Plán udržitelné mobility Plzně

Posouzení PUMP z hlediska metodiky SUMP 2.0.

Prosinec 2020

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Plán udržitelné mobility Plzně

Posouzení PUMP z hlediska metodiky SUMP 2.0

Zpracovatel:

Útvar koncepce a rozvoje Plzeň

Škroupova 5, 305 84 Plzeň

T: +420 378 035 001

www.ukr.plzen.eu

Ředitelka organizace:	**Ing. Irena Vostracká**
Vedoucí úseku dopravy a technické infrastruktury:	**Ing. Petr Raška**
Vedoucí úkolu:	Bc. Daniela Slepičková
Zpracoval:	Bc. Daniela Slepičková
Spolupráce:	Ing. Petr Raška

Obsah

1 Plán udržitelné mobility Plzně 2016 - 2025 ... 1

1.1 Plán udržitelné mobility Plzně ... 1

2 PUMP pohledem metodiky SUMP 2.0 ... 2

2.1 Příprava a analýzy ... 3

2.1.1 Nastavení pracovní struktury ... 3

2.1.2 Nastavení rámce pro plánování ... 4

Územní členění ... 4

Programové návaznosti ... 5

2.1.3 Analýza stavu mobility ... 5

Soulad se stávajícími dokumenty ... 5

Analytické dokumenty ... 6

2.2 Vypracování strategie ... 8

2.2.1 Scénáře mobility ... 8

2.2.2 Stanovení vize a záměrů ... 9

Vize pro mobilitu ... 9

Řešené oblasti ... 10

2.2.3 Stanovení indikátorů a cílů (přínosů) ... 11

2.3 Plánování opatření ... 13

2.3.1 Výběr opatření ... 13

Hodnocení opatření ... 13

Vybraná opatření ... 14

Aktualizace souboru opatření ... 15

2.3.2 Proces zpracování pořízení PUMP a participace s veřejností ... 15

2.3.3 Dohoda o povinnostech a jednotlivých krocích ... 16

2.3.4 Schválení PUMP ... 17

2.4 Implementace a monitoring ... 18

2.4.1 Řízení a implementace ... 18

2.4.2 Monitoring, aktualizace a participace ... 19

Zpráva o naplňování PUMP 2018 ... 19

Aktualizace PUMP 2018 ... 20

Zpráva o naplňování PUMP 2020 ... 21

Aktualizace PUMP 2020 ... 22

Participace ... 22

2.4.3 Revize PUMP ... 23

2.5 Závěr ... 24

1 Plán udržitelné mobility Plzně 2016 - 2025

1.1 Plán udržitelné mobility Plzně

Plány udržitelné městské mobility, v angličtině nazývané Sustainable Urban Mobility Plans, jsou příležitostí pro nastavení dlouhodobější vize fungování dopravy ve městech. Jejich účelem není bořit dlouhodobě sledované záměry nebo suplovat legislativně ukotvené procesy. Plány udržitelné mobility jsou především o prioritách, měřitelném rozhodování a zkoumání širších dopadů uvažovaných opatření.

Plzeň byla jedním z předních českých měst, které se rozhodly pro pořízení tohoto strategického materiálu, nazvaného Plán udržitelné mobility Plzně („PUMP“). Připravován byl od dubna 2014 do ledna 2016 podle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult.
Cílem projektu bylo usilovat o podporu jednotlivých druhů dopravy tam, kde jsou nejvíce přínosné ze společenského hlediska a kde dokáží oslovit nejširší spektrum uživatelů. Důvodem pro pořízení dokumentu bylo podporovat rozhodování o realizaci investičních i neinvestičních opatření v dopravní obslužnosti Plzně a nastavit dlouhodobější vizi fungování dopravy ve městě Plzni.
Po zpracování byl tento strategický dokument schválen **usnesením ZMP č. 5** ze dne 2. 2. 2017. Současně byl PUMP kladně projednán v komisi MD ČR jako dokument vhodný k strategickému podložení projektových záměrů, které mají být spolufinancovány z evropských strukturálních a investičních fondů. Základní verzi dokumentu je možno shlédnout na https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/ . V roce 2018 byl PUMP aktualizován a schválen **usnesením ZMP č. 146 ze dne 13. 5. 2019**. Aktualizovaná dokument je možno shlédnout na https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/.

Cíle PUMP

PUMP obsahuje širší spektrum cílů zaměřených jak konkrétně na jednotlivé druhy dopravy, tak na celkové změny chování dopravního systému. Tyto dílčí cíle sledují naplňování dvou základních linií stanovené vize (regulačního scénáře).

1. Změna modal splitu spočívající ve snížení podílu individuální dopravy a zvýšení podílu veřejné, cyklistické a pěší dopravy.
2. Snížení zatížení centrální části města individuální automobilovou dopravou.

Podrobně jsou cíle, tedy očekávané přínosy PUMP popsány v základním (původním) znění dokumentu (viz Závěrečnou zprávu, kapitolu 1.3 Vize pro mobilitu a kapitolu 1.6 Hlavní přínosy pro uživatele, http://www.mobilita-plzen.cz/).

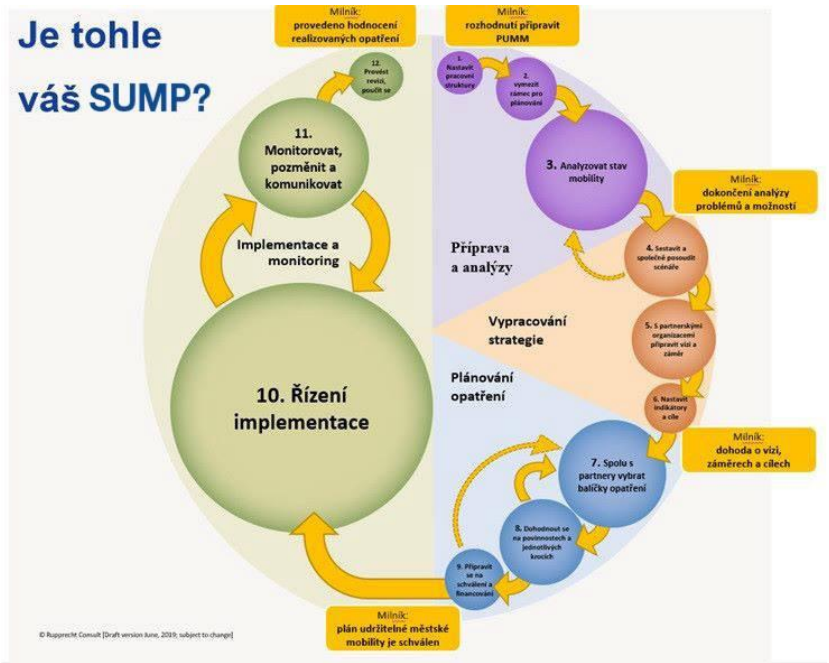
Plán udržitelné mobility města Plzně má stanoven časový rámec své platnosti rokem 2025. Jeho omezená platnost ve vytýčeném časovém období je ale jen zdánlivá. PUMP je třeba vnímat jako proces, neboli není ukončen ani vyhotovením a následným schválením plánu, ale ani rokem stanoveným pro jeho platnost. PUMP je vize, směr, stanovení priorit a cílů. Je to dokument, který je stále živý, je v pravidelných dvouletých intervalech aktualizován a podléhá monitoringu. To, co zůstává neměnné, je vize, směřování k udržitelné mobilitě.

2 PUMP pohledem metodiky SUMP 2.0.

V říjnu roku 2019 byla na webu www.eltis.org zveřejněna druhá edice evropské Metodiky pro tvorbu a implementaci plánu udržitelné městské mobility, jejímiž autory je tým zpracovatelů z německého Rupprecht Consult. Oproti metodice z roku 2013 staví nová verze na zkušenostech získaných s implementací konceptu udržitelného městského plánování v průběhu platnosti prvního vydání a je zacílena na zdůraznění principů plánování udržitelné mobility.

12 kroků plánování udržitelné městské mobility (SUMP 2. 0)

Zdroj: https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process



Zdroj: https://www.dobramesta.cz/metodika-sump-2.0.

Cílem tohoto dokumentu je prověřit soulad PUMP s novou metodikou SUMP 2.0.

