



Plán udržitelné mobility Plzně

Aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035

Říjen 2025

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Plán udržitelné mobility Plzeň

Aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035

Zpracovatel:

Útvar koncepce
a rozvoje 

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

Hlavní zpracovatel a vedoucí pracovní skupiny:

Bc. Daniela Slepíčková

Pracovní skupina pro udržitelnou mobilitu:

Bc. Daniela Slepíčková, ÚKRMP, p.o.
Ing. Petr Raška, ÚKRMP, p.o.
Ing. Ondřej Vohradský, SVSMP, p.o.
Ing. Monika Klabochová, SVSMP, p.o.
Petr Polanka, SVSMP, p.o.
Ing. Miroslav Macháň, PMDP, a.s.
Ing. Martin Petr, PMDP, a.s.
Roman Kesl, SŽ, s.o.
Ing. Jiří Kozák, POVED, s.r.o.
Ing. Petr Náhlík, POVED, s.r.o.
Bc. Taťána Kicová, OIMMP
Michal Bárta, ŘSD, p.s.
Ing. Karel Baudyš, Ph.D., RRA PK

OBSAH

1	Úvodní část.....	1
1.1	Předcházející vývoj.....	1
1.2	Metodika.....	1
1.3	Zaměření PUMP	2
1.4	Cíle PUMP	3
1.5	Multimodalita	3
2	Pracovní skupina, podklady, analýzy.....	4
2.1	Tým řešitelů – pokračování činnosti pracovní skupiny	4
2.2	Zastoupení městské samosprávy	4
2.3	Koncepční dokumenty užívané pro tvorbu PUMP 2026 – 2035.....	5
2.4	PUMP jako součást dopravní strategie Plzeňského regionu	6
2.5	Závěry Hodnotící zprávy pro plánovací období 2016 – 2025	7
	Vyhodnocení opatření	7
	Plnění ukazatelů	7
	Vyhodnocení přínosů pro uživatele	8
	Závěry vyhodnocení pro plánovací období 2026 – 2035:	8
3	Návrh strategie	9
3.1	Stanovení rozvojového scénáře	9
3.2	Stanovení cílů Regulativního scénáře.....	10
3.3	Strategie rozvoje komunikační sítě.....	11
3.4	Strategie rozvoje veřejné dopravy.....	14
3.5	Strategie přechodu na nízkoemisní vozidla.....	16
3.6	Strategie rozvoje pěší a cyklistické dopravy.....	17
4	Návrh balíčků a opatření	19
4.1	Řešené oblasti.....	19
4.2	Balíčky opatření	20
	Přehled balíčků dle řešených oblastí.....	21
4.3	Seznam opatření dle navržených balíčků	22
	Oblast: Městská hromadná doprava.....	22
	Oblast: Veřejná autobusová a železniční doprava	23
	Oblast: Individuální automobilová doprava.....	24
	Oblast: Uživatelská kvalita veřejného prostoru	25

Oblast: Pěší doprava.....	26
Oblast: Aktivní mobilita (cyklistická doprava atd.)	26
Oblast: Informační technologie/Mobilita as a Service	27
4.4 Strategie naplňování PUMP	27
Cíl: Zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy	28
Cíl: Snižovat zatížení centrální části města IAD	28
Cíl: Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu	29
5 Plán implementace a monitoringu.....	31
5.1 Implementace	31
5.2 Monitoring	31
5.2.1 Ukazatele výkonnosti	31
Městská hromadná doprava	32
Veřejná autobusová a železniční doprava.....	32
Individuální automobilová doprava	32
Doprava v klidu	33
Aktivní mobilita	33
Kordón centra města.....	33
5.3 Participace – informace o hodnocení dopravy veřejnosti.....	35
5.3.1 Výsledky dotazníkového šetření.....	35
Automobilová doprava	39
Veřejná doprava.....	40
Železniční doprava	41
Cyklistická doprava	41
Pěší doprava	42
5.4 Aktualizace.....	43
6 Seznam opatření	44
6.1 Srovnávací tabulka opatření	46
7 Závěrečné shrnutí	51
8 Karty opatření.....	53

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 – Dopravní model IAD 2045, bez rozvoje komunikační sítě
- Příloha č. 2 – Dopravní model IAD 2045, rozvoj komunikační sítě
- Příloha č. 3 – Dopravní model IAD 2045, rozdílový diagram
- Příloha č. 4 – Přehledka opatření – Chráněné koridory MHD
- Příloha č. 5 – Přehledka opatření – Rozvoj VLD a MHD
- Příloha č. 6 – Přehledka opatření – Trasy Greenway a prostupnost městem
- Příloha č. 6 – Přehledka opatření – IAD a veřejný prostor

SEZNAM ZKRATEK

- MHD** Městská hromadná doprava
- VLD** Veřejná linková doprava
- IAD** Individuální automobilová doprava
- ZMP** Zastupitelstvo města Plzně
- P+R** Parkoviště „Zaparkuj a jeď veřejnou dopravou“
- SUMP** Sustainable Urban Mobility Plans (Plány udržitelné městské mobility)
- MO** Městský okruh
- TEN-T** Transevropská dopravní síť

1 Úvodní část

1.1 Předcházející vývoj

Od roku 2016 má město Plzeň zpracován základní programový dokument v oblasti udržitelné mobility **Plán udržitelné mobility města Plzně** (dále jen PUMP) navržený pro návrhové období 2016 – 2025. Dokument prošel procesem SEA a dne 2. 2. 2017 byl schválen **usnesením ZMP č. 5** <https://usneseni.plzen.eu/?filter%5Bid%5D=86968&filter%5Bsend%5D=1>. 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. PUMP pro návrhové období 2016 – 2025 je možno shlédnout na <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/>.

Tento dokument nastavil dlouhodobou vizi fungování dopravy v městě Plzni s cílem celkové změny dopravního chování ve prospěch udržitelných forem dopravy. Završení platnosti PUMP a jeho celospolečenský přínos byl následně vyhodnocen v Hodnotící zprávě pro plánovací období 2016 – 2025 a následně byly zahájeny práce na návrhu PUMP pro plánovací období 2026 – 2035.

Udržitelnost v dopravě je podmíněna v koncepčním řešení, které přesahuje hranice města. V roce 2022 na plzeňský PUMP navázala **Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace** (dále jen SUMP ITI), která svým obsahem řeší mobilitu v širším kontextu a s návazností na okolní aglomeraci jako důležitou součást funkčního celku.

PUMP i SUMP ITI tvoří společnou, vzájemně koordinovanou, provázanou a komplexní dopravní strategii plzeňského regionu, což je základní podmínkou udržitelné mobility aglomerace.

1.2 Metodika

PUMP pro návrhové období 2016 – 2025 byl zpracován společností Mott MacDonald za účasti pracovní skupiny složené ze zástupců odborných organizací veřejné správy dle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult.

Během návrhového období PUMP 2016 – 2025 byla v říjnu roku 2019 na webu www.eltis.org zveřejněna druhá edice evropské Metodiky pro tvorbu a implementaci plánu udržitelné městské mobility (dále jen SUMP 2.0), jejímiž autory byl opět 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.



Útvar koncepce a rozvoje města Plzně zpracoval v roce 2020 dokument posuzující soulad PUMP 2016 - 2025 s metodikou SUMP 2.0. Na základě posouzení, které proběhlo pro všechny fáze přípravy, zpracování a implementace, byl hodnocen soulad zpracování dokumentu s metodikou SUMP 2.0. Dokument **Posouzení PUMP z hlediska metodiky SUMP 2.0** vyhodnotil soulad PUMP s metodikou SUMP 2.0. ve všech dvanácti posuzovaných krocích. Dokument lze dohledat na <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/>. Soulad stávajícího PUMP 2016 – 2025 s metodikou SUMP 2.0. byl důležitým předpokladem pro tvorbu PUMP 2026 – 2035, který z předchozího dokumentu vycházel.

Metodika SUMP 2.0. (Rupprecht Consult) byla využita při tvorbě PUMP pro plánovací období 2026 – 2035.

1.3 Zaměření PUMP

Pro efektivní rozvoj dopravních systémů definují koncepční dokumenty směřování a cíle evropských měst a aglomerací v oblasti dopravy a stanovují Plány udržitelné mobility jako prostředky k dosažení těchto cílů. PUMP pro návrhové období 2016 – 2025 navrhoval, a prostřednictvím krajské a obecní samosprávy uplatňoval celou řadu opatření, která pozitivně ovlivňovala dopravní chování obyvatel a návštěvníků města Plzně, zejména opatřeními na zlepšení kvality veřejné hromadné dopravy a rozvoj podmínek pro aktivní mobilitu. Lze konstatovat, že v návrhovém období 2016 – 2025 byla uplatňována opatření v souladu s dopravní politikou nastavenou EU a ČR a tento soulad bude i nadále sledován v návrhovém období PUMP 2026 – 2035.

1.4 Cíle PUMP

Problémy ve městech spojené s dopravou vznikají z důvodu vysoké koncentrace lidí a ekonomických aktivit, což následně vyvolává vysokou poptávku po mobilitě. Proto je nutné tuto poptávku ovlivňovat ve smyslu předcházení potřebám po mobilitě tak, aby došlo ke snižování nadbytečných přepravních a dopravních výkonů (například odpovědným urbanistickým řešením měst). Dopravní systém musí uspokojit přepravní potřeby, aby nebyl brzdou hospodářského rozvoje a současně měl co nejmenší dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a na globální změnu klimatu. Přepravní potřeby je proto nutné uskutečnit, ale v případě velkých měst a jejich aglomerací nemusí být vždy uplatněn dopravní mód, který je z hlediska uspokojování potřeb z různých důvodů preferovaný, ale je nutné zohlednit celospolečenské potřeby a zájmy. Cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu IAD, a to především z důvodu prostorové náročnosti, respektive omezené kapacity veřejného prostoru.

Prostřednictvím Plánů udržitelné mobility je potřeba rozvojem infrastruktury a organizačními opatřeními nastavit v dopravním systému takové prostředí, které umožní naplňovat potřeby uživatelů a současně chránit celospolečenské zájmy. To znamená navrhnout a realizovat opatření, která povedou k dosažení co nejnižšího podílu IAD ve prospěch využívání veřejné dopravy a aktivní mobility. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí, veřejného zdraví a zároveň nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Optimalizace dělbý přepravní práce by v konečném důsledku měla vytvořit prostor i pro IAD, která pro naplňování potřeb některých uživatelů nemá alternativu.

1.5 Multimodalita

Udržitelná doprava spočívá v podpoře, rozvoji a naplňování multimodality. Je součástí širší transformace dopravy směrem k větší efektivitě, pohodlí a udržitelnosti. Cílem je zajistit plynulý, efektivní, udržitelný a uživatelsky přívětivý přepravní systém. Z pohledu životního prostředí i ekonomiky hraje multimodalita důležitou roli v přechodu na udržitelnou mobilitu. Podporuje využívání ekologičtějších forem dopravy, snižuje emise skleníkových plynů, dopravní kongesce a zlepšuje kvalitu života ve městech.

Multimodální doprava klade důraz na propojení dopravních uzlů (např. nádraží, přestupních terminálů, přístavů) a zlepšení návaznosti spojů, aby cestující mohli snadno a rychle přestupovat mezi jednotlivými dopravními prostředky. Klíčovými prvky jsou časová koordinace, jednotné odbavení (např. pomocí integrovaných jízdních dokladů) a dostupná infrastruktura – například záchytná parkoviště P+R, úschovny kol nebo pohodlné bezbariérové přestupní vazby. Nezbytným doplňkem dopravních systémů je zajistit pomocí informačních a digitálních nástrojů přenos informací uživatelům za účelem plánování trasy a zvolení vhodného dopravního prostředku tak, aby efektivně kombinoval různé dopravní módy – například pěší dopravu, cyklistiku, veřejnou dopravu, osobní vozidlo a železniční dopravu (doprava jako efektivně nabízená služba).

Rozvoj různých dopravních systémů a jejich vzájemné provázání jsou základním prvkem funkční multimodální dopravy v udržitelné mobilitě.

2 Pracovní skupina, podklady, analýzy

Metodika SUMP 2.0. (Rupprecht Consult) – fáze 1. Přípravy a analýzy

2.1 Tým řešitelů – pokračování činnosti pracovní skupiny

PUMP 2026 – 2035 vznikl v pracovní skupině tvořené odborníky s dlouholetými zkušenostmi s tvorbou a správou PUMP, nominovanými za organizace odpovědné za jednotlivé části provozu a rozvoje dopravního systému. Tato pracovní skupina se podílela již dříve jak na zpracování původního Plánu udržitelné mobility pro plánovací období (2016 – 2025), tak na Zprávách o naplňování a Aktualizacích, které byly následně zpracovávány v pravidelných dvouletých intervalech.

Organizace podílející se na tvorbě PUMP:

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, p.o. (ÚKRMP)	Magistrát města Plzně, odbor investic (OI MMP)
Správa veřejného statku města Plzně, p.o. (SVSMP)	Magistrát města Plzně, Odbor dotací (EÚ MMP)
Plzeňský organizátor veřejné dopravy, s.r.o. (POVED)	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje (RRA PK)
Útvar koordinace evropských projektů, p.o. (ÚKEP)	Správa železnic, s.o. (SŽ)
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. (SÚSPK)	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (PMDP)
Ředitelství silnic a dálnic s.p. (ŘSD)	Správa informačních technologií (SIT)

Pracovní skupina jednala ve složení:

Bc. Daniela Slepíčková, ÚKRMP, p.o.	Tomáš Holubář, PMDP a.s.
Ing. Petr Raška, ÚKRMP, p.o.	Roman Kesi, SŽ, s.o.
Ing. Ondřej Vohradský, SVSMP, p.o.	Bc. Jakub Klíma, SŽ, s.o.
Ing. Monika Klabochová, SVSMP, p.o.	Michal Bárta, ŘSD s.p.
Petr Polanka, SVSMP, p.o.	Bc. Taťána Kicová, OIMMP
Miroslav Klas, SVSMP, p.o.	Ing. Karel Baudyš, Ph.D., RRA PK
Ing. Miroslav Macháň, PMDP a.s.	Ing. Jan Kuneš, SVSMP, p.o.
Ing. Martin Petr, PMDP a.s.	Ing. Jaroslava Kypetová, Ph.D., EÚMMP
Ing. Martin Čech, PMDP, a.s.	Mgr. Šárka Krčál Řehková, EÚMMP
Ivana Plecitá, SÚSPK, p.o.	Ing. Pavel Purkart, Ph.D., POVED, s.r.o.
Ing. Jiří Kozák, POVED, s.r.o.	Ing. Adam Šťastný, PMDP a.s.
Ing. Petr Náhlík, POVED, s.r.o.	Ing. Tomáš Benedikt, SITMP

2.2 Zastoupení městské samosprávy

Zpracování dokumentu probíhalo za účasti zástupců samosprávy, a to na úrovni členů Rady města Plzně. Na projednání jednotlivých fází plánu se podíleli: Pavel Bosák, první náměstek primátora pro oblast technickou a Bc. Aleš Tolar, náměstek primátora pro oblast dopravy a životního prostředí. Konkrétně se jednalo první rozšířené jednání pracovní skupiny ke stanovení vhodného scénáře a dále o projednání výsledného konceptu dokumentu, s návrhem konkrétních opatření.

2.3 Koncepční dokumenty užité pro tvorbu PUMP 2026 – 2035

Perspektiva udržitelného rozvoje je v současné jednou z hlavních priorit v Evropě i ve světě. Pro oblast udržitelné dopravy vešly v nedávné době v platnost dva nové koncepční dokumenty, které stanovily směřování dopravní politiky ČR k udržitelné mobilitě jako nezbytného předpokladu pro zajištění kvalitního životního prostředí budoucím generacím.

Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy, <https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>) jako jedno ze zásadních témat oslovuje dekarbonizaci dopravy a její převedení na nízkoemisní a bezemisní. Za tímto účelem je nutné důsledně vytvářet podmínky pro využívání všech druhů dopravy tzv. multimodální dopravní systém. Multimodální dopravní systém, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy je třeba rozvíjet v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě a za tímto účelem podporovat energeticky efektivnější druhy dopravy. To lze zajistit zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální a v případě kratších cest vytvářet podmínky pro bezmotorovou (aktivní) dopravu (pěší, cyklistika).

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (Ministerstvo dopravy, <https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>) je návazným dokumentem na Dopravní politiku a jeho provazbou do úrovně krajské a obecní samosprávy. Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy s cílem dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy a stupně automobilizace (počet aut/ tis. obyvatel). Optimalizace dělby přepravní práce je pro město Plzeň (kategorie C, města velikosti 75 tis. – 250 tis. obyvatel) zacílena zejména ve prospěch veřejné dopravy.

Dosáhnout co nejnižšího podílu IAD v dělbě přepravní práce není odůvodněno pouze ochranou životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečnou kapacitou veřejného prostoru, a požadavky na racionální urbanistický rozvoj měst atd. Problémy životního prostředí a veřejného zdraví lze v případě IAD částečně řešit (např. zaváděním alternativních paliv), avšak prostorový problém pro dopravu v klidu i pohybu bude ve městech existovat vždy, protože IAD je v každém případě způsob dopravy prostorově velmi náročný.

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679 (Nařízení TEN-T) (Ministerstvo dopravy [https://md.gov.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Programy/CEF/CEF2-zakladni-informace-\(1\)](https://md.gov.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Programy/CEF/CEF2-zakladni-informace-(1))) jsou stanoveny hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Jedním ze základních prvků tohoto systému jsou městské uzly, integrující různé druhy dopravy s cílem zvýšit výkonnost transevropské dopravní sítě a s důrazem na přechod k udržitelné mobilitě. Město Plzeň je Nařízením TEN-T stanoveno jako jeden z městských uzlů evropské dopravní sítě.

Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace, Mott MacDonald, 2022, schválená usnesením Zastupitelstva města Plzně č. 46 dne 23. 3. 2023 <https://usneseni.plzen.eu/?filter%5Bid%5D=109800&filter%5Bsend%5D=1>, je základním programovým dokumentem pro rozvoj dopravního systému Plzeňské aglomerace. Tento plán vychází z obdobných principů jako PUMP, avšak v měřítku urbanizované příměstské oblasti. Dokument tvoří vnější rámec pro tvorbu a naplňování Plánu udržitelné mobility Plzně. Oba dokumenty jsou spolu od svého vzniku vzájemně provázány, průběžně koordinovány a spolu tvoří jednotný rámec pro dopravní systém Plzeňského regionu.

Další podklady užité při zpracování

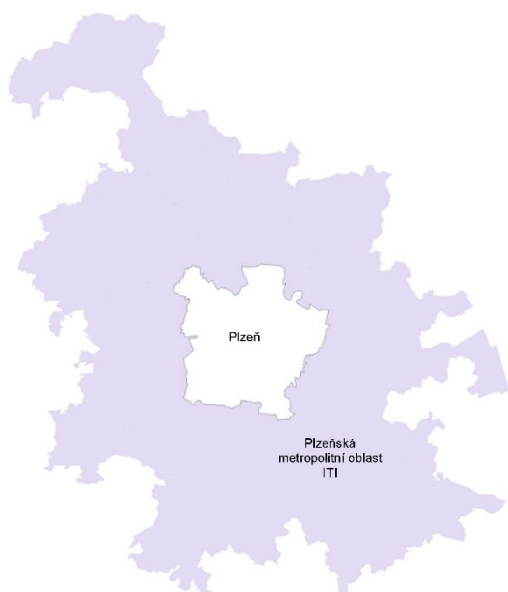
- Strategický plán města Plzně, ÚKRMP, 2024
- Územní plán Plzeň, ÚKRMP, 2025
- Generel dopravy v klidu, ÚKRMP, 2021
- Generel cyklistické dopravy města Plzně, SVSMP, 2024
- Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni, Seen Consulting s.r.o., 2024
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025, POVED s.r.o., 2020
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025 ve znění dodatku č. 1, POVED s.r.o., 2023
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně, pro období 2026 – 2030, POVED s.r.o., 2025
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026, POVED s.r.o., 2021
- Zákon č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel
- Koncepce veřejných prostranství, MCA atelier, 11/2023
- Aktualizace Generelu veřejných prostranství, ÚKRMP, 10/2025

2.4 PUMP jako součást dopravní strategie Plzeňského regionu

Plzeňský region má jednotnou dopravní strategii, kterou tvoří dva vzájemně provázané dokumenty, a to: Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP) a Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace (SUMP ITI).

Prvním dokumentem, zpracovaným v roce 2016 byl Plán udržitelné mobility Plzně. Pro postihnutí vlivu vnějších vazeb dokument zahrnoval kromě samotného města Plzně i 7 externích zón příměstských oblastí, vytvořených podle tarifních zón Integrované dopravy Plzeňska. Následně zpracovaný SUMP ITI (2022) podrobně vyhodnotil a řešil dopravní vztahy na území plzeňské aglomerace (obsahující oblast ITI). SUMP ITI svým vymezením pro plzeňský region přerozdělil působnost jednotlivých dokumentů a aktualizace PUMP pro plánovací období 2026 – 2035 zahrnuje oblast výhradně vymezenou v hranicích města Plzně.

Programová jednotota obou dokumentů je dosažena jejich ideovou a systémovou provázaností. Koordinace a soulad PUMP a SUMP ITI byla zajištěna jak v průběhu zpracování, tak v průběhu následných aktualizací, a to například i personální provázaností pracovních skupin ustanovených pro tvorbu obou dokumentů.

Vymezení řešené oblasti SUMP ITI

Zdroj: Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace

Vymezení řešené oblasti PUMP 2026 - 2035

Zdroj: ÚKRMP

2.5 Závěry Hodnotící zprávy pro plánovací období 2016 – 2025

Hodnotící zpráva vyhodnotila plnění PUMP ve třech oblastech:

Vyhodnocení opatření

V průběhu plánovacího období 2016 – 2025 došlo k realizaci celkem 34 opatření, která se týkala všech druhů dopravního systému. Největší počet realizovaných opatření byl ve prospěch veřejné dopravy, jako nejdůležitějšího prvku udržitelné mobility. Velké množství opatření je v přípravě (54), z toho zhruba třetina opatření byla zahrnuta do skupiny opatření průběžných, tj. opatření, jejichž naplňování je možno sledovat v dlouhodobějším, prakticky trvalém časovém horizontu. Přínos jednotlivých opatření byl dále vyhodnocen na základě plnění předem stanovených ukazatelů pro jednotlivé druhy dopravy.

Plnění ukazatelů

Veškeré sledované ukazatele nastavené pro plánovací období 2016 – 2025 byly splněny. Plnění opatření ve prospěch veřejné dopravy přinesl nárůst dopravních výkonů a významný nárůst uživatelů MHD a zejména VLD. Pro celkové fungování dopravního systému bylo podstatné i plnění opatření souvisejících s realizací důležitých úseků městského okruhu, který přenesl část dopravních vztahů mimo centrální část města. Pro snížení zatížení centra IAD byla důležitá i regulace parkování, i tento ukazatel byl naplněn a přispěl ke změně chování obyvatel a zejména návštěvníků v oblasti dopravy v klidu.

Vyhodnocení přínosů pro uživatele

Hodnotící zpráva potvrdila pozitivní vliv Plánu udržitelné na mobilitu v hodnocených oblastech. Na základě vyhodnocení se potvrdil celkový přínos, přestože nebyla naplněna veškerá plánovaná opatření.

Velké množství realizovaných opatření bylo ve prospěch veřejné dopravy, zejména navyšování počtu spojů, zlepšení přestupních vazeb a preferenčních opatření. To přineslo výrazný nárůst cestujících v MHD, VLD BUS a v osobní železniční dopravě. Zvolený regulativní scénář a plnění jednotlivých opatření pro jeho naplnění vedlo k naplnění základního cíle Plánu udržitelné dopravy:

- **Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy**

V oblasti rozvoje komunikační sítě došlo k dokončení severozápadní části městského okruhu jako základního prvku dopravního systému. Tím byl vytvořen potenciál pro převedení významné části průjezdních dopravních vztahů ve směru sever – jih. To potvrdil i pokles zatížení centrální části města po jeho otevření o 9 %. Pro udržení a prohloubení efektu zklidnění centra je třeba sledovat i naplnění opatření, která se věnují regulaci individuální automobilové dopravy v centrální části města a postupně naplňovat druhý základní cíl Plánu udržitelné mobility:

- **Snížení zatížení centra IAD**

Kombinace těchto dvou základních cílů spolu s podporou prvků aktivní mobility je předpokladem pro změnu poměru dělby přepravní práce. V tomto směru došlo v uplynulém plánovacím období pouze k částečné změně, přestože přínos realizovaných opatření ve prospěch veřejné dopravy je výrazný. V následujícím plánovacím období je třeba pokračovat v nastoleném trendu podpory veřejné dopravy a aktivní mobility a přistoupit k realizaci opatření, která se týkají revitalizace veřejných prostor a restrikce IAD v centrální části města.

Pro další plánovací období 2025 – 2036 je třeba pokračovat v nastaveném trendu a naplňovat a rozvíjet opatření, která jsou v souladu s regulativním scénářem a povedou ke změně dělby přepravní práce ve prospěch veřejné dopravy a aktivní mobility.

Závěry vyhodnocení pro plánovací období 2026 – 2035:

Na základě zpracovaného vyhodnocení byly stanoveny základní principy pro návrh aktualizace Plánu udržitelné mobility Plzně, a to:

- **Zachovat regulativní scénář**
- **Zachovat průběžně naplňovaná, rozpracovaná nebo dosud nenaplněná opatření**
- **Doplnit soubor nových opatření v souladu s regulativním scénářem**
- **Zajistit koordinaci se Strategií udržitelné mobility Plzeňské aglomerace**

3 Návrh strategie

Metodika SUMP 2.0. (Rupprecht Consult) – fáze 2. Strategický rozvoj

3.1 Stanovení rozvojového scénáře

Hodnocení uplynulého plánovacího období potvrdilo pozitivní vliv PUMP na mobilitu v hodnocených oblastech.

Na základě pozitivních výsledků Hodnotící zprávy za plánovací období 2016 – 2025 byl i nadále pro rozvoj dopravního systému stanoven **Regulativní scénář**.

Pokračovat v naplňování regulačního scénáře je výhodné nejen pro rozvoj města Plzně, ale dává také výhodu kontinuity plánovacích a realizačních procesů, zajišťuje bezproblémovou návaznost na Strategii udržitelné mobility Plzeňské aglomerace i soulad s dalšími nadřazenými strategickými dokumenty.

Pro další plánovací období 2025 – 2036 je třeba pokračovat v nastaveném trendu a naplňovat a rozvíjet opatření, která jsou v souladu s regulativním scénářem.

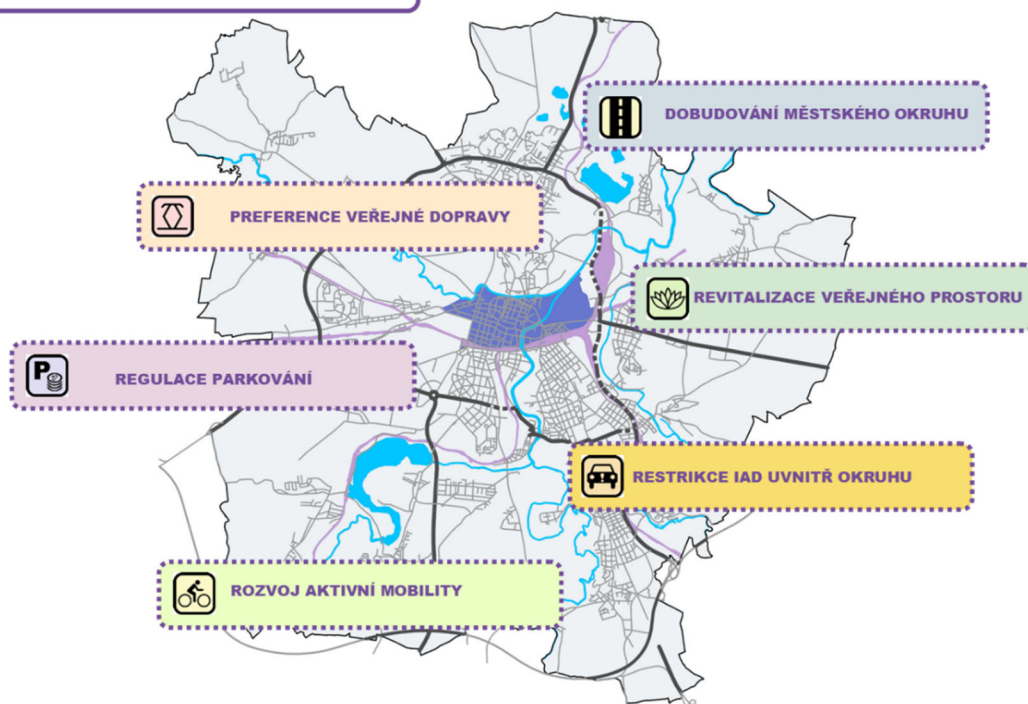
Základní koncepce Regulativního scénáře

- Koordinace investic státu, Plzeňského kraje a města Plzně s cílem dobudovat městský okruh a snížit tak zatížení centra města;
- Opatření uvnitř městského okruhu (regulace IAD, podpora neautomobilové dopravy, rekonstrukce a opravy, měkká opatření);
- Podpora udržitelných forem příměstské a regionální dopravy.

Nástroje Regulativního scénáře

- Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu;
- Organizace systému parkování s cenovou regulací;
- Preference veřejné dopravy;
- Zlepšování podmínek pro veřejnou dopravu a vytváření přestupních vazeb;
- Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru;
- Informační technologie pro usnadnění volby nebo kombinace dopravních prostředků;
- Využití investic státu do železniční dopravy;
- Využití investic státu a Plzeňského kraje do rozvoje silniční infrastruktury;
- Podpora rozvoje infrastruktury pro elektromobilitu (naplňování koncepce elektromobility).

REGULATIVNÍ SCÉNÁŘ



3.2 Stanovení cílů Regulativního scénáře

Původními cíli regulačního scénáře byly:

- **Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy**
Cílem je při zajišťování dopravních potřeb vytvářet konkurenčně příznivé podmínky pro veřejnou dopravu.
Pro naplňování tohoto cíle je zásadní stanovit strategii rozvoje veřejné dopravy.
- **Snížit zatížení vnitřní části města individuální automobilovou dopravou**
Cílem je vytvářet nová dopravní propojení, která převezmou část dopravních vztahů využívajících dnes trasy vedené středem města.
Pro naplňování tohoto cíle je zásadní stanovit strategii rozvoje komunikační sítě.

Vzhledem k současným společenským potřebám byly do regulativního scénáře doplněny další dva cíle:

- **Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**
Tento cíl byl doplněn na základě potřeby snižovat emise výfukových plynů, a mírnit tak jejich negativní působení jak na lokální, tak na globální úrovni.
Pro naplňování tohoto cíle je potřebné stanovit sadu opatření zajišťujících přechod na nízkoemisní vozidla.
- **Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí**
Tento cíl posiluje základní smysl Plánu udržitelné mobility Plzně, tj. vytvářet město příjemné pro obyvatele i jeho návštěvníky.
Pro naplňování tohoto cíle je potřebné stanovit opatření zaměřená na zvyšování kvality veřejného prostoru.

3.3 Strategie rozvoje komunikační sítě

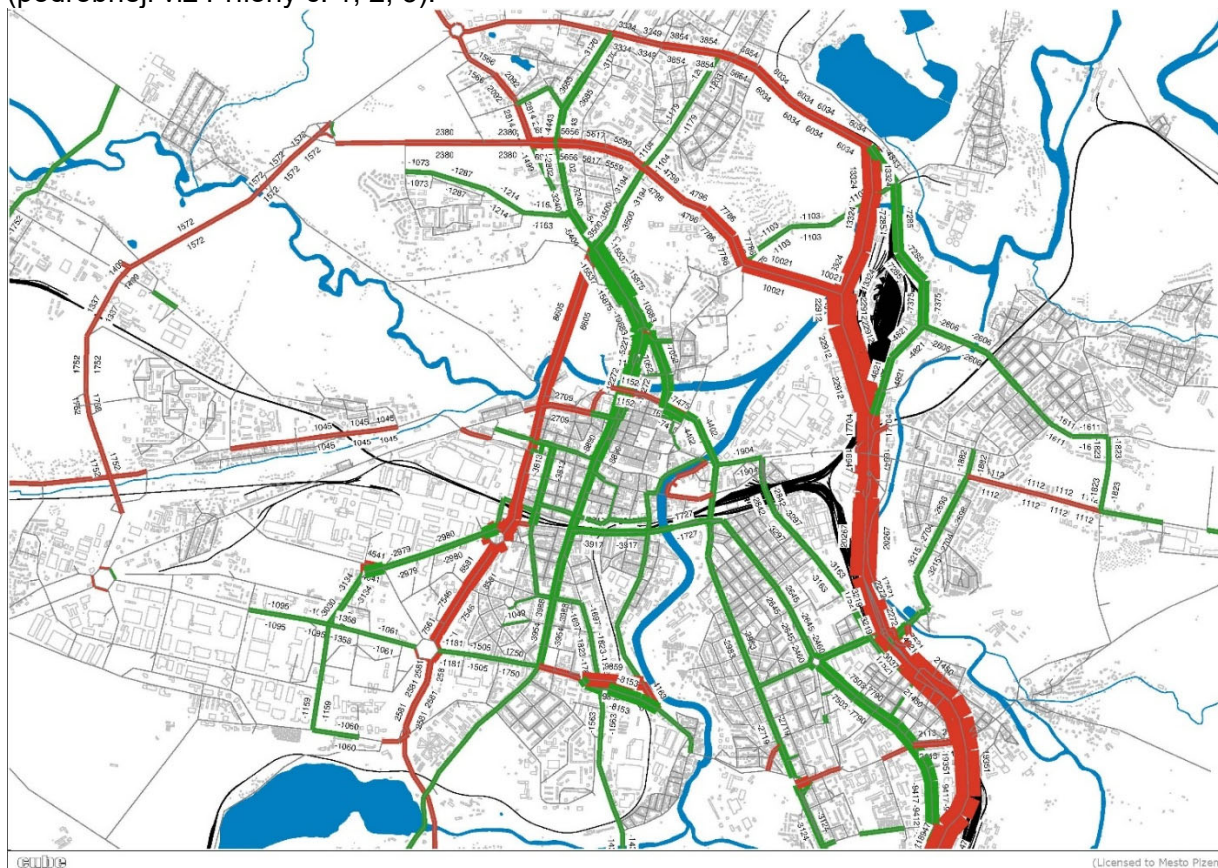
Strategie rozvoje komunikační sítě je zaměřena na naplňování cíle „**Snížit zatížení vnitřní části města individuální automobilovou dopravou**“.

Pro účely návrhu vhodné strategie rozvoje komunikační sítě byl využit Matematický model automobilové dopravy města Plzně, který vlastní, spravuje a pravidelně aktualizuje Správa veřejného statku města Plzně. Model je zpracován v software CUBE Voyager. Kalibrace dat byla provedena v roce 2024.

Pro návrh vhodné strategie bylo zpracováno několik variant vycházejících z různých výhledových uspořádání komunikační sítě. V reakci na doplnění nových úseků byly současně v modelovém stavu v reakci na přerozdělení dopravních zátěží upraveny stávající úseky tak, aby odpovídaly známým projektům revitalizace uličních prostorů. Všechny varianty byly posuzovány pro zátěžový stav roku 2045. Cílem bylo určit variantu s nejmenším dopravním zatížením vnitřní oblasti města a současně s výrazným poklesem dopravy na Klatovské třídě.

Pro hodnocení jednotlivých variant byla pořízena takzvaná nulová varianta bez rozvoje komunikační sítě, ale se stejným zatěžovacím stavem k roku 2045. Podíl jednotlivých variant na celkovém zklidnění vnitřní části města a současně na maximálním poklesu dopravy na Klatovské třídě byl vyhodnocován na rozdílových pentlogramech tvořených rozdílem nulové a navrhované varianty.

Obrázek: Rozdílový pentlogram výsledné varianty, nejlépe splňující výše uvedená kritéria (podrobněji viz Přílohy č. 1, 2, 3).



Popis variant pro vytvoření rozdílového pentlogramu:

Nulová varianta – dopravní model IAD 2045, bez rozvoje komunikační sítě

Modelovaný stav vychází z předpokladu nárůstu automobilizace k roku 2045, komunikační síť zůstává ve stávající podobě jako v roce 2025, neobsahuje tedy žádné nově realizované stavby (viz Příloha č. 1).

