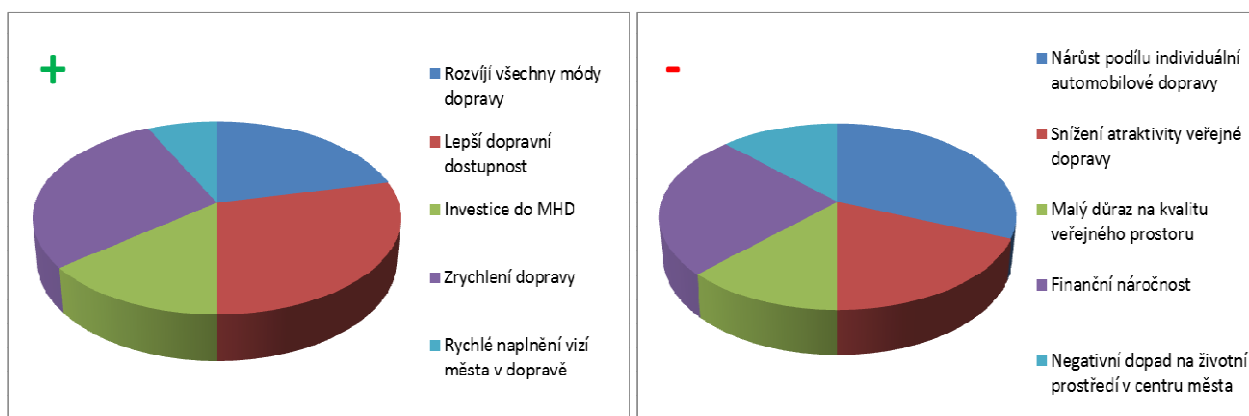
Na základě výsledků hodnocení jednotlivých skupin byly uvedené klady a zápory organizátory agregovány pro každý ze tří scénářů. Podmínkou, aby se argument objevil v hodnocení, je jeho uvedení alespoň v případě jedné hodnotící skupiny, přičemž váha daného argumentu pak byla dána jeho četností napříč všemi skupinami (tedy mohla být 1 až 5).

Agregované výsledky jsou znázorněny na grafech na následující straně.

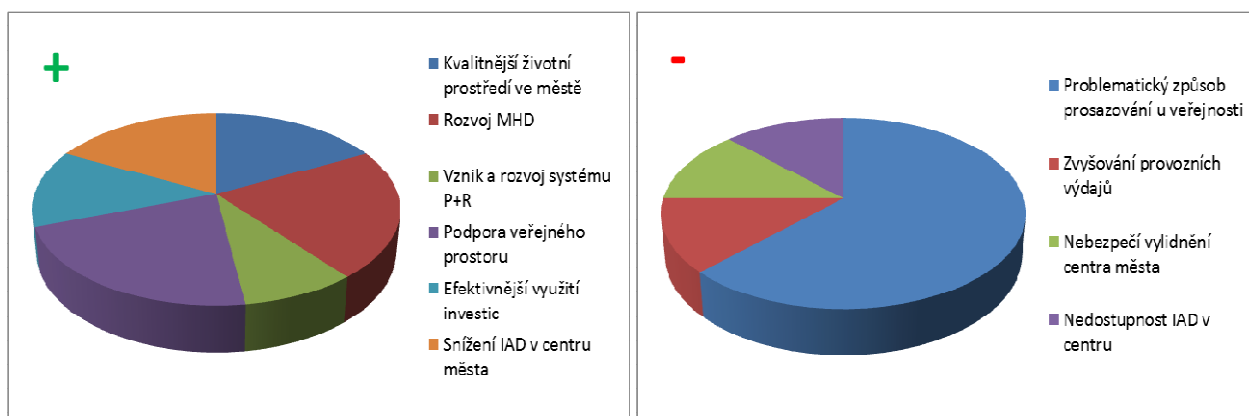
Udržovací scénář



Liberální scénář



Regulativní scénář



1.1.5 Hledání konsensu

Poté, co pracovní skupiny ohodnotily všechny navrhované scénáře, jejich dalším úkolem bylo zvolit nejvýznamnější klad a zápor každého scénáře a následně dojít ke konsensu ohledně preferované varianty za danou skupinu. Své závěry pak na flipchartech každá skupina prezentovala ostatním, přičemž hlavním cílem bylo představit preference skupiny a jejich zdůvodnění.