2.1 Příprava a analýzy

2.1.1 Nastavení pracovní struktury

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

- **Řešitelé PUMP (pracovní skupina)** = odborní pracovníci městských organizací pracujících v oblasti plánování a dopravy. Konkrétně se jednalo o Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, Správu veřejného statku města Plzně, Útvar koncepce a rozvoje města Plzně a Plzeňské městské dopravní podniky. Skupina byla následně rozšířena o pracovníky ŘSD ČR, Správy Plzeň. Součástí skupiny byli pracovníci společnosti Mott MacDonald CZ, která byla hlavním zpracovatelem PUMP.
- **Řídící skupina** = tým složený z vedoucích pracovníků, kteří dohlíželi na průběžné výstupy projektu a rozhodovali o jeho dalším směřování, s cílem schvalovat a nést odpovědnost za průběžné i závěrečné výstupy PUMP;
- **Partneři PUMP** = sektoroví partneři (Správa železniční dopravní cesty, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 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, zainteresovaní jednotlivci; široká veřejnost nepřímo formou průzkumů.

Pracovní skupina tvořila jádro týmu zapojeného do všech etap PUMP, od analytických podkladů přes vyhotovení průběžných vstupů do zpráv až po zodpovědnost za odbornou obhajobu výstupů PUMP. Přestože byl každý člen Pracovní skupiny nominován podle své sféry působnosti, podařilo se udržet přehled o aktuální podobě PUMP jako celku. Setkání Pracovní skupiny měla do značné míry tvůrčí náplň. Zřízena byla pouze jedna pracovní skupina, která řešila dopravní módy napříč, aby bylo možné lépe diskutovat různé názory, hledat kompromis a identifikovat rizika před tím, než se projednání jednotlivých etap PUMP dostalo k dalším klíčovým aktérům nebo veřejnosti.

Řídící skupina byla složena z vedoucích pracovníků zadavatele a úzce zapojených organizací. Úkolem skupiny bylo dohlížet na průběh přípravy PUMP, řešit případné problémy a zajistit vnější vztahy s dalšími zúčastněnými subjekty. Řídící skupina se scházela zhruba 2× za čtvrtletí, podkladem pro jednání byly průběžné zprávy vydávané koordinátorem jednou za 3 měsíce.

Organizace podílející se na vzniku PUMP:

Mott MacDonald CZ; Útvar koordinace evropských projektů města Plzně; Správa veřejného statku města Plzně; Útvar koncepce a rozvoje města Plzně; Plzeňské městské dopravní podniky; Ředitelství silnic a dálnic ČR. Participaci s veřejností v různých fázích zpracování PUMP zajišťovalo Centru pro komunitní práci Západní Čechy.

Zpracování PUMP v části „Nastavení pracovní struktury“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.1.2 Nastavení rámce pro plánování

Územní členění

Pro potřeby PUMP bylo město Plzeň rozčleněno do 11 dopravních oblastí, kde bylo možné efektivně zkoumat například matici přepravních vztahů nebo kordóny městských čtvrtí. Na město Plzeň pak navazuje 7 externích zón příměstských oblastí, vytvořených podle tarifních zón Integrované dopravy Plzeňska. V těchto zónách byly zkoumány přepravní vztahy v dopravních modelech, ve stejném rozsahu byl také vyhotoven průzkum mobility.

Dopravní oblasti PUMP. Zdroj: Mott MacDonald, Plán udržitelné mobility Plzně, Závěrečná zpráva, prosinec 2016

Ze znázorněného geografického rozsahu je zřejmé, že PUMP byl plánován nikoliv pouze v prostých hranicích města, ale pokrýval širší městskou aglomeraci.

Ještě širší území vymezené pod pojmem „Plzeňská aglomerace“ bylo analyzováno v „Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci“, PMDP, 05/2014. Tento dokument následně soužil pro tvorbu tzv. modal splitu (dělby přepravní práce) jako základního měřitelného parametru plzeňské mobility.

Z hlediska časového ohraničení byl PUMP zpracován pro období do roku 2025. Tento horizont umožnil stanovení dlouhodobých cílů s jasnou vizí systémových změn v organizaci dopravního systému a současně se mohl opřít o reálný odhad rozpočtových možností města.

Programové návaznosti

V současné době připravuje Útvar pro koordinaci evropských projektů navazující projekt v oblasti udržitelné mobility – SUMP ITI (Sustainable Urban Mobility Plan Integrated Territorial Investments). ITI neboli Plzeňská metropolitní oblast, je tvořena 117 obcemi, a zahrnuje kromě města Plzně také ORP Blovice, Kralovice, Rokycany, Nýřany, Stod a Přeštice. Žije zde 309 tis. obyvatel, tedy více než 50 % obyvatel Plzeňského kraje. Již v přípravné fázi zadání tohoto projektu byla zahájena úzká spolupráce se členy pracovní skupiny PUMP, SUMP ITI bude zpracován ve vazbě na schválený PUMP, a oba dokumenty budou vzájemně provázané. Více info na https://iti-plzen.cz/ .

.

Zpracování PUMP v části „Stanovení rámce pro plánování“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.1.3 Analýza stavu mobility

Soulad se stávajícími dokumenty

Plán udržitelné mobility je v současné době stěžejním strategickým dokumentem, který řeší nejenom samotnou dopravu a mobilitu ve městě, ale má významný vliv i na další oblasti ve městě. Vize a cíle obsažené v PUMP korespondují se strategií města, jednotlivá navržená opatření mají oporu ve strategických a koncepčních dokumentech města.

Město Plzeň či Plzeňský kraj mělo v době zpracování PUMP vytvořeno již řadu strategických a koncepčních dokumentů vztahujících se k dopravě. V rámci zpracování PUMP byly tyto dokumenty vyhodnoceny z hlediska rozsahu zpracování, využitelnosti a také z hlediska jejich aktuálnosti a přínosnosti s ohledem na plánované období platnosti PUMP, tj. do roku 2025.

Přehled dokumentů využitých pro tvorbu PUMP:

- Program rozvoje města
- Zásady dopravní politiky města Plzně
- Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně;
- Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni;
- Generel dopravy v klidu města Plzně – Aktualizace 2012;
- Optimalizace dopravního výkonu MHD v Plzni;
- Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska na území města Plzně;
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016.

Kromě výše zmíněných dokumentů byla prostudována řada podkladů od Správy veřejného statku města Plzně a Plzeňských městských dopravních podniků, a.s., které však nemají charakter ucelených strategických materiálů. Bez jejich zohlednění by však obraz o koncepční činnosti odpovědných subjektů na území města nebyl kompletní.

Analytické dokumenty

Data o mobilitě – Průzkum mobility obyvatel Plzeňské aglomerace

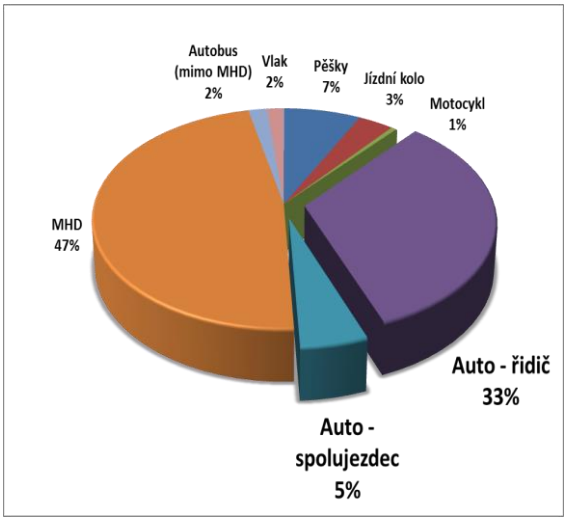
Důležitým podkladem pro vytvoření PUMP byl sociologický průzkum mobility obyvatel Plzně a jejího okolí, provedený 29. 4. 2014 – 21. 5. 2014. Výzkumu se zúčastnilo celkem 1514 respondentů ve věku nad 15 let žijících v Plzeňské aglomeraci – vybráni kvótním výběrem s preferencí místa bydliště

Cílem průzkumu bylo:

- zjistit **dělbu přepravní práce** na základě mapování řetězce cest v konkrétním pracovním dni na základě znalosti druhů dopravy, zdroje a cíle a míry využití cest
- zjistit tendence ke změně **dopravního chování obyvatel**, zejména přechodům mezi IAD a alternativními druhy dopravy

