

## Zpráva o naplňování PUMMO

**Plán udržitelné městské mobility (PUMMO)** schválený zastupitelstvem dne 4. 6. 2018 jednoznačně s naplňováním **maximalistického scénáře k roku 2030** prošel procesem **aktualizace** se započítím v roce 2021 a dokončením v roce 2022. Aktualizaci dokumentu realizovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., se zahrnutím externích společností pro dílčí části procesu. Do procesu aktualizace PUMMO je zahrnut hlavní dokument skládající se ze dvou navazujících částí (analytická část 1/2 a návrhová část 2/2), dále byla vypracována Komunikační strategie pro potřeby PUMMO v období procesu aktualizace i následné implementace do konce roku 2023. Hlavním a zásadním úkonem je **vyhodnocení nastavených indikátorů** pro plnění stanovených cílů. Jednotlivé indikátory byly na základě stanovených hodnot posouzeny a vyhodnoceny, zda město dané cíle v roce 2021 plní nebo neplní. Ke každému indikátoru je uveden doplňující komentář (zdroj dat, zachování/úprava/vypuštění indikátoru, další poznámka obsahující doporučení pro práci s indikátorem). Na základě procesu vyhodnocení indikátorů byly některé z indikátorů upraveny, většina z indikátorů je zachována. Pro další období aktualizace v roce 2024, následně v roce 2027 a 2030 jsou stanoveny hodnoty pro vyhodnocení plnění nastavených cílů plnění scénáře mobility k výhledovému roku 2030.

Aktualizace byla provedena v souladu s platnými metodikami pro zpracování Plánů udržitelné mobility: Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky a s metodikou Plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0. Obě národní metodiky vycházejí z platných evropských metodik doporučených pro zpracování Plánu udržitelné městské mobility.

Indikátory po procesu vyhodnocení poukazují na **více než poloviční plnění cílů** (celkový počet cílů je 41, splněno 27 cílů - z toho 2 částečně, nesplněno 11 cílů, nevyhodnoceny 3 cíle z důvodu chybějících podkladů), s tím, že značná část nesplněných cílů nebyla naplněna (zejména v oblasti veřejné hromadné dopravy) z důvodu nástupu pandemie Covid-19 v roce 2020. Pro přesnost jsou uvedeny indikátory, které se nepodařilo k roku 2021 naplnit, včetně odůvodnění:

- Zvýšení celkového podílu cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy (u veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy)
  - Indikátor u veřejné hromadné dopravy (VHD) k roku 2021 má nižší podíl cestujících oproti plánovanému stavu i hodnotám z roku 2016, což je způsobeno odlivem cestujících z VHD v době pandemie a velmi mírnému a postupnému návratu cestujících do VHD, dále může být také ovlivněna rekonstrukcí a uzavírkou tramvajových tratí v centru města. Za procentním poklesem cest na kole může stát špatné počasí v době sociologického průzkumu, zvýšený nárůst práce z domova v době pandemie či jiný faktor (u sociologických průzkumů je nutné počítat se statistickou odchylkou kolem 1 %, což může být právě zaznamenaný procentní pokles u cyklistické dopravy). Podíl osob přepravujících se pěšky má naopak vyšší hodnoty, než byl původní předpoklad. Pro období další aktualizace v roce 2024 je cíl navrátit hodnoty u VHD a cyklodopravy do stavu mírně vyšších hodnot, než byl předpoklad pro rok 2021.
- Frekvence spojů MHD za den
  - Indikátor u MHD se dařilo plnit do zlomového období v roce 2020, kdy s nástupem pandemie Covid 19 poklesl počet cestujících ve VHD. Výhled do dalších období je více reálný oproti předpokladu v roce 2016, kdy na základě dat a informací z DPMO lze předpokládat jen nízký nárůst frekvencí spojů. Vyšší hodnoty může přinést dostavba tramvajové trati v lokalitě Nové Sady.