Výsledná varianta, dopravní model IAD 2045, rozvoj komunikační sítě – vybraná varianta

Výsledná varianta rozvoje komunikační sítě předpokládala realizaci těchto dopravních staveb (viz Příloha č. 2):

- MO, I/20 v úseku Jateční – Na Roudné;
- MO, I/20 v úseku Jasmínová – Jateční;
- MO, Komunikace Na Růžku;
- I/27 v úseku Sukova – Borská;
- Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská;
- MO, Zborovská – Klatovská;
- Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská;
- Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné;
- Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20;
- MO, západní část, rozšíření na čtyřpruh.

Na základě nových úseků komunikační sítě byly v modelovaném stavu upraveny stávající úseky sítě s cílem přerozdělení dopravních vztahů a revitalizace ulic v centrální části města. Upravené úseky stávající komunikační sítě:

- Uzavření Rooseveltova mostu pro IAD;
- Revitalizace Klatovské ulice 1 + 1 jízdní pruh;
- Revitalizace Sadů Pětatřicátníků;
- Úprava křižovatky U Pošty;
- Revitalizace Karlovarské v úseku most Gen. Pattona – Lidická 1 +1 jízdní pruh.

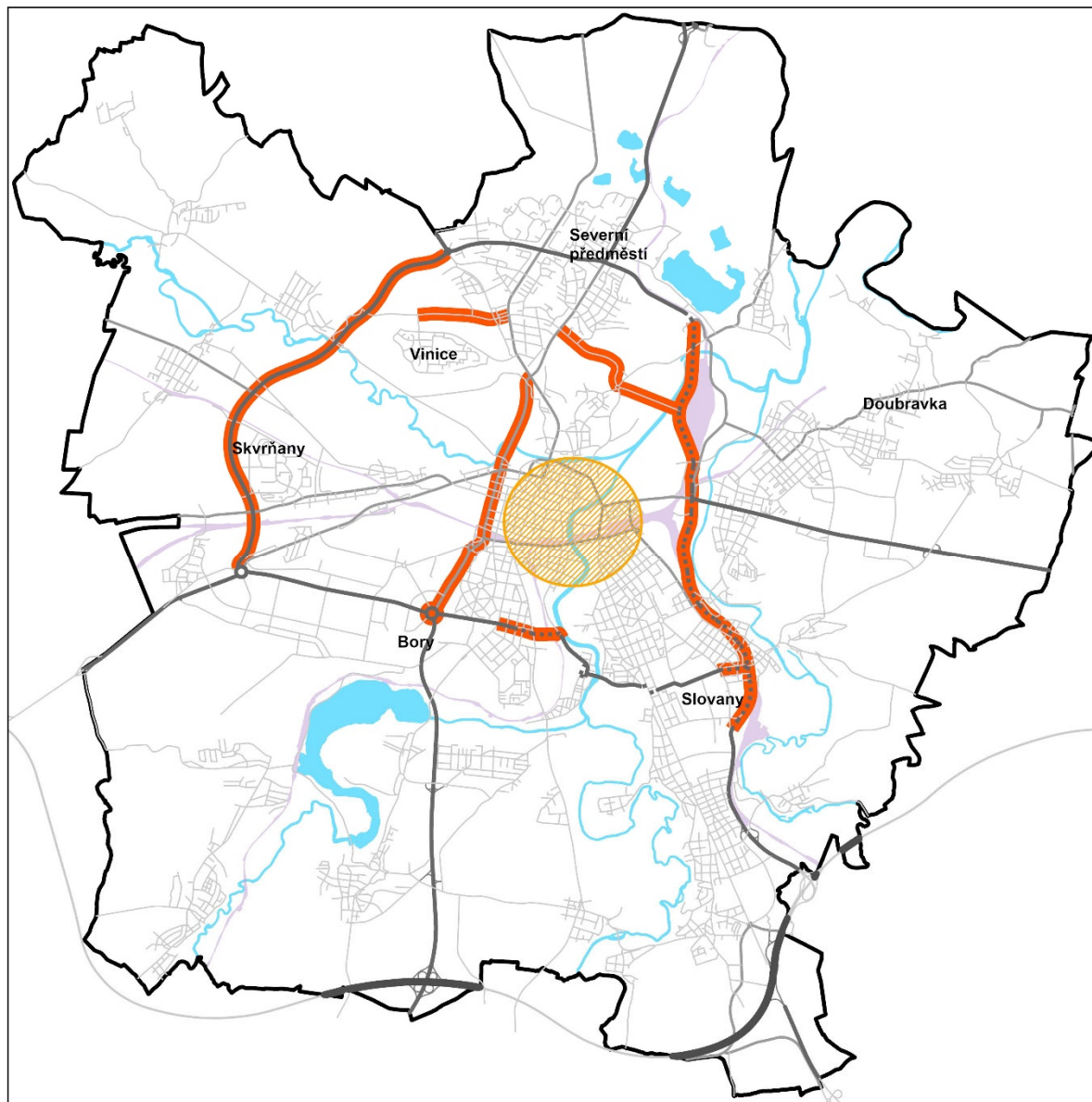
Potenciál výsledné varianty rozvoje komunikační sítě

Dopravní stavby uvažované v rozvoji komunikační sítě mají zásadní vliv na stávající problémové úseky komunikační sítě.

- Stavby I/20 v úseku Jateční – Na Roudné, I/20 v úseku Jasmínová – Jateční, Komunikace Na Růžku a Zborovská – Klatovská jsou stavbami městského okruhu. Jejich realizace výrazně přispěje k fungování MO jako spojnice pro mezičtvrťové vztahy a zároveň přenesou velkou část tranzitní dopravy. Dobudování východní části MO má velký význam pro oblast Slovan a zajištění vztahů sever – jih.
- Stavby I/27 v úseku Sukova – Borská a Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská mají vliv na Klatovskou (potažmo Karlovarskou) ulici. Jejich realizace umožní revitalizaci Klatovské ulice včetně úprav nejzatíženějšího přestupního bodu MHD Sadů Pětatřicátníků a křižovatky U Pošty. Snížení dopravní zátěže na Klatovské ulici umožní přerozdělení veřejného prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy, zlepšit parametry tramvajových zastávek, zvýší se počet přechodů a míst pro přecházení a navýšení počtu levých odbočení v křižovatkách zlepší dopravní obsluhu přilehlého území.

- Stavby Prodloužení aleje Svobody (úseky Karlovarská – Kotíkovská a Kotíkovská – Sylvánská), Silniční systém Roudná (úsek alej Svobody – Na Roudné), a Estakáda přes nivu Berounky (úsek Na Roudné – silnice I/20) mají význam pro posílení funkce přeložky silnice I/20 jako základní spojnice a významně se podílejí na zklidnění vnitřní části města. Jejich realizace umožní snížení dopravního zatížení zejména Roudné a středu města s dopadem na uvolnění tras využívaných MHD (např. Rooseveltův most).

Obrázek: Nové úseky komunikační sítě (podrobněji viz Příloha č. 7).



Přerozdělením dopravních zátěží na nově budované úseky komunikační sítě umožní dopravní zklidnění a revitalizaci dnes zatížených úseků ve vnitřní oblasti města.

3.4 Strategie rozvoje veřejné dopravy

Strategie rozvoje veřejné dopravy je zaměřena na naplňování cíle „**Zvýšit využívání veřejné dopravy**“

Pro zvýšení využívání veřejné dopravy je nutné zlepšit:

- rychlost, pravidelnost a spolehlivost;
- dostupnost;
- pohodlnost, uživatelský komfort, multimodalitu.

Rychlost, pravidelnost a spolehlivost MHD

Z hlediska uživatelů jsou jedněmi z nejdůležitějších parametrů rychlost, pravidelnost a spolehlivost MHD. Nutné je tedy zajistit plynulost provozu a dodržování jízdních řádů. To je nutné prioritně řešit na nejdůležitějších trolejbusových nebo autobusových tratích, a to tam, kde je provoz smíšený s intenzivní automobilovou dopravou. Úseky, kde dochází ke zpoždování vozidel MHD vlivem provozu automobilové dopravy, je nutné řešit jako koridory s preferenčními opatřeními ve prospěch MHD.

Kritéria pro stanovení těchto koridorů byly:

- zdržování vozidel MHD vlivem provozu individuální automobilové dopravy;
- vysoká frekvence spojů;
- vysoký objem cestujících;
- trasy důležité pro obsluhu městské čtvrti nebo propojující významné části města.

Na základě těchto kritérií byly vyhodnoceny trolejbusové a autobusové tratě – koridory MHD, kde je prioritní zlepšit:

- rychlost;
- pravidelnost;
- spolehlivost.

Při vzniku problémů s pravidelností, spolehlivostí a rychlostí je v koridorech nutné zajistit odpovídající provozní podmínky, a to na úkor požadavků individuální automobilové dopravy.

Nástroje pro zajištění podmínek pro plynulý provoz MHD jsou:

- preference MHD v křižovatkách;
- úpravy organizace dopravy;
- vyloučení individuální automobilové dopravy z vybraných úseků uliční sítě;
- vybudování nebo zřízení vyhrazených pruhů pro MHD.

Návrh koridorů pro MHD:

- koridor pro MHD – Severní předměstí;
- koridor pro MHD – Doubravka;
- koridor pro MHD – Slovany;
- koridor pro MHD – Bory;
- koridor pro MHD – tangenciální linky.

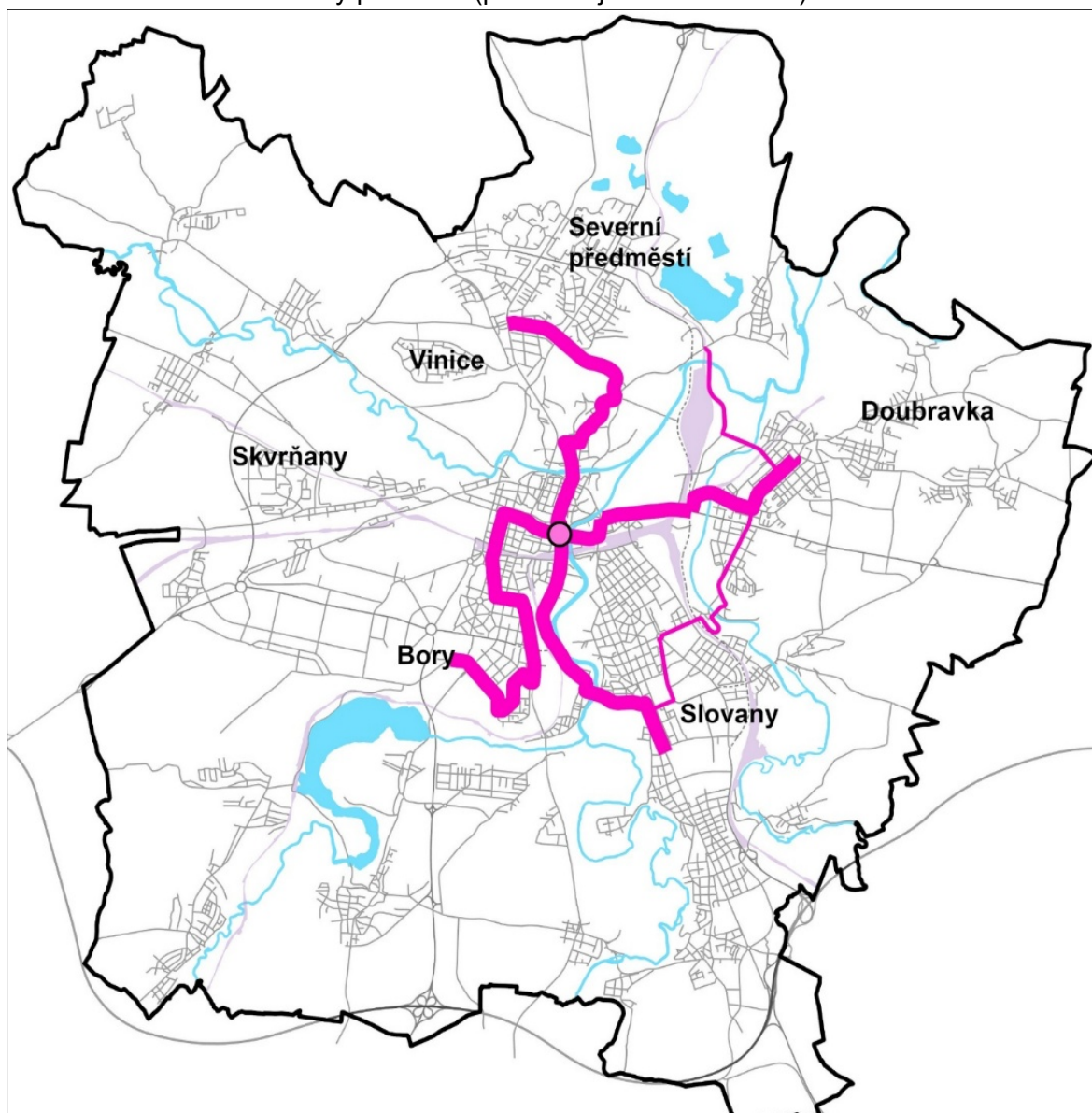
Schéma linek MHD (zdroj: PMDP)



Schéma koridorů MHD (podkl.: PMDP)



Obrázek: Chráněné koridory pro MHD (podrobněji viz Příloha č. 4).



Koridor Severní předměstí je vyznačen v cílové trase po propojení Na Roudné – alej Svobody.

Dostupnost MHD

Pro zajištění dostupnosti MHD je potřebné zajistit prodloužení linek do nových rozvíjejících lokalit. V tomto směru je nejvýznamnější prodloužení tramvajových tratí na Vinice (rozvojové území Vinice – sever) a do nové obytné čtvrti Kasárna Slovany.

Pohodlnost, uživatelský komfort, multimodalita

Pro zajištění pohodlnosti, uživatelského komfortu a multimodalit je třeba řešit nejen pravidelnou obnovu vozového parku a zajištění dobrých přestupních vazeb, ale i dobrou kvalitu služeb zajišťovaných s využitím IT technologií. Přitom je třeba dbát nejen na vlastní systém MHD, ale i na kvalitní propojení MHD s příměstskou, regionální a dálkovou autobusovou i železniční dopravou („Hlavní nádraží“ a přestupní uzly a terminály s linkovou autobusovou a železniční dopravou) i propojení s automobilovou dopravou (Parkoviště P+R). Uživatelský komfort pro cestující příměstské dopravy je spojen i s provázaností jednotlivých tarifních zón (provázanost vnějších zón s vnitřní zónou), pro celkovou uživatelskou dostupnost je nezbytné sledovat i uvažlivou tarifní politiku koordinovanou mezi městem Plzeň a Plzeňským krajem.

3.5 Strategie přechodu na nízkoemisní vozidla

Strategie rozvoje veřejné dopravy je zaměřena na naplňování cíle „**Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**“

Naplňování tohoto cíle se týká jak veřejné, tak individuální automobilové dopravy. Z hlediska Plánu udržitelné mobility Plzně je strategie zaměřena na vozidla MHD. Požadavky na „elektrifikaci MHD“ ukládá objednatelům (tj. také městu Plzeň) Zákon č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících. Zákon vychází ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel a stanovuje minimální procentuální podíly nízkoemisních vozidel MHD včetně časového harmonogramu:

b) pro silniční vozidla třídy I kategorie M3 a třídy A kategorie M3 (autobus) a vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové

1. 41 % ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2025 a
2. 60 % od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030

Vzhledem k nastolenému trendu zvyšování podílu nízkoemisních vozidel (I kategorie M3 a třídy A kategorie M3 (autobus) a vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové), lze předpokládat, že do roku 2035 (konec plánovacího období) bude tento požadavek ještě vyšší.

Přechod na nízkoemisní vozidla v systémech veřejné linkové dopravy a železniční dopravy bude řešen v rámci Strategie udržitelné dopravy Plzeňské aglomerace a v dalších dokumentech s celostátní působností.

Strategie přechodu na nízkoemisní vozidla v rámci individuální automobilové dopravy je podrobně zpracována v dokumentu Koncepce elektromobility města Plzně. Předmětem Plánu udržitelné mobility je naplňování tohoto koncepčního a rozvojového dokumentu.

Přechod na nízkoemisní vozidla v systému MHD

Pro přechod na nízkoemisní vozidla v systému MHD je potřebné:

Zajistit další rozvoj tramvajových a trolejbusových tratí, a to zejména:

- prodloužit tramvajovou trať na Vinice;
- prodloužit tramvajovou trať do nové obytné čtvrti Kasárna Slovany;
- prodloužit trolejbusové trati na Severní předměstí.

Nahradit stávající autobusové linky s naftovým pohonem vozidly s elektrickým pohonem.

Jedná se o:

- okružní autobusové linky;
- autobusové linky obsluhující okrajové části města;
- autobusové linky zajišťující v systému MHD doplňková propojení.

Náhrada autobusových linek bude provedena prodloužením trolejbusových linek pomocí bateriových (parciálních trolejbusů) nebo bateriovými autobusy (bateriobusy). Současně je nutné realizovat související infrastrukturní a technologická zařízení:

- zatrolejování vybraných úseků tratí;
- modernizace vozovny Karlov s doplněním potřebných technologií;
- vybudování nabíjecích míst v obratištích v okrajových částech města;
- zatrolejování/elektrifikace přestupních uzlů.

3.6 Strategie rozvoje pěší a cyklistické dopravy

Strategie rozvoje pěší a cyklistické dopravy je zaměřena na „**Vytváření podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu**“ a na naplňování cíle „**Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí**“.

Cyklistická a pěší doprava nedosahují z hlediska počtu účastníků objemů dopravy veřejné a tak nemůže být rovnocenným konkurentem individuální automobilové dopravy (tak, jak je tomu u veřejné dopravy). Přesto jsou tyto formy dopravy jedním ze základních pilířů udržitelné mobility, a to například z těchto důvodů:

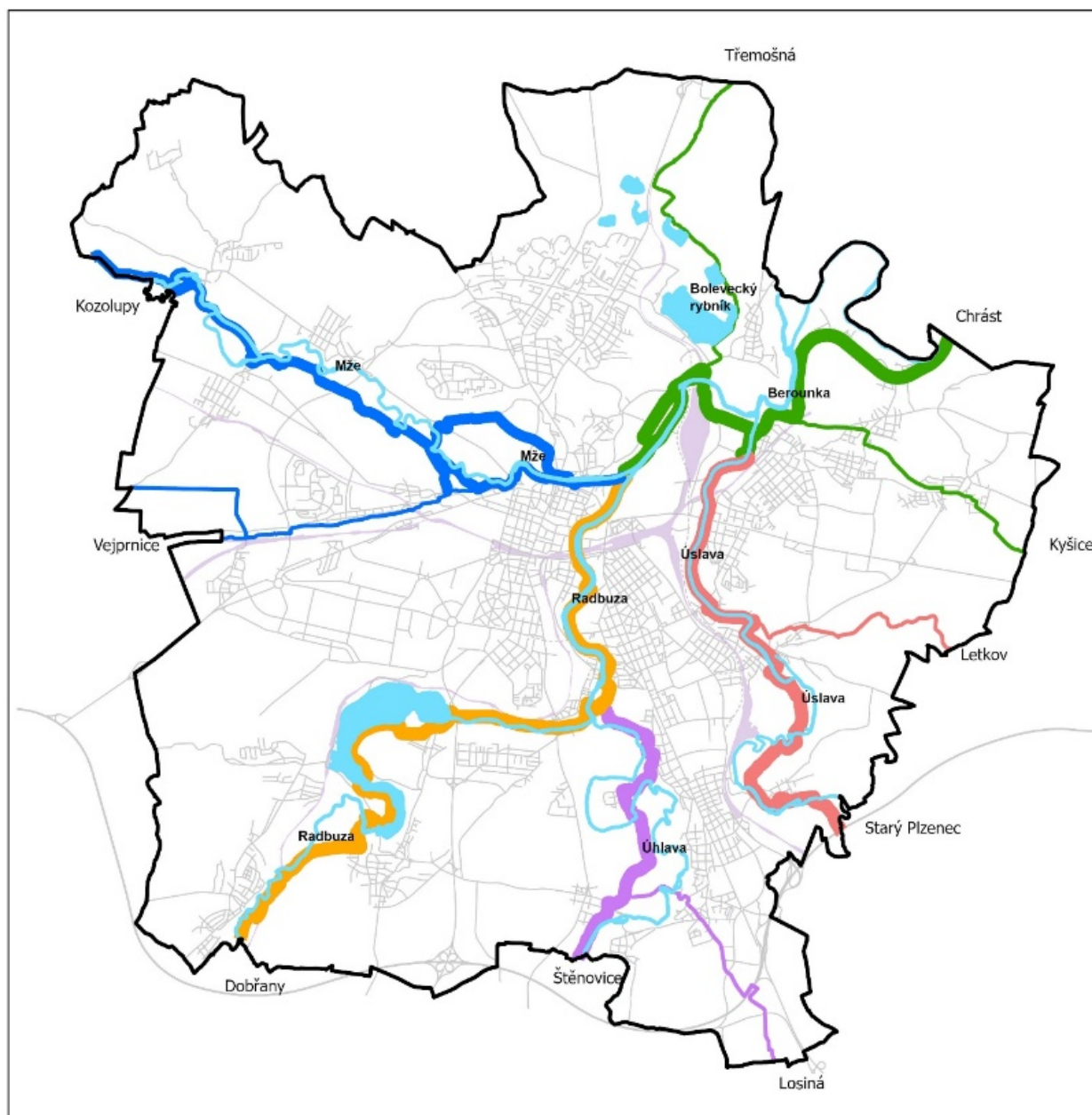
- jedná se o bezemisní dopravu;
- jsou prostorově, technicky a investičně nejméně náročné;
- oživují veřejný prostor, přispívají k zobytnění města;
- jsou součástí zdravého životního stylu;
- chodci oživují ulice a náměstí a činí tak město příjemnějším.

Principy rozvoje pěší a cyklistické dopravy

- Provést zásadní revitalizace hlavních městských tříd a ostatních významných ulic ve vnitřní části města, a to v návaznosti na rozvoj a proměnu komunikační sítě.
- Provést revitalizaci náměstí a parkových náměstí jako významných prvků veřejného prostoru.

- Pokračovat v budování infrastruktury pro překonávání přírodních a technických bariér (lávky, podchody). U komunikací v intravilánu města jsou řešením dopravně inženýrsky zabezpečené přechody nebo (signalizovaná) místa pro přecházení.
- Dopravní zklidnění vnitřních částí města a obytných čtvrtí (organizace dopravy se zklidňujícím efektem, zóny „30“, obytné, sdílené a pěší zóny atd.).
- Budování spojitých, bezpečných a pohodlných cyklistických tras vedených městem (naplňování Generelu cyklistické dopravy města Plzně).
- Dokončení sítě tras Greenways (zajištění spojitosti systému).
- Zajištění provázanosti města s jeho krajinným zázemím a okolními obcemi.

Obrázek: Cílový rozsah sítě tras „Greenways“ (podrobněji viz Příloha č. 6)



4 Návrh balíčků a opatření

Metodika SUMP 2.0. (Rupprecht Consult) – fáze 3. Plánování opatření

4.1 Řešené oblasti

Aktualizace PUMP pro plánovací období 2026 – 2035 obsahuje řešené oblasti zahrnující všechny druhy dopravy. Návrh přebírá původní rozsah řešených oblastí a doplňuje novou oblast pro využívání informačních technologií v dopravě.

Oblast městská hromadné dopravy



- Rozvoj a rekonstrukce tramvajových tratí a související infrastruktury



- Rozvoj a rekonstrukce trolejbusových tratí a související infrastruktury



- Rekonstrukce a rozvoj přestupních uzlů a terminálů



- Modernizace a elektrifikace vozového parku



- Preference MHD



- Organizace a regulace automobilové dopravy

Oblast veřejné autobusové a železniční dopravy



- Rozvoj a rekonstrukce železničních tratí a související infrastruktury



- Rekonstrukce a rozvoj přestupních uzlů a terminálů

Oblast individuální automobilové dopravy



- Rozvoj komunikační sítě



- Rekonstrukce a obnova komunikací



- Přeložení dopravních tahů mimo centrum a obytné čtvrti



- Organizace a regulace automobilové dopravy



- Rozvoj zóny placeného parkování



- Realizace parkovišť P+R, organizace parkování nákladní dopravy

Oblast uživatelské kvality veřejného prostoru



- Revitalizace uličních prostorů, parků a náměstí



- Zlepšení podmínek pro chodce



- Zlepšení podmínek pro cyklisty

Oblast pěší dopravy



- Revitalizace uličních prostorů, parků a náměstí



- Zlepšení podmínek pro chodce, zajištění prostupnosti města

Aktivní mobilita



- Zlepšení podmínek pro cyklisty, zajištění spojitě sítě cyklistických tras

Informační technologie/Mobilita as a Service



- Využití informačních technologií pro zvýšení bezpečnosti a efektivity dopravy

4.2 Balíčky opatření

V řešených oblastech byla vyhledána opatření, která dokázala naplnit cíle zvoleného scénáře mobility. Tým řešitelů vycházel z dosavadních zkušeností. Výsledný soubor opatření je kombinací dlouhodobých investic do infrastruktury, organizačních změn s provozními opatřeními a aktivit na podporu nízkoemisního provozu MHD. Významná část opatření vychází z dosud nerealizovaných opatření z předchozího plánovacího období, část opatření vycházela ze Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace. Všechna navržená opatření jsou v souladu s koncepčními dokumenty EU a MD ČR v oblasti udržitelné mobility a cíli Regulativního scénáře.

Jednotlivá opatření byla podrobena hodnocení v rámci jednání rozšířené pracovní skupiny. Na základě hodnocení bylo vybráno celkem **94 opatření** ze všech řešených oblastí dopravy, zařazených do **15 balíčků**. Pro každé z uvedených opatření byla vytvořena Karta opatření.

Přehled balíčků dle řešených oblastí

Městská hromadná doprava



A Chráněné koridory pro veřejnou dopravu

B Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

C Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a tratí a přestupních uzlů

Veřejná autobusová a železniční doprava



D Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

E Implementace nařízení EU 2024/1679, Městský uzel Plzeň

Individuální automobilová doprava



F Zklidnění vnitřní části města

G Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

H Organizace dopravy a parkování

Kvalita veřejného prostoru



J Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

K Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí

L Zklidnění Klatovské ulice

Pěší doprava



M Zlepšení pěší prostupnosti města

Aktivní mobilita



N Rozvoj systému Greenways

O Naplňování Generelu cyklistické dopravy

Informační technologie/mobilita as a Service

P Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

4.3 Seznam opatření dle navržených balíčků**Oblast: Městská hromadná doprava****A. Balíček opatření: Chráněné koridory pro veřejnou dopravu**

- A.1 Koridor pro MHD Bory**
- A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí**
- A.3 Koridor pro MHD Doubravka**
- A.4 Koridor pro MHD Slovany**
- A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky**

Předmětem tohoto balíčku opatření je vytvořit na hlavních trolejbusových tratích podmínky pro plynulý provoz vozidel veřejné dopravy a eliminovat vlivy automobilové dopravy, které tuto plynulost ohrožují. Cílem je zajistit rychlost přepravy, spolehlivost provozu a dodržování jízdních řádů.

Aplikace opatření se netýká celé trasy, ale úpravy jsou prováděny lokálně nebo v souvislých úsecích tam, kde dochází k omezování provozu veřejné dopravy zahlcením křižovatek nebo úseků zatížených individuální automobilovou dopravou. Současně je potřebné v těchto koridorech důsledně uplatňovat požadavky na preferenci veřejné dopravy při přípravě investičních akcí týkajících se rekonstrukcí nebo výstavby nových komunikací.

Nástroji řešení jsou: prostorová preference, prioritní průjezd v křižovatkách, organizace dopravy snižující vlivy IAD na provoz MHD.

B. Balíček opatření: Přejchod na nízkoemisní pohony vozidel

- B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD**
- B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD**
- B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD**
- B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu**
- B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory**
- B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlov**

Předmětem tohoto balíčku je zajistit přechod vozidel MHD na elektrický, tj. nízkoemisní provoz. Cílem je naplnit zásady ochrany klimatu a životního prostředí. Pro Plzeň s rozsáhlou sítí trolejbusových tratí lze cíle naplnit prostřednictvím parciálních trolejbusů (bateriotrolejbusů) s tím, že směrem do okrajových částí města bude jízda pod trolejovým vedením nahrazena jízdou na bateriový pohon nebo doplněna úseky obsluhované bateriobusy, případně jiným typem nízkoemisního vozidla.

Nástroji řešení jsou: doplnění sítě trolejového vedení, obměna vozového parku ve prospěch nízkoemisních vozidel MHD.

C. Balíček opatření: Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

- C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice
- C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova
- C.3 Rekonstrukce obratišť MHD
- C.4 Realizace technické základny Zadní Skvrňany
- C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“
- C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka
- C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Plaská
- C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická
- C.9 Přestupní uzel Doubravka
- C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka
- C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD
- C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek nám. Míru – Máchova
- C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí
- C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD
- C.15 Propojení Valcha – Borská pole
- C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD

Předmětem tohoto balíčku je zajistit pravidelnou obnovu a rozvoj tramvajových a trolejbusových tratí. Tramvajová doprava spolu s trolejbusovými linkami tvoří páteřní systém městské hromadné dopravy. Kromě rozvoje a údržby tramvajových a trolejbusových tratí je nutné rozvíjet uživatelsky přívětivé přestupní vazby, zázemí pro řidiče a související infrastrukturu.

Nástroji řešení jsou: rozvoj tramvajových a trolejbusových tratí, rekonstrukce tramvajových tratí, rekonstrukce a rozvoj obratišť, přestupních uzlů a technického a technologického zázemí.

Oblast: Veřejná autobusová a železniční doprava**D. Balíček opatření: Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu**

- D.1 Uzel Plzeň, 4. stavba – seřadovací nádraží Doubravka
- D.2 Domažlická trať, 1. stavba, nová trať
- D.3 Domažlická trať, 2. stavba
- D.4 Trakční napájecí stanice Skvrňany
- D.5 Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)
- D.6 Odstranění úrovněového přejezdu MO – Zborovská – Klatovská
- D.7 Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň – Dobřany
- D.8 Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň – Jižní předměstí z Klatovské ulice
- D.9 Elektrifikace trati Plzeň – Žatec

Předmětem tohoto balíčku je využít potenciál železnice pro rozvoj a efektivitu příměstské dopravy. Cílem je zmírnit dopravní zatížení města Plzně IAD nabídkou kvalitní a spolehlivé dopravy do metropole.

Nástroji řešení jsou: modernizace železničních tratí, rozvoj a modernizace přestupních uzlů.

E. Balíček opatření E. Implementace nařízení EU 2024/1679, Městský uzel Plzeň

- E.1 Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy**
- E.2 Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)**
- E.3 Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy**

Předmětem tohoto balíčku je realizace jednotlivých prvků Městského uzlu Plzeň jako součásti transevropské dopravní sítě s cílem zajistit plynulé propojení mezi infrastrukturou transevropské dopravní sítě a infrastrukturou regionální a místní udržitelné dopravy.
Nástroji řešení jsou: dostavba jednotlivých prvků Městského uzlu Plzeň

Oblast: Individuální automobilová doprava**F. Balíček opatření: Zklidnění vnitřní části města**

- F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné**
- F.2 MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová – Jateční**
- F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku**
- F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20 (MO)**
- F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné**
- F.6 Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská**
- F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné**
- F.8 Zklidnění centrální části Slovan**
- F.9 Rozšíření západní části MO na čtyřpruh**

Předmětem tohoto balíčku je dostavba městského okruhu jako základního prvku dopravního systému. Cílem je převedení dopravních vztahů na rychlou a kapacitní obchvatovou trasu a zklidnění centrální části města.
Nástroji řešení jsou: dostavba a zkapacitnění jednotlivých úseků městského okruhu, úprava úseků vedených po stávajícího komunikacích a zajistit dostatečný počet napojení na MO s cílem využití jeho potenciálu.

G. Balíček opatření: Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

- G.1 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů**
- G.2 Rekonstrukce Lobežské ulice**
- G.3 Rekonstrukce Masarykovy ulice**
- G.4 Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora**
- G.5 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevo**
- G.6 Křižovatka Zborovská – Mostní**
- G.7 Rekonstrukce náměstí Milady Horákové**

Předmětem tohoto balíčku je rekonstrukce nebo přestavba významných úseků a křižovatek komunikační sítě města.
Nástroji řešení jsou: realizace jednotlivých dopravních staveb.

H. Organizace dopravy a parkování**H.1 Rozvoj zóny tempo „30“****H.2 Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty****H.3 Rozvoj zóny placeného stání****H.4 Realizace parkovišť P+R****H.5 Organizace nákladní dopravy****H.6 Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy**

Předmětem tohoto balíčku je postupné zavádění prvků organizace dopravy v klidu s cílem zajištění funkčního systému.

Nástroji řešení jsou: rozvoj a správa zóny placeného parkování, rozvoj systému P+R, organizace dopravy s cílem zvýšení bezpečnosti v uličním prostoru.

Oblast: Uživatelská kvalita veřejného prostoru**J. Balíček opatření: Revitalizace uličních prostorů v centrální části města****J.1 Úprava náměstí Republiky****J.2 Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova****J.3 Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská****J.4 Resslerova ulice****J.5 Revitalizace Anglického nábřeží****J.6 Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů**

Předmětem tohoto balíčku je revitalizace centrální části města za použití kvalitní povrchové úpravy, eliminace vizuálního smogu a sjednocení mobiliáře. Cílem je kvalitní, esteticky působící prostor s pobytovou funkcí.

Nástroji řešení jsou: Revitalizace uličních prostor v souladu s koncepčními materiály pro tvorbu veřejných prostranství (materiálové řešení, mobiliář, hospodaření s dešťovými vodami atd.).

K. Balíček opatření: Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí**K.1 Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice****K.2 Revitalizace uličního prostoru Rokycanská (úsek Úslava – Dlouhá)****K.3 Revitalizace parkových náměstí**

Předmětem tohoto balíčku je revitalizace uličních prostor, které zároveň zastávají i významnou dopravní funkci. Cílem je začlenění kapacitních komunikací do městského prostředí a potlačení jejich extravilánového vzhledu. Revitalizace parkových náměstí za použití kvalitní povrchové úpravy, eliminace vizuálního smogu a sjednocení mobiliáře. Cílem je kvalitní, esteticky působící prostor s pobytovou funkcí.

Nástroji řešení jsou: Ozelenění, zajištění příčných i podélných pěších vazeb, naplnění koncepčních materiálů pro tvorbu veřejných prostranství (materiálové řešení, mobiliář, hospodaření s dešťovými vodami atd.).

L. Balíček opatření: Zklidnění Klatovské ulice

- L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati**
- L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova**
- L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí**
- L.4 Revitalizace Klatovské**
- L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků**
- L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská**

Předmětem tohoto balíčku je revitalizace a zklidnění Klatovské ulice jako nejvýznamnější městské třídy. Cílem je přerozdělení veřejného prostoru ve prospěch bezpečného pohybu pěších a cyklistů, snížení dopravní zátěže a vytvoření kvalitního, esteticky působícího prostoru. Nástroji řešení jsou: Snížení počtu jízdních pruhů, vytvoření pruhů pro cyklisty, doplnění přechodů/míst pro přecházení, podélné parkování, jednotné řešení tramvajových zastávek, ozelenění.

Oblast: Pěší doprava**M. Balíček opatření: Zlepšení pěší prostupnosti města**

- M.1 Signalizované místo pro přecházení Tyršova**
- M.2 Oprava Lochotínské lávky**
- M.3 Lávka přes Rokycanskou ulici**
- M.4 Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)**
- M.5 Podchod u železniční zastávky Plzeň – zastávka**
- M.6 Pěší propojení Skvrňany – Zátíší (Sáмова – Kreuzmannova)**

Předmětem tohoto balíčku je zajištění příčných vazeb přes dopravně zatížené komunikace nebo železniční tratě. Cílem je vytvořit podmínky pro pěší v místech tradičních pěších tahů přednostně v urovňovém řešení.

Nástroji řešení jsou: přechody, místa pro přecházení, v odůvodněných případech lávky a podchody.