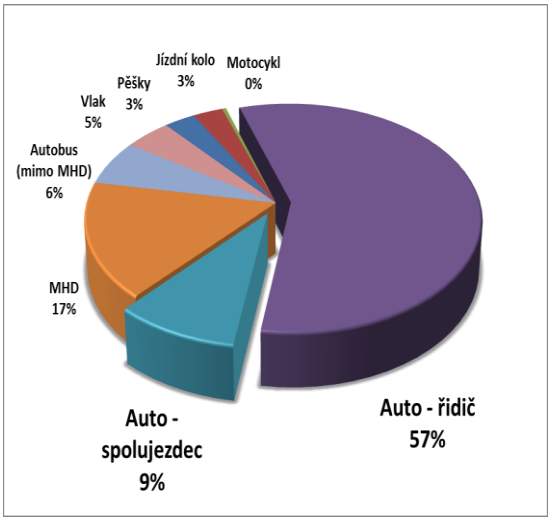
Z grafu **dělby přepravní práce podle vzdálenosti**, který byl vyhotoven zvlášť pro město a zvlášť pro jeho okolí, jsou vidět značné změny v rozdělení druhů dopravy. Ve městě využívá téměř polovina obyvatel MHD, IAD je až na druhém místě. Mimo město je toto pořadí naopak, 66% obyvatel se dopravuje automobilem ať už jako řidič nebo jako spolujezdec a 17% využívá MHD. Dalšími využívanými způsoby dopravy ve srovnání s MHD a IAD jsou v malé míře autobusy, které nejsou součástí MHD, vlaky, chůze, jízdní kola a motocykly.

Dělba přepravní práce podle vzdálenosti - město Plzeň



Zdroj: Průzkum mobility obyvatel Plzeňské aglomerace, PMDP, 2014

Dělba přepravní práce podle vzdálenosti – okolí Plzně



Zdroj: Průzkum mobility obyvatel Plzeňské aglomerace, PMDP, 2014

Další srovnávací grafy, které byly v rámci průzkumu vytvořeny, jsou graf zobrazující volbu druhu dopravy podle účelu cesty, graf obsazenosti automobilů a graf frekvence používání automobilů. Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_zaverecna_zprava_sm.pdf

2.1.3.1 Dopravní model

Pro účely zpracování PUMP byl využit digitální makroskopický **model automobilové dopravy**, který je ve vlastnictví Správy veřejného statku města Plzně. Vytvořen a spravován byl konzultační firmou DHV CR, spol. s r.o. v software CUBE Voyager. Během přípravy PUMP byly výstupy z modelu zpracovávány společností EDIP s.r.o.. Model je pro účely PUMP založen na poslední kalibraci provedené v roce 2015 na základě kalibračních dat o rok starších.

Model silniční dopravy je pravidelně aktualizován a kalibrován v návaznosti na aktuální územně plánovací podklady a na základě poznatků o vývoji automobilové dopravy. Poslední aktualizace matematického modelu byla provedena společností EDIP s.r.o. v roce 2018.

Dále byl zpracován a využit matematický **model veřejné dopravy** města Plzně a okolí, který je také ve vlastnictví Správy veřejného statku města Plzně. Vytvořen byl v roce 2014 opět v software CUBE Voyager. Zahrnuje všechny druhy veřejné dopravy v územním rozsahu vnitřní zóny (Plzeň) a prvního prstence vnějších zón Integrované dopravy Plzeňská dle stavu v roce 2013. Model je realizován podle standardní čtyřstupňové koncepce dopravního modelování (vznik přemísťovacích vztahů, distribuční proces, dělba přepravní práce, přidělení dopravy na komunikační síť). Modelovaných dopravních módů je celkem sedm:

- MHD – tramvaje, trolejbusy, autobusy;
- VLAK – Os, R;
- BUS – regionální, dálkový.

Zpracování PUM v části „Analýza stavu mobility“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.2 Vypracování strategie

Ústředním heslem tohoto kroku přípravy byly **scénáře mobility**. Jejich prostřednictvím se vedla diskuze o dalším směřování dopravního systému Plzně. Připraveny byly tři charakterově odlišné scénáře, aby dokázaly popsat různé dopady na život ve městě při různých způsobech řešení mobility. Pro každý scénář byly definovány cíle a vypočteny hodnoty sledovaných indikátorů dopravního systému, aby porovnání bylo objektivní. Hledání společné vize mobility proběhlo formou workshopu, otevřeného Řešitelům, Partnerům a veřejnosti registrované přes webové stránky PUMP. Paralelně proběhl dopravně-sociologický průzkum názoru veřejnosti na scénáře formou dotazování na webových stránkách PUMP a dotazování v ulicích.

2.2.1 Scénáře mobility

V rámci zpracování PUMP byly připraveny tři scénáře mobility – **Liberální, Regulativní a Udržovací**. Jednotlivé scénáře reprezentovaly varianty možného rozvoje dopravní koncepce města. Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_scenare.pdf

Jednotlivé scénáře byly diskutovány

- Řešiteli s Partnery a registrovanými zástupci veřejnosti;
- formou dopravně-sociologického průzkum v řadách veřejnosti na webu / v terénu.

Odborná složka (Řešitelé, Partneři a registrovaní zástupci veřejnosti) se shodla na preferenci **regulativního scénáře**, zejména pro komplexnost jeho přístupu, šetrný přístup k centru města a podporu hromadné veřejné dopravy.

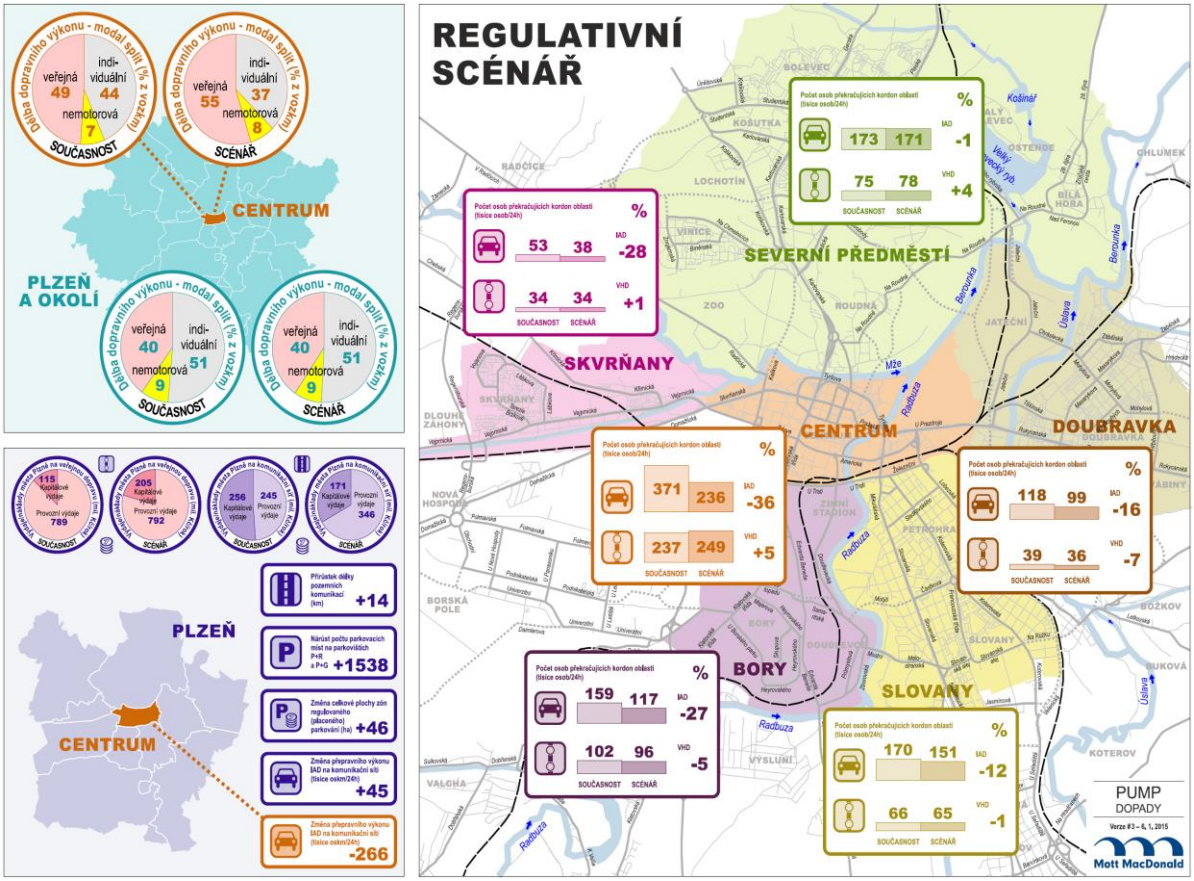
Stejný závěr, tedy jednoznačná podpora regulativního scénáře, vyplynul z provedeného workshopu s veřejností. Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_workshop_2.pdf