- První skupina zvolila regulativní scénář, který má podle ní nejvíce pozitiv, ale také několik výtek - demonizuje centrum, kde se doprava bude dlouhodobě zklidňovat, nezabývá se rostoucím významem oblastí mimo centrum a málo se věnuje umocnění vnitřního dluhu. Z těchto důvodů by skupina přijala i liberální scénář (váha 3:1 regulativní vs. liberální).
- Druhá skupina též zvolila regulativní scénář. Udržitelnost dopravního systému, udržitelnost městského prostředí (příjemné místo pro život obyvatel se všemi funkcemi), ekonomická udržitelnost (optimální poměr investičních a provozních nákladů) byly hlavními argumenty pro jeho volbu.
- Regulativní scénář byl zvolen i třetí skupinou, která ho považuje za scénář výhodný pro obyvatelstvo, nikoliv pro auta, přinášející zlepšení podmínek pro rozvoj MHD a zvýšení její atraktivity, zlepšení kvality veřejného prostoru a také životního prostředí.
- Čtvrté skupině nevyhovoval přesně ani jeden scénář – ideální by byl scénář regulativní s prvky udržovacího. Ten by umožňoval dlouhodobě udržitelný rozvoj, vyváženě rozvíjel všechny druhy dopravy, komplexnost rozvoje a důraz na vzájemné vazby. Důležitým prvkem je i regulace individuální automobilové dopravy.
- Pátá skupina zvolila regulativní scénář, jakožto komplexní řešení mobility pro město a okolí. Nejvíce byla oceňována výstavba obchvatu, snížení automobilové dopravy v centru a podpora veřejné dopravy.

V závěrečné diskusi se všech pět pracovních skupin shodlo na preferování **Regulativního scénáře**, zejména pro komplexnost jeho přístupu, šetrný přístup k centru města a podporu hromadné veřejné dopravy. V případě jedné skupiny se jevil jako přijatelný (i když ne jednoznačně preferovaný) také **Liberální scénář**, který na rozdíl od regulativního přístupu bere více v potaz rostoucí význam oblastí mimo centrum. Další skupina by preferovala scénář regulativní s prvky udržovacího, který by umožňoval dlouhodobě udržitelný rozvoj, vyváženě rozvíjel všechny druhy dopravy a reguloval IAD v centru města.

Následující důvody vyjádřili účastníci workshopu jako hlavní výhody Regulativního scénáře:

Regulativní scénář

- ✓ Kvalitnější životní prostředí zejména v centru města
- ✓ Rozvoj MHD, nové investice do veřejné dopravy a zvýšení její atraktivity
- ✓ Vznik a rozvoj systému P+R
- ✓ Podpora veřejného prostoru a estetiky města
- ✓ Efektivnější využití investic všech správců infrastruktury včetně dobudování městského okruhu
- ✓ Komplexní systémové řešení
- ✓ Zrychlení průjezdu městem a lepší dostupnost centra
- ✓ Snížení individuální automobilové dopravy v centru města
- ✓ Vyvážené kapitálové a provozní financování

Závěr workshopu PUMP



Appendix A. Indikátory scénářů

A.1. Regulativní scénář

Cíl

Regulativní scénář nastavuje součinnost a provázanost různých módů dopravy tak, aby se pro dané přepravní požadavky uplatnil vždy nejvhodnější druh dopravy. Činí tak formou aktivní organizace dopravního systému, aby docházelo k záměrnému ovlivňování volby dopravního prostředku a byla tak ovlivňována dělba přepravní práce. Cílem scénáře je podpořit společenské požadavky na zvýšení kvality života ve městě.

Nástroje

1. Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu
2. Organizace systému parkování s cenovou regulací ve středu města
3. Preference veřejné dopravy kombinací všech dostupných způsobů
4. Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru
5. Informační technologie pro usnadnění volby nebo kombinace dopravních prostředků

Investiční strategie

Město se zaměří na spolufinancování zásadních krajských a státních investic s cílem dobudovat městský okruh a snížit dopravní zatížení centra. Opatření uvnitř městského okruhu budou orientovaná na podporu neautomobilové dopravy, regulaci IAD, údržbu, rekonstrukce a opravy stávající infrastruktury, měkká opatření. Současně se bude město podílet na státních investicích do železniční dopravy a propojí cyklistické trasy do spojitě sítě.

A.2. Liberální scénář

Cíl

Liberální scénář rozvíjí jednotlivé složky dopravního systému tam, kde vzniká největší požadavek daného dopravního módu. Nechává na uživateli, aby sám zvolil nejvhodnější způsob dopravy po městě. Scénář nesleduje cílené ovlivňování dopravního systému, nechce preferovat některé druhy dopravy na úkor jiných. Cílem je tedy ponechat dělbu přepravní práce samovolnému vývoji a zajistit zejména rostoucí dopravní nároky ve městě.

Nástroje

1. Rozvoj komunikační sítě dle potřeb automobilové dopravy včetně kapacitních propojení do centra

2. Neregulovat parkování, naopak budovat další kapacity včetně parkovacích domů v centru
3. Rozvoj infrastruktury veřejné dopravy, ale nikoliv na úkor individuální automobilové dopravy
4. Zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu kde je potřeba a není v konfliktu s jinými druhy dopravy
5. Informační technologie pro usnadnění pohybu po městě vybraným druhem dopravy

Investiční strategie:

Město při financování dopravní infrastruktury bude zlepšovat podmínky pro všechny druhy dopravy, investice do rozvoje komunikační sítě budou realizovány jak na městském okruhu, tak na ostatní síti včetně širšího centra města. Město se současně bude podílet na státních investicích do železniční dopravy a propojí cyklistické trasy do spojitě sítě. Regulativní opatření automobilové dopravy nebudou v tomto scénáři systémově využívána.