Oblast: Aktivní mobilita (cyklistická doprava atd.)**N. Balíček opatření: Rozvoj systému Greenways**

- N.1 Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok**
- N.2 Greenway Úslava a Božkovský potok**
- N.3 Greenway Úhlava a Černice – Losiná**
- N.4 Greenway Radbuza**
- N.5 Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice**

Předmětem tohoto balíčku je rozvoj nejvyužívanějšího systému cyklistických tras – greenways. Trasy propojují centrum města s jednotlivými městskými částmi a za hranicí města navazují na síť regionálních cyklotras. Greenways mají široké spektrum využití. Slouží jako dopravní cesty pro obyvatele Plzně i příměstských oblastí i jako trasy pro sportovně rekreační využití. Cílem je i nadále rozvíjet tento uživatelsky vyhledávaný systém, propojovat dosud nespojité úseky a zajistit návaznost na okolní obce.

Nástroji řešení jsou: realizace chybějících úseků systému Greenway.

O. Balíček opatření P. Naplňování Generelu cyklistické dopravy**O.1 Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce****O.2 Podpora bike-sharingu****O.3 Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility**

Předmětem tohoto balíčku je realizace cyklistických opatření pro naplňování generelu cyklistických tras. Cílem je rozvíjet funkční a uživatelsky přívětivý systém cyklotras doplněný prvky vybavenosti jako jsou cyklostojany, úschovny pro kola atd.

Nástroji řešení jsou: realizace cyklistických tras včetně drobných opatření pro cyklisty, podpora a rozvoj sdílení kol, realizovat prvky vybavenosti pro cyklisty.

Oblast: Informační technologie/Mobilita as a Service**P. Balíček opatření: Informační technologie a technické zajištění provozu MHD****P.1 Ověřování provozu vozidel MHD s autonomním řízením****P.2 Zvyšování bezpečnosti provozu MHD s využitím IT****P.3 Využití informačních technologií pro rozvoj multimodality (Mobilita as a Service)****P.4 Využití informačních technologií pro organizaci provozu a řízení dopravy**

Předmětem tohoto balíčku je využití moderních technologií v řízení dopravy. Cílem je zkvalitnit organizaci a bezpečnost dopravy ve městě. Využít IT pro zkvalitnění služeb a informovanosti cestujících spojenou s různými dopravními systémy pro rozvoj multimodality.

Nástroji řešení jsou: využití informačních technologií pro řízení dopravních systémů.

4.4 Strategie naplňování PUMP

Plán udržitelné mobility představuje komplexní návrh opatření v širším spektru oblastí, která v konečném důsledku ovlivní dopravní chování obyvatel a návštěvníků města. Přestože je pro udržitelnou mobilitu potřebné naplnit všechna navrhovaná opatření, zvýšenou pozornost je nutné věnovat **opatřením, která mají potenciál pro změnu dopravního chování**. Změnou dopravního chování, která odlehčí centru města čímž zároveň sníží dopady dopravy na veřejné zdraví a vytvoří podmínky pro revitalizaci vnitřní části města budou naplněny tyto 3 stěžejní cíle:

- **Zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy**
- **Snižovat zatížení centrální části města IAD**
- **Snižovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví a změny klimatu**

Pro naplnění těchto cílů je nutné realizovat tyto balíčky opatření:

- A. Chráněné koridory pro MHD**
- B. Přejít na nízkoemisní pohony vozidel**
- F. Zklidnění centrální části města**
- L. Zklidnění Klatovské ulice**

Cíl: Zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy

Oblast podpory veřejné dopravy je stěžejním cílem v udržitelné mobilitě města. Rychlá, spolehlivá a dobře dostupná MHD je podmínkou pro zvýšení její atraktivity pro většinu obyvatel města. Nová opatření cílí zejména na rychlost a spolehlivost ve smyslu nezávislosti na aktuální dopravní situaci. To se týká zejména nekolejové dopravy, kdy je nutné na páteřních linkách trolejbusové dopravy postupně zavádět jednotlivé typy preferenčních opatření.

Vysokého efektu ve změně rozhodování o způsobu dopravy ve městě lze docílit realizací těchto opatření:

A. Balíček opatření: Chráněné koridory pro MHD

- A.1 Koridor pro MHD Bory**
- A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí**
- A.3 Koridor pro MHD Doubravka**
- A.4 Koridor pro MHD Slovany**
- A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky**

Cíl: Snižovat zatížení centrální části města IAD

Zatížení centra průjezdní IAD je jedním z nepalcivějších problémů všech aglomeračních center. Kromě negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví je také příčinou nevhodného využití veřejného prostoru ve velké míře pro potřeby IAD a limituje tím jeho využití pro další prvky mobility (zejména pěší a aktivní). Zajištění bezpečného a volného pohybu chodců a uživatelů aktivní mobility je základem pro změnu dopravního chování a rozvoj multimodality. Omezení, či případnému lokálnímu vyloučení IAD z centrální části města ale musí předcházet rozvoj dopravního systému v okrajových částech města, který bude sloužit pro převedení velké části IAD.

Snížení zatížení centra IAD lze docílit realizací těchto opatření:

F. Balíček opatření: Zklidnění vnitřní části města

- F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné**
- F.2 MO – Silnice I/20, úsek Rokycanská – Jasmínová**
- F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku**
- F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20**
- F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné**
- F.6 Prodloužení aleje Svobody**
- F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné**
- F.8 Zklidnění centrální části Slovan**

Dostavba městského okruhu je základním východiskem pro převedení dopravních vztahů pro průjezdní dopravu a mezičtvrťové vztahy a podmínkou pro zklidnění vnitřní části města (opatření F.1, F.2). Efektivitu městského okruhu je nutné podpořit i dostatečným množstvím napojení tak, aby odváděl dopravu z přilehlých městských částí (opatření F.3, F.4, F.5, F.6). Potenciál převedení dopravní zátěže lze využít pro revitalizaci a zklidnění dnes dopravně zatížené Karlovarské ulice (opatření F.,7) a ke zklidnění centrální části Slovan (opatření F.8).

L. Balíček opatření: Zklidnění Klatovské ulice

- L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati**
- L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova**
- L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí**
- L.4 Revitalizace Klatovské**
- L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků**
- L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská**

Klatovská ulice je nejvýznamnější městskou třídou ve městě Plzni. Je hlavní tepnou kolejové tramvajové dopravy, tramvajová linka č. 4 je nevytíženější tramvajovou linkou města s nejvyšším počtem spojů. Bohužel je Klatovská ulice zároveň vysoce zatížena IAD, povětšinou průjezdní dopravou s velkými prostorovými nároky. Dlouhodobým cílem města je zklidnění této městské třídy a přerozdělení veřejného prostoru i pro jiné druhy dopravy. Rozšířené chodníkové plochy s pobytovou funkcí, zeleň, vyhrazené pruhy pro cyklisty, možnost parkování, rozšířené tramvajové zastávky a navýšení možností příčného překonání ulice jsou parametry budoucí Klatovské třídy (opatření L.4, L.5). Podmínkou revitalizace Klatovské je snížení dopravní zátěže IAD, přerozdělení této dopravní zátěže je možné po vybudování paralelní trasy (opatření L.1, L.2, L.3, L.6).

Cíl: Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu

Kromě odvedení IAD z centra města je nutné sledovat zátěž na životní prostředí i u veřejné dopravy, která je základním dopravním systémem v obsluze města. Cílem je rozvíjet systém tramvajových tratí, u nekolejové dopravy zajistit přechod na elektromobilitu prostřednictvím parciálních trolejbusů (bateriotrolejbusů) nebo bateriobusů.

Snížení zátěže dopravy na veřejné zdraví lze docílit realizací těchto opatření:

B. Balíček opatření: Přejchod na nízkoemisní pohony vozidel

B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD

B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD

B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD

B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu

B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory

B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlov

C. Balíček opatření: Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice

C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova

C.3 Rekonstrukce obratišť MHD

C.4 Realizace technické základny Skvrňany

C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“

C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka

C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Plaská

C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická

C.9 Přestupní uzel Doubravka

C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka

C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD

C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská – úsek nám. Míru – Máchova

C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí

C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD

C.15 Propojení Valcha – Borská pole

C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD

5 Plán implementace a monitoringu

Metodika SUMP 2.0. (Rupprecht Consult) – fáze 4. Implementace a monitoring

5.1 Implementace

Pro proces implementace byly nastaveni nositelé jednotlivých opatření. Nastavení nositelů se může dále měnit s ohledem na různé vývojové fáze projektu (ideový záměr, studie, projektová dokumentace, realizace), neboť každá fáze v závislosti na charakteru opatření může vyžadovat jiného nositele. Tento vývoj bude projednáván v rámci pracovní skupiny a určení nositelů bude upřesňováno v rámci nastaveného pravidelného dvouletého cyklu aktualizace plánu.

Na implementaci PUMP se budou podílet:

- město Plzeň (prostřednictvím OIMMP, SVSMP, PMDP, za účasti spolupracujících složek MAJ, DOT, ÚKRMP)
- Plzeňský kraj za účasti SÚS PK, POVED za účasti spolupracujících složek RRA a KÚPK)
- ŘSD s.p. a Správa železnic, s.o. za účasti spolupracujících složek SFDI a MD ČR

5.2 Monitoring

Pravidelný monitoring je důležitý zejména z těchto hledisek:

- Plnění opatření
- Identifikace problémů při plnění opatření
- V případě změny projektové fáze změna nositele

Pravidelný monitoring bude prováděn v tomto režimu:

- dvouletý cyklus hodnotící naplňování programu (jednotlivých opatření)
- hodnocení zpracováváno za spoluúčasti pracovní skupiny

Dvouletý cyklus hodnotící naplňování programu (jednotlivých opatření) navazuje na již uplynulé návrhové období. Dvouletý cyklus je nejenom dostatečným časovým úsekem pro vyhodnocování plnění jednotlivých opatření, ale je zajištěna i pravidelná informovanost politické reprezentace.

Celkové vyhodnocení, včetně změn v chování uživatelů, je naopak vhodné až na konci návrhového období. Vzhledem k setrvačnosti celkových změn u města této velikosti je racionální hodnotit celkovou proměnu systému včetně změn v chování uživatelů na konci návrhového období.

5.2.1 Ukazatele výkonnosti

Široké spektrum řešených oblastí si vynutilo i stanovení odpovídajícího portfolia ukazatelů výkonnosti. Ty využívají datovou základnu, vztahující se k jednotlivým dopravním módům. Data shromažďují, vyhodnocují a poskytují správci a provozovatelé jednotlivých dopravních subsystémů.

Ukazatele výkonnosti vytvářejí stabilní a dlouhodobou datovou základnu pro pravidelné hodnocení Plánu udržitelné dopravy Plzně.

Městská hromadná doprava

Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Výchozí hodnota	Výchozí rok
Ujeté vozokilometry TRAM	km	3 174,5 tis	2024
Ujeté vozokilometry TBUS	km	4 055,2 tis	2024
Dopravní výkon MHD	km	12 335,3 tis	2024
Délka provozovaných linek TRAM	km	25,3	2024
Délka provozovaných linek TBUS	km	104,7	2024
Délka provozovaných linek BUS	km	460,6	2024
Počet přeprav. cestujících	osob	103 038 tis	2024
Délky úseků s omezenou traťovou rychlostí	m	589 m	2025

Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Hodnota
Délka rekonstrukce tramvajových tratí	km	

Veřejná autobusová a železniční doprava

Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Výchozí hodnota	Výchozí rok
Ujeté vozokilometry železnice v zóně 001 Plzeň	km	577 tis	2024
Ujeté vozokilometry VLD BUS v zóně 001 Plzeň		1 278 tis	2024
Počet spojů železnice ve všední den v zóně 001		434	2024
Počet spojů VLD BUS ve všední den v zóně 001	rok/všední den	806	2024
Počet cestujících na železnici ve všední den v zóně 001		5 980 tis	2024
Počet cestujících VLD BUS ve všední den v zóně 001	rok/všední den	4 588 tis	2024
Počet odbavených cestujících v terminálu Hlavní nádraží	rok	1 633 tis	2024

Individuální automobilová doprava

Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Hodnota
Délka novostaveb pozemních komunikací	km	
Délka rekonstrukcí pozemních komunikací	km	

Doprava v klidu

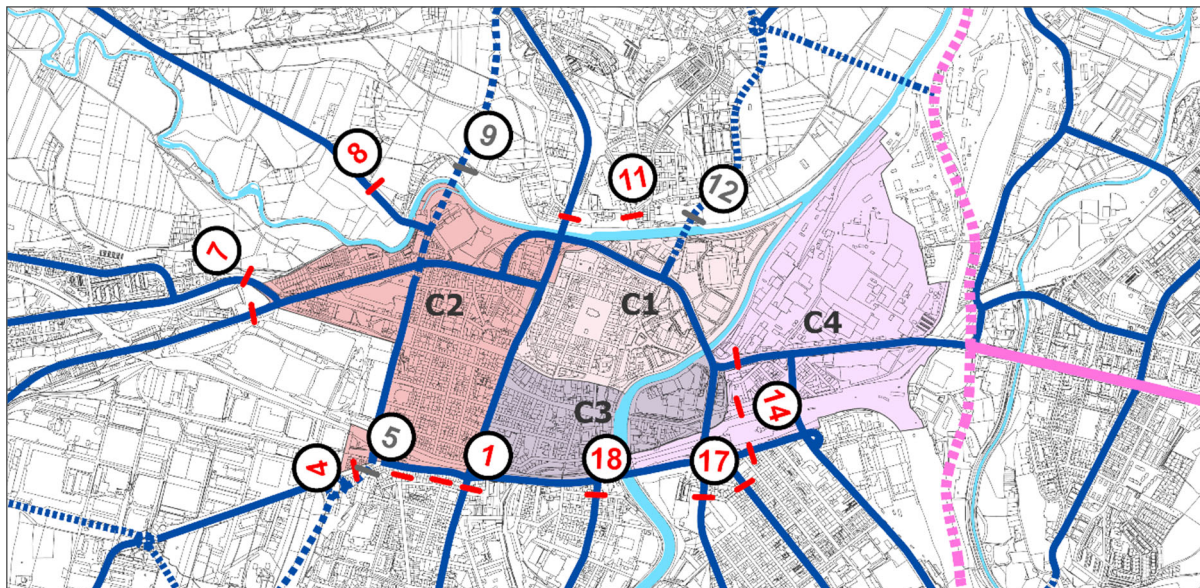
Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Výchozí hodnota	Výchozí rok
Počet parkovacích míst v systému P+R		481	2023
Celková plocha zóny regulovaného parkování	ha	228	2023
Počet parkovacích míst v zóně regulovaného parkování		6 567	2024

Aktivní mobilita

Ukazatel výkonnosti	Jednotka	Hodnota
Délka nově zavedených pěších/sdílených zón	km	
Délka novostaveb stezek pro pěší a cyklisty	km	

Kordón centra města

Pro účely ukazatelů výkonnosti je určen kordón centra města Plzně pomocí uličních profilů uvedených v tabulce a v mapovém výřezu. Pro tyto profily byly zjištěny hodnoty z detektorů SSZ. Vyhodnocení slouží k posouzení vlivu opatření PUMP na zatížení centra města.



<i>profil</i>	<i>název</i>	Intenzita 2024, [voz/den (24h)], hodnoty z detektorů SSZ jen na vstupu do kordónu	Intenzita 2045, [voz/den (24h)] realizace dopravních staveb viz výstup z dopravního modelu
CE1	Klatovská	14 147	7 100
CE2	Hřímálého	152	200
CE3	Němejcova	4 710	1750
CE4a	Borská	6 325	4 750
CE5	I/27 – plánovaná	0	12 700
CE6	(Tylova) Domažlická	5 719	7 500
CE7	(Skvrňanská) Vejprnická	11 345	9 550
CE8	Radčická	2 345	2 900
CE9	I/27 estakáda	0	8 600
CE10	most Gen. Pattona	18 599	9 150
CE11	Rooseveltův most	9 943	0
CE12	SS Roudná	0	0
CE13	U Prazdroje	20 562	18 850
CE14	Šumavská	783	0
CE15	Železniční	6 205	6 050
CE16	Koterovská	5 098	2 650
CE17	Mikulášská	6 907	4 600
CE18	Doudlevecká	6 892	4 250
Σ	Celkem (absolutně)	119 731	100 600

Poznámka: Intenzita 2045, [voz/den (24h)] realizace dopravních staveb viz výstup z dopravního modelu byl oproti grafickému výstupu vydělen 2, pro zatížení kordonu se započítávají jen auta na vstupu do kordonu. Stanoviště kordonu centrální oblasti vymezují uzavřenou oblast, je možné sledovat pouze vjezdy do této oblasti.

Sledování dopravních intenzit na vjezdech do centrální oblasti vytváří stabilní a dlouhodobou datovou základnu pro pravidelné hodnocení Plánu udržitelné dopravy Plzně.

5.3 Participace – informace o hodnocení dopravy veřejnosti

Kromě technických a dopravně inženýrských ukazatelů je pro hodnocení vývoje dopravního systému důležité sledovat i to, jak na jeho změny v dopravě reaguje veřejnost, neboť názory veřejnosti a změny chování uživatelů dopravního systému poskytují nejvýznamnější zpětnou vazbu a jsou základním měřítkem úspěchu celého programu.

Proto je participační proces nedílnou součástí procesu tvorby PUMP. V rámci navržené komunikační strategie proběhla informační kampaň forma a následně dotazníkové šetření, které bylo veřejnosti zprostředkováno skrze webové stránky města Plzně <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/strategie-rozvoje-dopravy-v-plzni-pro-obdobi-2026-2035/>.

Kromě webových stránek Magistrátu města Plzně byly využity i tradiční tiskoviny – Radniční listy, kterými město Plzeň informuje své občany o dění ve městě a které jsou distribuovány zdarma do poštovních schránek nebo jsou k dispozici v budovách Magistrátu města Plzně <https://plzen.eu/o-meste/multimedia/radnicni-listy/>.



Pomozte napláňovat městskou mobilitu



Plzeň připravuje plán udržitelné mobility na období 2026–2035 a zajímá se o vyjádření obyvatel Plzně. „Názory veřejnosti se v Plzni stávají nedílnou součástí zpracování důležitých dokumentů. Díky nim můžeme plánovat dopravu tak, aby co nejvíc vyhovovala všem, kdo v Plzni žijí a cestují. Proto jsme připravili dotazník, který umožní každému sdělit názor a společně tak vytvořit cestování po městě snazší a příjemnější,“ uvedla ředitelka Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně **Irena Vostracká**. Nový plán na období 2026–2035 se opět zaměřuje na koordinovaný rozvoj různých druhů dopravy. Mezi plánovaná opatření patří další podpora městské hromadné dopravy, zlepšení zázemí pro příměstské spoje, rozšiřování a lepší propojení cyklistické infrastruktury a dostavba městského okruhu. Zároveň se počítá s obnovou městských tříd a veřejných prostranství. Plán udržitelné mobility města Plzně je základním nástrojem pro plánování rozvoje dopravy již od roku 2016. Díky němu se podařilo realizovat mnoho významných projektů.

5.3.1 Výsledky dotazníkového šetření

Dotazníkový průzkum byl zpracován jako součást tvorby Plánu udržitelné mobility Plzně pro plánovací období na roky 2026 – 2035.

Dotazníkové šetření probíhalo v období od 1. 9. 2025 do 30. 9. 2025 a zúčastnilo se ho **celkem 1069 respondentů**. Z toho bylo **cca 2/3 mužů a 1/3 žen**. Z hlediska věkové struktury tvořili přes **polovinu lidí ve věku 26 až 45 let (53 %)**. Počet účastníků dotazníkového šetření opravňoval využít průzkum **jako relevantní podklad** dokládající názory veřejnosti. Zpracovatelům tak poskytl důležitou **zpětnou vazbu** a potvrdil vhodnost zvolených principů a navržených řešení.

Dle výsledků dotazníku se obyvatelé Plzně z hlediska užívání automobilu nebo MHD dělí na přibližně stejně velké skupiny, i když počet obyvatel užívajících **automobil (A 41 %)** převažuje nad uživateli **MHD (MHD 33 %)**. Početně jsou téměř vyrovnané i skupiny pohybující se po Plzni převážně na kole (**cyklisté 13 %**) nebo převážně pěšky (**chodci 12 %**). Naopak u **dojíždějících** jednoznačně převládá jako obvyklý dopravní prostředek automobil (**A 60 %**). Pozitivní je, že **3/4 respondentů dopravní prostředek dle potřeby střídá**, což vytváří prostor pro navýšení cestujících ve veřejné dopravě.

Z hlediska **rozvoje komunikační sítě** pokládá většina respondentů (**60 %**) za **nejpotřebnější dokončit městský okruh** a **35 %** pokládá za nejpotřebnější **novou trasu z Bor na Severní předměstí**.

V oblasti **městské hromadné dopravy** je pro téměř polovinu respondentů (**49 %**) důležité pokračovat **v rozvoji tramvajových tratí** (Na Vinice, do obytné čtvrti Kasárna Bory) a **zlepšit návaznost spojů** v přestupních uzlech (**32 %**).

Z hlediska **autobusové a železniční dopravy** je pro cestující prioritou celkově **zlepšit okolí Hlavního nádraží včetně přístupu k tramvajovým zastávkám** (**51 %**), dále vybudovat **přestupní uzly v jednotlivých částech města** (**36 %**), **lépe vybavit a udržovat autobusové zastávky** (**24 %**) a **rozšířit autobusový terminál u Hlavního nádraží** (**23 %**)

Pro **aktivní mobilitu** si téměř polovina respondentů (**48 %**) přeje vytvořit bezpečné a pohodlné cyklistické trasy vedené městem, pro čtvrtinu respondentů (**25 %**) je důležité pokračovat ve výstavbě sportovně rekreačních tras podél řek.

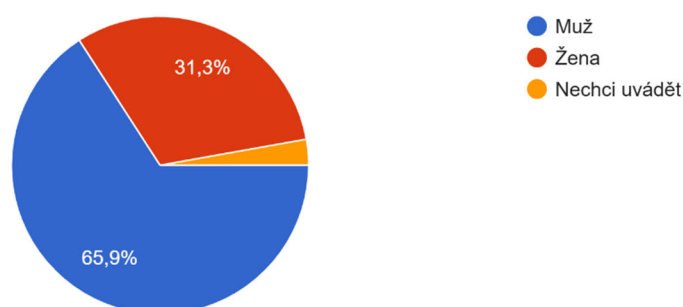
Z hlediska sdílené dopravy by v případě dostupnosti a snadnému rezervačnímu systému využívalo **40 % respondentů sdílená kola**. Naopak **sdílená auta** by využívalo **jen 15 % respondentů**.

Podrobné výsledky průzkumu

Jasná většina respondentů, tvořící zhruba **dvě třetiny** všech odpovídajících, byli **muži**. Ženy představovaly přibližně **jednu třetinu** respondentů

Jaké je vaše pohlaví?

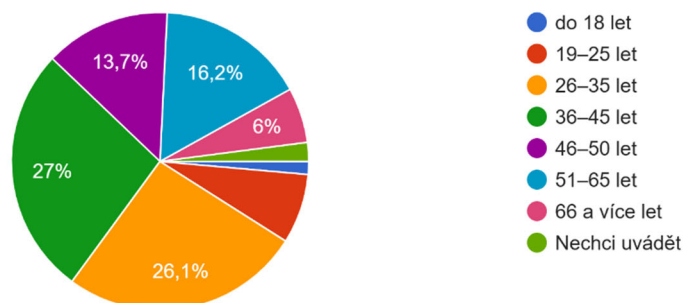
1 069 odpovědí



Největší skupinu tvořili respondenti ve věkovém rozmezí **36–45 let**. Druhou největší, a téměř stejně početnou, skupinou byli respondenti ve věku **26–35 let**. Další významnou skupinou byli respondenti ve věku **51–65 let**.

Kolik je vám let? (Vyberte věkové rozmezí)

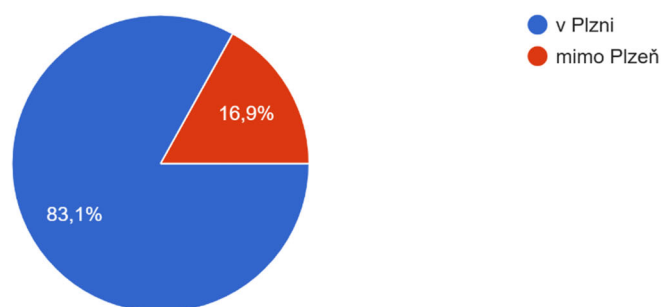
1 069 odpovědí



Naprostá většina odpovídajících bydlí **v Plzni**. Respondenti bydlící mimo Plzeň tvoří jen **malou část** z celkového počtu

Kde bydlím?

1 069 odpovědí

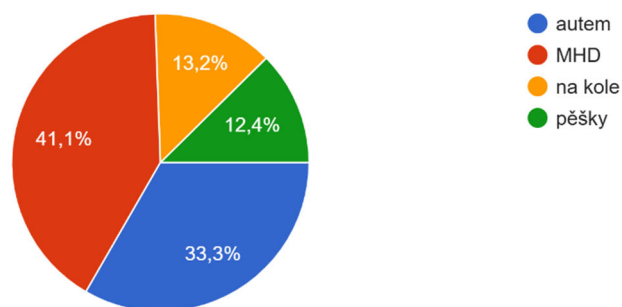


Nejpoužívanější dopravní prostředek pro pohyb po Plzni se liší v závislosti na tom, zda respondent ve městě bydlí, nebo do něj dojíždí.

- Pro respondenty, kteří bydlí přímo v Plzni, je nejčastěji využívaným dopravním prostředkem Městská hromadná doprava.
- Velká část respondentů bydlících mimo Plzeň dojíždí do města automobilem. Ten také zůstává jejich hlavním dopravním prostředkem i pro pohyb po městě, pouze menší část jich dopravní prostředek změní.

Jak se po městě nejčastěji pohybují

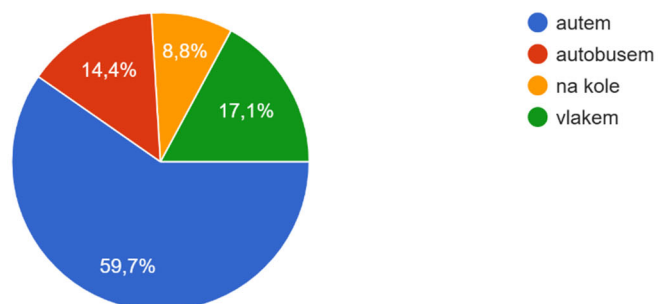
888 odpovědí



Odpověď respondentů bydlících v Plzni

Jak do Plzně nejčastěji dojíždím

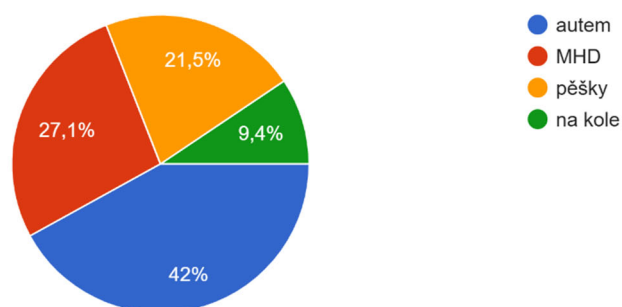
181 odpovědí



Odpověď respondentů bydlících mimo Plzeň

po městě se nejčastěji pohybují

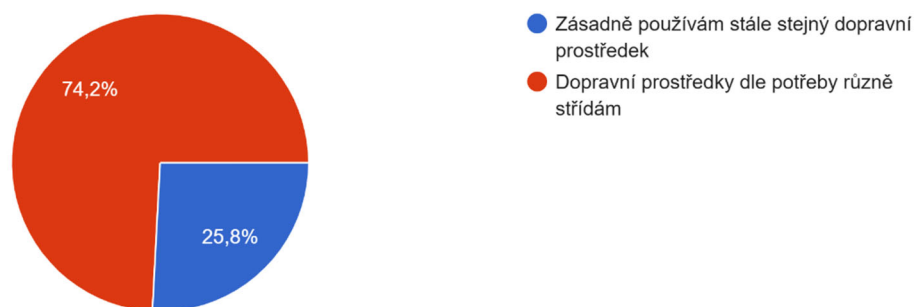
181 odpovědí



Odpověď respondentů bydlících mimo Plzeň

Pro cestu používám

1 069 odpovědí



V případě dojíždějících je automobil primárním prostředkem pro příjezd do města, a i pro pohyb po městě. Po příjezdu do cílové destinace jen necelých 18 % řidičů svůj vůz odstaví a pro další pohyb po městě volí jinou alternativu, jako je MHD, kolo nebo chůze.

V případě obyvatel města se naopak ukazuje převaha MHD, kola a pěší dopravu jako efektivní způsob pohybu po městě volí dvě třetiny respondentů.

Téměř tři čtvrtiny všech respondentů preferuje v pohybu po městě multimodalitu a dopravní prostředek střídají dle aktuální situace. **Výsledek průzkumu ukazuje na potřebu rozvíjet a propojovat všechny druhy dopravních systémů tak, aby uživatelům nabídla co nejširší možné spektrum výběru vhodného dopravního prostředku.**

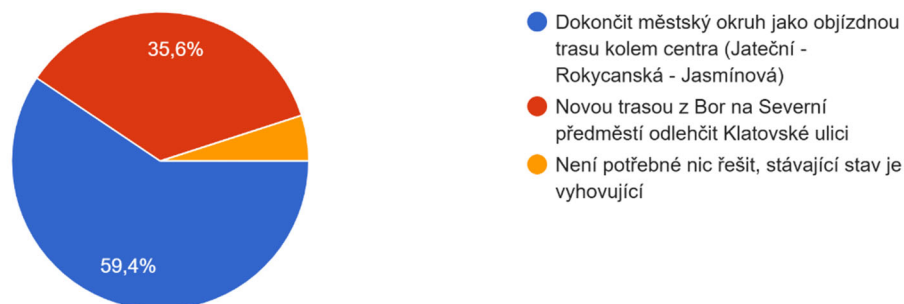
Automobilová doprava

Z hlediska automobilové dopravy považuje nejvíce respondentů za nejpotřebnější infrastrukturní projekty, které by ulevily centru města a přetíženým komunikacím

- **Největší prioritu má dokončení městského okruhu jako obchvatu centra, konkrétně v trase Jateční – Rokycanská – Jasmínová**
- Druhým nejžádanějším projektem je vybudování nové trasy z Bor na Severní Předměstí, která by odlehčila Klatovské ulici

Z hlediska automobilové dopravy vnímám jako nejpotřebnější:

1 069 odpovědí



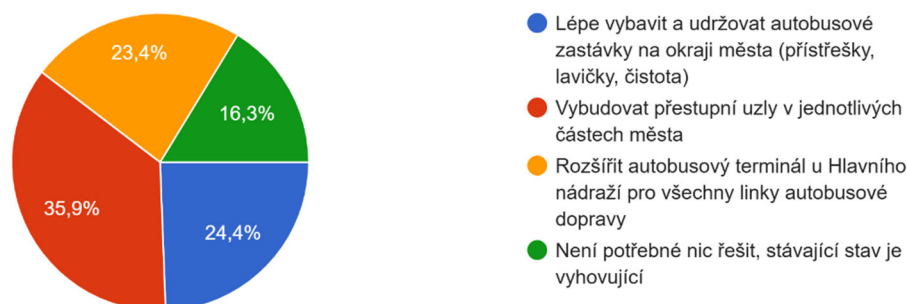
Veřejná doprava

Pro zlepšení veřejné dopravy je klíčová lepší organizace a vybavení zastávek a terminálů.

- **Nejvíce respondentů považuje za nejpotřebnější vybudování přestupních uzlů v jednotlivých částech města.**
- Dalšími prioritami jsou lepší vybavení a údržba autobusových zastávek na okraji města (přístřešky, lavičky, světla) a rozšíření autobusového terminálu u Hlavního nádraží pro všechny linky.

Z hlediska autobusové dopravy vnímám jako nejpotřebnější:

1 069 odpovědí

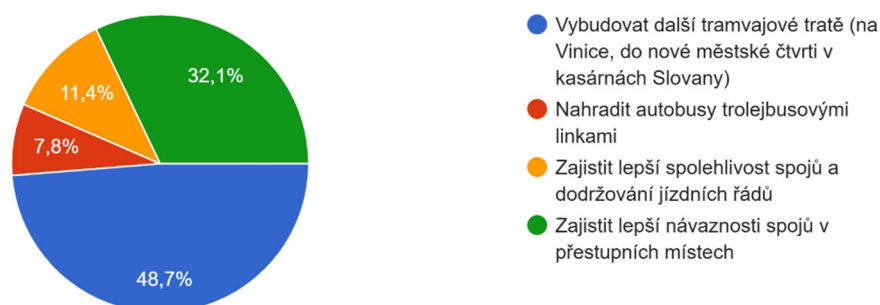


V oblasti MHD je jednoznačně největší poptávka po rozšiřování sítě kolejové dopravy.

- **Téměř polovina respondentů si přeje vybudování dalších tramvajových tratí,** například na Vinice nebo do oblasti kasáren na Slovanech
- Významná část také volá po **zajištění lepších návazností spojů** v přestupních místech.
- Menší část respondentů by uvítala lepší spolehlivost spojů a dodržování jízdních řádů nebo nahrazení autobusů trolejbusy

Z hlediska městské hromadné dopravy vnímám jako nejpotřebnější:

1 069 odpovědí



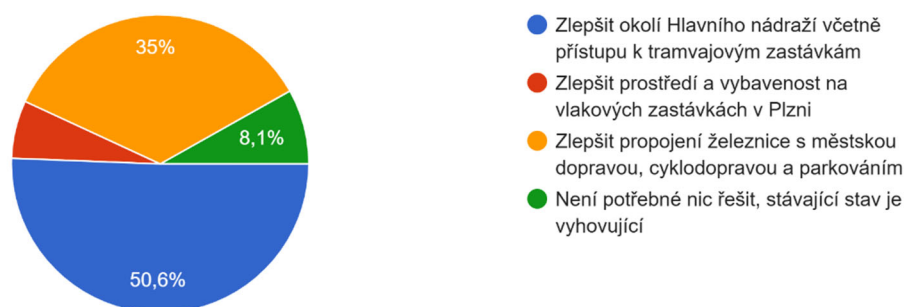
Železniční doprava

U železniční dopravy se přání respondentů soustředí na Hlavní nádraží a jeho propojení s dalšími druhy dopravy

- **Více než polovina si nejvíce přeje zlepšení okolí Hlavního nádraží, včetně přístupu k tramvajovým zastávkám.**
- Dále je pro více než třetinu respondentů důležité **zlepšit propojení železničních zastávek s městskou dopravou, cyklo dopravou a parkováním.**

Z hlediska železniční dopravy vnímám jako nejpotebnější:

1 069 odpovědí



Cyklistická doprava

Pro cyklisty je absolutní prioritou bezpečnost a komfort

- **Téměř polovina považuje za nejdůležitější vytvoření bezpečných a pohodlných cyklotras vedoucích městem.**
- Čtvrtina respondentů by uvítala pokračování v budování cyklistických stezek podél řek a potoků v Plzni.

Z hlediska cyklistické dopravy vnímám jako nejpotebnější:

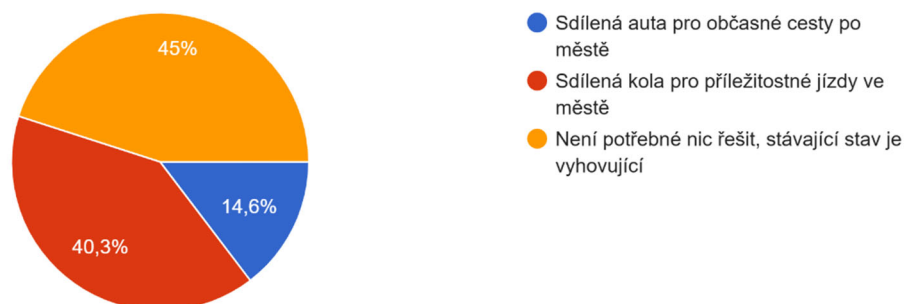
1 055 odpovědí



Průzkum také ukázal zájem o moderní formy dopravy. V případě dobré dostupnosti a jednoduchého systému by **téměř polovina respondentů využívala sdílená kola pro příležitostné jízdy**.