Obdobně i dopravně – sociologický průzkum prováděný dotazníkovým šetřením za účasti 1501 respondentů přinesl shodu na **regulativním scénáři**. Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_scenare_dotaznik.pdf

	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 změnila se tím dělba přepravní práce. Scénář podporuje společenské požadavky na zvýšení kvality života ve městě.
Nástroje	• Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu • Organizace systému parkování s cenovou regulací ve středu města • Preference veřejné dopravy kombinací všech dostupných způsobů • Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru • Informační technologie pro usnadnění volby nebo kombinace dopravních prostředků
Investiční strategie	Město se zaměří na spolufinancování zásadních státních či krajských investic. Cílem bude 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 spojité sítě.

Regulativní scénář

Schéma dopadů Regulativního scénáře



Zdroj: Mott MacDonald, Plán udržitelné mobility Plzně, Závěrečná zpráva, prosinec 2016

Zpracování PUMP v části „Stanovení a posouzení scénářů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.2.2 Stanovení vize a záměrů

Výběr regulativního scénáře určil základní směřování strategie pro rozvoj dopravního systému.

Vize pro mobilitu

Součinnost a provázanost různých módů dopravy bude zvolena 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 je podpořit společenské požadavky na zvýšení kvality života ve městě.

Návrh PUMP se tedy snaží o podporu jednotlivých druhů dopravy tam, kde jsou nejvíce přínosné a kde dokáží oslovit nejširší spektrum uživatelů k přechodu od automobilu k udržitelným formám dopravy. Ve veřejné dopravě jsou to páteřní přepravní vztahy, v cyklistické dopravě opatření navázaná na atraktivní trasy podél řek, pro chůzi zlepšení podmínek na krátké vzdálenosti v širším centru města, v automobilové dopravě pak zejména výstavba okruhů pro lepší převedení vzdálenějších přepravních vztahů přes město.

Přitom jsou sledovány dvě základní linie stanovené vize, a to změna modal splitu spočívající ve snížení podílu individuální dopravy a zvýšení podílu veřejné, cyklistické a pěší dopravy a dále snížení zatížení centrální části města individuální automobilovou dopravou.

Nástroje

- Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu
- Organizace systému parkování s cenovou regulací ve středu města
- Preference veřejné dopravy kombinací všech dostupných způsobů
- Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru
- 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 spojité sítě.

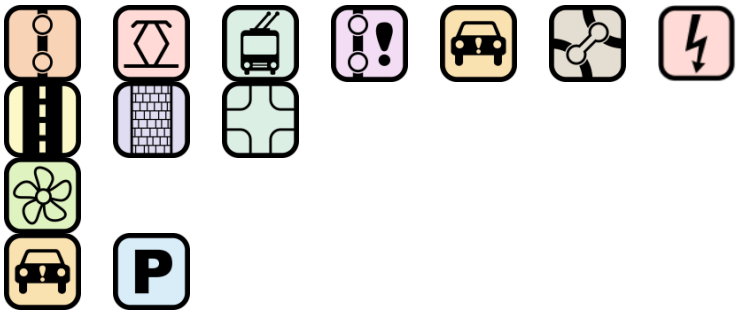
Co znamená vize pro mobilitu ve vztahu k jiným scénářům, které nebyly zvoleny?

- Nerozvíjet dopravní systém pouze jako reakci na rostoucí dopravní nároky ve městě, ale jako kombinaci nové výstavby se současnou regulací nežádoucích jevů v mobilitě;
- Neponechat dopravní chování samovolnému vývoji, ale naopak motivovat uživatele k volbě udržitelnějších způsobů dopravy;
- Nerozvíjet kapacitní silniční propojení do centra města, ale spíše po městském okruhu;
- Nebudovat další kapacity včetně parkovacích domů v centru, ale naopak regulovat parkování;
- Rozvíjet infrastrukturu veřejné dopravy, chůze a cyklistiky i v případech, kdy je v konfliktu se zájmy individuální automobilové dopravy;
- Nerezignovat na další investice do dopravního systému z obavy o zajištění její budoucí obnovy, současně však plánovat investice s ohledem na reálné rozpočtové možnosti města;
- Neřešit aktuální problémy „ad hoc“ bez strategického kontextu.

Řešené oblasti

- Parkování
- Uliční prostor
- Chůze
- Cyklistická doprava

- Veřejná doprava
- Automobilová doprava
- Management mobility
- Nákladní doprava



Zpracování PUMP v části „Stanovení vize a záměrů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.2.3 Stanovení indikátorů a cílů (přínosů)

Pro hodnocení naplňování vize mobility, respektive hodnocení naplňování vybraného “Regulačního scénáře” byly stanoveny níže uvedené cíle (přínosy). Vybraným cílům, kterým lze pomocí dopravních modelů a dalších výpočtů stanovit měřitelné ukazatele výkonnosti, byly přiřazeny indikátory s konkrétně stanovenými cílovými hodnotami. Naplňování neměřitelných cílů se bude hodnotit ve slovní rovině.

Centrum města bude lépe dostupné veřejnou a nemotorovou dopravou.

- Počet cest automobilem do centra města se sníží o 20%, úměrně tomu se počet cest veřejnou dopravou do centra města zvýší o 8%. Celkový počet cest zůstane zachován.
- Podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce vůči centru Plzně se sníží ze stávajících 44%
  na výhledových 39% pro řidiče a spolujezdce.
- Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce vůči centru Plzně se zvýší ze stávajících 49% na výhledových 55% pro cestující MHD, veřejnou linkovou dopravou i osobní železniční dopravou.
- Podíl nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce2 vůči centru Plzně se zvýší ze stávajících 7%
  na výhledových 8 % pro pěší a cyklisty.
- Počet cestujících veřejné dopravy překračujících kordon centra Plzně se zvýší o 4 %.
- Počet automobilů překračujících kordon centra Plzně se sníží o 15 %.

Automobilová doprava se přesune na komunikace mimo rezidenční zástavbu a centrum města.

- Komunikační síť města se rozšíří o 12,9 km.
- Kompletní rekonstrukcí projdou městské komunikace v celkové délce 5,3 km.
- Dopravní výkon individuální automobilové dopravy se na území města Plzně sníží o 2 %.
- Dopravní výkon individuální automobilové dopravy se v centru Plzně sníží o 22 %.

Veřejná doprava dokončí svou integraci mezi městem a regionem.

- Ve veřejné dopravě bude plně integrováno předplatné i jednotlivé jízdné.
- Na území Plzně vzniknou tři přestupní terminály mezi MHD a regionální / dálkovou dopravou.
- Dojde ke snížení souběhů mezi MHD a veřejnou linkovou dopravou.

- Počet přepravených cestujících MHD ve sledovaném území se zvýší celkově o 6 %, přičemž největší nárůst je očekáván u tramvají (+12 %), poté u trolejbusů (+8 %) a naopak pokles u autobusů (-6 %).
- Počet přepravených cestujících veřejné linkové dopravy ve sledovaném území se sníží o 8 %.
- Počet přepravených cestujících osobní železniční dopravy ve sledovaném území se zvýší o 2 %.
- Dopravní výkony MHD ve sledovaném území za pracovní den se zvýší o 1442 km, tj. o 3%.
- Dopravní výkony veřejné linkové dopravy ve sledovaném území za pracovní den se sníží o 808 km.
- Dopravní výkony osobní železniční dopravy ve sledovaném území za pracovní den budou zachovány.

Služby veřejné dopravy budou spolehlivé a šetrné vůči životnímu prostředí.

- Vznikne nová tramvajová trať v délce 1,7 km.
- Budou provedeny opravy stávajících tramvajových tratí v celkové délce 5,1 km.
- Bude provedena rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany a dvou trakčních měníren.
- Dojde k nákupu vozidel elektrické trakce – 8 nových tramvají a 41 nových trolejbusů.
- Bude provedena modernizace 10 tramvají.