A.3. Udržovací scénář

Cíl

Udržovací scénář až na výjimky nerozšiřuje dopravní infrastrukturu, kterou považuje za dostatečnou, zejména z obavy zajištění její budoucí obnovy a vyvolaného nárůstu individuální automobilové dopravy. Vznikající potřeby naplňuje organizačními opatřeními a stavebními změnami stávající infrastruktury. Zvýšené prostředky na opravy a rekonstrukce se projevují vysokou kvalitou provedených realizací. Cílem scénáře je udržet stávající dělbou přepravní práce a v širším smyslu i kvalitu života ve městě.

Nástroje:

1. Dosažení velmi dobrého stavu stávající dopravní infrastruktury
2. Regulace parkování a výstavba levných záchytných parkovišť
3. Částečná preference veřejné dopravy, opravy infrastruktury ve stávajících trasách
4. Řešení dopravních potřeb v rámci prováděných oprav a rekonstrukcí

Investiční strategie:

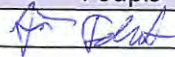
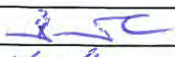
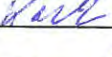
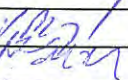
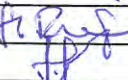
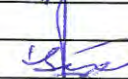
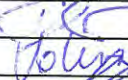
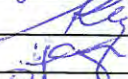
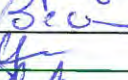

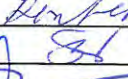

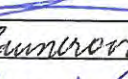
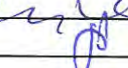


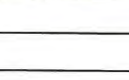
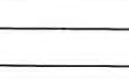
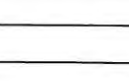





Hlavním cílem scénáře je odstranění vnitřního dluhu na údržbě majetku dopravní infrastruktury. Scénář počítá s omezeným rozsahem nových investic a zaměřením na řešení aktuálních problémů pomocí ad hoc investic nebo opatření směřovaných mezi všechny druhy dopravy. Regulativní opatření nebo podpora alternativní dopravy vůči IAD se omezí na lokální působnost s cílem odstranit nejoblavitější místa dopravního systému města.

Appendix B. Prezenční listina

Prezenční listina účastníků Workshopu PUMP 7. 1. 2015

Seznam účastníků PUMP ke dni 6. 1. 2014

Seznam potvrzených účastníků

Číslo	Jméno	Podpis
1.	Ing. Jiří Pelant	
2.	Ing. Hana Kuglerová	
3.	Ing. Erich Beneš	
4.	Václav Koubík, ING.	
5.	PhDr. Jana Petrová	
6.	Ing. Irena Vostracká	
7.	PhDr. Miroslav Valina	
8.	Ing. Stanislav Rauch	
9.	Ing. Josef Felber (za Pavla Panušku)	
10.	Ing. Karel Machulda	
12.	Ing. Marek Sivák	
13.	Ing. Jiří Ptáček	
14.	Ing. Ondřej Vohradský	
15.	Ing. Vladimír Kostelný	
16.	Jan Hakl	
17.	Ing. Josef Braun (za Pavla Paidara)	
18.	Miroslav Klas	
19.	Ing. Jan Martolos	
20.	Ing. Jan Šťastný	
21.	Ing. Kateřina Roučtová	
22.	Ing. Miroslav ŠIRÁK	
23.	Ing. Petr Raška	
24.	Ing. Radka ŽÁKOVÁ	
25.	Ing. Jiří Kohout	
26.	Mgr. EVA HANNEROVÁ	
27.	Ing. Petr Naumik	
28.	PROKOPOVA J.	

Seznam omluvených účastníků

Číslo	Jméno	Organizace
1.	Ing. Vlastimil Kroupa	Magistrát města Plzně
2.	Ing. Jaroslav Vejprava	Krajský úřad Plzeňského kraje
3.	Ing. Pavel Paidar	SŽDC
4.	Ing. Pavel Panuška	Správa a údržba silnic
5.	Ing. Radka Karlíková	Dopravní inspektorát
6.	Ing. Jaroslava Maříková	Západočeská univerzita v Plzni
7.	Bc. Miroslav Blabol	ŘSD

Appendix C. Seznam zkratek

- GTA Grant Thornton Advisory s.r.o.
- MM Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
- POVED POVED s.r.o. (Plzeňský organizátor veřejné dopravy)
- PUMP Plán udržitelné mobility Plzně
- SIT Správa informačních technologií
- SÚS Správa a údržba silnic Plzeňského kraje p.o.
- SVS Správa veřejného statku města Plzně p.o.
- SŽDC Správa železniční dopravní cesty s.o.
- ÚKEP Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p.o.
- ÚKR Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, p.o.