V případě dobré dostupnosti a snadnému rezervačnímu i platebnímu terminálu bych využil(a):

1 039 odpovědí



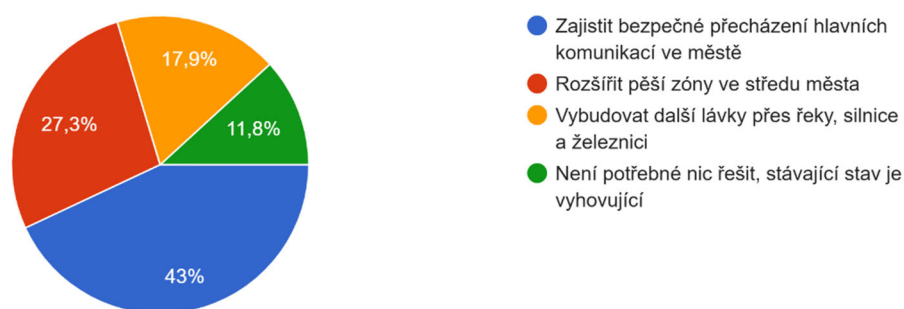
Pěší doprava

Pro chodce je klíčové bezpečné překonávání dopravních tepen

- **Největší prioritou je zajištění bezpečného přecházení hlavních komunikací ve městě.**
- Dalšími významnými požadavky jsou rozšíření pěších zón v centru města a budování dalších lávek přes řeky, silnice a železnice

Z hlediska pěší dopravy vnímám jako nejpotřebnější:

1 069 odpovědí



Dotazníkové šetření bylo nastaveno jako základ komunikační strategie s veřejností. Jeho výhodou je:

- oslovení širokého vzorku veřejnosti
- standardizace metodiky pro další šetření v průběhu platnosti PUMP.
- jednotná metodika participace jako při hodnocení Strategického plánu města Plzně, jehož je PUMP součástí.

5.4 Aktualizace

Pravidelná aktualizace je završením implementační a monitorovací fáze. Prostřednictvím pravidelné aktualizace je možné reagovat na aktuální rozvoj a potřeby města Plzně.

Aktualizace je zpracovávána současně s monitoringem v pravidelných dvouletých cyklech:

- na základě hodnocení programu a dalších podkladů z impulsů pracovní skupiny
- aktualizace je předkládání k projednání ZMP a k posouzení verifikaci KPDMM MD ČR

Návrh monitoringu a aktualizace PUMP pro plánovací období 2026 – 2035

Rok	Monitoring a aktualizace
2028	A, Zpráva o naplňování PUMP v letech 2026 – 2028 B, Aktualizace PUMP, 2028
2030	A, Zpráva o naplňování PUMP v letech 2028 – 2030 B, Aktualizace PUMP, 2030
2032	A, Zpráva o naplňování PUMP v letech 2030 – 2032 B, Aktualizace PUMP, 2032
2034 - 2035	Hodnotící zpráva naplňování PUMP v návrhovém období 2026 – 2035
2035	Aktualizace PUMP pro návrhové období 2036 – 2045

6 Seznam opatření

- A.1 Koridor pro MHD Bory
- A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí
- A.3 Koridor pro MHD Doubravka
- A.4 Koridor pro MHD Slovany
- A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky
- B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD
- B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD
- B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD včetně rozvoje napájecí sítě
- B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu
- B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory
- B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlov
- C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice
- C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova
- C.3 Rekonstrukce obratišť MHD
- C.4 Realizace technické základny Zadní Skvrňany
- C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“
- C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka
- C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Plaská
- C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická
- C.9 Přestupní uzel Doubravka
- C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka
- C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD
- C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská – úsek nám. Míru – Máchova
- C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí
- C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD
- C.15 Propojení Valcha – Borská pole
- C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD
- D.1 Uzel Plzeň, 4 stavba – seřadovací nádraží Doubravka
- D.2 Domažlická trať, 1. stavba, nová trať
- D.3 Domažlická trať, 2. stavba
- D.4 Trakční napájecí stanice Skvrňany
- D.5 Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)
- D.6 Odstranění úrovněvého přejezdu MO - Zborovská – Klatovská
- D.7 Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň - Dobřany
- D.8 Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň – Jižní předměstí z Klatovské ulice
- D.9 Elektrifikace trati Plzeň - Žatec
- E.1 Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy
- E.2 Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)
- E.3 Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy
- F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné
- F.2 MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová - Jateční
- F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku
- F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20
- F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné
- F.6 Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská
- F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné
- F.8 Zklidnění centrální části Slovan
- F.9 Rozšíření západní části MO na čtyřpruh

- G.1 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů
- G.2 Rekonstrukce Lobežské ulice
- G.3 Rekonstrukce Masarykovy ulice
- G.4 Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora
- G.5 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevice
- G.6 Křižovatka Zborovská – Mostní
- G.7 Rekonstrukce náměstí Milady Horákové;
- H.1 Rozvoj zóny tempo „30“
- H.2 Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty
- H.3 Rozvoj zóny placeného stání
- H.4 Realizace parkovišť P+R
- H.5 Organizace nákladní dopravy
- H.6 Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy
- J.1 Úprava náměstí Republiky
- J.2 Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova
- J.3 Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská
- J.4 Resslova ulice
- J.5 Revitalizace Anglického nábřeží
- J.6 Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů
- K.1 Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice
- K.2 Revitalizace uličního prostoru Rokycanská (úsek Úslava – Dlouhá ul.)
- K.3 Revitalizace parkových náměstí
- L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati
- L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova
- L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí
- L.4 Revitalizace Klatovské
- L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků
- L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská
- M.1 Signalizované místo pro přecházení Tyršova
- M.2 Oprava Lochotínské lávky
- M.3 Lávka přes Rokycanskou ulici
- M.4 Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)
- M.5 Podchod u železniční zastávky Plzeň – zastávka
- M.6 Pěší propojení Skvrňany – Zátíší (Sámová – Kreuzmannova)
- N.1 Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok
- N.2 Greenway Úslava a Božkovský potok
- N.3 Greenway Úhlava a Černice – Losiná
- N.4 Greenway Radbuza
- N.5 Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice
- O.1 Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce
- O.2 Podpora bike-sharingu
- O.3 Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility
- P.1 Ověřování provozu vozidel MHD s autonomním řízením
- P.2 Zvyšování bezpečnosti provozu MHD s využitím IT
- P.3 Využití informačních technologie pro rozvoj multimodality
- P.4 Využití informačních technologií pro organizaci provozu a řízení dopravy

6.1 Srovnávací tabulka opatření

Plán udržitelné mobility 2016 – 2025

Plán udržitelné mobility 2026 – 2035

SUMP ITI

PUMP 2026 - 2035	PUMP 2016 – 2025 a SUMP ITI
A.1 Koridor pro MHD Bory	105 – Koridor MHD: linka 16 15 - Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova
A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí	98 – Rooseveltův most – zajištění plyn. provozu MHD 23 Preference MHD v historickém jádro
A.3 Koridor pro MHD Doubravka	105 – Koridor MHD: linka 16 29 – Upřednostnění MHD U Prazdroje – Rokycanská
A.4 Koridor pro MHD Slovany	
A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky	106 – Elektrifikace tangenciálních linek MHD
B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD	74 - Rozvoj elektromobility – bat. tech. (T-BUS, A-BUS)
B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD	60 – Modernizace elektrického vozového parku MHD
B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD včetně rozvoje napájecí sítě	
B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu	
B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory	
B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlovy	
C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice	107 - Prodloužení tram. trati na Vinice
C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova	17 - Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova
C.3 Rekonstrukce obratišť MHD	5 - Úpravy v tramvajových obratištích Košetka a Malesická
C.4 Realizace technické základny Zadní Skvrňany	
C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“	
C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hájkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka	53 - Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (2 úseky) Opatření SUMP ITI 434 I/27 křižovatka Na Belánce
C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Pláská	
C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická	
C.9 Přestupní uzel Doubravka	104 - Přestupní uzel Doubravka
C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka	

C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD	73 – Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech 97 - Zázemí řidičů na konečných zastávkách
C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská – úsek nám. Míru – Máchova	
C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí	99 - Trolejbusová trať na Severní Předměstí
C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD	106 – Elektrifikace tangenciálních linek MHD
C.15 Propojení Valcha – Borská pole	
C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD	59 – Zkapacitnění Borská (depo Folmavská)
D.1 Uzel Plzeň, 4 stavba – seřadovací nádraží Doubravka	32 - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka
D.2 Domažlická trať, 1. stavba, nová trať	SUMP ITI 207 Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať
D.3 Domažlická trať, 2. stavba	SUMP ITI 205 Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. Stavba
D.4 Trakční napájecí stanice Skvrňany	
D.5 Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)	SUMP ITI 210 Modernizace tratě Horažďovice předm. – Plzeň Koterov
D.6 Odstranění úrovněového přejezdu MO - Zborovská – Klatovská	SUMP ITI 438 MKO v úseku Klatovská - Zborovská
D.7 Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň - Dobřany	SUMP ITI 261 Modernizace trati Plzeň - Klatovy
D.8 Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň – Jižní předměstí z Klatovské ulice	
D.9 Elektrifikace trati Plzeň - Žatec	SUMP ITI 260 Modernizace trati Plzeň – Žatec pro zajištění cílového provozního konceptu
E.1 Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy	95 – Dostavba přestupního uzlu Hlavní nádraží
E.2 Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)	96 – Revitalizace prostoru „U nádraží“
E.3 Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy	
F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné	30 – I/20 Na Roudné – Rokycanská
F.2 MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová - Jateční	SUMP ITI 439 I/20 Jasmínová – Jateční, jižní etapa
F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku	SUMP ITI 424 Komunikace Na Růžku
F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20	
F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné	

F.6 Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská	SUMP ITI 441 Prodloužená Alej Svobody a propojení Karlovarská – Kotíkovská
F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné	94 - Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné
F.8 Zklidnění centrální části Slovan	
F.9 Rozšíření západní části MO na čtyřpruh	
G.1 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů	25 - Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů
G.2 Rekonstrukce Lobežské ulice	41 – Rekonstrukce Lobežské ulice
G.3 Rekonstrukce Masarykovy ulice	33 - Rekonstrukce Masarykovy ulice
G.4 Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora	SUMP ITI 426 Rekonstrukce silnice II/231, Bílá Hora
G.5 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevec	SUMP ITI 430 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevec
G.6 Křižovatka Zborovská – Mostní	SUMP ITI 423 Křižovatka Zborovská - Mostní
G.7 Rekonstrukce náměstí Milady Horákové;	SUMP ITI 452 Komunikace Rekonstrukce nám. Milady Horákové
H.1 Rozvoj zóny tempo „30“	84 – Zóny „Tempo 30“
H.2 Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty	
H.3 Rozvoj zóny placeného stání	
H.4 Realizace parkovišť P+R	6 - Parkoviště P+R na konečných tramvajových linek (Bolevec, Košutka, Světovar)
H.5 Organizace nákladní dopravy	
H.6 Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy	
J.1 Úprava náměstí Republiky	
J.2 Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova	
J.3 Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská	
J.4 Resslova ulice	
J.5 Revitalizace Anglického nábřeží	
J.6 Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů	
K.1 Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice	22 - Revitalizace uličního prostoru – Tyršova
K.2 Revitalizace uličního prostoru Rokycanská (úsek Úslava – Dlouhá ul.)	37 - Revitalizace uličního prostoru Rokycanská
K.3 Revitalizace parkových náměstí	SUMP ITI 225 Revitalizace zastávek MHD a VLD Chodské náměstí

L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati	57 – I/27 Sukova – Borská SUMP ITI 451 I/27 OK Folmavská
L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova	103 - Snížení dopravního zatížení Klatovské
L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí	14 - Husovo nám. – obousměrný provoz
L.4 Revitalizace Klatovské	54 – Revitalizace uličního prostoru - Klatovská
L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků	
L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská	
M.1 Signalizované místo pro přecházení Tyršova	
M.2 Oprava Lochotínské lávky	21 – Pěší propojení centra s Roudnou
M.3 Lávka přes Rokycanskou ulici	36 - Lávka přes Rokycanskou ulici
M.4 Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)	
M.5 Podchod u železniční zastávky Plzeň – zastávka	
M.6 Pěší propojení Skvrňany – Zátíší (Sáмова – Kreuzmannova)	
N.1 Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok	77 - Pokračování výstavby Greenways Opatření SUMP ITI 309 Dokončení plnohodnotného propojení městské sítě Plzně s regionální cyklistickou sítí (platí i pro opatření N.2, N.3, N.4, N.5 a O.1)
N.2 Greenway Úslava a Božkovský potok	31 - Stezka Úslava (Chrástecká – Těšínská, Koterov – Starý Plzenec)
N.3 Greenway Úhlava a Černice – Losiná	
N.4 Greenway Radbuza	49 - Stezka Radbuza (Papírenská lávka – Malostranská 50 - Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park – České údolí – Litice)
N.5 Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice	
O.1 Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce	101 - Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce SUMP ITI 308 Realizace nových tangenciálních cyklistických propojení v městě Plzni SUMP ITI 310 Realizace integračních opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru
O.2 Podpora bike-sharingu	81 - Podpora bike-sharingu
O.3 Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility	83 - Úschovny pro kola – městský systém 82 - Stojany pro parkování kol – doplňky veřejného prostoru

P.1 Ověřování provozu vozidel MHD s autonomním řízením	
P.2 Zvyšování bezpečnosti provozu MHD s využitím IT	
P.3 Využití informačních technologie pro rozvoj multimodality	68 – Rozšíření inteligentních zastávek 89 – Předpl. služby mobility na Plz. kartě (MHD, parkování, cykloúschovna atd.) 90 – Jednotný informační systém pro uživatele dopravy, SUMP ITI 223 Integrace informačního systému MHD vs. VLD na zastávkách v Plzni
P.4 Využití informačních technologií pro organizaci provozu a řízení dopravy	92 Metropolitní dispečink

7 Závěrečné shrnutí

Plán udržitelné mobility Plzně

Plán udržitelné mobility města Plzně je zpracován jako komplexní programový dokument pro oblast dopravy v městě Plzni. Plán byl zpracován v letech 2014 – 2015 společností Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. za spoluúčasti pracovní skupiny tvořené zástupci organizací zodpovídajících za koncepci, realizaci, správu a provoz dopravních systémů. Po prověření dokumentu v procesu SEA byl dokument schválen usnesením ZMP č. 5/2017 ze dne 2. 2. 2017 a následně MD ČR odsouhlasen a verifikován jako způsobilý pro podkládání žádostí o spolufinancování z evropských strukturálních a investičních fondů. Dokument programově obsahuje období let 2016 až 2025.

Správou a aktualizacemi plánu byl pověřen Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, který vykonával tyto činnosti za účasti již osvědčené pracovní skupiny. Plán udržitelné mobility Plzně byl pravidelně sledován, vyhodnocován a aktualizován ve dvouletých intervalech v letech 2018, 2020, 2022 a 2024. Průběh naplňování plánu a jeho dílčí aktualizace jsou doloženy ve zpracovaných Zprávách o naplňování Plánu udržitelné mobility Plzně a v Aktualizacích Plánu udržitelné mobility Plzně, které schvalovalo ZMP.

Pořízení dokumentu, jeho vyhodnocování a aktualizace může sledovat veřejnost na webových stránkách <https://www.mobilita-plzen.cz/>.

Vyhodnocení návrhového období 2015 - 2025

V roce 2024 – 2025 byla zpracována hodnotící zpráva o naplňování celého plánovacího období, která sloužila jako podklad pro aktualizaci PUMP na další plánovací období 2026 – 2035. Hodnoceno bylo nejen plnění jednotlivých opatření, ale zejména jejich přínos na základě stanovených ukazatelů.

V uplynulém období bylo realizováno 34 opatření a dalších 54 probíhá příprava. Z toho více než polovina opatření souvisela s rozvojem, údržbou nebo preferencí veřejné dopravy. To se také promítlo do sledovaných ukazatelů, kdy právě veřejná doprava zaznamenala významný nárůst uživatelů MHD a zejména VLD. Celkový nárůst uživatelů MHD stoupl o 7 %, počet uživatelů VLD BUS stoupl o 30 %, nárůst uživatelů železnice je o 21 %.

Kromě veřejné dopravy byly sledované ukazatele výkonnosti splněny i v dalších oblastech. Realizací důležitých úseků městského okruhu došlo k přenesení části dopravních vztahů mimo centrální část města a snížení zatížení centra IAD o 9 %. Tento jev byl podpořen i regulací parkování, stále pokračuje postupné zpoplatňování parkování, které již kromě centra města zahrnuje i navazující obytné čtvrti. Splněny byly i ukazatele týkající se aktivní mobility, úspěšně se rozvíjel zejména systém Greenways, který také oslovil významný počet uživatelů.

Přestože došlo v uplynulém plánovací období k naplnění sledovaných ukazatelů, je nutné v následujícím plánovacím období přistoupit k realizaci opatření, která se týkají revitalizace veřejných prostor a restrikce IAD v centrální části města. Realizace těchto typů opatření bude prospěšná zejména pro aktivní mobilitu a budou vytvořeny podmínky pro rozvoj multimodality. Na základě zpracovaného vyhodnocení byly stanoveny základní principy pro návrh aktualizace Plánu udržitelné mobility Plzně, a to:

- **Zachovat regulativní scénář**
- **Zachovat průběžně naplňovaná, rozpracovaná nebo dosud nenaplněná opatření**
- **Doplnit soubor nových opatření v souladu s regulativním scénářem**
- **Zajistit koordinaci se Strategií udržitelné mobility Plzeňské IT**

Aktualizace plánu pro plánovací období 2026 – 2035

Plán udržitelné mobility Plzně – Aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035 tvoří spolu se Strategií udržitelné mobility Plzeňské ITI jeden funkční celek a ve své provázanosti vytváří jednotnou dopravní strategii “Plzeňského regionu”.

Zpracování plánu vycházelo z činnosti pracovní skupiny zahrnující zástupce organizací podílející se na koncepci, správě a provozu jednotlivých částí dopravního systému.

Návrh Aktualizace plánu pro plánovací období 2026 – 2035 byl proveden dle metodiky SUMP 2.0 doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult.

Návrh „Aktualizace plánu pro plánovací období 2026 – 2035 vycházel z původního regulativního scénáře a sledoval i jeho cíle:

- **Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy**
- **Snižít zatížení vnitřní části města individuální automobilovou dopravou**

Vzhledem k soudobým požadavkům na snižování emisí a požadavkům na urbanistický rozvoj měst byly doplněny další dva cíle:

- **Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**
- **Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí**

Doplnění nových cílů posílilo zaměření PUMP na komplexní rozvoj města.

Definování cílů regulativního scénáře pak bylo podkladem pro stanovení strategie rozvoje, která se zaměřuje na

- rozvoj komunikační sítě,
- rozvoj veřejné dopravy,
- přechod na nízkoemisní vozidlo
- rozvoj pěší a cyklistické dopravy

Na základě definované strategie pak byly navrženy řešené oblasti, balíčky a opatření.

Celkem bylo navrženo 7 řešených oblastí, rozvrhnutých do 15 balíčků jednotlivých opatření. Navržených opatření zařazených do jednotlivých balíčků je celkem 94.

Monitoring a Implementace

Součástí dokumentu je i zpracování podkladu pro fázi monitoringu a implementace. Pro monitoring byly definovány tři kategorie ukazatelů, a to:

- ukazatelé výkonnosti (MHD, VLD, IAD, doprava v klidu, aktivní mobilita),
- zatížení centrální oblasti (počet vozidel vjíždějících do centrální oblasti za 24 hod.),
- názory veřejnosti na sledované okruhy problémů.

Za implementaci plánu jsou zodpovědní garanti jednotlivých opatření. Fáze implementace a monitoringu bude, tak jako v předchozím plánovacím období, prováděna ve dvouletých cyklech: Návrh cyklu implementace a monitoringu:

- Zpráva o naplňování PUMP v letech 2026 – 2028, Aktualizace PUMP, 2028
- Zpráva o naplňování PUMP v letech 2027 – 2030, Aktualizace PUMP, 2030
- Zpráva o naplňování PUMP v letech 2030 – 2032, Aktualizace PUMP, 2032

V závěru návrhového období bude zpracována Hodnotící zpráva naplňování PUMP za návrhové období 2026 – 2035 a návrh Aktualizace PUMP pro návrhové období 2036 – 2045.

8 Karty opatření

- A.1 Koridor pro MHD Bory
- A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí
- A.3 Koridor pro MHD Doubravka
- A.4 Koridor pro MHD Slovany
- A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky
- B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD
- B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD
- B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD včetně rozvoje napájecí sítě
- B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu
- B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory
- B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlov
- C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice
- C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova
- C.3 Rekonstrukce obratišť MHD
- C.4 Realizace technické základny Zadní Skvrňany
- C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“
- C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka
- C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Plaská
- C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická
- C.9 Přestupní uzel Doubravka
- C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka
- C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD
- C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská – úsek nám. Míru – Máchova
- C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí
- C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD
- C.15 Propojení Valcha – Borská pole
- C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD
- D.1 Uzel Plzeň, 4 stavba – seřaďovací nádraží Doubravka
- D.2 Domažlická trať, 1. stavba, nová trať
- D.3 Domažlická trať, 2. stavba
- D.4 Trakční napájecí stanice Skvrňany
- D.5 Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)
- D.6 Odstranění úrovněového přejezdu MO - Zborovská – Klatovská
- D.7 Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň - Dobřany
- D.8 Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň – Jižní předměstí z Klatovské ulice
- D.9 Elektrifikace trati Plzeň - Žatec
- E.1 Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy
- E.2 Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)
- E.3 Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy
- F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné
- F.2 MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová - Jateční
- F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku
- F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20
- F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné
- F.6 Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská
- F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné
- F.8 Zklidnění centrální části Slovan
- F.9 Rozšíření západní části MO na čtyřpruh
- G.1 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů

- G.2 Rekonstrukce Lobežské ulice
- G.3 Rekonstrukce Masarykovy ulice
- G.4 Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora
- G.5 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevice
- G.6 Křižovatka Zborovská – Mostní
- G.7 Rekonstrukce náměstí Milady Horákové;
- H.1 Rozvoj zóny tempo „30“
- H.2 Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty
- H.3 Rozvoj zóny placeného stání
- H.4 Realizace parkovišť P+R
- H.5 Organizace nákladní dopravy
- H.6 Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy
- J.1 Úprava náměstí Republiky
- J.2 Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova
- J.3 Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská
- J.4 Resslerova ulice
- J.5 Revitalizace Anglického nábřeží
- J.6 Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů
- K.1 Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice
- K.2 Revitalizace uličního prostoru Rokycanská (úsek Úslava – Dlouhá ul.)
- K.3 Revitalizace parkových náměstí
- L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati
- L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova
- L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí
- L.4 Revitalizace Klatovské
- L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků
- L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská
- M.1 Signalizované místo pro přecházení Tyršova
- M.2 Oprava Lochotínské lávky
- M.3 Lávka přes Rokycanskou ulici
- M.4 Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)
- M.5 Podchod u železniční zastávky Plzeň – zastávka
- M.6 Pěší propojení Skvrňany – Zátíší (Sámová – Kreuzmannova)
- N.1 Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok
- N.2 Greenway Úslava a Božkovský potok
- N.3 Greenway Úhlava a Černice – Losiná
- N.4 Greenway Radbuza
- N.5 Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice
- O.1 Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce
- O.2 Podpora bike-sharingu
- O.3 Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility
- P.1 Ověřování provozu vozidel MHD s autonomním řízením
- P.2 Zvyšování bezpečnosti provozu MHD s využitím IT
- P.3 Využití informačních technologií pro rozvoj multimodality
- P.4 Využití informačních technologií pro organizaci provozu a řízení dopravy

A.1 | Koridor pro MHD Bory



Balíček opatření

- A. Chráněné koridory
pro veřejnou dopravu

Koordinace s opatřeními

A.2, A.3, A.4, A.5

Nositel opatření

Odbor investic MMP
Správa veřejného statku

Popis opatření

Koridor MHD – Bory je určen k zajištění obsluhy jižních částí města trolejbusovými linkami. Konkrétně se jedná o omezení a vyloučení vlivu IAD na pravidelnost a spolehlivost spojů MHD. Koridor je vymezen v úseku od křižovatky Mrakodrap (Americká – Prokopova) po přestupní uzel Bory.

Dle současného linkového vedení tuto trasu plně nebo částečně využívají trolejbusové linky č. 10, 12, 14, 15, 16, 17, 18 a 19.

Obsahem opatření je realizace preferenčních opatření, která lze aplikovat samostatně anebo v rámci plánovaných akcí:

- Rekonstrukce Americké ulice;
- Sdružené zastávky v Tylově ul.;
- Omez. průjezdů IAD Koper. ul.;
- Zast. MHD Plzeň – Jižní předm.;
- Mánesova ul. zastávky MHD;
- Rekonstrukce křiž. E. Beneše – Heyrovského a rek. ul. U Borského parku.

Ideovým podkladem je dokument Koridor MHD: linka č. 16 (Vojtěch Novotný, Ph, D, leden 2021)

Preferenční opatření je vhodné využít i pro linky VLD

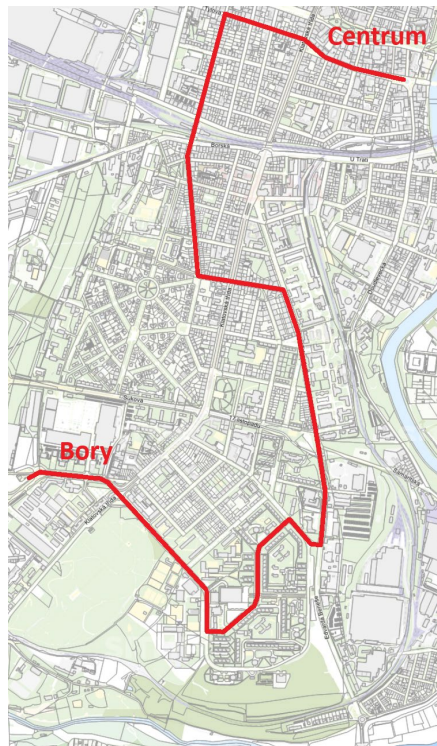
Řešený problém

Zdržování MHD a VLD vlivem kongescí způsobovaných IAD na základní páteřní trase sloužící pro obsluhu jižní části města

Přínos pro uživatele / obyvatele

- zvýšení cestovní rychlosti, pravidelnosti a spolehlivosti MHD
- zvýšení ekonomické efektivity,
- zvýšení atraktivity MHD a VLD pro veřejnost

Koridor MHD Bory



A.2 | Koridor pro MHD Severní Předměstí



Balíček opatření

A. Chráněné koridory
pro veřejnou dopravu

Koordinace s opatřeními

A.1, A.3, A.4, B.1

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Koridor MHD – Severní předměstí je určen k zajištění obsluhy severní části města trolejbusovými linkami MHD. Konkrétně se jedná o omezení a vyloučení vlivu IAD na pravidelnost a spolehlivost MHD. Koridor je vymezen v úseku od křižovatky Mrakodrap (Americká – Prokopova) po křižovatku Gerská – Studentská.

Dle Generelu MHD bude koridor využíván pro navržené trasy obsluhující Bolevec, Košutku, Vinice, Roudnou a Bílou horu. Obsahem opatření jsou preferenční opatření stavební nebo organizační povahy.

Jedná se například o akce:

- Rooseveltova ul. – omezení průjezdů IAD
- Rekonstrukce ul. Na Roudné
- Rekonstrukce aleje Svobody

Preferenční opatření je vhodné využít i pro linky VLD

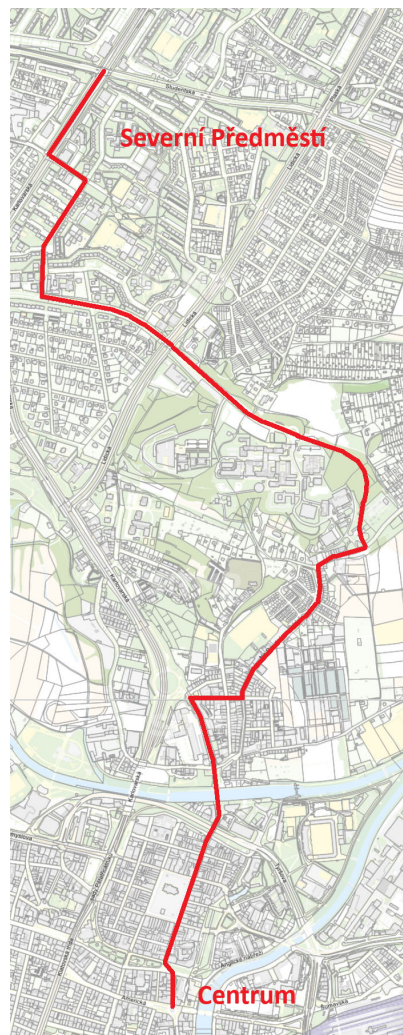
Řešený problém

Zdržování MHD a VLD vlivem kongescí způsobovaných IAD na základní páteřní trase sloužící pro obsluhu Severního Předměstí.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení cestovní rychlosti, pravidelnosti a spolehlivosti MHD
- Zvýšení ekonomické efektivity,
- Zvýšení atraktivity MHD a VLD pro veřejnost,

Koridor Severní Předměstí:



A.3 | Koridor pro MHD Doubravka



Balíček opatření

- A. Chráněné koridory pro veřejnou dopravu

Koordinace s opatřeními

A.1, A.2, A.4, A.5,

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Koridor MHD – Doubravka je určen k zajištění obsluhy východních částí města městskou hromadnou dopravou. Konkrétně se jedná o omezení a vyloučení vlivu IAD na pravidelnost a spolehlivost spojů MHD. Koridor je vymezen v úseku od křižovatky Mrakodrap (Americká – Prokopova) po přestupní uzel Doubravka.

Dle současného linkového vedení koridor plně nebo částečně využívají trolejbusové linky č. 11, 12, 13, 15, 16, 17.

Obsahem opatření jsou preferenční opatření stavební nebo organizační povahy, které lze aplikovat samostatně a v rámci připravovaných stavebních investic:

- rekonstrukce ulice Americká,
- revitalizace prostoru u nádraží,
- doplnění vyhrazených pruhů v ul. U Prazdroje
- přeložka silnice I/20
- přestavba křiž. Jateční – Těšínská
- rekonstrukce Masarykovy ulice

Preferenční opatření je vhodné využít i pro linky VLD

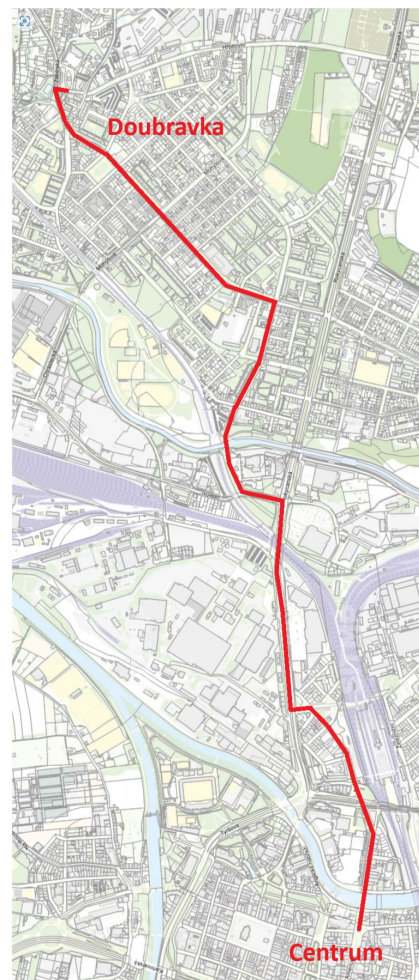
Řešený problém

Zdržování MHD a VLD vlivem kongescí způsobovaných IAD na základní páteřní trase sloužící pro obsluhu východní část města.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- zvýšení cestovní rychlosti, pravidelnosti a spolehlivosti MHD
- zvýšení ekonomické efektivity
- zvýšení atraktivity MHD a VLD pro veřejnost

Koridor MHD Doubravka



ZDROJ: SITMP; ÚKRMF

A.4 | Koridor pro MHD Slovany



Balíček opatření

- A. Chráněné koridory pro veřejnou dopravu

Koordinace s opatřeními

A.1, A.2, A.3, A.5,

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Koridor MHD – Bory je určen k zajištění obsluhy jihovýchodních částí města trolejbusovými linkami. Konkrétně se jedná o omezení a vyloučení vlivu IAD na pravidelnost a spolehlivost spojů MHD. Koridor je vymezen v úseku od křižovatky Mrakodrap (Americká – Prokopova) po křižovatku Nepomucká-Jasmínová.

Dle současného linkového vedení tuto trasu plně nebo částečně využívají trolejbusové linky č. 10, 13, 14.

Obsahem opatření je realizace preferenční opatření stavební nebo organizační povahy, které lze aplikovat samostatně anebo v rámci plánovaných akcí:

- Zborovská – Klatovská
- křižovatka Zborovská – Mostní
- rek. Nám. M. Horákové
- vyhrazený pruh Malostranská
- vyhrazený pruh Nepomucká (prověření)

Preferenční opatření je vhodné využít i pro linky VLD

Řešený problém

Zdržování MHD a VLD vlivem kongescí způsobovaných IAD na základní páteřní trase sloužící pro obsluhu východní část města

Přínos pro uživatele / obyvatele

- zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti,
- zvýšení ekonomické efektivity,
- zvýšení atraktivity MHD a VLD pro veřejnost.

Koridor Slovany



A.5 | Koridor MHD, tangenciální linky



Balíček opatření

- A. Chráněné koridory pro veřejnou dopravu

Koordinace s opatřeními

C.14

Nositel opatření

Správa veřejného statku
Odbor investic

Popis opatření

Koridor MHD – tangenciální linky je určen k zajištění obsluhy městských čtvrtí polookružními a tangenciálními spoji MHD. Konkrétně se jedná o omezení a vyloučení vlivu IAD na pravidelnost a spolehlivost spojů MHD. Koridor je vymezen od ulice U Velkého rybníka po přestupní uzel Slovany, kde směrem na Bory navazuje na „Koridor MHD Slovany“. Dle současného linkového vedení tuto trasu využívají zejména linky č. 29 a 30.

Obsahem opatření je realizace preferenčních opatření stavební nebo organizační povahy, které lze aplikovat samostatně anebo v rámci plánovaných akcí:

- rekonstrukce Masarykovy ulice,
- rekonstrukce Rolnického náměstí
- přeložka sil. I/20 (křiž. Lobežská)
- křižovatka Lobežská – Částkova
- rekonstrukce nám. M. Horákové

Preferenční opatření je vhodné využít i pro linky VLD

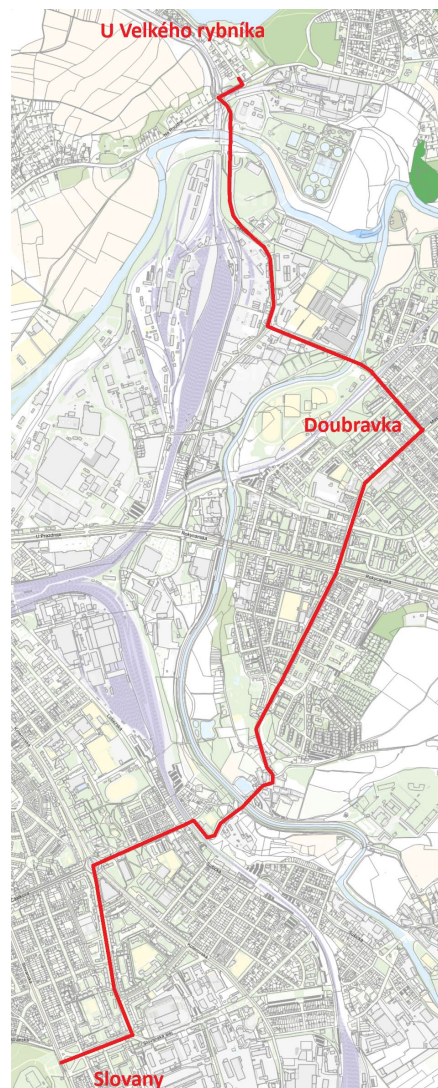
Řešený problém

Zdržování MHD a VLD v kongescích. V rámci městského prostředí jsou navrženy chráněné koridory, které v sobě slučují větší počet linek městské hromadné dopravy a kde je vhodné vytvářet preferenční opatření ve prospěch MHD.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti,
- Zvýšení ekonomické efektivity,
- Zvýšení atraktivity MHD a VLD pro veřejnost,

Chráněný koridor:



B.1 | Rozvoj nízkoemisních vozidel MHD



Balíček opatření

B. Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

B.2

Nositel opatření

Správa veřejného statku
PMDP, a.s.