Parkování bude řešeno systémově, vzniknou nová záchytná parkoviště P+R a P+G.

- Počet parkovacích míst na parkovištích P+G se zvýší ze stávajících 557 na výhledových 795.
- Vzniknou tři záchytná parkoviště P+R u terminálů veřejné dopravy s celkovou kapacitou 662 míst.
- Celková plocha zón regulovaného parkování se zvýší ze současných 107 ha na výhledových 153 ha.
- Počet parkovacích míst v zónách regulovaného parkování se zvětší ze stávajících 2,3 tisíce na výhledové 4 tisíce.

Mobilita bude vůči uživatelům řešena jako jednotná služba.

- Zřízena bude kancelář městského koordinátora mobility, který bude jednotným místem řešení podnětů, marketing a vzdělávání v mobilitě pro občany, školy, zaměstnavatele, dopravce a investory.
- Proběhne integrace předplacených služeb na základě společného tarifu pro veřejnou dopravu, parkování, úschovny a sdílení kol apod.
- Inteligentní dopravní systémy zajistí informovanost uživatelů dopravy o optimálním způsobu cestování pro různé dopravní módy a jejich kombinace.

Město bude v rozvoji dopravního systému postupovat koncepčně.

- PUMP bude průběžně aktualizován, nejdéle každých pět let.
- Záměry, které nejsou součástí PUMP, musejí být prověřeny s ohledem na splnění všech ukazatelů výkonnosti za dopravní systém jako celek. Pokud vložení záměru do modelů IAD a VHD potvrdí, že nedojde k oslabení ukazatelů výkonnosti, může se záměr stát součástí koncepce PUMP.
- Město zpracuje / podpoří koncepční materiály pro střednědobé plánování MHD a příměstské dopravy.

Výdaje města do dopravy budou pro město udržitelné.

- Město vydá v období let 2016 – 2025 celkem 2,3 miliardy Kč na kapitálové výdaje (tj. investice) do dopravní infrastruktury.
- Významná navýšení či snížení této částky musejí být řešena aktualizací PUMP.

Stanovené cíle (přínosy) a jim přiřazené identifikátory jsou uvedeny v kapitole 1.6 Hlavní přínosy pro uživatele, http://www.mobilita-plzen.cz/).

Zpracování PUMP v části „Stanovení vize a záměrů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.3 Plánování opatření

2.3.1 Výběr opatření

V řešených oblastech byla vyhledávána všechna opatření, která dokázala naplnit cíle zvoleného scénáře mobility. Tým řešitelů kombinoval organizační změny s provozními opatřeními i dlouhodobými investicemi do infrastruktury. Náměty na konkrétní opatření pocházely z:

- převzatých opatření, připravených již v předstihu před zpracováním PUMP;
- doplněných opatření až na základě potřeby PUMP z provedených diskuzí a průzkumů.

Hodnocení opatření

Vzhledem k tomu, že z hlediska finančních, technických a organizačních limitů nebylo možné dále pracovat se všemi navrženými opatřeními, byl proveden jejich výběr na základě objektivizovaného hodnocení.

Hodnocení jednotlivých opatření bylo prováděno v rámci sedmnácti kritérií sdružených do čtyř oblastí:

- Doprava a urbanismus
- Životní prostředí
- Ekonomika
- Realizovatelnost

Oblast hodnocení Doprava a urbanismus

Kritérium	Popis dopadu	Určení
Zlepšení dostupnosti	Nová propojení v síti, doplnění chybějících úseků do celistvé sítě, odstranění bariér a úzkých míst	Subjektivní
Redukce dopravní zátěže	Pokles intenzit dopravy v městské zástavbě, uvolnění prostoru pro jiné druhy dopravy nebo zklidnění dopravy	Dopravní model, intenzity IAD
Revitalizace veřejného prostoru	Lepší vzhled a vnímání prostředí uživateli, posílení smyslu místa, oslabení dominance dopravy	Subjektivní
Změna dopravního chování	Vytvoření konkurenceschopné alternativy pro přechod z automobilu na jiné druhy dopravy	Subjektivní
Zkrácení cestovních časů	Úspora cestovního času při pohybu po městě obecně, nebo alespoň při využití určitého druhu dopravy	Dopravní model, cestovní časy
Zvýšení bezpečnosti	Opatření přispívající ke snížení nehodovosti, zklidněním dopravy nebo aktivním bezpečnostním řešením	Subjektivní

Oblast hodnocení Životní prostředí

Kritérium	Popis dopadu	Určení
Snížení hlukové zátěže	Snížení hlučnosti a vibrací v rezidenčních oblastech a centru města	Dopravní model, intenzity IAD
Zlepšení kvality ovzduší	Snížení emisí škodlivin a prachu, příznivější mikroklima v rezidenčních oblastech a centru města	Dopravní model, výkony IAD
Redukce emisí skleníkových plynů	Snížení produkce CO_2 z dopravy, ať již nižší potřebou cestovat, nebo příklonem k šetrným druhům dopravy	Dopravní model, výkony IAD
Ovlivnění přírodních složek	Bez zásahu do chráněných území, ÚSES, VKP, přírodních parků a estetiky krajiny, bez záboru půdy a ovlivnění kvality vod	Lokalizace opatření

Oblast hodnocení Ekonomika

Kritérium	Popis dopadu	Určení
Stimulace růstu	Podpora ekonomického rozvoje, zvýšení atraktivity území pro investice, růst hodnoty nemovitostí	Subjektivní
Podpora turistického ruchu	Zlepšení dojmu města na návštěvníky, usnadnění pohybu a orientace	Subjektivní
Snížení výdajů veřejného sektoru	Nižší nároky na kapitálové či provozní výdaje města, kraje a státu v porovnání s jiným způsobem řešení	Subjektivní

Oblast hodnocení Realizace

Kritérium	Popis dopadu	Určení
Pokročilý stav přípravy	Vysoký stupeň připravenosti záměru, případně jednoduchý postup pro jeho přípravu	Subjektivní
Soulad s plánovací dokumentací	Záměr je v souladu a naplňuje cíle strategických materiálů nebo územního plánu města	Subjektivní
Jasná podpora záměru	Shoda zúčastněných stran nad realizací projektu, politická podpora, přiřazená odpovědnost	Subjektivní
Pozitivní přijetí veřejností	Nízký stupeň kontroverze záměru při projednávání s dotčenou veřejností	Subjektivní

U vybraných opatření byly pro jejich hodnocení využity výstupy z dopravního modelu, zejména rozdílové kartogramy a změna dopravních výkonů v případě s investicí oproti případu bez investice. Ostatní kritéria byla hodnocena na základě lokalizace opatření a dle subjektivního přístupu hodnotitelů.
Sedmnáct hodnotících kritérií bylo rozděleno mezi jednotlivé účastníky tak, aby svým charakterem co nejlépe odpovídala jejich znalostem. Nejvíce účastníků hodnotilo kritéria ze skupiny Doprava a urbanismus - každé z nich 6 účastníků. Ostatní jednotlivá kritéria hodnotili vždy 3-4 účastníci.

Samotné hodnocení jednotlivých opatření proběhlo na dvou workshopech

- **Workshop s Partnery PUMP**
  Workshopu se účastnili Řešitelé, Partneři a registrovaní uživatelé webu PUMP. Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_workshop_3.pdf

- **Workshop s veřejností**

Workshopu se zúčastnilo cca 40 lidí. Oproti workshopu s Partnery PUMP byl upraven (zjednodušen) počet předkládaných projektů, zejména byla vynechána nekonkrétní opatření. Dále byl snížen počet hodnotících kritérií. Veřejnost hodnotila předložené projekty pouze z hlediska dopravy a z hlediska životního prostředí.
Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_workshop_verejnost.pdf

Vybraná opatření

Na základě hodnocení bylo vybráno celkem 82 opatření strategicky provázaných ze všech řešených oblastí dopravy, zatříděných do 24 balíčků. Pro každé z uvedených opatření byla vytvořena **Karta opatření** s odpověďmi na následující otázky:

- Jaká je charakteristika / popis opatření?
- Jaké problémy dané opatření řeší?
- Jaké jsou přínosy pro uživatele a obyvatele Plzně?
- Kde je opatření umístěno a jak bude vypadat?

Viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2016_zaverecna_zprava_sm.pdf a https://www.mobilita-plzen.cz/prehled_opatreni/

Aktualizace souboru opatření

Ke konci roku 2018, tedy po dvou letech platnosti PUMP (roky 2017 a 2018), byla zpracována "Zpráva o naplňování". Současně na základě skutečného plnění a na základě nových možností byla provedena aktualizace souboru opatření. Realizovaná opatření byla ze souboru vyřazena a doplněna o návrhy nových opatření, které výrazně napomohou k naplňování regulačního scénáře. Aktualizace Plánu udržitelné mobility spolu se zprávou o naplňování za roky 2017 a 2018 byla schválena Zastupitelstvem města usnesením ZMP č. 146 ze dne 13. 5. 2019. Viz Aktualizace PUMP 2018, str.20.

2.3.2 Proces zpracování pořízení PUMP a participace s veřejností

Měsíc a rok	Aktivita
Duben 2014	Sestavení týmu Řešitelů - Pracovní a Řídící skupiny Definice potřebných výstupů ve fázi zadání průzkumu mobility Nastavení územního členění Plzně a okolí jako zájmového území PUMP Indikátory dopravního systému Plzně – kompletace současného stavu
Květen 2014	**Realizace průzkumu mobility Plzeňské aglomerace v domácnostech** Vytipování partnerských subjektů z řad partnerů a odborné veřejnosti Audit ADVANCE nanečisto – procesy dopravního plánování Matematické dopravní modely – hodnocení současného stavu, kordónové profily oblastí Webové stránky PUMP http://www.mobilita-plzen.cz
Červen 2014	Dokončení průzkumu mobility Plzeňské aglomerace **První workshop PUMP – Problémy a příležitosti**
Červenec 2014	Úvod k definici scénářů mobility Zpracování ekonomického výhledu města v dopravě
Srpen 2014	Územní plán a záměry v dopravě
Září 2014	Vyhodnocení průzkumu mezi Partnery PUMP k dalšímu směrování mobility v Plzni Definice scénářů mobility a přiřazení zásadních investic ke scénářům kvůli modelování
Říjen 2014	Modelování scénářů v matematických modelech IAD a veřejné dopravy
Listopad 2014	Přiřazení hrubých investičních nákladů ke scénářům, dohledávání chybějících údajů Evidence oprav a rekonstrukcí
Prosinec 2014	Informační kampaň pro prezentaci analytické části PUMP, registrace zainteresované veřejnosti Příprava na workshop – zejména kompletace indikátorů pro různé scénáře mobility **Uzavření průzkumu názorových tendencí na rozvoj mobility v Plzni mezi Partnery PUMP**
Leden 2015	**Druhý workshop PUMP – Společná vize mobility**
Únor 2015	Počátek tvorby Zásobníku opatření dle zvoleného scénáře – kompletace v Pracovní skupině **Konzultace s Partnery PUMP – sběr podnětů pro Zásobník opatření zvenčí**
Březen 2015	Rozpracování Zásobníku opatření (stav přípravy, charakteristika, náklady, souvislosti) Prezentace dosavadní přípravy PUMP Radě města Plzně
Duben 2015	**Realizace průzkumu ke scénářům mobility na webových stránkách a dotazováním v terénu**
Květen 2015	Kompletace Zásobníku opatření z hlediska zastoupení všech řešených oblastí mobility Určení nositelů jednotlivých opatření pro potřeby prezentace při hodnocení a na workshopech Podrobné modelování Zásobníku opatření – každá položka samostatně
Červen 2015	Multikriteriální hodnocení přínosu opatření na společném zasedání Pracovní a řídící skupiny

Měsíc a rok	Aktivita
	Třetí workshop PUMP – Hodnocení přínosu opatření s Partnery PUMP a veřejností
Červenec 2015	Definice zdrojů financování jednotlivých opatření, spolufinancování se státem / krajem
Srpen 2015	Tvorba balíčků opatření
Září 2015	Rozpočtový výhled organizací města ve vztahu k dopravě – spolupráce s Ekonomickým úřadem
Říjen 2015	Revize Zásobníku opatření s ohledem na limitované zdroje města **Čtvrtý workshop PUMP – Plán implementace**
Listopad 2015	Uzavření harmonogramu a přiřazení odpovědnosti Souhrn přípravy PUMP Radě města Plzně
Prosinec 2015	Kompletace Karet opatření členy Pracovní skupiny Aktualizace výstupů dopravního modelu města
Leden 2016	Dopracování závěrečné zprávy PUMP k připomínkám

Formy participace

- **jednání Pracovní skupiny** probíhala 1-2× měsíčně po celou dobu přípravy, se samostatným zpracováním dílčích úkolů v mezidobí jednotlivými členy skupiny;
- **zasedání Řídící skupiny** byla svolávána minimálně 1× za čtvrtletí u příležitosti tzv. Průběžných zpráv (vydával je koordinátor) a dále ve významných milnících projektu;
- **workshopy** za účasti všech tří úrovní subjektů proběhly celkem čtyři v závislosti na harmonogramu přípravy PUMP (červen 2014, leden 2015, červen 2015, říjen 2015);
- **konzultace s Partnery PUMP** organizovala Pracovní skupina v únoru 2015 za účelem doplnění podnětů k opatřením mimo působnost týmu Řešitelů PUMP;
- **průzkumy v řadách veřejnosti** proběhly celkem dva – první v květnu 2014, v domácnostech, zaměřený na analýzu individuálního využití druhů dopravy a aspekty dopravního chování; druhý pak v dubnu 2015, na webových stránkách a v terénu, zaměřený na zpětnou vazbu ke scénářům mobility (Centrum pro komunitní práci západní Čechy).
- **Webové stránky PUMP** http://www.mobilita-plzen.cz

Zpracování PUMP v části „Výběru balíčků opatření" je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.3.3 Dohoda o povinnostech a jednotlivých krocích

Návrh dohody o povinnostech a jednotlivých krocích byl sestaven pracovní skupinou na jejím zasedání v květnu 2015 a následně odsouhlasen řídící skupinou. Závaznost pro odbory Magistrátu města Plzně a pro příspěvkové organizace města Plzně získal po chválení PUMP v Zastupitelstvu usnesením č. 5 ze dne 2. 2. 2017. Povinnosti jednotlivých aktérů, tedy jejich odpovědnost za naplňování přijatých opatření jsou uvedeny na zpracovaných kartách jednotlivých opatření.

Postupné naplňování jednotlivých opatření bylo zpracováno v harmonogramu, který zohlednil finanční možnosti plnění. Zohledněn byl požadavek, aby finančně náročná opatření nebyla kumulována do jednoho časového období, ale naopak aby se dosáhlo jejich rozložení v rámci celého návrhového období. Původně navržený harmonogram však zaznamenal řadu změn zejména z důvodu prodlužování investiční přípravy liniových staveb. Podstatné však je že se PUMP daří postupně naplňovat, a to v celém spektru přijatých opatření (investiční, organizační), týkajících se všech druhů dopravy (automobilová, městská hromadná, příměstská autobusová, železniční, cyklistická, pěší).

Zpracování PUMP v části „Dohody o povinnostech a krocích" je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.3.4 Schválení PUMP

Po zpracování a schválení v procesu SEA (30. 9. 2016, RNDr. Přemysl Marek) byl tento strategický dokument schválen **usnesením ZMP č. 5** ze dne 2. 2. 2017. Současně byl PUMP kladně projednán v komisi MD ČR jako dokument vhodný k strategickému podložení projektových záměrů, které mají být spolufinancovány z evropských strukturálních a investičních fondů. Základní verzi dokumentu je možno shlédnout na https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/ .

Schválením v Zastupitelstvu města Plzně se Plán udržitelné mobility Plzně stal závazným podkladem pro další činnost příspěvkových organizací města a odborů Magistrátu města Plzně. Pro ostatní partnery je vodítkem a garantem správných postupů při rozvoji, správě a provozu dopravního systému v Plzni.