- Podíl cestujících spokojených s MHD
  - Snížený podíl spokojenosti cestujících s MHD (z hodnoty 80 % v roce 2019 na 75 % v roce 2021) může poukazovat na probíhající stavební práce a uzavírky tramvajových tratí v centru města.
- Celodenní intenzity IAD (automobilů) na vjezdu do středu města
  - Zjištěné hodnoty odpovídají hodnotám z roku 2016, jedná se v současnosti o setrvalý stav. Pokles je předpokládán po zavedení detekčního systému zaznamenávání SPZ vozidel na příjezdových komunikacích do centra města. Lze vyhodnotit v dalším období.
- Průměrný počet automobilů na domácnost
  - Z hodnoty 0,68 v roce 2016 vzrostl počet automobilů na domácnost v Olomouci na 0,76. Žádaný je setrvalý stav pro další sledované období, kdy by implementací opatření z Akčního plánu měli obyvatelé Olomouce mít dostatek možností využít kombinaci udržitelných způsobu přepravy než užívání (a tedy pořizování) automobilu v domácnosti.
- Cesty IAD (automobilem) z okolních obcí do Olomouce
  - Ve sledovaném období byl poměrně vysoký nárůst počtu cest automobilem z okolních obcí do Olomouce, což mohlo být způsobeno pandemií i nárůstem počtu automobilů v domácnostech. Zároveň lze zmínit, že sledujeme i nárůst počtu cestujících v příměstské veřejné hromadné dopravě (data poskytnuta KIDSOK). Do dalších období je tedy nutné na úrovni kraje spolupráce na zajištění dostatečné kapacity, frekvence spojů v příměstské VHD, možnost parkování u terminálů VHD v obcích s dojížděnkou do Olomouce, rozšiřování sítě cyklistické infrastruktury do okolních obcí v zázemí Olomouce s dostatečnou nabídkou cyklistické infrastruktury a doprovodné infrastruktury na území města.
- Podíl dětí a mládeže (6-15 let), které se do škol dopravují jinak než autem (v pozici spolujezdce)
  - Pro zvýšení bezpečí v okolí škol je plánováno zavedení opatření školních ulic, zajišťující omezení vjezdu automobilů ohrožujících bezpečnost dětí užívajících aktivní způsoby mobility, dále spolupráce na pořízení školních plánů mobility.
- Podíl cest seniorů (v pracovní den/o víkendu) dopravujících se jiným způsobem než automobilem
  - Zjištěné hodnoty jsou zejména v pracovní dny vysoké, i když oproti hodnotám z roku 2016 je zde pokles v řádu několika procent. To je zřejmě ovlivněno úbytkem cest seniorů v MHD v době pandemie. Plánované hodnoty by měli v dalších obdobích udržovat stav z roku 2016.
- Délka infrastruktury pro cyklisty
  - Délka realizované cyklistické infrastruktury byla ve sledovaném období nižší, než byl předpoklad v roce 2016, v dalších letech je v období 2023 - 2030 v souladu s plánem cyklogenerelu zvýšit objem realizované cyklistické infrastruktury ze současných 42,6 km na zhruba 80 km.
- Podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veřejné dopravě, u pěších a cyklistů
  - Hodnoty vykazující pocit bezpečí jsou v případě pěších i veřejné dopravy shodné s hodnotami v roce 2019 (žádaný stav, pěší 84 %, VHD 87 %). Pokles hodnot pocitu bezpečí je v případě cestujících na kole, kdy hodnoty poklesly ze 31 % (rok 2019) na 24 %. Hodnoty pro nehodovost nevykazují vyšší počet nehodových míst, pocit bezpečí na kole může být dán rekonstrukcemi uliční sítě v centru města, zvýšením objemu vozidel v ulicích města či jiným faktorem. Nutno brát v potaz, že se jedná o subjektivní názory uživatelů udržitelné mobility se spokojeností ohledně pocitu bezpečí.