Popis opatření

Na linkách MHD budou nahrazeny autobusy s dieselovými motory nízkoemisními typy vozidel. Tato náhrada se provede buď elektrobusy (bateriovými autobusy), nebo ve vhodných případech prodloužením stávajících linek s bateriovými trolejbusy do navazujících částí města (vizte např. stávající prodloužená linka č. 11), a to dle provozních a ekonomických podmínek jednotlivých linek.

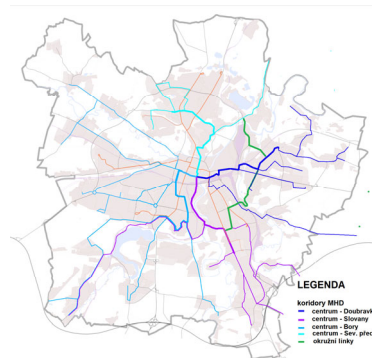
Pro případné prodloužení tras bateriových trolejbusů nebo převedení naftových autobusů do elektrobusů budou prověřeny například tyto městské části:

- Litice
- Valcha – Lhota – (Nová Ves)
- Orlík (Třemošná)
- Bílá Hora (Zruč – Senec)
- Újezd – Chlumeck
- Červený Hrádek
- Koterov

Řešený problém

- Plnění enviromentálních cílů v důsledku klimatické změny vedoucí k omezování dopravních prostředků provozovaných na fosilní paliva a k jejich nahrazování udržitelnějšími bezemisními vozidly.
- Potupná řízená obměna vozového parku MHD.
- Na lokální úrovni zlepšování kvality ovzduší, celkově zmírňování změny klimatu a snižování závislosti na fosilních zdrojích.

Schéma elektrifikace:



Ilustrační foto:



Přínos pro uživatele / obyvatele

- Snížení imisní a hlukové zátěže zejména v obytných čtvrtích.
- Zvýšení komfortu cestujících, zejména v případě prodloužení stávajících trolejbusových linek do dalších částí města (méně přestupů, zrychlení přepravy).

Zvýšení cestovního komfortu a atraktivity veřejné dopravy díky modernímu a mladému vozovému parku.

B.2 | Modernizace elektrického vozového parku MHD



Balíček opatření

B. Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

B.1

Nositel opatření

PMDP, a.s.

Popis opatření

Modernizace vozového parku městské hromadné dopravy prostřednictvím nákupu nových, primárně elektrických dopravních prostředků – tramvají, trolebusů a elektrobuseů. Součástí tohoto opatření je i plánovaný nákup velkokapacitních tramvají určených pro linku č. 4, která tvoří páteř tramvajové sítě v Plzni a dlouhodobě vykazuje nejvyšší přepravní zatížení. Nová vozidla umožní zvýšit přepravní kapacitu linky, zlepšit komfort cestování a přispět k plynulejšímu provozu v nejvytíženější dopravní ose města.

Řešený problém

Nejstarší dosud provozovaná vozidla MHD již překročila svou technickou i morální životnost, což se nejvíce projevuje u tramvajového parku. Nedostatečná kapacita tramvají na nejvytíženějších linkách, zejména na lince č. 4, vede k přetížení spojů a zhoršení komfortu cestujících. Zároveň trvá potřeba snižovat imisní i hlukovou zátěž v obytných částech města způsobenou motorovou dopravou, včetně autobusů se spalovacím motorem a trolebusů s pomocným dieselařegátem.

Přínos pro uživatele / obyvatele

Průběžná obnova vozového parku přinese zvýšení podílu nízkopodlažních, plně klimatizovaných vozidel a tím i vyšší komfort cestování. Nákup velkokapacitních tramvají pro linku č. 4 umožní přepravit více cestujících bez nutnosti zahušťování intervalu, čímž se zlepší plynulost provozu i dopravní spolehlivost.

Ilustrační foto:



Současně dojde ke snížení průměrného stáří vozového parku, poklesu hluku, vibrací a emisí, což přispěje ke zlepšení kvality života obyvatel města a posílí image MHD jako moderního, ekologického a atraktivního způsobu dopravy.

B.3 | Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD



Balíček opatření

B. Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

PM DP, a.s.
Správa veřejného statku

Popis opatření

S cílem dále zvyšovat podíl nízkoemisních a bezemisních vozidel v městské hromadné dopravě bude rozvíjena infrastruktura pro jejich provoz, zejména v okrajových částech města. Klíčovým krokem bude vybudování nabíjecích míst umožňujících efektivní provoz bateriových trolejbusů a elektrobusů, a to jak na linkách městské hromadné dopravy, tak i ve vazbě na příměstské spoje veřejné linkové dopravy.

Tato nabíjecí místa budou umístována do lokalit, kde by z technických či ekonomických důvodů nebylo vhodné prodlužovat trolejové vedení. Díky tomu bude možné nasadit elektrická vozidla i na linky, které dosud musely být zajišťovány dieselovými autobusy, a rozšířit tak bezemisní provoz i za hranice města.

Realizace projektu umožní efektivní využívání bateriových technologií, zvýší provozní flexibilitu dopravního systému.

Řešený problém

- Plnění závazků vyplývajících z evropské legislativy (Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel) a její transpozice do české legislativy v podobě zákona č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.

Ilustrační foto:



- Náhrada dieselových autobusů za nízkoemisní vozidla jako součást kroků směřujících k omezení emisí a naplňování programových cílů.
- Potřeba zajistit plnohodnotnou dopravní obslužnost i v okrajových a příměstských lokalitách v rámci přechodu na bezemisní provoz

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD a díky tomu zlepšení životního prostředí města (hluk, emise).
- Snížení spotřeby energie, hluku a emisí.

B.4 | Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu



Balíček opatření

B. Přejechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Zajištění koordinovaného a koncepčního přístupu města k rozvoji elektromobility ze strany města dle Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni (Seen Consulting s.r.o., 08/2024). Podporovat vznik a provoz veřejné dobíjecí infrastruktury nastavením optimálních podmínek.

Řešený problém

Pro oblast elektromobility je nutné zajistit koordinovaný rozvoj veřejné a poloveřejné nabíjecí infrastruktury. V oblasti veřejné infrastruktury jde o pokrytí zejména těchto oblastí:

- Transzitní doprava
- Městské dopravní uzly
- Městská veřejně přístupná nabíjecí infrastruktura (parkoviště P+R, veřejná parkoviště u obchodních nebo, volnočasových center)

V oblasti poloveřejné nabíjecí infrastruktury jde o pokrytí v těchto oblastech:

- Obchodní centra s časovým omezením přístupnosti
- Firemní nabíjecí centra

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zajištění přístupu k nabíjecí infrastruktuře

Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni

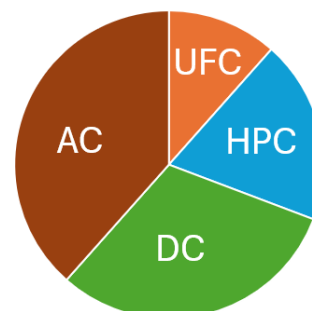


STATUTÁRNÍ MĚSTO PLZEŇ
NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 1/1
30100 PLZEŇ



ZPRACOVAL: SEEN CONSULTING S.R.O.
VE SPOLUPRÁCI S MĚSTEM PLZEŇ

SRPEN 2024



Členění nabíjecí infrastruktury dle typu nabíjení a jeho poměr zastoupení

Zdroj: Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni (Seen Consulting s.r.o., 08/2024).

B.5 | Elektrifikace přestupního uzlu Bory



Balíček opatření

B. Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

B.3

Nositel opatření

PMDP, a.s.

Popis opatření

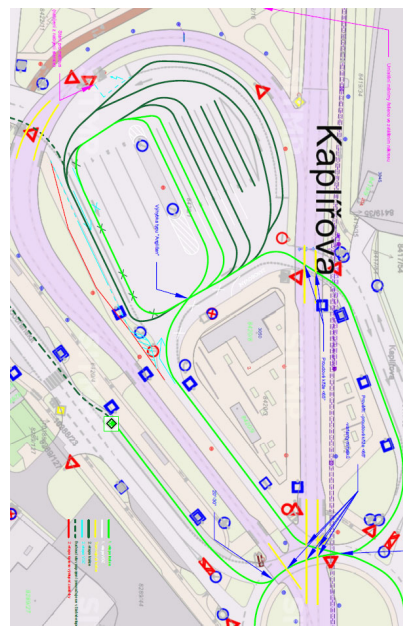
V návaznosti na pokračující rozvoj elektrifikovaných úseků komunikací a snahu o další rozšíření nízkoemisní veřejné dopravy bude zajištěna úplná elektrifikace prostoru přestupního terminálu Bory. Cílem je umožnit obsluhu terminálu vozidly s elektrickým pohonem a zajistit jejich efektivní provoz i z hlediska infrastruktury.

V rámci úprav bude v ploše stávající manipulační části terminálu vybudováno trolejové vedení umožňující pohyb a obracení trolejbusů a zároveň vzniknou stacionární nabíjecí místa pro elektrobusesy podle zvolené technologie nabíjení. Součástí projektu bude i realizace technické napájecí infrastruktury, zejména nových měníren, kabelových tras a přípojných bodů navazujících na rozšiřované úseky trolejového vedení přiváděného do prostoru terminálu.

Řešený problém

Současný terminál Bory není plně přizpůsoben provozu elektrických vozidel. Chybí v něm trolejové vedení i potřebná nabíjecí infrastruktura, což omezuje možnosti nasazení trolejbusů a elektrobusesů na linkách, které zde mají konečnou či přestupní zastávku. Bez elektrifikace prostoru terminálu nelze zajistit provoz nízkoemisních vozidel v jižní části města a jeho přilehlém okolí, ani efektivně navázat na rozšiřovanou síť elektrifikovaných úseků v přilehlých komunikacích.

Návrh elektrifikace uzlu Bory:



Přínos pro uživatele / obyvatele

Pro zajištění environmentálních cílů v oblasti veřejné dopravy je spolu s obnovou a modernizací vozového parku nezbytné souběžně rozvíjet příslušnou infrastrukturu.

Obyvatelé okolí terminálu pocítí snížení hluku i emisí z dopravy, což přispěje k celkově příjemnějšímu a zdravějšímu městskému prostředí.

B.6 | Modernizace základny MHD, vozovna Karlov



Balíček opatření

B. Přechod na nízkoemisní pohony vozidel

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

PMDP, a.s.

Popis opatření

Narůstající požadavky na snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a celkový odklon od fosilních paliv vytvářejí tlak na další ekologizaci městské hromadné dopravy. Aby bylo možné rozšiřovat provoz elektrických vozidel, je nezbytné zajistit odpovídající technické zázemí pro jejich provoz, údržbu a nabíjení.

Ve vozovně Karlov, která slouží pro zajištění provozu nekolejové MHD společnosti PMDP, bude provedena modernizace technické základny spočívající v instalaci technologií pro nabíjení elektrických vozidel – zejména trolejbusů a elektrobusů. Součástí modernizace bude i vybudování potřebné napájecí infrastruktury, systému řízení a dohledu nad nabíjecím procesem a implementace bezpečnostních opatření zaměřených na prevenci požáru a ochranu zařízení.

Řešený problém

Rozšiřování elektrifikace městské hromadné dopravy a rostoucí počet elektrických vozidel zvyšují nároky na zajištění odpovídajícího zázemí pro jejich provoz a údržbu. Stávající infrastruktura vozovny Karlov není plně připravena na potřeby nabíjení, řízení a bezpečného provozu moderních elektrických vozidel, což omezuje další rozvoj bezemisní dopravy v Plzni.

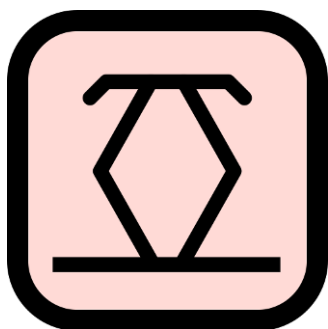
Ilustrační foto:



Přínos pro uživatele / obyvatele

Elektrifikace vozovny umožní efektivnější a spolehlivější každodenní provoz elektrických vozidel, čímž podpoří rozšiřování bezemisní městské dopravy v Plzni. Zároveň přispěje ke snížení provozních nákladů a umožní další navyšování podílu tichých, ekologických vozidel v ulicích města. Obyvatelé tak získají čistší a tišší prostředí a cestující modernější, komfortnější a udržitelnější formu dopravy.

C.1 | Prodloužení tramvajové trati na Vinice



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

L.5

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Sídliště Vinice bylo posledním větším urbanistickým celkem vybudovaným na přelomu 80 – 90 let. Pro jeho dopravní obsluhu se již od počátku počítalo s vybudováním tramvajové trati ulicí Na Chmelnicích, kde je pro její vedení vytvořena prostorová rezerva. Plánovaná trasa linky č. 3 spojuje Vinice s centrem města.

Součástí řešení je i parkoviště P+R na ulici Na Chmelnicích s pohodlnou přestupní vazbou na MHD.

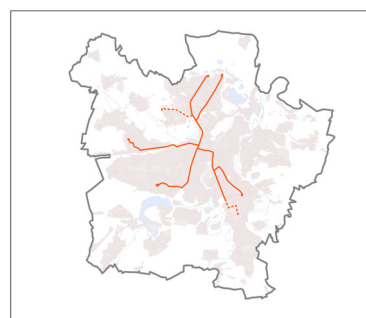
Řešený problém

- Dopravní obsluha sídlištního celku s cca 7500 obyvateli autobusovou dopravou,
- Autobusová doprava je závislá na aktuální dopravní situaci,
- Neekologický způsob dopravní obsluhy významného sídlištního útvaru,
- Nutnost řešení dopravní obsluhy rozsáhlých rozvojových ploch při severní straně ulice Na Chmelnicích.

Přínos pro uživatele / obyvatele

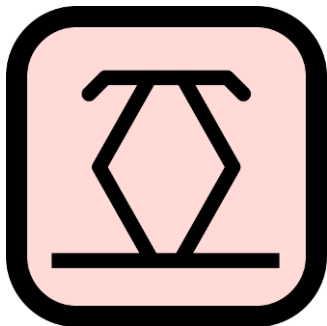
- Zrychlení a zkapacitnění dopravy k sídlišti Vinice,
- Nezávislost MHD na aktuální dopravní situaci
- Řešení dopravní obsluhy rozvojových ploch při severní straně ulice na Chmelnicích,
- Využití potenciálu stávajícího tramvajového tělesa na Karlovarské ulici a prostorové rezervy v ulici Na Chmelnicích,
- Revitalizace ulice Na Chmelnicích a vytvoření podmínek pro rozvoj a oživení oblasti,
- Zřízení P+R v návaznosti na západní část městského okruhu,

Mapový výřez a schéma linek:



Zdroj: ÚKRMP

C.2 | Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská - Přemyslova



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Jedná se o rekonstrukci samotné tramvajové tratě. Výměna kolejového svršku, rekonstrukce a prodloužení zastávek, zřízení nástupišť pro náhradní autobusovou dopravu za tramvaje. Dojde k prodloužení zastávky Jízdecká pro dvě tramvajové soupravy v případě mimořádností a umožnění odbočení náhradní autobusové dopravy do Jízdecké ulice.

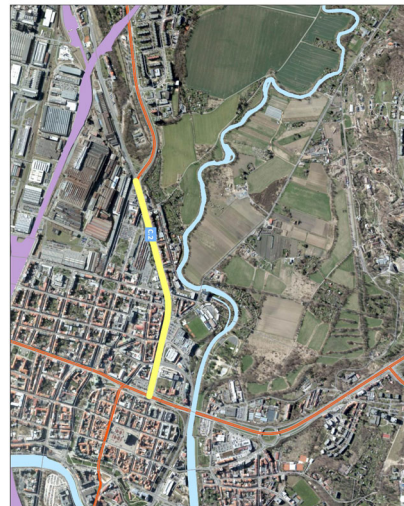
Řešený problém

- nevyhovující stav tramvajového svršku.
- doplnění přechodu pro chodce v křižovatce s Jízdeckou ulicí

Přínos pro uživatele / obyvatele

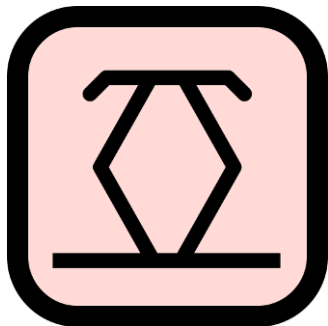
- zrychlení jízdy tramvají, zvýšení bezpečnosti provozu.
- úspora trakční energie plynulejší jízdou.
- zlepšení příčných vazeb

Schematický zakres opatření:



Zdroj:ÚKRMP

C.3 | Rekonstrukce obrátišť MHD



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

H.4

Nositel opatření

SVSMP

ÚKRMP

Popis opatření

Požadavek na udržení a další zvýšení kvality MHD je podmíněn rekonstrukcí nevyhovujících obrátišť. Potřeba rekonstrukcí vyplývá jak ze samotného dožilého technického stavu, tak z potřeby upravit jejich technické a provozní parametry tak, aby odpovídaly současným podmínkám a požadavkům. Současně jsou obrátiště přetvářena na komplexní dopravní uzly zajišťující vazby mezi MHD, příměstskou dopravou, parkovišti P+R a infrastrukturou pro aktivní mobilitu.

Rekonstrukce obrátiště Světovar

- nové tramvajové obrátiště (tramvajové vozy délky 40 m)
- zastávky autobusových linek městské a příměstské dopravy
- parkoviště P+R
- infrastruktura pro aktivní mobilitu
- přestavba křižovatky Koterovská x Slovanská alej s doplněním chybějícího kolejového propojení Slovany – centrum

Rekonstrukce obrátiště Bolevec

- rekonstrukce tram. obrátiště
- nové obrátiště linek městské autobusové dopravy
- parkoviště P+R
- infrastruktura pro aktivní mobilitu

Rekonstrukce obrátiště Košutka

- rekonstrukce tram. obrátiště (tramvajové vozy délky 40 m)
- infrastruktura pro aktivní mobilitu

Řešený problém

- zajištění potřebných technických a provozních parametrů
- doplnění vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy

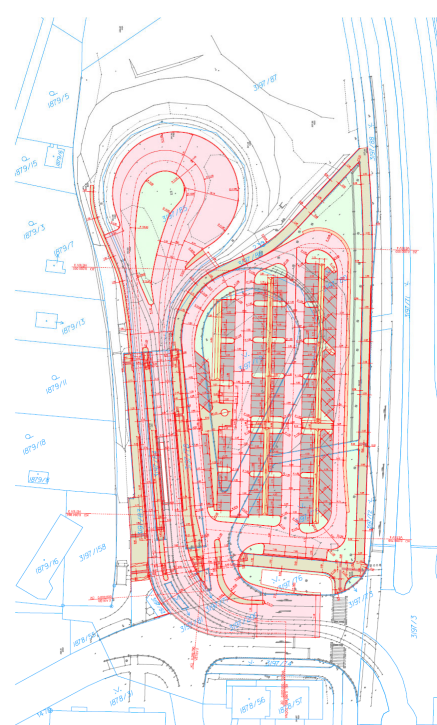
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení komfortu pro cestující
- Zajištění přestupních vazeb

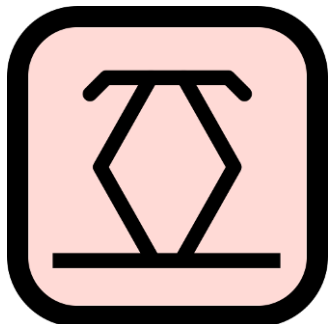
Rekonstrukce obrátiště Světovar - --situace



Rekonstrukce obrátiště Bolevec – situace



C.4 | Realizace technické základny Skvrňany



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

PM DP, a.s.

Popis opatření

Vybudování technického zázemí pro provoz, těžkou a lehkou údržbu vozidel tramvajové dopravy napojeného na stávající tramvajovou síť.

Doplnění areálu o pomocné odstavné kapacity na levém břehu řeky Radbuzy pro možnost deponování jak tramvajových vozidel na pravidelných linkách, tak zejména při plánovaných výlukách nebo mimořádných událostech celoměstského charakteru

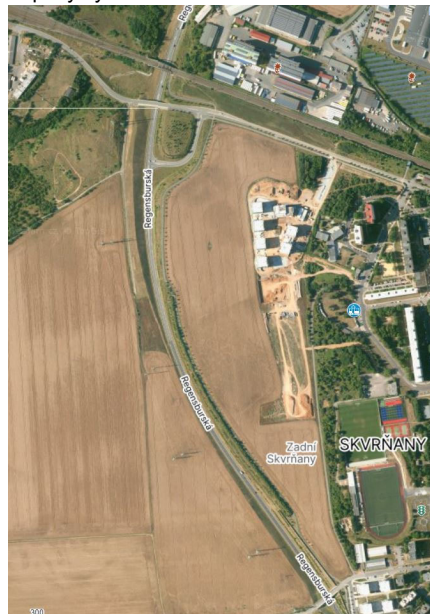
Řešený problém

- Zajištění těžké údržby tramvajových vozů přístupné po kolejové síti
- Pomocné odstavné kapacity na levém břehu Radbuzy pro zajištění mobility města při mimořádných a krizových událostech.

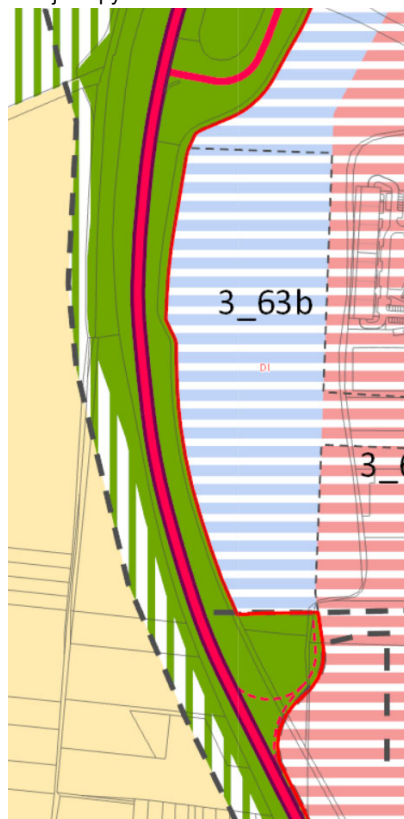
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zajištění technického zázemí údržby tramvajových vozidel
- Vyšší operabilita plánování a operativního řízení provozu MHD
- Zajištění provozu tramvajové dopravy při mimořádné situaci

Mapový výřez:

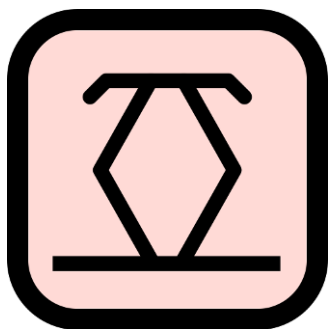


Zdroj: Mapy.com



Zdroj: ÚKRM P

C.5 | Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

H.4

Nositel opatření

SVSMP
PMDP

Popis opatření

Plocha bývalých „Kasáren Slovany“ je významnou rozvojovou plochou pro téměř 7 tisíc obyvatel. Pro zajištění dopravní obsluhy území veřejnou dopravou je nutné do lokality zavést linky MHD.

V první etapě se jedná o prodloužení trolejbusové linky, která odbočí z Nepomucké ulice do ulice Mezi Řekami a bude ukončena v ploše vyhrazené pro obratiště a parkoviště P+R.

V cílovém stavu bude do lokality prodloužena tramvajová trať vedená z náměstí Milady Horákové Nepomuckou a Jasmínovou ulicí. Tato trať nahradí etapové řešení zajišťované trolejbusy. Pro zakončení linky bude vybudováno smyčkové obratiště, nahrazující dočasné obratiště zrušení trolejbusové linky. Zachována bude návaznost na parkoviště P+R.

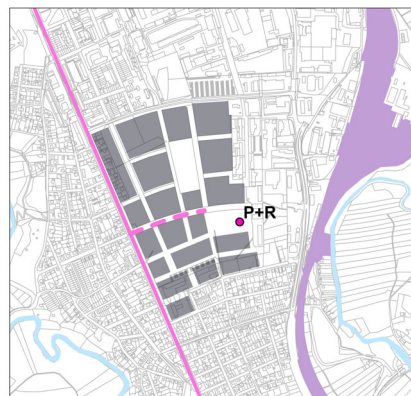
Řešený problém

- Zajištění odsluhy lokality Kasárna Slovany městskou hromadnou dopravou

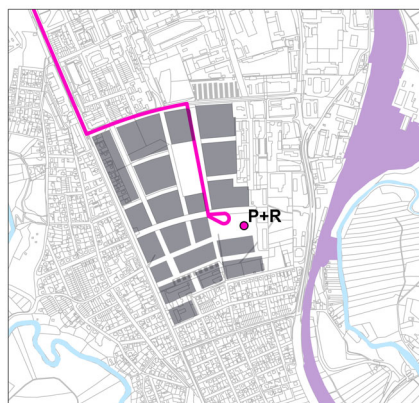
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Dostupnost MHD pro obyvatele obytné čtvrti Kasárna Slovany
- Zajištění přestupních vazeb mezi MHD a parkovištěm P+R

1. etapa: Prodloužení trolejbusové trati do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“

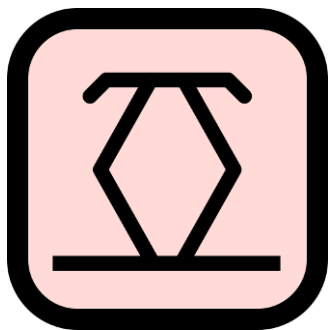


2. etapa: Prodloužení tramvajové trati do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“



Zdroj: ÚKRMP

C.6 | Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Celková modernizace tramvajového svršku a zastávek na Klatovské třídě v úseku Hálkova - Bolzanova, včetně úpravy navazujících zpevněných ploch místních komunikací a chodníků. Cílem je rekonstrukce TT včetně úprav zastávek, jejich prodloužení, osazení inteligentními označníky a zlepšení přístupu pěších na zastávky. Součástí rekonstrukce jsou i vyvolané investice do rekonstrukce inženýrských sítí (zejména kanalizace).

Řešený problém

- Nevyhovující stav tramvajového železničního svršku.
- Úseky pomalé jízdy.
- Nevyhovující, a ne zcela bezpečný pohyb pěších v okolí zastávek MHD.
- Stará, nevhodně vedená kanalizace.
- Zastaralá světelná signalizace na 4 křižovatkách

Přínos pro uživatele / obyvatele

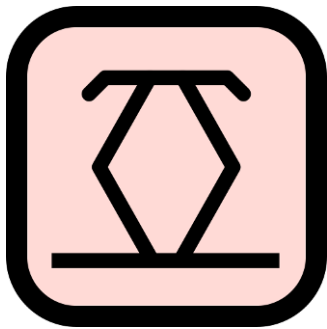
- Zrychlení jízdy tramvají,
- Úspora trakční energie plynulejší jízdou.
- Osazení informačního systému na zastávky. Zlepšení informovanosti cestujících.
- Snížení hluku a vibrací.
- Zvýšení komfortu jak pro cestující, tak obyvatele okolních budov.
- Bezpečnější přístup a pohyb na modernizovaných zastávkách.
- Obnova kanalizačních stok a dalších podzemních sítí
- Zkvalitnění veřejného prostoru

Schematický zákres opatření:



Zdroj: ÚKRMP

C.7 | Rekonstrukce tramvajové trati Lidická - Plaská



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Celková modernizace tramvajového svršku a zastávek tramvajové trati v úseku Lidická – Plaská. Cílem je rekonstrukce TT včetně úprav zastávek. Součástí rekonstrukce jsou i vyvolané investice do rekonstrukce inženýrských sítí související s modernizací tramvajové tratě. Součástí modernizace TT bude i odstranění původních podchodů na Lidické ulici.

Řešený problém

- Nevyhovující stav tramvajového železničního svršku
- Úseky pomalé jízdy

Přínos pro uživatele / obyvatele

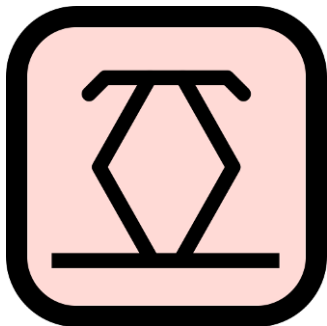
- Zrychlení jízdy tramvají, zvýšení bezpečnosti provozu
- Úspora trakční energie plynulejší jízdou
- Snížení hluku a vibrací.
- Zkvalitnění veřejného prostoru
- Zajištění provozuschopnosti systému MHD

Schematický zakres opatření:



Zdroj: ÚKRMP

C.8 | Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Celková modernizace tramvajového svršku a zastávek tramvajové trati v úsecích Skvrňanská – Malesická a Malesická – T. Brzkové, včetně úpravy navazujících zpevněných ploch místních komunikací a chodníků. Cílem je rekonstrukce TT včetně úprav zastávek. Součástí rekonstrukce jsou i vyvolané investice do rekonstrukce inženýrských sítí.

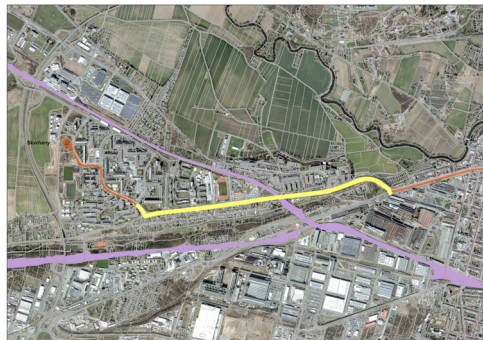
Řešený problém

- nevyhovující stav tramvajového svršku a zastávek
- úseky pomalé jízdy

Přínos pro uživatele / obyvatele

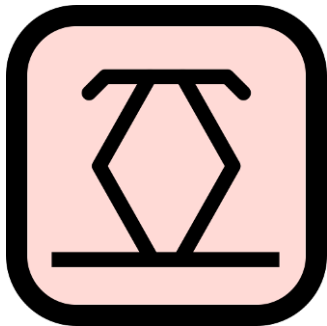
- zrychlení jízdy tramvají, zvýšení bezpečnosti provozu
- úspora trakční energie plynulejší jízdou
- snížení hluku a vibrací.
- zkvalitnění zastávek
- zajištění provozuschopnosti systému MHD

Schematický zakres opatření:



Zdroj: ÚKRMP

C.9 | Přestupní uzel Doubravka



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

B.3, C.14

Nositel opatření

Správa veřejného statku

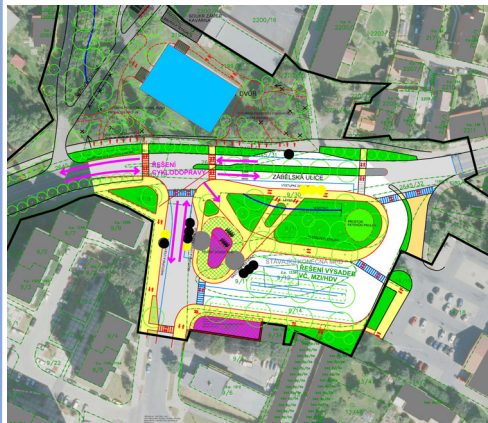
Popis opatření

Přestupní uzel Doubravka je tvořen konečnou stanicí linek městské hromadné dopravy a konečnou stanicí příměstské dopravy z východního směru. Patří do skupiny terminálů v okrajových částech města. Jeho účelem je zajistit dobré přestupní vazby mezi VLD a MHD spolu s vytvořením zázemí pro cestující a řidiče. Ukončení linek MHD a spoju VLD je spojeno i s požadavkem na dostatečný počet odstavných stání.

Řešený problém

- Nedostatečně řešené přestupní vazby VLD - MHD
- Neuspořádané umístění a nízká kapacita odstavných stání pro autobusy VLD i MHD,
- Nízká kvalita veřejného prostoru a nedostatečná provázanost s koncepcí Masarykovy ulice jako vstupní brány do města,
- Nedostatečné zázemí pro cestující a doplňkové služby,
- Neorganizovaný pohyb pěších a cyklistů,
- Nezajištění důležitých pěších a cyklistických vazeb v území,
- Nekoncepční řešení ozelenění a hospodaření s dešťovými vodami.
- Rekonstrukce traktce

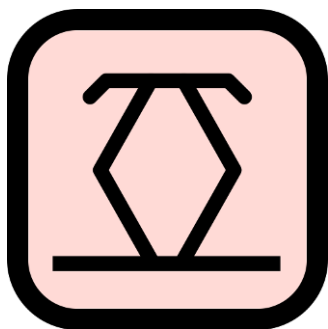
Mapový výřez:



Přínos pro uživatele / obyvatele

- Provázanost VLD – MHD,
- Uspořádání odstavných ploch včetně řešení ploch zeleně a stínění,
- Organizace chodníkových ploch včetně vazeb na okolní území,
- Organizace cykloprovozu včetně zajištění mobiliáře pro odstav kol,
- Komfortní zázemí pro cestující a řidiče,
- Kvalitní ozelenění prostoru s provázkou na Masarykovu ulici,
- Zadržování dešťových vod.

C.10 | Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

L.4

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Tramvajové zastávky na náměstí T. G. Masaryka jsou jedněmi z nejvytíženějších na lince č. 4, zejména v ranních špičkových hodinách. Problémem jsou nedostatečné šířkové parametry, které neodpovídají jejich zatížení. Cílem opatření je rozšířit tramvajové zastávky spolu s úpravou uličního profilu Klatovské ulice v úseku Purkyňova – Jagellonská.

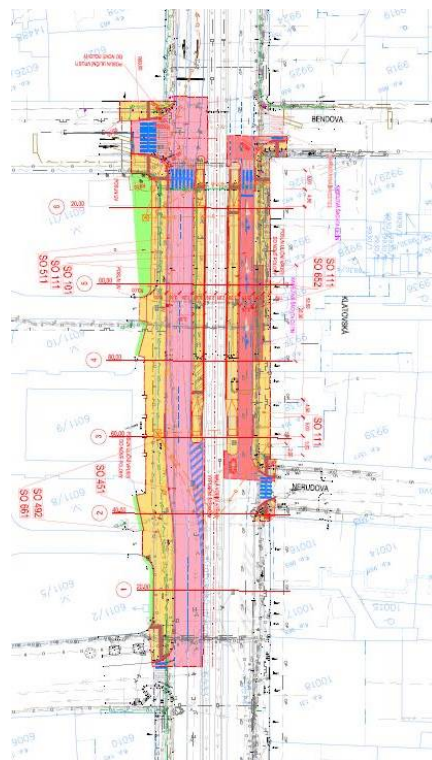
Řešený problém

- Nedostatečná šíře tramvajových zastávek
- Nedostatečná šíře přechodu pro chodce v pokračování Bendovy ulice
- Absence bezpečného přístupu na zastávku z Nerudovy ulice

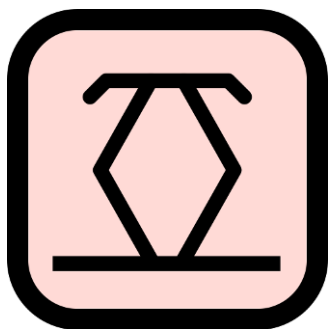
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Rozšíření tramvajových zastávek,
- Zlepšení přístupu na tramvajové zastávky z Nerudovy ulice,
- Zajištění bezpečného pohybu cestujících v rámci zastávky,
- Zajištění bezbariérového přístupu na zastávku,
- Zajištění mobiliáře (přístřešek, lavičky, inteligentní označnick)
- Rozšíření přechodu pro chodce v pokračování Bendovy ulice

Výřez z projektu:



C.11 | Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

B.3

Nositel opatření

Správa veřejného statku
Odbor investic

Popis opatření

- Vybudování či úprava konečných zastávek v okrajových částech města, zejména v blízkosti nové zástavby: Červený Hrádek, Černice, Dolní Vlkyš, Valcha, Křimice, Bílá Hora (vč. zastávky VLD), Bukovec/Chlumeck, Litice - sídliště.
- Oprava a zkapacitnění stávajících konečných
- Vybudování sociálního zázemí pro řidiče a řidičky MHD a VLD na konečných zastávkách včetně nezbytného vybavení.
- Vybudování infrastruktury pro nízkoemisní vozidla

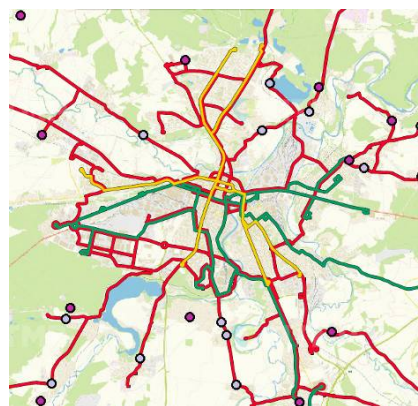
Řešený problém

- Dopravní obslužnosti veřejnou dopravou v okrajových částech města
- Hraniční kapacita stávajících konečných zastávek a nevyhovující parametry
- Absence sociálního zázemí pro řidiče a řidičky veřejné dopravy
- Absence infrastruktury pro nízkoemisní vozidla

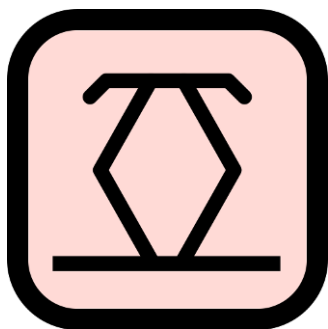
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení dopravní obslužnosti veřejnou dopravou a zatraktivnění MHD,
- Zajištění bezpečného provozu a pohybu cestujících,
- Zajištění bezbariérového přístupu
- Zajištění vybavenosti pro řidiče a řidičky MHD,
- Zajištění provozu nízkoemisních vozidel

Přehledka:



C.12 | Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek nám. Míru - Máchova



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Celková modernizace tramvajového svršku a zastávek na Klatovské třídě v úseku nám. Míru - Máchova, včetně úpravy navazujících zpevněných ploch místních komunikací a chodníků. Cílem je rekonstrukce TT včetně úprav zastávek a zlepšení přístupu pěších na zastávky. V rámci přidruženého prostoru bude řešena cyklistická doprava, parkování a doplnění stromořadí. Součástí rekonstrukce jsou i vyvolané investice do rekonstrukce inženýrských sítí (zejména kanalizace a vodovodu).