Schválením PUMP vznikl podklad pro rozvoj dopravního systému v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.4 Implementace a monitoring

2.4.1 Řízení a implementace

Zpracování implementačního plánu

Implementační plán byl součástí zpracovaného PUMP. Jeho návrh přebral celkový soubor opatření a rozpracoval praktický rámec pro jeho skutečnou realizaci. Pro potřeby PUMP je zpracován formou Zásobníku opatření, což je vlastně strukturovaná databáze, kam se postupně shromažďovaly všechny dostupné údaje pro jednotlivá opatření a jejich zařazení:

- kategorizace (podle povahy opatření, podle dopravního módu);
- hierarchizace (opatření → skupina opatření + navazující opatření);
- název opatření;
- stručný popis opatření;
- nositel opatření (většinou pořizovatel dokumentace);
- partnerství pro spolufinancování;
- investiční náklady opatření (za město Plzeň + celkem);
- rozpočtový zdroj financování (investice i provoz);
- předpoklad pro získání dotace (z různých zdrojů);
- harmonogram zahájení realizace a uvedení opatření do provozu;
- modelované stavy v dopravním modelu;
- obdržené body v multikriteriálním hodnocení

Implementační plán byl před jeho dokončením konzultován s Partnery PUMP na závěrečném čtvrtém workshopu v říjnu 2015.

Zásobník opatření není uzavřen pro doplňování nebo vyřazování některých položek, naopak zůstává živou součástí Plánu mobility. Při změnách v Zásobníku opatření je však nutné prokázat, že nově přijatá opatření neodporují široce přijaté vizi mobility a dokáží naplnit všechny zvolené ukazatele výkonnosti.

Řízení realizace PUMP

Realizací jednotlivých opatření byly pověřeny odbory Magistrátu města Plzně a příspěvkové organizace města Plzně (OI MMP, SVSMP, ÚKRMP) a další partneři (SŽ, s.o., ŘSD ČR, POVED, PMDP). Tito nositelé úkolů jsou uvedeni na kartách jednotlivých opatření jako garanti jejich plnění. Organizací zodpovědnou za naplňování, správu a aktualizaci Programu udržitelné mobility Plzně byl ustanoven Útvar koncepce a rozvoje města Plzně.
Součástí PUMP je opatření č. 91 – Zřízení organizátora mobility města Plzně. K tomuto kroku zatím nedošlo. Činnost organizátora je v současné době rozložena mezi Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Správu veřejného statku města Plzně a Plzeňské městské dopravní podniky. Toto rozložení vhodně využívá strukturu „Technických úřadů města Plzně“. ÚKRMP se zabývá celkovou koncepcí a koordinací a má na starost monitoring, participaci a aktualizaci PUMP. SVSMP má na starosti organizaci dopravy a rozvoj cyklistické infrastruktury. PMDP se zabývá rozvojem podmínek pro MHD. Toto rozdělení působnosti je v souladu s odborným zaměřením jednotlivých organizací a v podmínkách města Plzně osvědčilo. Z tohoto důvodu se v současné době neuvažuje o ustanovení organizátora udržitelné mobility formou jediné právnické či fyzické osoby.

Proces řízení a implementace PUMP je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

2.4.2 Monitoring, aktualizace a participace

Monitoring PUMP je nezbytným krokem pro jeho úspěšné naplňování. Průběžný monitoring a častá frekvence revizí napomáhá udržet dokument stále živý, aktuální. Pravidelná setkávání s organizacemi zodpovědnými za naplňování jednotlivých opatření jsou nedílnou součástí monitoringu. Základem monitoringu je vyhodnocení naplňování jednotlivých opatření z hlediska jejich přípravy a realizace. Na základě monitoringu zpracovává ÚKRMP v pravidelných dvouletých intervalech „Zprávu o naplňování PUMP“.

Zpráva o naplňování PUMP 2018

První „Zprávu o naplňování PUMP“ za účasti pracovní skupiny zpracoval ÚKRMP v roce 2018 (viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2018_aktualizace.pdf). Zpráva byla společně s návrhem „Aktualizace PUMP 2018“ projednána v samosprávných orgánech města a schválena Zastupitelstvem města Plzně. Z vyhodnocení vyplývá, že v období 2017 – 2018 bylo 13 opatření zrealizováno a 11 opatření bylo průběžně naplňováno.

Tabulka realizovaných a průběžně naplňovaných opatření (období 2017 – 2018)

Realizovaná opatření, období 2017 – 2018	**Číslo opatření**
I/20 Studentská, úsek Plaská – Gerská a Gerská - Krašovská	4
Stezka Mže (Skvrňany – Radčická – ZOO), část Skvrňany – Radčická dokončen, pokračování podél ZOO je zahájeno	9
SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati (v realizaci)	10
Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy (realizována severní část)	11
Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ	13
Vyhrazený pruh Karlovarská	18
Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	26
SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská	27
Vznik zóny placeného parkování Hamburk	28
Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná	35
Rekonstrukce Dlouhé ulice	38
Přestupní uzel na nám. Milady Horákové	46
Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)	47
Opatření průběžně naplňovaná, období 2017 – 2018	**–**
Modernizace elektrického vozového parku MHD	60
Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)	63
K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod. (odstranění konfliktů s MHD)	66

Rozšíření inteligentních zastávek	68
Řešeni konečných zastávek v rozvojových oblastech	73
Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech	74
Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)	75
Pokračování výstavby Greenways	77
Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru	82
Zóny „Tempo 30“	84
Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)	89

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že realizovaná opatření se týkají všech řešených oblastí dopravy a je tak naplňován předpoklad podpory všech dopravních systémů aniž by byl upřednostněn jeden druh dopravy. Z důvodu realizace bylo z PUMP vyřazeno 13 opatření.

Aktualizace PUMP 2018

Na základě „Zprávy o naplňování PUMP“ v období 2017 – 2018 a na základě podnětů vzešlých z jednání pracovní skupiny byl zpracován návrh „Aktualizace PUMP 2018“. V rámci této aktualizace bylo doplněno 9 nových opatření.
(viz https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_2018_aktualizace.pdf)

Tabulka opatření doplněných při zpracování „Aktualizace PUMP 2018“

Nově navržená opatření – Aktualizace PUMP 2017 – 2018	**Číslo opatření**
Metropolitní dispečink (*zlepšení koordinace dopravního systému v aglomeraci)*	92
Cyklostezka Doubravka – Chrást *(využití opuštěného železničního tělesa)*	93
Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné *(doplnění zastávek MHD)*	94
Dostavba přestupního uzlu Hlavní nádraží *(odstavné plochy, parkovací objekt)*	95
Revitalizace prostoru u nádraží *(zlepšení pro chodce, doplnění vybavenosti)*	96
Zázemí řidičů na konečných zastávkách *(podpora systém veřejné dopravy)*	97
Zajištění plynulého provozu MHD – Rooseveltův most *(preference MHD)*	98
Trolejbusová trať na Severní předměstí *(ekologizace a zkvalitnění provozu MHD)*	99
Zajištění plynulého provozu MHD v oblasti křižovatky Částkova - Francouzská	100

Nově navržená opatření úpravami komunikací a snižováním jejich dopravního komfortu reagují na očekávanou dostavbu západní a severní části městského okruhu (zejména opatření č. 94 a 96) a zlepšují technické zázemí nebo provozní podmínky pro městskou hromadnou dopravu (zejména opatření 92, 95, 97, 98, 99 a 100). Je tak naplňován princip cílené provázanosti rozvojových a regulačních přístupů v řešení dopravy. Opatření 93 Cyklostezka Doubravka – Chrást reaguje na ukončení drážního provozu na staré železniční trati mezi zastávkami Plzeň – Doubravka a Chrást u Plzně.

Zpráva o naplňování PUMP 2020

Na základě vlastního monitoringu a jednání pracovní skupiny zpracoval ÚKRMP Zprávu o naplňování PUMP v období 2019 – 2020 (jedná se o koncept, který bude verifikován a dopracován ke konci kalendářního roku 2020). Z výsledků vyplývá, že probíhá realizace 15 opatření, z nichž u 5 opatření se jedná o realizaci jejich dílčích částí. U dalších 15 opatření probíhá jejich průběžné naplňování.