Z pohledu plnění indikátorů k nastaveným cílům lze hodnotit, že se městu daří naplňovat cíle v oblastech: multimodalita, posílení významu dojížděky veřejnou dopravou ze zázemí města, snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti v dopravě, snížení emisí z dopravy, prostupnosti města pro pěší a cyklisty, efektivnosti investic v dopravě, plánování a řízení dopravy, práce s veřejností. Následuje výčet plněných cílů stanovených pro výhledový rok 2030 (jednotlivé indikátory pro plnění cílů jsou v samostatném dokumentu):

- 1.2. Posílení vzájemného propojení pěší, cyklistické, veřejné dopravy a automobilové dopravy
- 1.4. Zvýšení významu regionální železniční a autobusové dopravy při osobní dopravě z okolních obcí do Olomouce
- 2.1. Snížení počtu vážných dopravních nehod (za 10 let na polovinu)
- 2.2. Snížení nehodovosti chodců a cyklistů
- 2.3. Zajištění bezpečnosti a odolnosti dopravního systému v krizových situacích
- 2.5. Zvyšování bezpečnosti dopravní infrastruktury úpravou stavebního řešení a dopravního značení
- 3.2. Produkce emisního toku ze silniční dopravy (průměrně na území celého města)
- 3.3. Zkvalitnění vzhledu a funkčnosti ulic a veřejných prostor (částečně: náměstí - ne, parky - ano)
- 4.1. Základní služby v docházkové vzdálenosti nebo rychle dostupné veřejnou dopravou a na kole (částečně: u pěších - ano, u veřejné dopravy - ano, u cyklistů - ne)
- 4.4. Zlepšení a rozšíření infrastruktury pro cyklistickou dopravu (snížení cestovního času cyklistů na referenčních cestách a navýšování počtu parkovacích míst pro kola)
- 4.5. Snadnější překonání silnic a železnic, řek a dalších liniových bariér v území pro chodce a cyklisty (snížení bariérového efektu)
- 5.1. Podpora bezemisních pohonných technologií
- 5.2. Lepší využití kapacity stávajících druhů dopravy a infrastruktury vč. využití ITS
- 5.3. Efektivní investice do dopravy, minimalizace indukce IAD
- 6.1. Zavedení principů mobility managementu do plánování a řízení dopravy a ovlivňování poptávky po dopravě
- 6.2. Plány mobility pro organizace
- 6.3. Systematické zapojování veřejnosti do dopravního plánování
- 6.4. Poskytování informací o mobilitě vč. jejich dopadů
- 6.5. Systematické vzdělávání v oblasti udržitelné mobility
- 6.6. Užší spolupráce mezi zainteresovanými subjekty, které mají v agendě aspekt mobility (státní, krajské a městské organizace)

Důležitým krokem aktualizace PUMMO je optimalizace souboru opatření maximalistického scénáře do podoby, která je reálná a účelná k plnění pro rok 2030. V rámci tohoto procesu, který je níže popsán, byla opatření posouzena, vyhodnocena a následně s vybranými opatřeními bylo naloženo následujícím způsobem:

Původní opatření, která byla v rámci aktualizace sloučena s jiným opatřením:

- Lepší zohledňování pěších při návrhu světelně řízených křižovatek (eliminace přecházení na vícekrát se zastavením na ostrůvku)
- Realizace opatření pro snadnější a bezpečné přecházení
- Pobídky pro zajišťování doručovatelských a rozvozových služeb na jízdním kole/e-kole (messenger, pizza atd.)