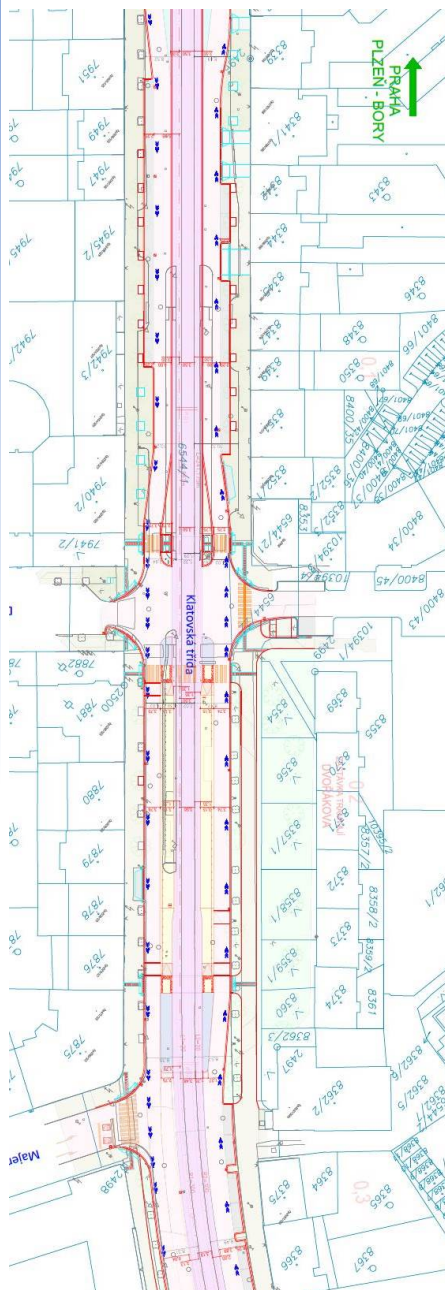
Řešený problém

- Nevyhovující stav tramvajového kolejového svršku a technické infrastruktury.
- Nevyhovující, a ne zcela bezpečný pohyb pěších v okolí zastávek MHD.
- Špatné podmínky pro příčný pohyb chodců
- Chybějící infrastruktura pro cyklisty
- Zastaralá světelná signalizace

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Obnova kolejového svršku
- Osazení informačního systému na zastávky. Zlepšení informovanosti cestujících.
- Snížení hluku a vibrací.
- Zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu
- Bezpečnější přístup a pohyb na modernizovaných zastávkách.
- Doplnění parkovacích míst
- Obnova kanalizačních stok a dalších podzemních sítí
- Zkvalitnění veřejného prostoru

Ukázka projektu:



C.13 | Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

A.2, C.14

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Doplnění trolejbusové sítě na Severní Předměstí. Pro trolejové vedení je potřeba zohlednit stávající infrastrukturu a řešení napájení trakčního vedení, pro nezatrolejované úseky lze využít parciálních trolejbusů. Projekt lze realizovat v několika fázích a variantách dle aktuálního stavu navazující infrastruktury a potřeb obsluhy.

Řešený problém

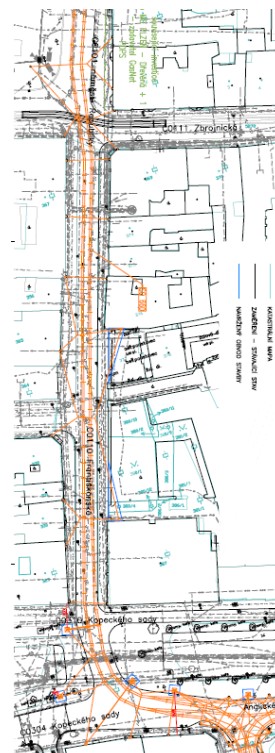
Doplnění ekologického systému veřejné dopravy na Severním předměstí, který je v současné době obsluhovaný pouze tramvajovou a autobusovou dopravou. Náhradou autobusové dopravy za trolejbusovou dojde ke snížení emisí a hlukové zátěže v předmětné lokalitě města Plzně.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD a s tím související zlepšení životního prostředí.
- Propojení centra města a Severního Předměstí alternativní elektrifikovanou trasou MHD.
- Vytvoření nových atraktivních přímých spojení (Hlavní nádraží – FN Lochotín aj.)
- Snížení závislosti na fosilních zdrojích a rozpuštění fixních nákladů závislé trakce (měnirny, napájecí síť, trolejové vedení) na větší výkony.



Ukázka projektu:



Zdroj: Trolejbusové tratě na Severní Předměstí v Plzni, STAVplan – CZ.

C.14 | Elektrifikace tangenciálních linek MHD



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

A.5, C.13

Nositel opatření

Správa veřejného statku PMDP, a.s.

Popis opatření

Tangenciální autobusové linky 24, 25, 29 a 30 mají nezastupitelné místo v propojení vzájemně sousedících částech města. Vzhledem k poptávce cestujících jsou provozovány velkokapacitními autobusy s vysokou četností spojů. Předmětem opatření je etapové řešení zatrolejování části jejich trasy nebo doplnění sítě nabíjecí infrastruktury:

- Využití množství již existujících trolejbusových tratí v souběhu;
- Stavba trakce ve vybraných úsecích;
- Posílení napájecí infrastruktury;
- Zajištění bateriových trolejbusů nebo bateriobusů (zajišťuje PMDP).

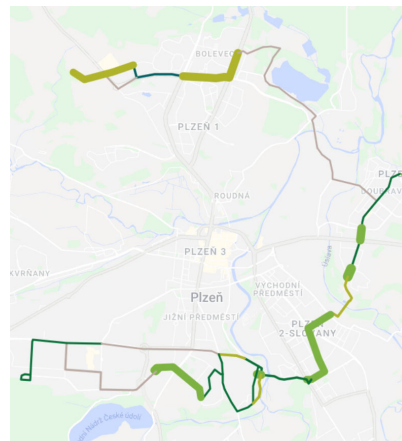
Řešený problém

Doplnění ekologického systému veřejné dopravy na autobusových linkách, které v krátkém intervalu projíždějí všemi velkými předměstími Plzně. Snížení imisní a hlukové zátěže zejména v obytných čtvrtích.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD a s tím související zlepšení životního prostředí města.
- Snížení závislosti na fosilních zdrojích, plnění zákona o podpoře čistých vozidel.

Schéma elektrifikace:



Ilustrační foto:



C.15 | Propojení Valcha – Borská pole



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

B.1

Nositel opatření

Odbor investic
Správa veřejného statku

Popis opatření

Oblast Valchy a Lhoty je území s dalším potenciálem růstu obyvatel, avšak je dopravně napojena na město jedinou, kapacitně nevyhovující komunikací (Dobřanská ul.). Veřejnou dopravou zde zajišťují dvě autobusové linky, jejichž provoz je však v dopravních špičkách narušován kongescemi způsobovanými individuální automobilovou dopravou. Pro zajištění kvalitnější obsluhy a zvýšení atraktivity MHD v lokalitě Nová Valcha je nutné racionalizovat vedení linek a zajistit podmínky pro pravidelný a plynulý provoz nezávislý na dopravních kongescích. Navrhovaným řešením je realizace nového komunikačního propojení Borská pole – Nová Valcha (Daimlerova – K Zelené Louce) a propojení Staré a Nové Valchy (Sulkovská – K Sokolu) ulic s vedením nové elektrifikované linky MHD.

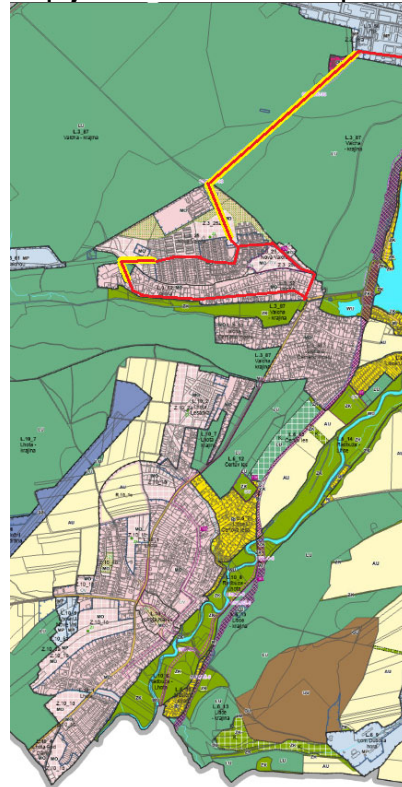
Řešený problém

- Zlepšení dopravní obsluhy lokality Nová Valcha
- Zajištění alternativního propojení území Valchy a Lhoty na město Plzeň
- Snížení závislosti MHD na kongescích způsobovaných automobilovou dopravou

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zajištění MHD pro obyvatele lokality Nová Valcha
- Zlepšení plynulosti, spolehlivosti a plynulosti MHD

Propojení MHD Valcha – Borská pole:



Legenda:

- Nová komunikační propojení
- Trasy pro vedení MHD

C.16 | Úprava Borské ulice s preferencí MHD



Balíček opatření

C. Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Preference MHD formou stavebních úprav a pomocí vodorovného a svislého značení:

úprava OK Borská - I/27 a stavební úprava Borské ulice směrem od Cínové – vyhrazené pruhy pro MHD na ramenech příjezdu do OK, zastávky ve vyhrazeném jízdním pruhu

rozšíření komunikace ve směru od ulice Na Pomezí až po křižovatku Borská x Folmavská, vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD v úseku před SSZ. Zastávka Ke Karlovu umístěná přímo ve vyhrazeném jízdním pruhu, přesun před křižovatku s ulicí Ke Karlovu

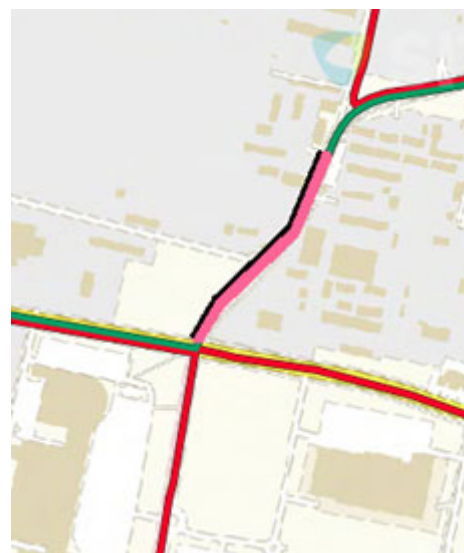
Řešený problém

Zdržování MHD v kongescích – zejména v odpolední špičce tvorba kolon v úseku Karlov – Němejcová (resp. před budoucí OK). Vyřešení nevhodných mezizastávkových vzdáleností a rizika kongescí s ohledem na budoucí využití brownfields. Řešení problému bude znamenat efektivnější provoz MHD, úsporu v podobě paliva a trakční energie, i možnou úsporu. Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

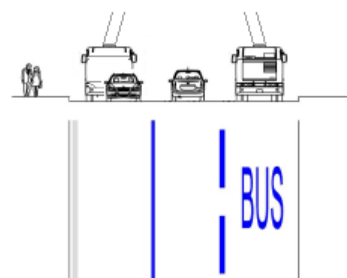
Přínos pro uživatele / obyvatele

- zkrácením jízdních dob
- zvýšením atraktivity MHD

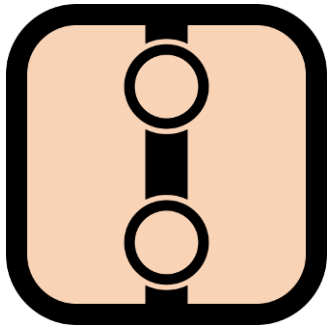
Mapové výřezy



Příklad příčného uspořádání komunikace



D.1 | Uzel Plzeň, 4 stavba – seřadovací nádraží Doubravka



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

F.1

Nositel opatření

Správa železnic
Odbor investic
Ředitelství silnic a dálnic,
s.p.

Popis opatření

Modernizace seřadovacího nádraží Plzeň v prostoru městské části Doubravka. Redukce současného rozsahu kapacit je podmínkou pro možnost vést přeložku silnice I/20 mezi seřadovacím nádražím a teplárnou.

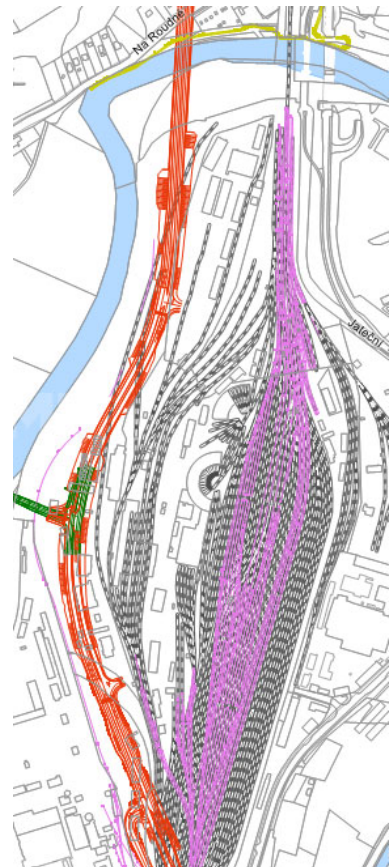
Řešený problém

- Modernizace seřadovacího nádraží.
- Koordinace s přeložkou I/20

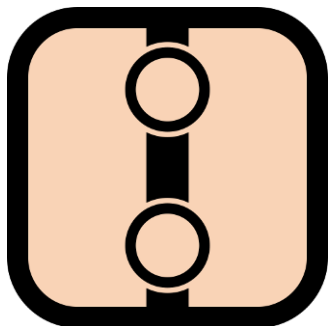
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Optimalizace rozsahu seřadovacích kapacit
- Snížení hluku z řadicích prací

Mapový výřez:



D.2 | Domažlická trať, 1. stavba (nová trať)



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury
pro železniční a
autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

D.3, D.4

SUMP ITI 207

Modernizace trati Plzeň –
Domažlice – st. hranice
SRN, 1. stavba, nová trať

Nositel opatření

Správa železnic

Popis opatření

Modernizace železniční trati Plzeň –
Domažlice – st. hranice SRN.
Předmětem 1. stavby je výstavba
nové dvoukolejné elektrifikované
trati. Trať je budována převážně
v nové stopě a v parametrech
umožňujících rychlost 200 km/hod.
Úsek je součástí transevropské
dopravní sítě TEN-T.

Řešený problém

- Absence vysokorychlostní trati

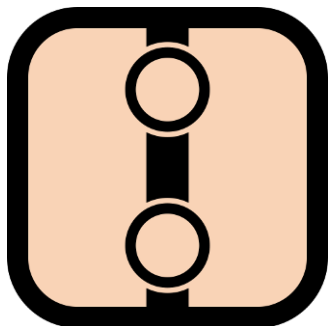
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zkapacitnění a zrychlení
železniční dopravy

Ukázka projektu:



D.3 | Domažlická trať, 2. stavba



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

D.2, D.4

SUMP ITI 205

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. Stavba

Nositel opatření

Správa železnic

Popis opatření

Modernizace železniční trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN. Předmětem 2. stavby je rekonstrukce železniční trati ve stávající stopě. Cílem projektu je optimalizace a elektrifikace stávající trati s využitím pro obsluhu kontejnerového terminálu Nýřany a pro provoz vlaků příměstské dopravy.

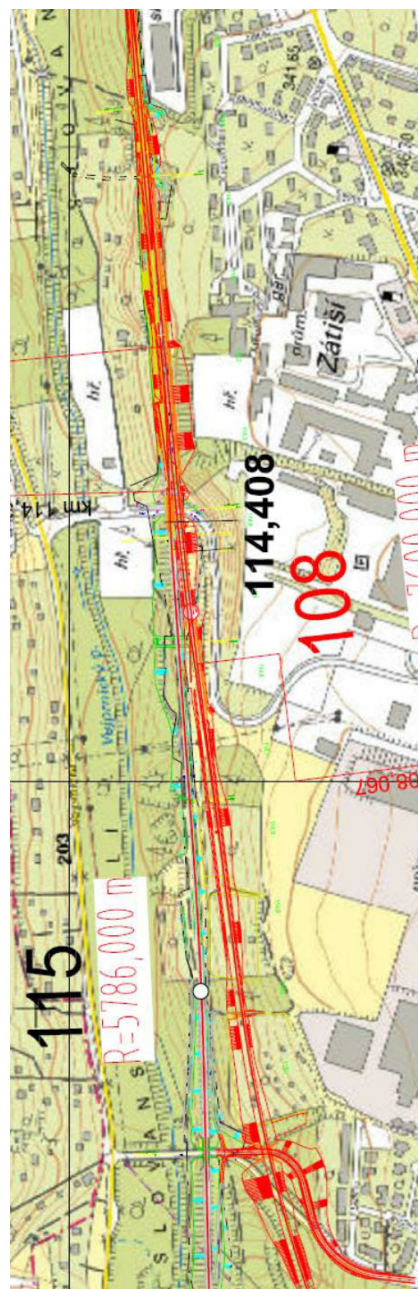
Řešený problém

- Nevyhovující směrové vedení trati s velkým množstvím oblouků
- Jednokolejné vedení trati
- Trať není elektrifikována

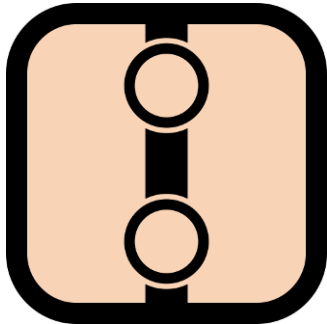
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zkapacitnění a zrychlení železniční dopravy
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení komfortu pro cestující
- Rekonstrukce železničních zastávek
- Snížení hluku
- Elektrifikace

Ukázka projektu:



D.4 | Trakční napájecí stanice Skvrňany



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

D.2, D.3

Nositel opatření

Správa železnic

Popis opatření

Trakční napájecí stanice Skvrňany je součástí Modernizace železniční trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN – 2. stavba. Cílem stavby je výkonný napájecí zdroj pro celý železniční uzel Plzeň, kapacita napájecí sítě pak umožní v úseku Plzeň – Domažlice – SRN provoz drážní dopravy s rychlostí až 200 km/hod.

Řešený problém

- Absence výkonného napájecího zdroje pro uzel Plzeň

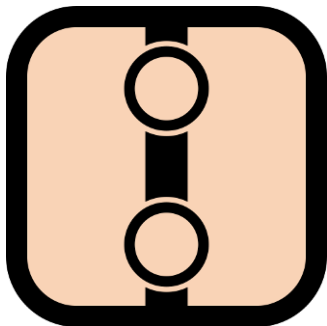
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zrychlení železniční dopravy
- Snížení hluku
- Snížení emisí
- Snížení vibrací

Ukázka projektu:



D.5 | Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

SUMP ITI 210
Modernizace tratě
Horažďovice předm. –
Plzeň Koterov

Nositel opatření

Správa železnic

Popis opatření

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce včetně zdvoukolejnění dosud jednokolejného úseku Plzeň – Nepomuk. Rekonstrukce umožní zvýšení rychlosti na až na 160 km/hod.

Řešený problém

- Jednokolejné vedení trati
- Nedostatečná kapacita
- Dlouhá cestovní doba

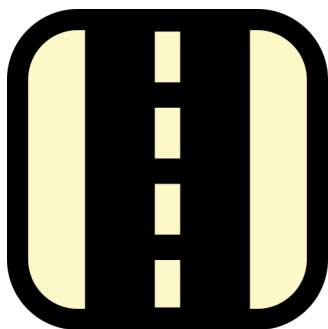
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zrychlení železniční dopravy
- Zkapacitnění železniční dopravy
- Zlepšení komfortu pro cestující

Mapový výřez:



D.6 | Odstranění úrovnňového přejezdu MO – Zborovská - Klatovská



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury
pro železniční a
autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Projekt řeší výstavbu MO v jižní části a nahrazuje stávající úseky ulic Zborovská, Samaritská a 17. listopadu. Součástí je mimoúrovňové křížení s železniční tratí Plzeň – Klatovy, kdy nově komunikace podchází železniční trať a ulici E. Beneše. Stavba zajišťuje kapacitnější, plynulejší a bezpečnější dopravní spojení městských čtvrtí Bory – Slovany.

Řešený problém

- absence kvalitního silničního spojení Bory – Slovany
- úrovnňové křížení s železniční tratí Plzeň - Klatovy

Přínos pro uživatele / obyvatele

- mimoúrovňové křížení s železniční tratí
- zkapacitnění jižní části městského okruhu a zlepšení dopravních vztahů Bory – Slovany.

Železniční přejezd Samaritská ul.:



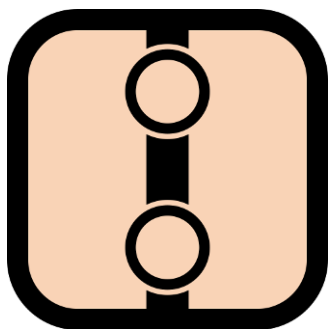
Zdroj: Mapy.com

Schematický zakres opatření



Zdroj: ÚKRMP

D.7 | Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň – Dobřany



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury
pro železniční a
autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

M.5
SUMP ITI 261
Modernizace trati Plzeň –
Klatovy

Nositel opatření

Správa železnic

Popis opatření

Předmětem stavby je úprava trati s cílem zkrácení cestovní doby a zavedení upraveného provozního konceptu linek dálkové dopravy R16 a regionální dopravy. Projekt počítá s kompletní rekonstrukcí železničního svršku, sanací železničního spodku a obnovou odvodnění. V rámci stavby dojde k optimalizace poloh zastávek.

Železniční zastávka Plzeň-Doudlevec bude přesunuta do nové polohy v blízkosti Tyršova mostu, čímž dojde ke zlepšení přestupní vazby na MHD. Bude zřízena nová železniční zastávka Plzeň-Valcha v lokalitě „Černý most“, čímž dojde ke zlepšení vazby na zastavěné území (bydlení), případně MHD. Obdobně bude přesunuta železniční zastávka Dobřany zastávka do nové polohy Plzeň-Lhota, čímž dojde ke zlepšení vazby na zastavěné území (bydlení), případně MHD.

Řešený problém

- Nedostatečná kapacita
- Dlouhá cestovní doba
- Zlepšení vazby železničních zastávek na zastavěné území

Přínos pro uživatele / obyvatele

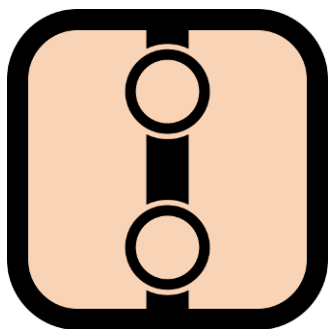
- Zrychlení železniční dopravy
- Zkapacitnění železniční dopravy
- Zlepšení komfortu a bezpečnosti pro cestující
- Zastávka Plzeň-Doudlevec v nové poloze
- Nová zastávka Plzeň-Valcha
- Zastávka Plzeň-Lhota v nové poloze

Mapový výřez:



Zdroj: <https://mapy.spravazeleznic.cz/>

D.8 | Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň - Jižní Předměstí z Klatovské ulice



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury
pro železniční a
autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

POVED s.r.o.
Správa železnic, s.o.

Popis opatření

Železniční stanice Plzeň – Jižní Předměstí je po Hlavním nádraží v Plzni nejvytíženějším železničním uzlem. Obrát cestujících se zde každoročně zvyšuje. Převážná část cestujících směřuje z žel. stanice do oblasti Klatovské třídy. Z hlediska zlepšení pěších vazeb je vhodné zpřístupnění nástupiště žst. Plzeň – Jižní Předměstí přímo z Klatovské ulice.

Předmětem tohoto opatření je v prvním kroku zpracování ověřovací studie, která doloží a vyhodnotí možnosti realizace pěšího propojení. Na základě výsledků ověřovací studie bude přistoupeno k dalším krokům.

Řešený problém

- Zajistit přístupnost železniční stanice Plzeň – Jižní Předměstí ve směru převažujících pěších vazeb, tj. z prostoru Klatovské ulice respektive od zastávek MHD na náměstí TGM.

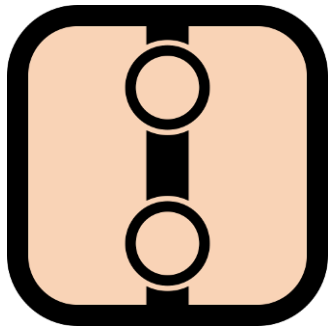
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení dostupnosti železniční stanice Plzeň – Jižní Předměstí z Klatovské ulice, tj. ve směru převažujících pěších vztahů.
- Zlepšení provázanosti městské hromadné a železniční dopravy

Schéma:



D.9 | Elektrifikace trati Plzeň – Žatec



Balíček opatření

D. Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu

Koordinace s opatřeními

SUMP ITI 260

Modernizace trati Plzeň – Žatec pro zajištění cílového provozního konceptu

Nositel opatření

POVED s.r.o.
Správa železnic, s.o.

Popis opatření

Předmětem opatření je příprava a realizace projektu elektrifikace trati č. 160 Plzeň – Žatec. V prvním kroku se předpokládá zpracování studie tohoto záměru. Opatření navazuje na dokument Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice, vydaný v roce 2023 Ministerstvem dopravy ČR. Elektrifikace trati je dle tohoto dokumentu zařazena do horizontu D, s termínem realizace po roce 2032. Současně toto opatření zajišťuje soulad a provázanost Plánu udržitelné mobility Plzně se Strategií udržitelné mobility Plzeňské aglomerace.

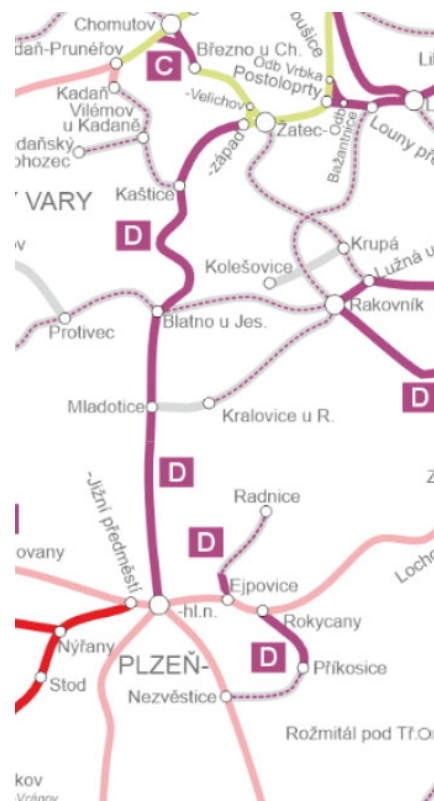
Řešený problém

- zvýšení energetické účinnosti v dopravě
- snížení uhlíkové stopy vytvářené drážní dopravou
- prověření možnosti optimalizace polohy železničních zastávek na území města Plzně

Přínos pro uživatele / obyvatele

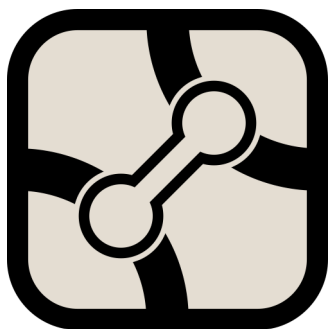
- Snížení negativních vlivů drážní dopravy na obyvatele a cestující
- Zvýšení pohodlnosti a efektivnosti drážní dopravy
- Zlepšení vazby železničních zastávek na zastavěné území (bydlení) případně MHD

Schéma:



Zdroj: Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice (Ministerstvo dopravy, 2023)

E.1 | Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy



Balíček opatření

E. Implementace nařízení
EU 2024/1679, Městský
uzel Plzeň

Koordinace s opatřeními

E.3

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Přestupní uzel Hlavní nádraží je tvořen několika provázanými funkčními celky. Sektor sever se nachází na již vybudované ploše autobusového terminálu, který odstavnými plochami při Lindauerově ulici, polyfunkčním objektem při Šumavské ulici a odbavovací a provozní budovou navazující na podchod z vlakového nádraží. Jednotlivé celky sektoru sever jsou mezi sebou provázané a jejich postupné vybudování je nutné pro bezproblémový provoz přestupního uzlu Hlavní nádraží. V první fázi jsou prioritní odstavné plochy pro autobusy a odbavovací a provozní budova. Součástí řešení bude i odpovídající dobíjecí infrastruktura.

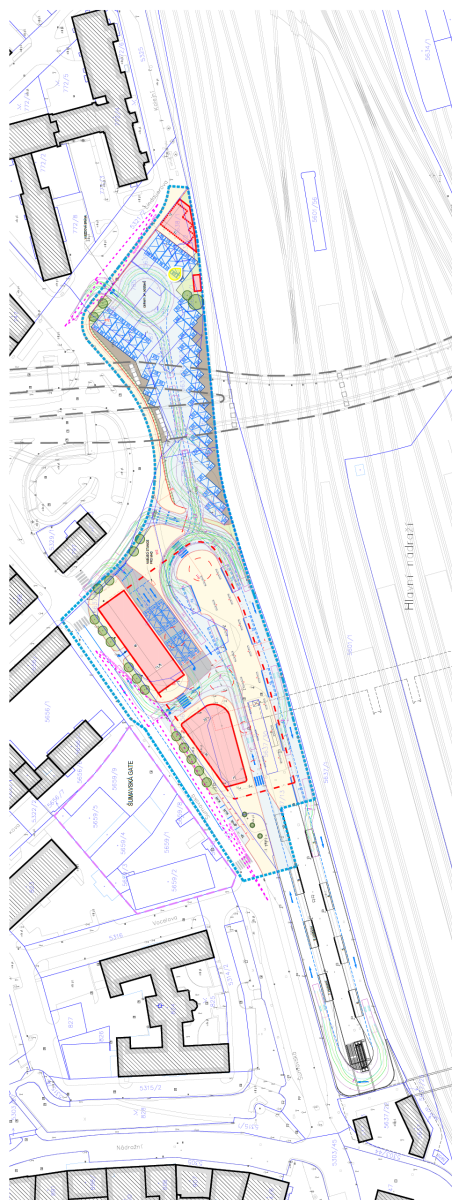
Řešený problém

- Nedostatečný počet odstavných stání pro autobusy VLD i MHD.
- Nedostatečný počet odbavovacích stání pro autobusy VLD
- Nedostatečné zázemí pro cestující a doplňkové služby

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Dostatečný počet odstavných ploch pro autobusy a tím maximálně možné využití kapacity terminálu
- Komfortní zázemí pro cestující
- Snížení dopadu na veřejné zdraví

Schéma:



Vizualizace



E.2 | Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)



Balíček opatření

E. Implementace nařízení EU 2024/1679, Městský uzel Plzeň

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně,
Odbor investic

Popis opatření

Revitalizace veřejného prostoru „U nádraží“ (veřejný prostor je součástí přestupního uzlu „Hlavní nádraží“ obsahujícího železniční nádraží – autobusový terminál – tramvajové a trolejbusové zastávky MHD). Součástí revitalizace je zlepšení přestupních vazeb ve smyslu dopravní bezpečnosti, pohodlnosti a zkrácení pěších tras. V rámci revitalizace veřejného prostoru dojde k doplnění aktivit vážících se na funkce přestupního uzlu (informační centrum, zařízení pro půjčování a úschovu kol) drobné služby a prodej. Projektem je posílena infrastruktura pro aktivní mobilitu.

Řešený problém

V posledním období došlo v tomto prostoru k masivním investicím do infrastruktury veřejné dopravy (rekonstrukce hlavního nádraží, realizace autobusového terminálu), okolí nádraží ve své podobě však daleko zaostává jak v kvalitě a bezpečnosti přestupových tras, tak v celkové příjemnosti veřejného prostoru. Rekultivací tohoto prostoru dojde k dotvoření nejdůležitějšího přestupního uzlu v Plzeňském kraji.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zajištění bezpečnosti, pohodlnosti a zkrácení přestupních vazeb
- Kultivace prostoru
- Doplnění chybějících aktivit pro cestující
- Doplnění sítě cyklistických tras
- Obnova a posílení vodohospodářské infrastruktury

Vizualizace:



E.3 | Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy a parkovací objekt P+R



Balíček opatření

E. Implementace nařízení EU 2024/1679, Městský uzel Plzeň

Koordinace s opatřeními

E.1

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje Správa železnic

Popis opatření

Přestupní uzel Hlavní nádraží je tvořen několika provázanými funkčními celky. Sektor jih využívá plochy při Železniční ulici pro terminál mezinárodní autobusové dopravy v kombinaci s parkovacím objektem typu P+R pro dlouhodobé parkování uživatelů veřejné dopravy. Součástí řešení bude i odpovídající dobíjecí infrastruktura.

Řešený problém

- Absence terminálu pro mezinárodní autobusovou dopravu
- Nedostatečná provázanost IAD s veřejnou dopravou
- Nedostatečné zázemí pro cestující mezinárodní autobusové dopravy

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Provázanost železniční a mezinárodní autobusové dopravy
- Provázanost IAD s veřejnou dopravou (parkovací objekt typu P+R) a zacílení na novou skupinu uživatelů
- Komfortní zázemí pro cestující

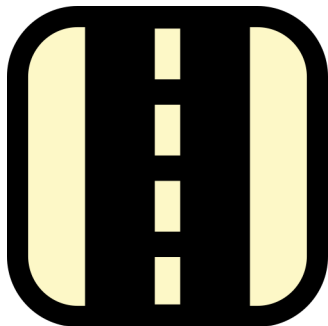
Celkové schéma uzlu:



Terminál plocha Jih:



F.1 | MO – silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

D.1, F.2

Nositel opatření

Správa železnic
Odbor investic
Ředitelství silnic a dálnic s.p.