Tabulka realizovaných opatření (období 2019 – 2020)

Realizovaná opatření, období 2019 – 2020	**Číslo opatření**
I/27 Třemošenský rybník – Orlík – ve výstavbě	7
I/20 Plaská – Na Roudné – ve výstavbě	8
Úprava Rondelu – uspořádání na spirálovou okružní křižovatku	19
Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská) – ve výstavbě	1
Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Sladkovského - Slovany	44
Prodloužení tramvajové trati na Borská pole	55
Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova (část opatření)	17
Preference MHD v historickém jádru (část opatření) - Uzavření Goethovy ulice	23
Revitalizace prostoru u nádraží (část opatření) - Uzavření Šumavské ulice	96
Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany – ve výstavbě	43
Vyhrazený pruh Malostranská	48
Přestupní uzel v Kaplířově ulici	3
Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě	72
SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov – ve výstavbě	40
Stezka Radbuza (Škoda sport park – České údolí – Litice), část Litice II, lávka přes Radbuzu	50

Realizace zahájena v roce 2020

Realizace dílčí

Tabulka opatření naplňovaných průběžně (období 2019 – 2020)

Průběžně realizovaná opatření, období 2019 – 2020	**Číslo opatření**
Modernizace elektrického vozového parku MHD	60
Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)	63
K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod. (odstranění konfliktů s MHD)	66
Rozšíření inteligentních zastávek	68
Řešeni konečných zastávek v rozvojových oblastech	73
Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech	74

Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)	75
Pokračování výstavby Greenways	77
Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku	80
Podpora bike – sharingu	81
Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru	82
Úschovny pro kola – městský systém	83
Zóny „Tempo 30“	84
Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)	89
Zázemí řidičů na konečných zastávkách	97

Z výčtu naplňovaných opatření vyplývá, že se i v období 2019 – 2020 se dařilo realizovat jednotlivá opatření proporčně se zaměřením na všechny druhy dopravy. Zároveň došlo k žádoucí kombinaci rozvojových a regulačních přístupů. Dá se tedy konstatovat, že i v období 2019 – 2020 se dařilo naplňovat vybraný regulační scénář rozvoje dopravního systému.

Aktualizace PUMP 2020

Na základě „Zprávy o naplňování PUMP za období 2019 – 2020“ bude zpracována „Aktualizace PUMP 2020“. Její zpracování se předpokládá v období 10/2020 – 12/2020. Aktualizace zapracuje podněty vyplývající z metodiky SUMP 2.0.

Participace

PUMP byl velmi široce a obsáhle participován v průběhu zpracování, a to jak v průběhu hodnocení navržených scénářů, tak i v průběhu návrhu opatření. V rámci participace byly pořádány workshopy, sociologická šetření a byla zprovozněny interaktivní internetové stránky. Viz kapitola 2.3.2 Proces zpracování pořízení PUMP a Participace s veřejností, str. 15.

V průběhu implementace participace s veřejností pokračovala formou workshopů k významným záměrům ovlivňujícím kvalitu veřejného prostoru.

V roce 2018 byl dne 21. června zorganizován workshopy s veřejností k Revitalizaci veřejného prostoru nádraží (Opatření č. 96). Při setkání s občany, které proběhlo přímo u řešeného prostoru na Americké třídě byla provedena prezentace navrženého řešení a následně proběhla diskuse s přítomnou veřejností .

V roce 2020 dne 26. února proběhl workshop s veřejností k návrhu přestavby Rondelu na Karlovarské (Opatření č. 94). Setkání za velkého zájmu veřejnosti proběhlo v sále restaurace Saloon Roudná. Po prezentaci proběhla diskuse s občany jak k navrženému řešení, tak k rozvoji okolního území.

Vzhledem k delší době od zpracování PUMP je potřebné se formou participace znovu vrátit k propagaci základních principů organizace dopravního systému a s časovým odstupem si u veřejnosti znovu ověřit míru akceptace regulačních opatření u automobilové dopravy i názory na podporu veřejné, cyklistické a pěší dopravy.

Proces Monitoringu, aktualizace a participace je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Pro dosažení ještě těsnějšího souladu s metodikou SUMP 2.0 je vhodné v dalším implementačním procesu posílit využívání participace pro ověření souladu sledovaného procesu s názory veřejnosti. Za tímto účelem se doporučuje zpracovat a realizovat projekt participace PUMP.

2.4.3 Revize PUMP

Plzeň, jako stosedmdesátitisícová metropole západních Čech má poměrně robustní dopravní systém. Jeho fungování ovlivňuje mnoho různých vlivů. V reakci na dílčí změny se systém chová poměrně stabilně. Proto zásadnější změny ve fungování systému nelze očekávat v průběhu naplňování PUMP, ale až v době, kdy bude realizována většina navržených opatření a dojde tak i k aktivizaci jejich synergických efektů.

Sledovanými systémovými změnami jsou:

1. Změna modal splitu spočívající ve snížení podílu individuální dopravy a současně ve zvýšení podílu veřejné, cyklistické a pěší dopravy
2. Snížení zatížení centrální části města individuální automobilovou dopravou

Sledované systémové změny se tedy dají očekávat na konci návrhového období PUMP, které uzavírá rok 2025. Po návrhovém období je nutné provést vyhodnocení celého programu, tj. míru naplnění vytčených cílů, a to za pomoci hodnot zvolených indikátorů (viz kapitolu 2.2.3 Stanovení indikátorů a cílů (přínosů)). Za tímto účelem bude nutné provést dopravní průzkumy a analýzy (s využitím matematického modelu dopravy) v rozsahu odpovídajícím pořizování vstupních dat a analýz při zpracování PUMP v letech 2014 – 2015 (viz Plán udržitelní mobility Plzně, Souhrnná zpráva, prosinec 2016, https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/). Na základě výše uvedeného vyhodnocení bude zpracována celková „Zpráva o naplňování PUMP za období 2017 – 2025“. Zpráva doloží přínosy PUMP jak z hlediska dopravy, tak z hlediska města jako celku (zlepšení kvality veřejného prostoru, kvality ovzduší, snížení hlukové zátěže, vnímání změn veřejností atd.). Na základě tohoto dokumentu bude navržena a projednána revize PUMP určující strategii dalšího postupu pro následné období.

V souladu s metodikou SUMP 2.0 bude do aktualizace PUMP 2020 včleněn požadavek na zpracování „Zprávy o naplňování PUMP za období 2017 – 2025“ a navazující „Revize PUMP“ jako strategie pro postup v dalším návrhovém období.

2.5 Závěr

Plán udržitelné mobility Plzně, byl posouzen z hlediska metodiky SUMP 2.0, a to ve všech fázích přípravy, zpracování a implementace, a to s tímto výsledkem:

Fáze „Přípravy a analýzy“
Část „Nastavení pracovní struktury“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Část „Stanovení rámce pro plánování“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Část „Analýza stavu mobility“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Závěr: Fáze přípravy a analýzy byla provedena v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Fáze „Vypracování strategie“
Část „Stanovení a posouzení scénářů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.“
Část „Stanovení vize a záměrů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Část „Nastavení identifikátorů a cílů“ je v souladu s metodikou SUMP 2.0.”

Závěr: Fáze „Vypracování strategie“ byla provedena v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Fáze „Plánování opatření“
Část „Výběru balíčků opatření” je v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Část „Dohody o povinnostech a krocích” je v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Schválením PUMP usnesením ZMP č. 5 ze dne 2. 2. 2017 vznikl podklad pro rozvoj dopravního systému, který je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Závěr: Fáze „Plánování opatření“ byla provedena v souladu s metodikou SUMP 2.0.

Fáze „Implementace a monitoringu“
Proces „Řízení a implementace” PUMP probíhá v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Proces „Monitoringu, aktualizace a participace“ probíhá v souladu s metodikou SUMP 2.0.
Pro dosažení ještě těsnějšího souladu s metodikou SUMP 2.0 je vhodné v dalším implementačním procesu posílit využívání participace jako nástroje zapojení veřejnosti do prosazování zásad udržitelné mobility.
Proces „Vyhodnocení, poučení a revize PUMP“ je vhodné provést ke konci návrhového období.

Závěr: Fáze „Implementace a monitoringu“ probíhá v souladu s Metodikou SUMP 2.0.

PUMP je v souladu s metodikou SUMP 2.0.

V dalším průběhu implementačního procesu je vhodné posílit využívání participace jako nástroje zapojení veřejnosti do prosazování zásad udržitelné mobility. Současně je potřebné ke konci návrhového období realizovat fázi „Vyhodnocení, poučení a revize PUMP“ jako nástroje na stanovení strategie PUMP v dalším návrhovém období.

Tato doporučení budou zapracována do dokumentu Aktualizace PUMP 2020.