- Zavedení hodinové či několika hodinové jízdenky na MHD
- Zavedení samopřepočítavacího tarifu jízdného v MHD (prostřednictvím čipové karty, zpětné přepočítání z jednorázové jízdenky na celodenní/týdenní/atd. s cílem nabídnout cestujícímu nejvhodnější tarif dle jeho skutečného pohybu v MHD, vzor londýnská Oyster Card)

Původní opatření, která byla upravena do nové podoby:

- Realizace bezbariérových pěších tras (dle generelu, 140 km)
- Zajištění přímých tras pro chodce; minimalizace zdržení pěších v řízených křižovatkách
- Cykloopatření na radiálách (cyklopruhy=13 km, cyklostezky=17 km) a v návaznosti na opatření Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji v sousedních obcích
- Cykloopatření na tangentách (cyklopruhy=4 km, cyklostezky=17 km)
- Cyklostezky podél řeky Moravy v rámci protipovodňové ochrany města
- Cyklostezky napojující sousední obce (cyklostezky=14 km)
- Cyklostezky na ostatních trasách (cyklostezky=34 km)
- Zajištění podmínek pro realizaci doprovodné infrastruktury pro jízdní kola a elektrokola (samoobslužná servisní místa, dobíjecí stanice)
- Zobousměrnění vybraných jednosměrných komunikací pro cyklisty
- Zajištění celoroční údržby cyklistických tras (a to i prioritně před údržbou vozovek)
- Rozvoj bikesharingu
- Zvýšení parkovacích poplatků v rámci stávající zóny placeného stání
- Vybudování parkoviště pro fakultní nemocnici (v areálech podél Hněvotínské)- přesunout vozidla návštěv z areálu nemocnice
- Rozšíření zón 30 či jiných zklidněných zón (obytná, pěší) na obslužných místních komunikacích (zejména v ucelených obytných částech města) (z 35 km na 70 km)
- Kampaně na podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy pro konkrétní cílové skupiny
- Vytvoření a pravidelná aktualizace plánu spolupráce v oblasti udržitelné mobility s veřejnými institucemi na všech úrovních (státní, krajské, městské)
- Vypracování strategie ITS
- Vypracování plánu city logistiky
- Prodloužení tramvajové trati ze smyčky Neředín do průmyslové zóny Neředín (cca 1 km)
- Realizace integrovaných zastávek tram+bus u téže nástupní hrany (např. Palackého)
- Technická infrastruktura pro provoz VHD (např. měnírny a kabelové propojení měníren)
- Úprava tarifu MHD: zlevněná krátká jízda
- Bezplatná přeprava jízdního kola ve vozidlech MHD

Původní opatření, která byla v rámci hodnocení členů odborných pracovních skupin vyřazena:

- Zajištění hladších povrchů vozovek pro pohyb nemotorové dopravy v městské památkové rezervaci
- Pořízení služebních jízdních kol pro potřeby města a jeho společností (včetně nákladních kol pro TSMO)
- Legalizování parkování na stávajících komunikacích zřizováním jednopruhových obousměrných komunikací
- Vyznačování obrátkových stání u škol pro motorizovaný doprovod dětí

- Výstavba překladiště pro city logistiku - šetrnou dopravu nákladu v poslední míli cesty (nákladní kola, elektromobily)
- Program pro pobídku zaměstnanců magistrátu a městských společností k využívání cyklodopravy nebo městské hromadné dopravy jako vzor pro privátní zaměstnavatele (úschovny, šatny, sprchy ...)
- Vypracování plánu odolnosti dopravního systému
- Vypracování regulačního řádu dopravy pro smogové situace
- Vypracování koncepce mobility managementu (řízení poptávky po dopravě pomocí organizačních opatření)
- Obnova tramvajové trati v ulici I. P. Pavlova (obsluha fakultní nemocnice)
- Odstavné plochy v centru města pro vozidla linkových autobusových spojů
- Zavedení tramtrain Palackého-tř. Svobody-17. listopadu-tř.Kosmonautů-hl.n. (zkrácení trasy vlaku ze 4,8 km na 3,2 km; přiblížení centru; možnost průjezdného modelu a zřízení P+R mimo území města s dostupností tram-train do centra města)
- Pořízení menších autobusů MHD (pro méně vytížené linky)
- Zavedení tangenciální autobusové linky v trase (Tržnice – Smetanovy Sady, železniční stanice -) Povel - Nové Sady – Slavonín - Nová Ulice – Neředín (- Olomouc CITY – Globus)
- Zavedení expresních autobusových linek
- Zřízení kyvadlové dopravy ze zachytných parkovišť do centra města a pracovních zón
- Úprava tarifu MHD: bezplatná zóna
- Zavedení MHD zdarma při smogových situacích