Popis opatření

Stavba navazuje na realizovanou část MO – ulice Na Sudech. Realizovat se bude v prostoru od dnešní ulice Na Roudné, novým mostem přes řeku Berouнку, kolem koridoru dráhy a pod seřaďovacím nádražím Doubravka až po ulici Jateční ke křižovatce Jateční a Těšínská. Současně se stavbou bude realizováno křížení silnic I/20 a I/26 v prostoru křižovatky Jateční - Rokycanská (uzel Rokycanská). Stavba je součástí železniční stavby Uzel Plzeň, 4. stavba včetně přeložky silnice I/20

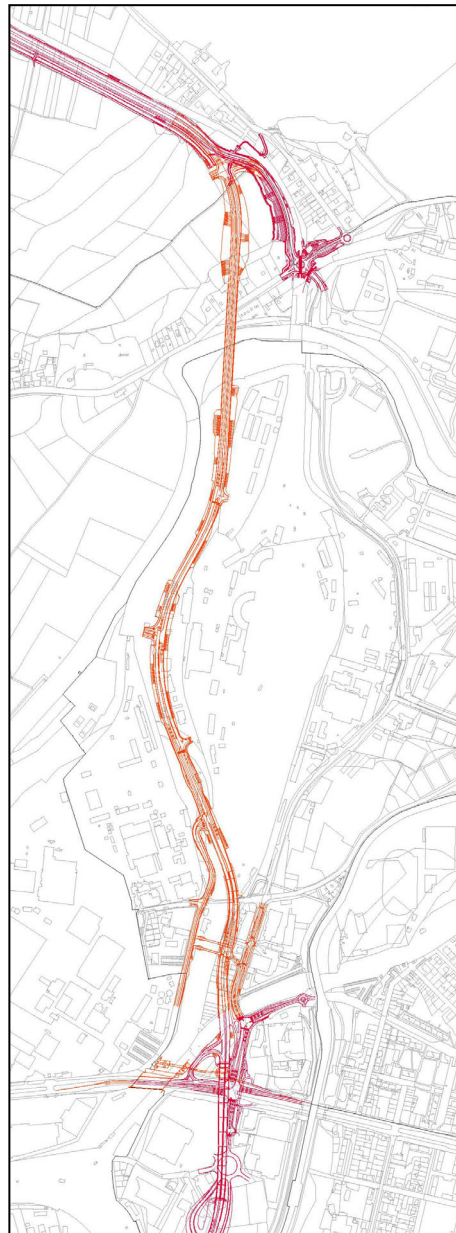
Řešený problém

- Nedokončená východní část městského okruhu
- Zatížení centra a jihovýchodní části města průjezdní dopravou

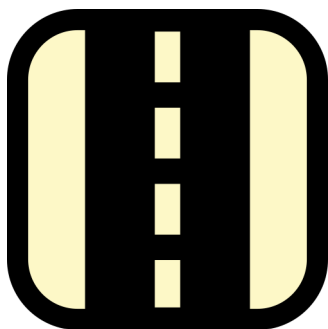
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Odlehčení dopravy z centra města po peáži I/27 a I/20 (Karlovarská a Lidická ulice),
- vybudování úseku východní části městského okruhu I/20 v Plzni

Ukázka projektu:



F.2 | MO – silnice I/20, úsek Jasmínová - Jateční



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

F.1

Nositel opatření

Ředitelství silnic a dálnic
s.p.
Odbor investic

Popis opatření

Stavba propojuje od severu připravovaný úsek MO přeložky silnice I/20 Jateční – Na Roudné a jižní, již realizovaný úsek MO K Dráze Jasmínová. Realizací úseku dojde k uzavření východní části městského okruhu a převezme velkou část tranzitních vztahů sever – jih. Kromě převedení tranzitních vztahů dojde k odlehčení dopravního zatížení Slovan. Součástí stavby je oprava ulice Jasmínová, jako propojky ulic Nepomucká a I/20.

Řešený problém

- Nedokončená východní část městského okruhu
- Zatížení centra a jihovýchodní části města průjezdní dopravou

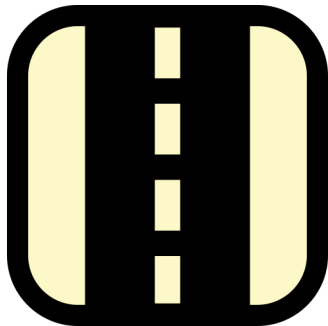
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Odlehčení dopravy z Nepomucké ulice,
- vybudování úseku východní části městského okruhu I/20 v Plzni a převodu tranzitních vztahů sever - jih

Ukázka projektu:



F.3 | Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

F.2

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Kromě zajištění průjezdných a mezičtvrťových vztahů má městský okruh zajistit i zmírnění dopravní zátěže v přilehlých čtvrtích. Pro oblast Slovan je efektivita východní části městského okruhu (přeložka silnice I/20, 2 úseky) závislá na počtu dopravních napojení, které odvedou dopravní zátěž na MO. Vybudování chybějícího úseku ulice Na Růžku jako jednoho z napojení na MO pomůže odlehčit dopravní zátěži ulic Nepomucká a Koterovská.

Řešený problém

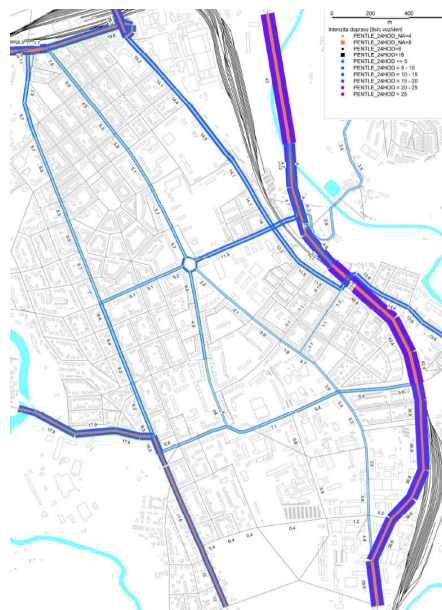
- Dopravní zátěž ulic Nepomucká a Koterovská

Přínos pro uživatele / obyvatele

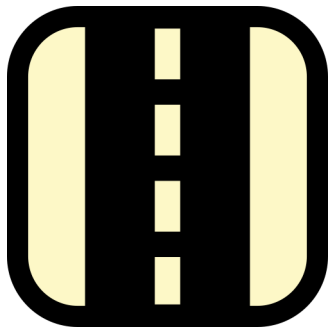
- Zajištění efektivity východní části MO
- Zmírnění vlivu dopravní zátěže v Nepomucké a Koterovské ulici.

Modelování dopravní zátěže pro oblast

Slovan se zapojením ulice Na Růžku (součást projektu Plzeň, koncepční řešení dopravy na Slovanech, 2023):



F.4 | Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

F.1, F.5

Nositel opatření

ÚKRMP

Popis opatření

Spojnice ulic Na Roudné a I/20 významně posiluje dopravní napojení Severního Předměstí na MO v úseku Jateční – Na Roudné. Zvyšuje efektivitu MO a má potenciál převádět množství dopravních vztahů Severní Předměstí – Doubravka. Podmiňujícími investicemi je realizace silnice I/20v úseku Jateční – Na Roudné a část silničního systému Roudná v úseku Na Roudné – alej Svobody.

Řešený problém

- Zátěž průjezdní dopravou centrem a jihovýchodní částí města

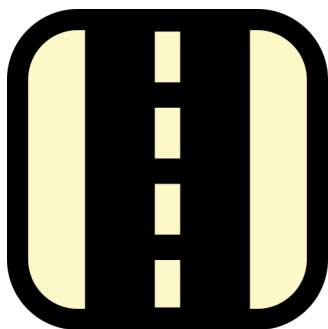
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Snížení dopravní zátěže centrální části města
- Snížení dopravní zátěže Karlovarské ulice
- Převedení průjezdní dopravy na MO

Výřez z projektu:



F.5 | Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

F.4

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Severní Předměstí je nejlidnatější částí města Plzně. Projekt silničního systému doplňuje dopravní napojení Severního předměstí a spolu s navazujícím úsekem (Estakáda, úsek Na Roudné – I/20) zajišťuje přesun dopravní zátěže na MO. Komunikace nabízí alternativní trasu nejen pro IAD, zároveň zlepšuje dopravní obslužnost Fakultní nemocnice a ztraktivňuje spojení nemocnice s linkami MHD. Systémově je řešený úsek významný pro rozvoj trolejbusových tratí na Severní předměstí. Komplexní řešení je provázáno s rekonstrukcí stávajícího úseku aleje Svobody v úseku Lidická – vjezd do FN a rekonstrukce ulice Na Roudné v úseku Lipová – K Stráži.

Řešený problém

- Nedostatečné dopravní napojení Severního Předměstí

Přínos pro uživatele / obyvatele

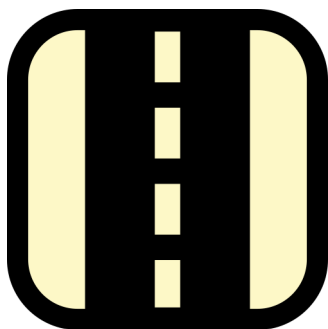
- Nová trasa pro vedení MHD
- Úsek alej Svobody – Na Roudné spolu s Estakádou, úsek Na Roudné – I/20 zajistí přesun dopravní zátěže na MO
- Zlepšení dopravní obslužnosti Fakultní nemocnice

Zákres propojení:

Silniční systém Roudná, severní část
Alej Svobody – Na Roudné s navazující částí
estakády směrem na přeložku silnice I/20



F.6 | Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská - Sylvánská



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Prodloužení aleje Svobody významně posiluje dopravní napojení Severního Předměstí na MO západní část (ul. Regensburská). Zvyšuje efektivitu MO a má potenciál odvádět množství dopravních vztahů ze Severního Předměstí. Význam prodloužení je i z hlediska rozvoje zástavby a dopravní obsluhy rozvojové lokality Vinice – sever. Budoucí komunikací je plánováno vedení trolejbusové linky a vytvořen prostor pro vedení cyklistů.

Řešený problém

- Nedostatečné dopravní napojení Severního Předměstí
- Dopravní obsluha rozvojové lokality Vinice - sever

Přínos pro uživatele / obyvatele

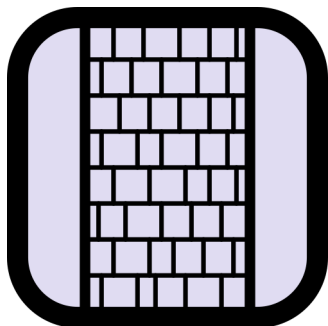
- Zlepšení dopravní obsluhy MHD Severního Předměstí (oblast Vinice – sever)
- Zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu
- Zvýšení efektivitu MO
- Uliční profil řešen s důrazem na kvalitu veřejného prostranství (stromová alej v celé délce)

Schematický zakres opatření:



Zdroj: ÚKRMP

F.7 | Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

L.5

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Jedná se o přestavbu Karlovarské ulice od mostu generála Pattona po křižovatku s ulicí Bolevecká. K přestavbě by mělo dojít po snížení dopravních intenzit na Karlovarské ulici v souvislosti s realizací přeložky I/27 a výstavbou části Východního okruhu v úseku Plaská – Na Roudné.

Řešený problém

Území vymezené mostem gen. Pattona a Boleveckou ulicí se nachází v bezprostřední blízkosti Roudné a středu města a je Územním plánem Plzně určeno pro přestavbu s využitím na plochy smíšené a obytné. V roce 2015 byla na tuto lokalitu zpracována územní studie „Plzeň, Karlovarská“, která navrhla strukturu zástavby v předmětném území. Základním principem řešení byla obestavba Karlovarské ulice, doplnění tramvajové zastávky v těžišti řešeného území a přetvoření Karlovarské ulice na komunikaci s městskými prvky – městskou třídou.

Přínos pro uživatele / obyvatele

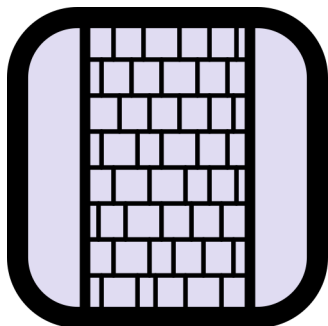
- Doplnění tramvajové zastávky pro obsluhu stávající i budoucí zástavby kapacitními tramvajovými linkami
- Zlepšení přestupních vazeb mezi tramvajovými linkami a ostatními druhy veřejné dopravy a vytvoření přestupního uzlu v oblasti Rondelu
- Zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu
- Plynulý průjezd MHD
- Změna extravilánového vzhledu Karlovarské ulice na městskou třídu a tím zlepšení kvality veřejného prostoru

Ukázka projektu:



Plánovaná struktura zástavby přestavbového území dle územní studie „Plzeň, Karlovarská“.

F.8 | Zklidnění centrální části Slovan



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

F.1, F.2, F.3, F.4, F.5, F6

Nositel opatření

Správa veřejného statku
Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Opatření reaguje na realizaci přeložky silnice I/20 a souvisejících staveb, které na Slovanech převezmou hlavní objemy průjezdné dopravy. Předmětem opatření je zlepšení podmínek pro obsluhu území i obsluhu uličního parteru, zlepšení podmínek pro MHD, zlepšení podmínek pro chodce (např. přecházení ulic) a cyklisty nebo zlepšení podmínek pro uliční vegetaci (stromořadí). Opatření se promítnou do drobných stavebních úprav a do organizace dopravy. Opatření je zaměřeno na městské třídy v oblasti Slovan, zejména Slovanskou, Koterovskou, Částkovu nebo Nepomuckou ulici.

Řešený problém

Zneužívání uliční sítě Slovan průjezdnou dopravou na úkor dopravy cílové, na úkor podmínek pro chodce, cyklisty a MHD a na úkor nedopravních funkcí uličního prostoru.

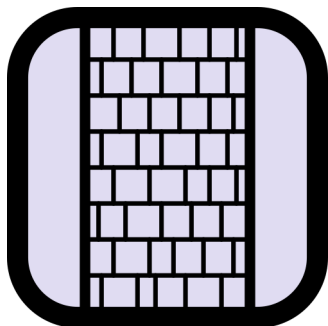
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení dopravní obsluhy území
- Pohodlnější a bezpečnější pohyb chodců a cyklistů,
- Zlepšení pobytové kvality prostředí

Schéma zklidnění Slovan



F.9 | Rozšíření západního okruhu na čtyřpruh



Balíček opatření

F. Zklidnění vnitřní části města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

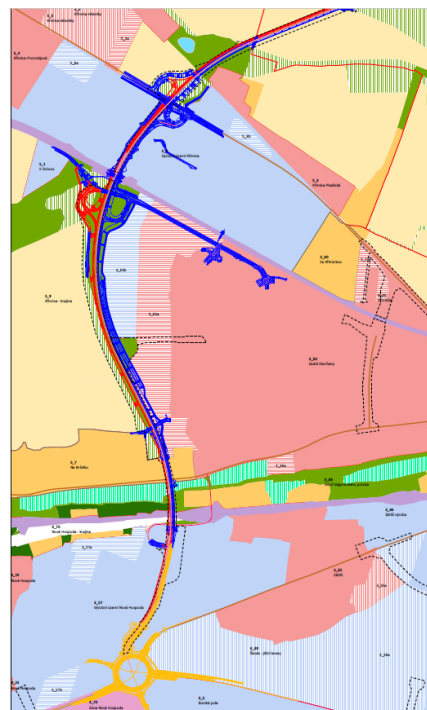
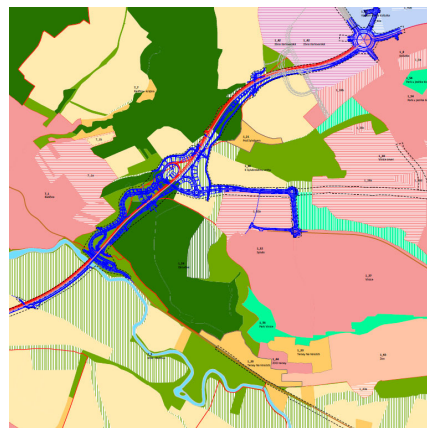
Předmětem opatření je zvýšení využívání západního okruhu na úkor tras vedených přes vnitřní město. Konkrétně se jedná o rozšíření západního okruhu na čtyřpruh z důvodu zajištění potřebné kapacity a navýšení dopravního komfortu. Kromě vlastní trasy se opatření týká i koncových okružních křižovatek. Prvním kroku je hlavním obsahem tohoto opatření pořízení dopravně technické studie, která doloží konkrétní stavební řešení a jeho ekonomickou náročnost.

Řešený problém

V současné době je nedostatečná kapacita západního okruhu limitou pro jeho využívání jako spojnice mezi severní a jižní částí města. Přetížení okruhu včetně koncových křižovatek se promítá do poklesu jeho atraktivity. Západní okruh tak ztrácí svůj potenciál přebírat dopravní vztahy realizované dnes přes vnitřní částí města.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Snížení dopravního zatížení vnitřních částí města.
- Posílení kvality veřejného prostoru a pobytových funkcí hlavní uliční sítě ve vnitřní části města.
- Zlepšení kvality ovzduší ve vnitřní části města.



G.1 | Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů



Balíček opatření

G. Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

K.1

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Rekonstrukce křižovatky U Jána s cílem rekonstrukce tramvajového tělesa, rekonstrukce inženýrských sítí, vytvoření signalizovaných míst pro přecházení a vytvoření chodníků podél Sirkové ulice.

Řešený problém

Dožilý technický stav tramvajového tělesa, dožilý technický stav inženýrských sítí, chybějící podmínky pro pohyb chodců, V křižovatce U Jána nemohou chodci přecházet jednotlivá ramena křižovatky. Zablokovány jsou přirozené pěší trasy od Pražské k pivovaru Prazdroj a od Ukrajinské do Tyršovy ulice.

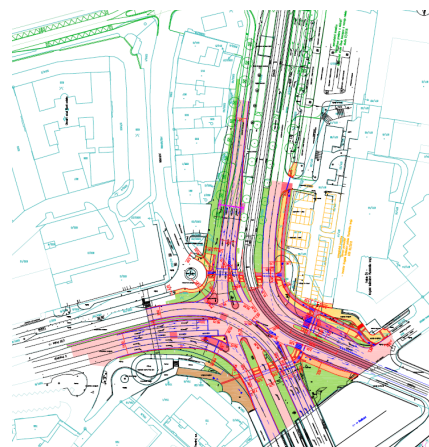
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytváření základních podmínek pro pohyb chodců v centru města
- vytvoření možnosti přecházení křižovatky U Jána
- vytvoření možností pro pohyb chodců podél Ukrajinské ulice
- zkapacitnění výjezdu od Denisova nábřeží

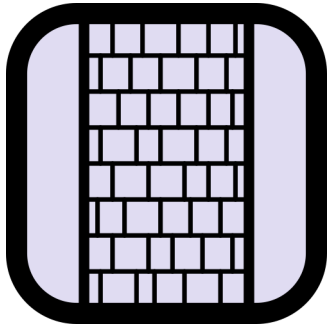
Nezajištěné podmínky pro pohyb chodců



Výřez z projektu:



G.2 | Rekonstrukce Lobežské ulice



Balíček opatření

G. Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Celková oprava uličního prostoru, zachování stávajícího počtu jízdních pruhů (1+1) i tvaru křižovatek. Vytvoření souběžného jednosměrného pruhu se šikmými i podélnými parkovacími stáními. Rekonstrukce trakčního napájení.

Řešený problém

- špatný technický stav komunikace
- nedostatek parkovacích stání
- živelné parkování i na nezpevněných plochách
- řešení výškových úrovní komunikace a chodníků
- obnova sítě technické infrastruktury

Přínos pro uživatele / obyvatele

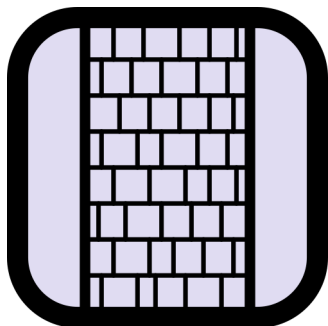
- odstranění nevyhovujícího technického stavu komunikace
- navýšení kapacity dopravy v klidu
- zlepšení veřejného prostoru

Schematický zakres opatření:



Zdroj: ÚKRMP

G.3 | Rekonstrukce Masarykovy ulice



Balíček opatření

G. Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Jedná se o rekonstrukci Masarykovy ulice v celé šířce uličního profilu od křižovatky s Rokycanskou ke křižovatce s Moravskou ulicí, tj. rekonstrukce jízdního pásu, zastávek MHD, parkovacích pruhů, chodníků, zeleně podél komunikace, vybudování stezky pro chodce a cyklisty. Součástí stavby jsou úpravy kanalizace, výměna vodovodů a sadové úpravy přidruženého prostoru komunikace včetně úprav před obchodním domem, kde budou v rámci samostatného projektu vytvořeny podmínky pro vznik městské (obvodní) tržnice.

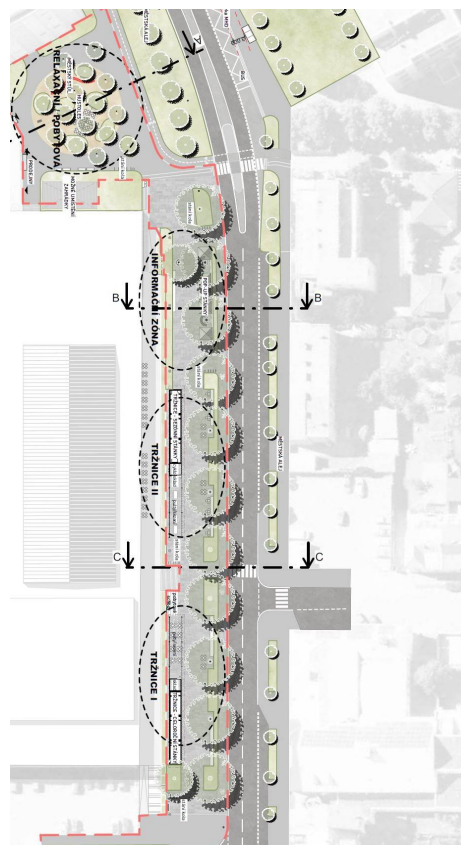
Řešený problém

Špatný technický stav komunikace včetně vodovodů uložených pod ní. Zeleň před obchodním domem na hranici životnosti. Chybějící infrastruktura pro cyklisty.

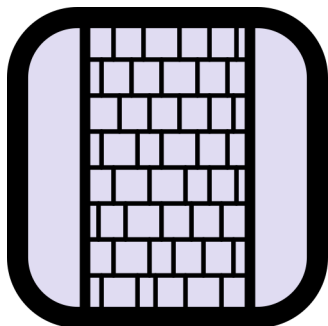
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Prodloužení životnosti komunikace v potřebných technických parametrech
- Obnova vodovodní sítě – zajištění technických podmínek pro dodávku pitné vody pro domácnosti a provozovny
- Obnova zeleně podél komunikace – zlepšení životního prostředí, zvýšení pobytové funkce širšího okolí komunikace
- Zlepšení hygienických parametrů komunikace – především snížení hluku a prašnosti

Výřez z projektu:



G.4 | Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora



Balíček opatření

G. Zachování
provozoschopnosti
komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa a údržba silnic PK
Odbor investic

Popis opatření

Silnice II/231 v úseku od Bílá Hora – okružní křižovatka Zruč – Senec. Předmětem rekonstrukce je zlepšení technického stavu komunikace včetně přidruženého prostoru. Komunikace má význam z hlediska dopravní obsluhy IAD a zejména MHD této městské části.

Řešený problém

- Špatný technický stav komunikace
- Špatný technický stav inženýrských sítí

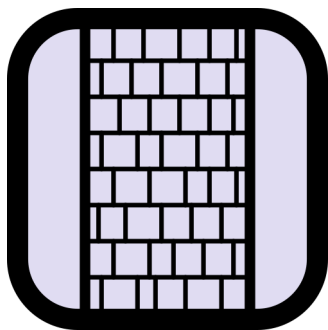
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Prodloužení životnosti komunikace v potřebných technických parametrech
- Obnova inženýrských sítí
- Zlepšení podmínek pro provoz MHD.
- Obnova přidruženého prostoru – zlepšení životního prostředí, zvýšení pobytové funkce širšího okolí komunikace
- Zlepšení hygienických parametrů komunikace – především snížení hluku a prašnosti

Výřez z projektu:



G.5 | Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevice



Baliček opatření

G. Zachování
provozoschopnosti
komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa a údržba silnic PK

Popis opatření

Silnice III/18032 v úseku Tyršova mostu (Plzeň – Doudlevice) – Radobyčice. Předmětem rekonstrukce je zlepšení technického stavu komunikace včetně přidruženého prostoru. Komunikace má význam z hlediska dopravní obsluhy IAD a zejména MHD této městské části.

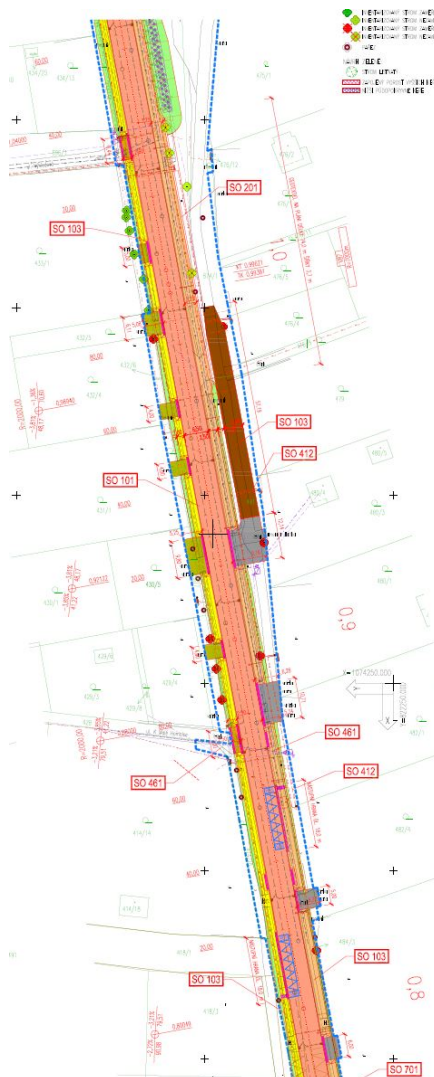
Řešený problém

- Špatný technický stav komunikace
- Špatný technický stav inženýrských sítí

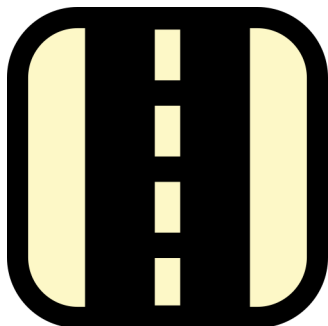
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Prodloužení životnosti komunikace v potřebných technických parametrech
- Obnova inženýrských sítí
- Zlepšení podmínek pro provoz MHD.
- Obnova přidruženého prostoru – zlepšení životního prostředí, zvýšení pobytové funkce širšího okolí komunikace
- Zlepšení hygienických parametrů komunikace – především snížení hluku a prašnosti

Výřez z projektu:



G.6 | Křižovatka Zborovská – Mostní



Balíček opatření

G. Zachování provozuschopnosti komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Křižovatka Zborovská – Mostní je dopravním uzlem na spojnici čtvrtí Bory – Slovany. Předmětem řešení je zlepšení technického stavu komunikace, zpřehlednit a zjednodušit dopravní situaci, navýšit kapacitu a zlepšit podmínky pro pěší a cyklisty a umožnit zástavbu v bezprostředním okolí křižovatky. Řešení je formou „okružní křižovatky“ kolem bloku budoucí zástavby.

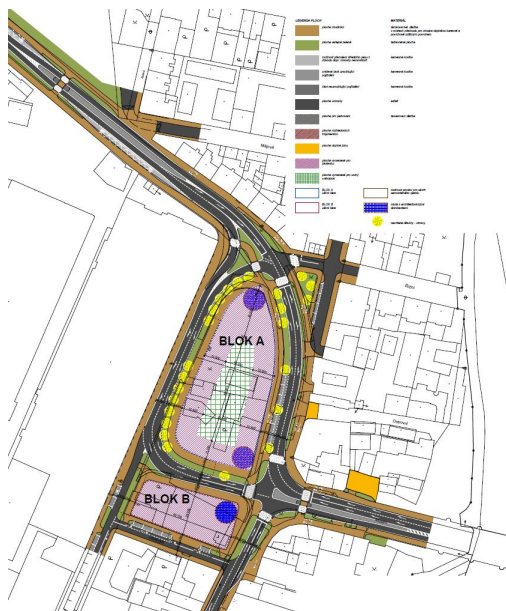
Řešený problém

- Nesrozumitelný prostor pro pěší a cyklisty
- Nedostatek přechodů pro pěší
- Nezastavěné okolní plochy
- Komplikovaný průjezd MHD a zdržení v kongescích.
- Komplikovaný průjezd IAD ze Zborovské ulice

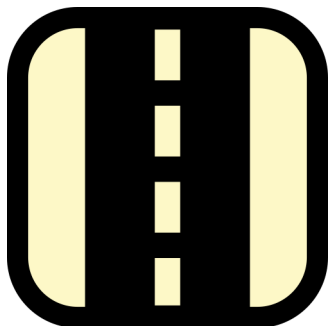
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty
- Zajištění příčných vazeb pro pěší a cyklisty
- Zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu
- Zajištění podmínek pro dostavbu v území
- Uspořádání veřejného prostoru

Ukázka projektu:



G.7 | Rekonstrukce náměstí Milady Horákové



Balíček opatření

G. Zachování
provozoschopnosti
komunikační sítě

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Náměstí Milady Horákové je významný veřejným prostorem, který zároveň plní funkci dopravního uzlu. Projekt řeší zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty a přestupní vazby mezi příměstskou a městskou hromadnou dopravou. Uspořádáním ploch pro vedení komunikací zlepší bezpečnost a zajistí plynulejší průjezd.

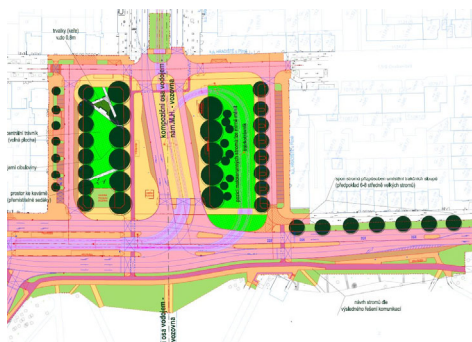
Řešený problém

- Nedostatek přechodů pro pěší
- Neuspořádané plochy zeleně
- Nevhodná poloha tramvajových kolejí
- Nedostatečné přestupní vazby mezi módy veřejné dopravy
- Komplikovaný průjezd IAD

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty
- Zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu
- Uspořádání veřejného prostoru s revitalizací ploch zeleně

Ukázka projektu:



H.1 | Rozvoj zóny „Tempo 30“



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Celkové zklidnění dopravy díky specifickému uspořádání pozemní komunikace, které vede ke snížení rychlosti a intenzit motorových vozidel ve vyznačeném území (např. Doubravka – Ke Sv. Jiří, Doudlevecká a přilehlá území, okolí Jiráskova náměstí atd.).

Řešený problém

- dopravní nehodovost vozidel v obytné zástavbě
- pobytová kvalita veřejného prostoru

Přínos pro uživatele / obyvatele

- zvýšení bezpečnosti provozu (nesrovnatelně lepší možnost odvrácení kritické situace),
- snížení nehodovosti
- zmírnění hluchnosti a emisí škodlivin,
- skromnější dimenzování komunikací ve prospěch společenské funkce ulic
- zvýšení pobytové kvality
- zmírnění atraktivity pro tranzit (který často hledá improvizované zkratky).

Ilustrační obrázek:



H.2 | Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

B.6

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Stávající městské celky se potýkají s nedostatkem ploch pro parkování obyvatel. Předmětem opatření je realizace kapacitních parkovacích objektů pro parkování rezidentů nebo v kombinované formě rezident a P+R pro návštěvníky. Organizace parkování do většího celku umožní efektivitu systému, omezení parkování ve veřejném prostoru a nabídne prostor pro revitalizaci ulic a veřejných prostranství.

Příklady záměrů:

- parkovací dům Světovar
- patrové parkoviště U Atomu
- parkovací objekt Luna
- parkovací obj. Poděbradova
- parkovací objekt Amfiteátr

Řešený problém

- Nedostatečný počet parkovacích míst pro rezidenty.
- „Proparkování“ veřejného prostoru

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení nabídky parkování pro rezidenty (v kombinaci P+R i pro návštěvníky)
- Revitalizace veřejného prostoru ve prospěch společenské funkce ulic

Příklad připravovaného projektu:



H.3 | Rozvoj zóny placeného stání



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Rozvoj zóny placeného stání má za cíl řešit převis poptávky po parkování ve prospěch obyvatel města. Zavádění zón placeného parkování je účinným nástrojem preference parkovacích potřeb rezidentů a účinně regulovat parkování návštěvníků. V přípravě je rozvoj těchto zón:

- Zóna G (Doudlevecká)
- Slovany, Zahradní ul.
- Bory, Jižní Předměstí
- Přední Skvrňany

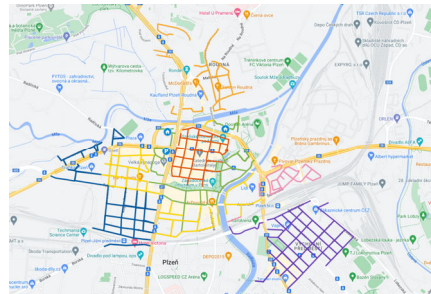
Řešený problém

- převis poptávky po parkovacích stáních
- uspořádání veřejného prostoru s eliminací nelegálního parkování

Přínos pro uživatele / obyvatele

- zlepšení nabídky parkování pro rezidenty
- efektivita systému využití parkovacích stání

Zpoplatněný rozsah zóny (06/2025):



Zdroj: SVSMP

H.4 | Realizace parkovišť P+R



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

B.4, C.3

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

V rámci systému řešení dopravy v klidu na území města Plzně je jedním z plánovaných opatření výstavba záchytných parkovišť typu P+R (zaparkuj a jeď MHD). Parkoviště tohoto typu slouží pro záchyt návštěvníků města a jejich výstavba váže na další rozvoj zóny placeného parkování. Parkoviště by měla být budována s ohledem na rozvoj nových technologií a být standardně vybavena dobíjecími stanicemi pro elektromobily. Probíhá příprava v těchto lokalitách:

- P+R Bolevec
- P+R Světovar – Libušínská

Řešený problém

Nedostatečná nabídka parkovacích ploch pro každodenní dojíždějící do Plzně osobními automobily. Snížení poptávky po dlouhodobém parkování v intenzivně zastavěných částech města.

Přínos pro uživatele / obyvatele

Záchytná parkoviště vytvoří systémové provázání individuální automobilové a městské hromadné dopravy.

- vytvoření nabídky záchytných parkovišť
- snížení zatížení centra automobilovou dopravou
- zlepšení podmínek pro rezidenty
- podpora elektromobility

Systém parkovišť typu P+R:



H.5 | Organizace nákladní dopravy



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření je zaměřené na zlepšení organizace nákladní dopravy tak, aby se minimalizovaly její nežádoucí vlivy na kvalitu městského prostředí. Opatření se týká jak dopravního provozu na komunikační síti, tak parkování vozidel. V tomto směru byla již řada významných kroků realizována. V současné době třeba navázat na předchozí kroky a dále je doplnit pro plné dosažení sledovaného efektu.

Zejména se jedná o:

- iniciace přípravy rozšíření dálniční odpočívky Šlovice
- omezování tranzitu nákladní dopravy na k tomu nevhodných komunikacích
- lepší organizace parkování menších nákladních vozidel zejména v obytných oblastech města

Řešený problém

- Snížení negativních vlivů nákladní dopravy na obytné, smíšené a rekreační části města

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Lokální zlepšení kvality ovzduší
- Zvýšení bezpečnosti provozu v obytných a rekreačních oblastech města
- Zlepšení parkování pro rezidenty

Systém:



H.6 | Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy



Balíček opatření

H. Organizace dopravy a parkování

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Dílčí organizační nebo stavební úpravy zahrnující úpravu dopravního značení nebo stavební úpravy, například: chodníkové přejezdy, přejezdné prahy, zvýšené plochy křižovatek, ochranné ostrůvky zúžení vozovky atd.