Zcela nově doplněná opatření:

- Spolupráce města a soukromých vlastníků parkovacích ploch a objektů za účelem umožnění parkování a motivační cenové nabídky pro rezidenty

V rámci aktualizace dokumentu **analytická část** byla aktualizována data a charakteristika současného stavu v oblasti analýzy dopravního systému města (dopravní poptávka, dopravní nabídka, výkony dopravy), dále oblast dopadů dopravy na životní prostředí a dopadů ve společenské oblasti, včetně mapových výstupů. Doplněny byly návaznosti na nově vzniklé nadřazené dokumenty evropská, národní, regionální i městské úrovně.

Pro zhodnocení mobility v Olomouci k aktuálnímu stavu (rok 2021) se uskutečnily **dopravní průzkumy** (průzkum statické dopravy v centru města, průzkum pěších a cyklistů na vybraných profilech). Dále byl realizován sociologický průzkum dopravního chování v domácnostech na reprezentativním vzorku obyvatel. Univerzita Palackého poskytla data z průzkumu, který posloužil pro část vyhodnocení indikátorů spokojenosti obyvatel. Data získaná ze všech realizovaných průzkumů posloužila jako podklad pro aktualizaci současného stavu dopravy v Olomouci. K aktualizaci analytické části byla využita také data z dopravního modelu, jež byla poskytnuta v aktualizované podobě ze strany OSTR. Závěrem aktualizace analytické části je upravená SWOT analýza, která reflektuje změny v dopravě (původní údaje 2016, nyní 2021) na území Olomouce pro současný stav.

Aktualizace návrhové části zahrnuje **zachování vize mobility** Olomouce pro rok 2030, včetně **strategických a specifických cílů**, na které jsou **navázány vyhodnocené indikátory**. V rámci aktualizace návrhové části byla upravena, doplněna a aktualizována návrhová opatření pro maximalistický scénář roku 2030 (dokument Návrhová část PUMMO, 2/2, kap. 6.5.1.). Následně byl

scénář s opatřeními posouzen dopravním modelem, ze kterého vzešel aktualizovaný výpočet budoucího modal splitu (dělby přepravní práce) pro rok 2030. Data o dopravě byla dále zpracována v rámci posouzení scénáře v oblasti dopadů na životní prostředí (emise a imise). Akční plán, který vychází z opatření návrhové části je do roku 2023 platný a nebyl v rámci procesu aktualizace PUMMO upravován.

Pro získání dostatečného množství podnětů veřejnosti a zapojení veřejnosti do aktualizace souboru návrhových opatření, se dne 17. 5. 2022 uskutečnily dva workshopy (v dopolední části pro členy odborných pracovních skupin a další zainteresovanou odbornou veřejnost), v odpoledních hodinách pro obyvatele z řad široké veřejnosti Olomouce. Na těchto workshopech se uskutečnila aktualizace opatření (úprava, doplnění) a odborná veřejnost posoudila význam zachování opatření ve scénáři na základě původního hodnocení přínosů opatření z roku 2017, a dále dle přihlédnutí k aktuálním potřebám dopravního systému města a možnosti reálného naplnění opatření k výhledovému roku 2030.

Další navazující participační aktivitou byla dvě projednání (pro zastupitele a členy Komise dopravy, pro obyvatele města z řad široké veřejnosti), která se konala 23. 6. 2022. Cílem bylo představení výstupů z realizovaných průzkumů, ověření zjištění o současném stavu dopravy s veřejností a vypořádání podnětů k aktualizaci opatření v návrhové části a vyhodnocení indikátorů.

Následujícími kroky je doporučení Rady města ke schválení aktualizace dokumentu PUMMO zastupitelstvem dne 5. 9. 2022.

Zpracoval: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.