Řešený problém

Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu,

Přínos pro uživatele / obyvatele

- snížení rychlosti motorových vozidel
- bezpečnější pohyb chodců a uživatelů aktivní mobility v uličních prostorech
- zlepšení obyvatelnosti města

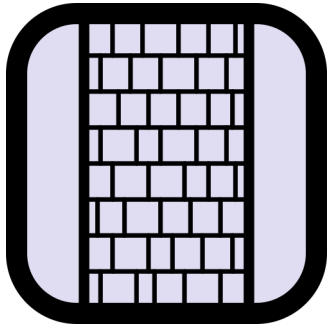
Ilustrační foto:

Květná ulice, zvýšená plocha křižovatky jako prvek působící na zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravního provozu



Zdroj: Mapy.cz

J.1 | Úprava náměstí Republiky



Balíček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Cílem projektu je zrevitalizovat a upravit zejména obvodové profily náměstí včetně Dřevěné ulice, a tím zlepšit vztah mezi již dokončenou centrální plochou náměstí a okolní zástavbou. Zároveň má být prostor doplněn mobiliářem a vybavením pro občany, a to včetně zeleně. Celé náměstí pak má být přívětivější zejména pro pěší a cyklisty. Úprava by měla vytvořit nové prostory pro předzahrádky, zlepšit plynulost MHD a zároveň zachovat podmínky pro konání tradičních kulturních akcí a trhů.

Řešený problém

- Průjezdná doprava
- Nedostatek zeleně
- Nedostatek pobytových ploch

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vznik nových pěších zón
- Zlepšení podmínek pro pěší
- Regulace dopravy
- Stromová výsadba
- Nové prvky mobiliáře jako interaktivní a pobytové prvky veřejného prostoru
- Zlepšení hygienických parametrů – především snížení hluku a prašnosti

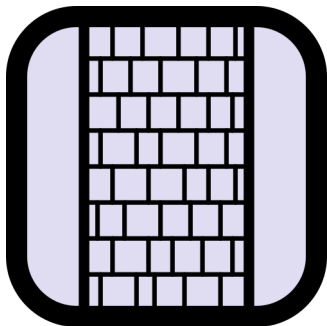
Zadávací podmínky soutěže:



Ukázka vítězného návrhu soutěže, MAAUS s.r.o.



J.2 | Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova



Balíček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

J.3, J.4

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Cílem projektu je úprava uličního prostoru Americké ulice v návaznosti na její specifický význam jako jedné z nejdůležitějších tras pro vedení několika linek MHD. Významný pohyb chodců a uživatelů MHD vytváří potřebu zajištění bezpečného pohybu chodců jak v příčných, tak v podélných směrech a zlepšení podmínek pro pobytovou funkci.

Řešený problém

Nedostatečné šířkové parametry chodníkových ploch

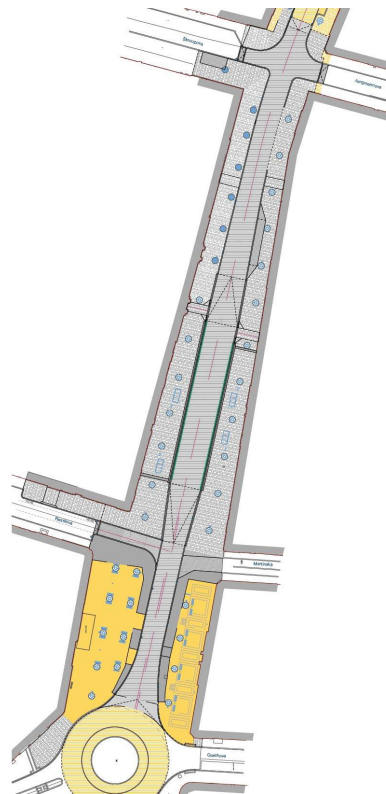
Nedostatek ploch pro pobytovou funkci

Nevhodné materiálové řešení

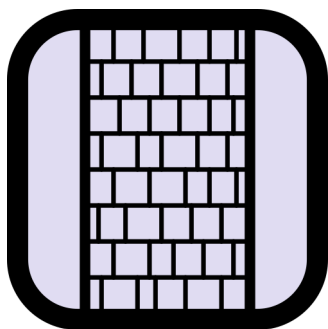
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vznik zklidněné (např. sdílená zóna, pěší zóna atd.) zóny
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Rozšíření chodníkových ploch
- Zlepšení podmínek pro příčný pohyb pěších
- Zlepšení podmínek pro uživatele MHD
- Kvalitní materiálové řešení odpovídající významu ulice jako městské třídy

Ukázka projektu v úseku Škroupova - Prokopova:



J.3 | Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská



Baliček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

J.2, J.5

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Cílem projektu je úprava uličního prostoru Americké ulice v návaznosti na její specifický význam jako jedné z nejdůležitějších tras pro vedení několika linek MHD. Významný pohyb chodců a uživatelů MHD vytváří potřebu zajištění bezpečného pohybu chodců jak v příčných, tak v podélných směrech a zajistit podmínky pro pobytovou funkci.

Řešený problém

Nedostatečné šířkové parametry chodníkových ploch

Absence ploch pro pobytovou funkci

Nevhodné materiálové řešení

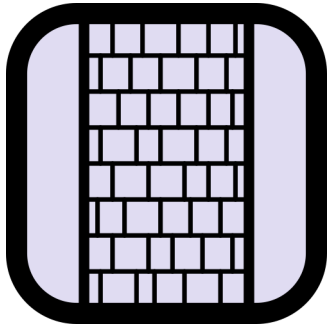
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vznik zklidněné zóny (např. sdílená zóna, zóna 30 atd.)
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Rozšíření chodníkových ploch
- Zlepšení podmínek pro příčný pohyb pěších
- Zlepšení podmínek pro uživatele MHD
- Kvalitní materiálové řešení odpovídající významu ulice jako městské třídy

Ukázka projektu:



J.4 | Resslerova ulice



Balíček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje
Odbor investic

Popis opatření

Cílem projektu je úprava uličního prostoru za účelem zvýšení komfortu a bezpečnosti pro pěší a cyklisty, zajištění pobytové kvality prostoru, doplnění stromořadí a úprava organizace dopravy.

Řešený problém

Nedostatečné šířkové parametry chodníkových ploch
Absence ploch pro pobytovou funkci
Nevhodné materiálové řešení
Absence zeleně

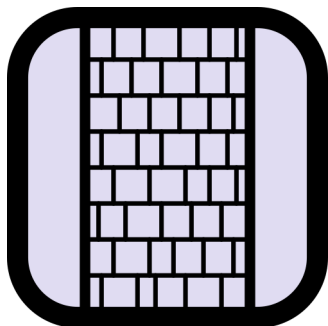
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vznik zklidněné (např. pěší, sdílená) zóny
- Doplnění stromořadí
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Rozšíření chodníkových ploch
- Kvalitní materiálové řešení odpovídající poloze ulice v centrální oblasti
- Doplnění městského mobiliáře

Ukázka projektu:



J.5 | Revitalizace Anglického nábřeží



Balíček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

J.3

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Cílem projektu je revitalizovaný prostor se změnou organizace dopravy, která umožní efektivnější využití prostoru ve prospěch chodců a cyklistů. Právě chybějící úsek greenway podél řeky Radbuzy je významnou limitou v bezpečném pohybu cyklistů v centru města. Zklidnění a omezení motorové dopravy zvýší bezpečnost všech účastníků silničního provozu. V projektu je kladen důraz také na materiálové řešení a vznik nábřežní promenády jako prvku, který podtrhuje význam tohoto prostoru.

Řešený problém

- Chybějící úsek greenway podél Radbuzy
- Nedostatečné šířkové parametry chodníkových ploch
- Absence ploch pro pobytovou funkci
- Nevhodné materiálové řešení

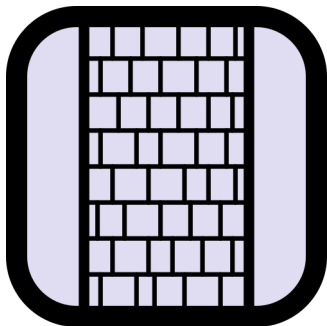
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vznik zklidněné (např. pěší, sdílená) zóny
- Bezpečný pohyb cyklistů a zajištění souvislého úseku greenway podél Radbuzy
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Rozšíření chodníkových ploch
- Vznik nábřežní promenády
- Kvalitní materiálové řešení odpovídající poloze ulice v centrální oblasti
- Doplnění městského mobiliáře

Ukázka projektu:



J.6 | Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů



Balíček opatření

J. Revitalizace uličních prostorů v centrální části města

Koordinace s opatřeními

J.5

Nositel opatření

Správa veřejného statku
Odbor investic

Popis opatření

Cílem projektu je úprava uličního prostoru za účelem obnovy infrastruktury, zvýšení komfortu a bezpečnosti pro pěší a cyklisty, zajištění pobytové kvality prostoru.

Řešený problém

- Špatný/zastaralý dopravně – technický stav komunikace včetně sítě technické infrastruktury
- Nedostatečné šířkové parametry chodníkových ploch
- Absence ploch pro pobytovou funkci a cyklodopravu
- Nevhodné materiálové řešení

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Moderní řešení ploch včetně uplatnění zklidňovacích prvků
- Řešení cyklodopravy
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Rozšíření chodníkových ploch
- Kvalitní materiálové řešení odpovídající poloze v centrální oblasti
- Doplnění městského mobiliáře

Mapový výřez:



Zdroj: mapy.com

K.1 | Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice



Balíček opatření

K. Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí

Koordinace s opatřeními

H.1

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Předmětem projektu je zejména doplnění chodníků a celková změna podmínek pro chodce a cyklisty. Chybějící úsek greenway podél řeky Mže je významnou limitou v bezpečném pohybu cyklistů v centru města. Řešení příčných vazeb v návaznosti na lochotínskou lávku umožní propojení historického jádra s Roudnou. Komplexní úpravy veřejné zeleně (stromy místo keřových pásů) včetně zvýšení intenzity údržby a péče o veřejný prostor začlení uličního prostoru do centra města.

Řešený problém

- Chybějící souvislé podélné chodníkové plochy
- Chybějící úsek greenway podél Mže
- Bariéra pro příčné překonání zejména v návaznosti na Lochotínskou lávku
- Neodpovídající úprava uličního prostranství v centru města

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Bezpečný pohyb chodců a zajištění souvislých chodníkových ploch podél ulice úseku
- Bezpečné příčné překonání ulice chodci v návaznosti na Lochotínskou lávku
- Bezpečný pohyb cyklistů a zajištění souvislého úseku greenway podél Mže
- Vytvoření ploch pro pobytovou funkci
- Doplnění stromů
- Doplnění zeleného středního dělicího pásu
- Vznik pobytových ploch
- Zlepšení dopravní obsluhy přílehlých objektů

Ukázka projektu:



K.2 | Revitalizace uličního prostoru Rokycanské (úsek Úslava – Dlouhá ul.)



Balíček opatření

K. Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí

Koordinace s opatřeními

M.3

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Široký střední zelený pás komunikace poskytuje prostor pro doplnění uličních alejí, které by dodaly Rokycanské příjemnější charakter více se blížící městskému prostředí.

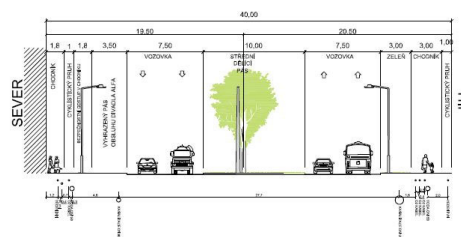
Řešený problém

- Obyvatelé vnímají Rokycanskou jako nepříjemný silniční průtah s dominantní automobilovou dopravou.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Výsadba středové aleje přispěje ke vnímání Rokycanské ulice jako městského uličního prostoru.
- zlepšení vlastností uličního prostoru (zastínění, snížení prašnosti).
 - změna dopravního vnímání prostoru ze strany řidičů
 - doplnění příčných vazeb
 - zlepšení cyklistické infrastruktury

Ukázka projektu:



K.3 | Revitalizace parkových náměstí



Balíček opatření

K. Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje
Odbor investic

Popis opatření

Předmětem opatření je revitalizovat prostor významných veřejných prostor – parkových náměstí. Revitalizace by se měla zaměřit na řešení pěší a cyklistické dopravy v rámci náměstích, zlepšit podmínky pro hospodaření s dešťovými vodami a podpořit pobytovou funkci náměstí. V případě kontaktu s významnými linkami MHD zajistit vhodnou podobu zastávek a přístup k nim. Jedná se zejména o náměstí Míru, Chodské náměstí, náměstí T.G. Masaryka, Jiráskovo náměstí a Husovo náměstí.

Řešený problém

- Zastaralé materiálové řešení zpevněných ploch
- Zastaralý mobiliář
- Absence prvků pro rozvoj pobytové funkce
- Absence řešení zasakování dešťových vod
- Neřešené vedení cyklistické dopravy

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Revitalizovaný prostor s odpovídajícím materiálovým řešením
- Řešení dešťových vod
- Řešení vedení cyklistické dopravy
- Realizace pobytových ploch
- Moderní mobiliář

Chodské náměstí



Husovo náměstí

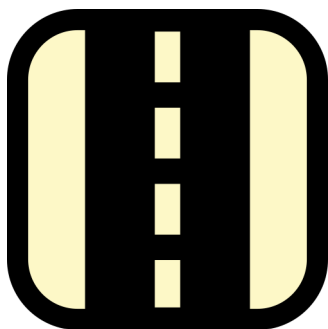


Náměstí T.G. Masaryka



Zdroj: Plzeňský architektonický manuál
<https://pam.plzne.cz/>

L.1 | I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění žel. trati



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

L.2

Nositel opatření

Ředitelství silnic a dálnic s.p.

Popis opatření

Stavba zajistí silniční propojení od stávajícího kruhového objezdu v ulici Sukova (Folmavská) s křižovatkou v Borské ulici. Bude se jednat o propojení ve čtyřpruhovém uspořádání s charakterem městského bulváru, s příslušnou zelení a parkováním. Komunikace bude obestavěna bariérovou zástavbou (bariérovými domy), která zde bude mít protihlukový charakter. Součástí stavby bude i vybudování okružní křižovatky poblíž hotelu Škoda s napojením na stávající ulici Borská a úprava stávající OK Folmavská. Na OK Borská bude navazovat realizace přemostění tělesa železniční trati v prodloužení Korandovy ulice. Výstavbou úseku dojde k odlehčení ulice Sukova a hlavně ulice Klatovská, kam se dnes přesouvá většina dopravy z přivaděče k D5 - silnice I/27 směrem od Klatov.

Řešený problém

- nevyhovující vysoká intenzita dopravy v obydlené oblasti - ulice Klatovská,
- chybějící cyklostezka
- vysoká hluchnost a prašnost a degradace veřejného prostoru v oblasti Klatovské ulice

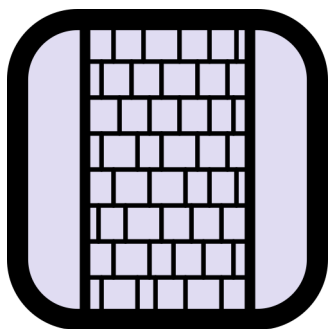
Přínos pro uživatele / obyvatele

- odlehčení dnes velmi zatížené Klatovské třídy, po které jezdí téměř veškerá doprava z přivaděče Tyršův sad – Sukova
- zlepšení podmínek pro bydlení (snížení hluku, vibrací, zlepšení kvality ovzduší) podél ulice Klatovské
- Vznik významné městské třídy jako osy nové zástavby
- Řešení systémových i obslužných inženýrských sítí
- Vytvoření podmínek pro zástavbu nových rozvojových ploch

Ukázka projektu:



L.2 | Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

L.3

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Předmětem opatření je úprava Korandovy ulice se zajištěním samostatných řadících pruhů pro levá odbočení a zkapacitnění křižovatky Kotkova – Přemyslova. Zlepšení parametrů Korandovy ulice a přestavba Kotkovy ulice umožní revitalizaci Klatovské spočívající ve snížení počtu jízdních pruhů.

Řešený problém

Jedním z dlouhodobých problémů města je přetížení centrální oblasti automobilovou dopravou. To je způsobeno zejména vedením hlavních dopravních tahů středem města. Průtahové komunikace jsou navrženy na maximální propustnost, a to na úkor obsluhy území a na úkor kvality městské hromadné, pěší a cyklistické dopravy. Podmínky pro řešení problému vytváří postupná dostavba městského okruhu se současně prováděnými úpravami na komunikační síti uvnitř města.

Přínos pro uživatele / obyvatele

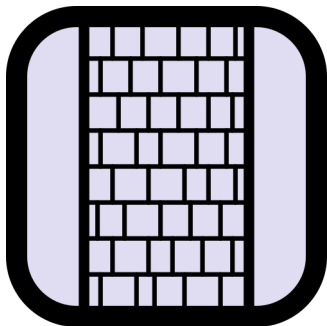
Snížení počtu pruhů na Klatovské a revitalizace jejího uličního prostoru se zlepšením podmínek:

- pro chodce včetně přecházení vozovky
- pro MHD včetně přístupnosti zastávek
- pro pobytové funkce a doplnění alejí
- zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu

Ukázka projektu:



L.3 | Zobousměrnění komunikace - Husovo náměstí



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

L.2

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Stavební úprava komunikací na Husovo náměstí v Plzni. Cílem je zobousměrnění západní části Husova náměstí tak, aby nové propojení vytvořilo alternativu ke Klatovské ul.

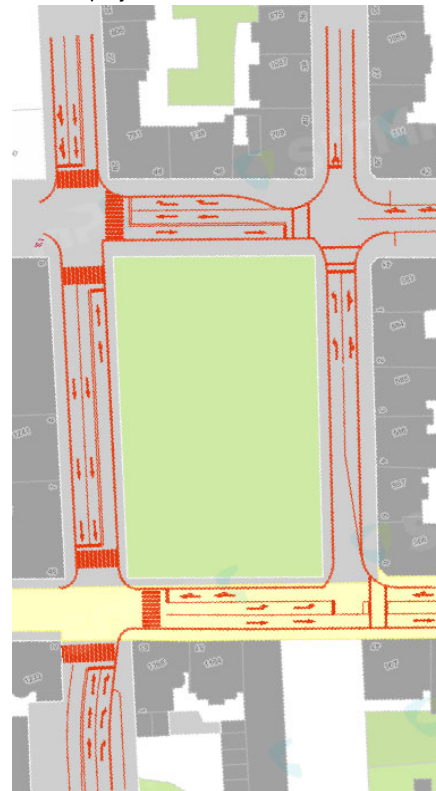
Řešený problém

- Nevyhovující stav infrastruktury
- Chybějící dopravní směr jako alternativa ke Klatovské ul.

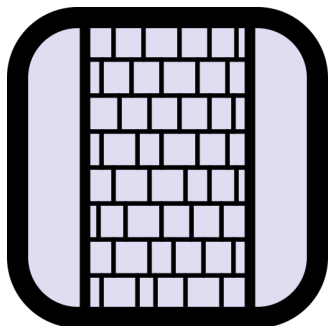
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení průjezdnosti jih > sever na alternativní trase ke Klatovské třídě.
- Možnost preference MHD pro radiální linky do centra.

Ukázka projektu:



L.4 | Revitalizace uličního prostoru Klatovské



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

L.1, L.5

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Úprava veřejného prostoru Klatovské s redukcí jízdních pruhů, realizací parkovacích pruhů, výsadbou alejí, rozšíření chodníků, řešení cyklistické dopravy a zajištění podmínek pro pobytovou funkci. V návaznosti na připravované přeložky průjezdního úseku silnice I/27 se jedná o 3 úseky.

- Kaplířova – Sukova (není podmíněno další investiční akcí)
- Sukova – Borská (podmíněno realizací přeložky v úseku Sukova – Borská)
- Borská – Palackého náměstí (podmíněno rekonstrukcí Korandovy a Kotkovy ulice a úpravou komunikace Husovo nám.)

Řešený problém

Klatovská ulice je osou městské čtvrti Bor. V současné době je přetížena automobilovou dopravou se všemi negativními projevy do dopravního systému i do zhoršení podmínek pro využívání okolního území.

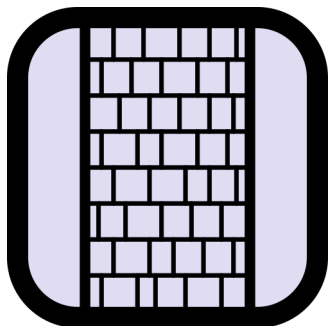
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Navrácení původní funkce Klatovské jako atraktivního městského prostoru.
- změna dopravního vnímání prostoru ze strany řidičů.
- změna možností společenského využití uličního prostoru zlepšení podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu
- Zlepšení uživatelského prostoru zastávek MHD a přístupu k nim
- Zajištění možností příčných vazeb pro pěší a cyklisty
- Zlepšení podmínek pro stromy
- Srozumitelnost prostoru pro pohyb chodců, cyklistů a IAD
- Kvalitní materiálové řešení s ohledem na význam uličního prostranství

Ukázka projektu:



L.5 | Revitalizace sadů Pětatřicátníků



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

F.7, L.4

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Sady Pětatřicátníků jsou významným veřejným prostorem, který těsně navazuje na historické jádro. Zároveň se jedná o nejvýznamnější přestupní uzel v rámci MHD jehož význam je posílen připravovaným vedením nové tramvajové linky. Předmětem opatření je zrevitalizovat veřejný prostor se zajištěním potřeb veřejné dopravy, zlepšit pobytovou funkci prostoru a podmínky pro pěší.

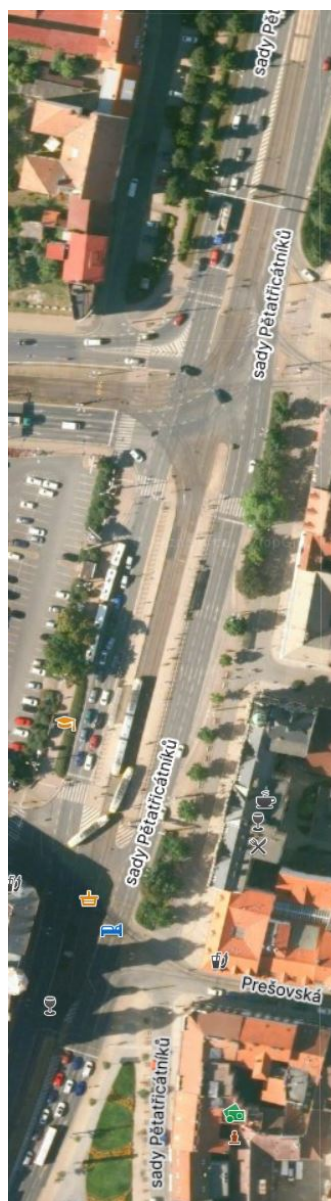
Řešený problém

- Zastaralé materiálové řešení
- Absence pobytových ploch
- Nedostatečné řešení cyklistické dopravy
- Vysoký počet jízdních pruhů jako bariéra pro pohyb chodců

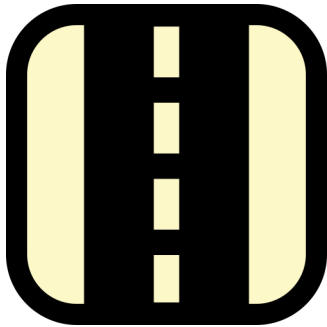
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Využití potenciálu sadů jako atraktivního městského prostoru ve vazbě na historické jádro
- změna dopravního vnímání prostoru ze strany řidičů.
- změna možností společenského využití uličního prostoru
- zlepšení podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu
- Zajištění potřeb MHD včetně přestupních vazeb mezi jednotlivými linkami
- Zlepšení uživatelského prostoru zastávek MHD a přístupu k nim
- Zlepšení možností příčných vazeb pro pěší a cyklisty
- Kvalitní materiálové řešení s ohledem na význam uličního prostranství
- Vytvoření podmínek pro pobytovou funkci v prostoru
- Kvalitní mobiliář

Ilustrační foto:



L.6 | Estakáda I/27, úsek Přemyslova - Karlovarská



Balíček opatření

L. Zklidnění Klatovské ulice

Koordinace s opatřeními

L.2

Nositel opatření

Ředitelství silnic a dálnic s.p.

Popis opatření

Spojnice ulic Přemyslova a Karlovarská (křižovatka s Lidickou ul.) významně posiluje dopravní napojení Severního Předměstí a vytváří paralelu pro Karlovarskou ulici. Její potenciál tkví v možnosti převedení dopravní zátěže, která umožní revitalizaci sadů Pětatřicátníků a Karlovarské ulice.

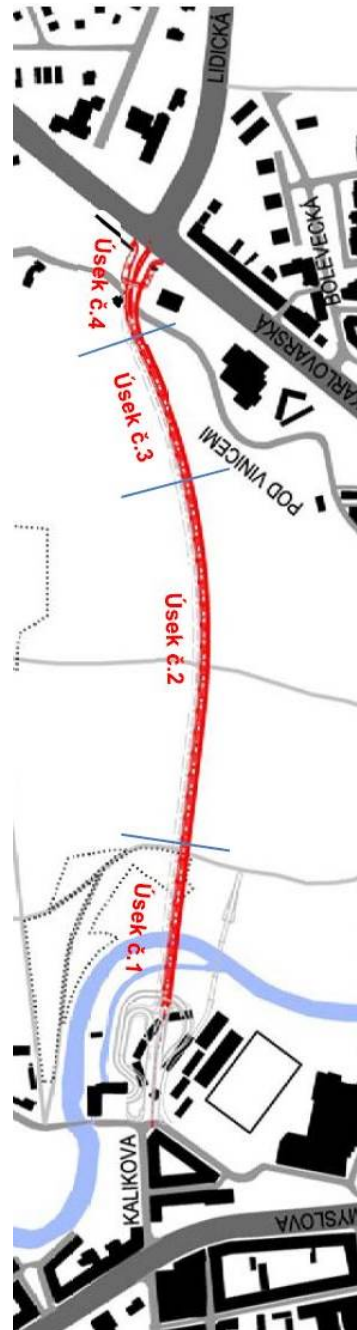
Řešený problém

- Nedostatečné dopravní napojení Severního Předměstí

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Snížení dopravní zátěže centrální části města
- Snížení dopravní zátěže Karlovarské ulice
- Revitalizace sadů Pětatřicátníků a Karlovarské ulice

Výřez z projektu:



M.1 | Signalizované místo pro přecházení Tyršova



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

K.1

Nositel opatření

Správa veřejného statku
města Plzně
Odbor investic

Popis opatření

Tyršova ulice je vysocekapacitní, čtyřpruhová ulice, která lemuje historické jádro ze severní strany. Její poloha tvoří bariéru pro přirozený vztah historické jádro – Roudná a zároveň nabízí jen velice omezené možnosti pro zajištění příčných vazeb. Cílem opatření je umožnit bezpečný příčný pohyb chodců a cyklistů přes Tyršovu ulici v místě vyústění Lochotínské lávky.

Řešený problém

Tyršova ulice vytvořila v území urbanistickou bariéru a přerušila tradiční pěší a cyklistické propojení. V místě bývalé trasy dochází k nebezpečnému živelnému přebíhání přes čtyřpruhovou komunikaci.

- Absence bezpečné možnosti překonání Tyršovy ulice v místě vyústění Lochotínské lávky.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Možnost příčného překonání Tyršovy ulice v místě vyústění Lochotínské lávky
- odstranění nebezpečného místa s živelným přebíháním přes čtyřpruhovou komunikaci
- Vytváření základních podmínek pro pohyb chodců v centru města

Výřez z mapy a fotodokumentace místa:



M.2 | Oprava lochotínské lávky



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Oprava stávající, hojně využívané lávky pro pěší a cyklisty propojující centrum města s Roudnou – Lochotínské lávky.

Řešený problém

- Špatný technický stav stávající mostní konstrukce

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zrekonstruovaná lávka

Fotodokumentace místa:



M.3 | Lávka přes Rokycanskou ulici



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

K.2

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Projektová příprava a realizace lávky přes Rokycanskou ulici, náhrada stávajícího nevyužívaného podchodu.

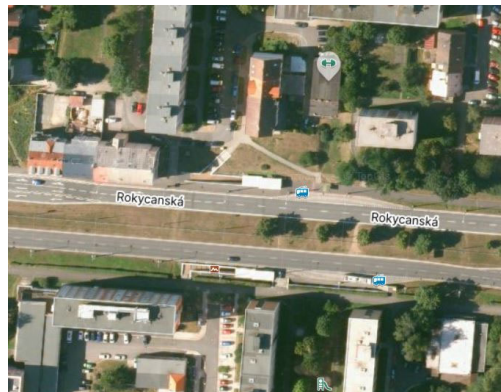
Řešený problém

- Náhrada nevyhovujícího podchodu lávkou u zastávky MHD Letná
- Zajištění kvalitního propojení městské zástavby rozdělené kapacitní komunikací.
- Odstranění nebezpečného místa pro chodce.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření možnosti bezpečného a pohodlného pohybu obyvatel přes Rokycanskou, mezi odtrženými částmi dříve spojitě městské zástavby.
- nahrazení nevyhovujícího podchodu bezbariérovou lávkou
- odstranění živelného přebíhání chodců přes nebezpečnou čtyřpruhovou komunikaci

Mapa a vizualizace z projektové přípravy:



M.4 | Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

Nositel opatření

Odbor investic

Popis opatření

Soustava Boleveckých rybníků tvoří významné rekreační zázemí města Plzně. Zajistit dostupnost pro pěší a cyklisty do této oblasti je jednou z priorit města. Cílem opatření je zajistit bezbariérové překonání nově realizované části městského okruhu – ulice Na Sudech a stávající železniční tratě lávkou pro pěší a cyklisty.

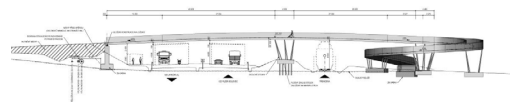
Řešený problém

- Absence propojení Mikulka – Bolevecký rybník

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření možnosti bezpečného a pohodlného pohybu obyvatel přes ulici Na Sudech a železniční trať,
- Zajištění kvalitního napojení rekreačního zázemí města
- Rozvoj sítě cyklotras

Mapa a podélný řez z projektové přípravy:



M.5 | Podchod u železniční zastávky Plzeň - zastávka



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

D.7

Nositel opatření

Útvar koncepce a rozvoje

Popis opatření

Předmětem opatření je zajistit bezpečné překonání železniční tratě v propojení ulic Soukenická – Tělocvičná. Toto propojení je důležitým vztahem pro pěší a cyklisty mezi čtvrtěmi Bory a Doudlevice.

Řešení bude reagovat na modernizaci železniční tratě Plzeň – Klatovy.

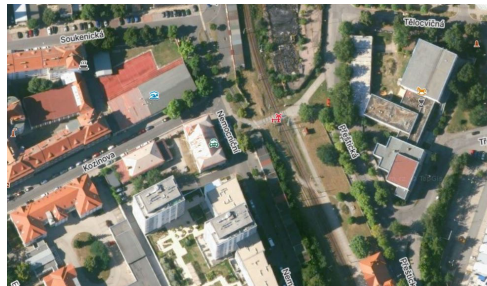
Řešený problém

- Úrovňové překonání železniční tratě

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření možnosti bezpečného a pohybu přes železniční trať
- Zajištění kvalitního propojení Bory - Doudlevice

Mapový výřez:



Zdroj: Mapy.com

M.6 | Pěší propojení Skvrňany – Zátíší (Sáмова – Kreuzmannova)



Balíček opatření

M. Zlepšení pěší
prostupnosti města

Koordinace s opatřeními

D.3

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Předmětem opatření je propojení od Kreuzmannovy ulice pod železniční tratí Plzeň – Stod (Domažlice) až k mostu přes Vejprnický potok. Trasa vychází ze současné polohy propustku pod zmíněnou železniční tratí. Záměr je nutné koordinovat s železniční stavbou Modernizace železniční trati Plzeň – Domažlice 2. stavba (rekonstrukce a zdvoukolejnění žel. trati).

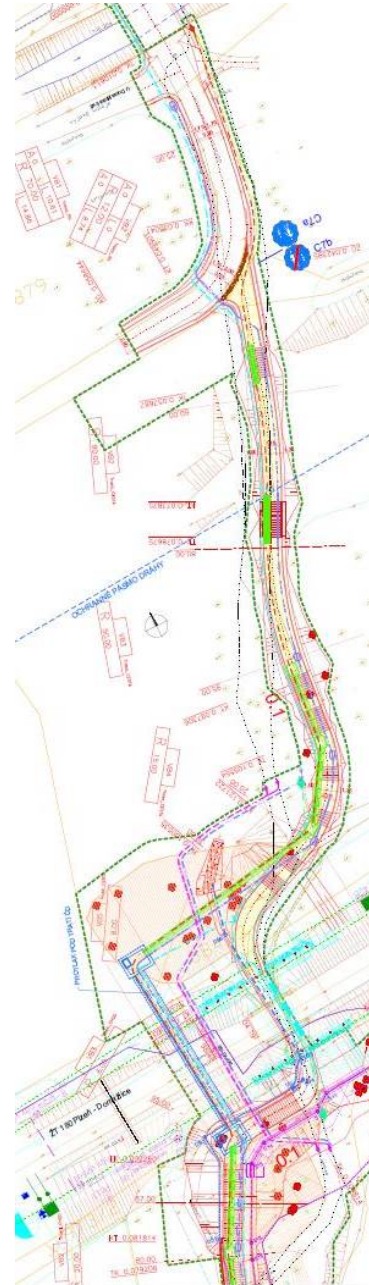
Řešený problém

- nedostatečné parametry stávajícího propustku
- nedostatečné parametry pěší trasy

Přínos pro uživatele / obyvatele

- vytvoření možnosti bezpečného a pohybu v křížení s železniční tratí
- zajištění kvalitního propojení Skvrňany - Zátíší

Výřez z projektu:



N.1 | Greenways Berounka, Bolevecké rybníky, Hrádecký potok



Balíček opatření
N. Rozvoj systému
Greenways

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření se týká Greenway Berounka a na ni navazující greenway Bolevecké rybníky a Hrádecký potok. Greenway Berounka začíná na soutoku Radbuzy a Mže, prochází nivou Berounky a směrem na Chrást využívá těleso bývalé železniční trati. Greenway Bolevecké rybníky se odpojuje od greenway Berounka v křižovatce Jateční – Na Roudné, prochází rekreační oblastí Boleveckých rybníků a pokračuje podél železniční trati Plzeň – Žatec směrem na Třemošnou. Greenway Hrádecký potok se v blízkosti sv. Jiří odpojuje od greenway Berounka, mezi Újezdem a Červeným Hrádkem kopíruje tok Hrádeckého potoka a dále směřuje k obci Kyšice.

Pro dosažení spojitosti sítě je třeba dobudovat tyto úseky:

Greenway Berounka:

- Luční – Na Roudné

Greenway Bolevecké rybníky:

- Na Roudné – Velký bolevecký ryb.

Greenway Hrádecký potok:

- Na Háji (ús. U Lísy – V Hájků).

Kromě dobudování uvedených úseků je předmětem opatření zkvalitnění stávajících úseků (povrchy, rozšíření apod.) a doplnění nebo zkvalitnění doprovodné vybavenosti (odpočívky, lavičky, směrové značení apod.)

Řešený problém

- Zajištění spojitosti a atraktivnosti tras plzeňských Greenways.

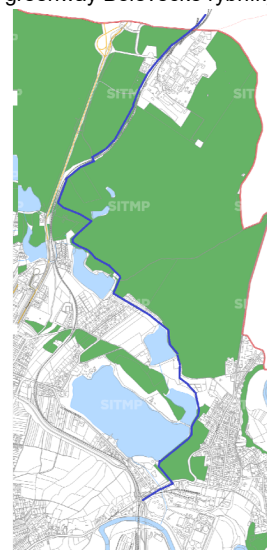
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření pohodlné, příjemné a bezpečné sítě pěších a cyklistických tras pro široké spektrum uživatelů.

Zákres greenway Berounka



Zákres greenway Bolevecké rybníky:



N.2 | Greenway Úslava a Božkovský potok



Balíček opatření

N. Rozvoj systému
Greenways

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření se týká Greenway Úslava a na ni navazující greenway Božkovský potok. Greenway Úslava začíná na soutoku Berounky a Úslavy, postupně prochází Doubravkou, Lobzy, Božkovem a Koterovem a pokračuje na Starý Plzenec. V Božkově se od greenway Úslava odděluje Greenway Božkovský potok. Její trasa prochází Božkovem a za ním pokračuje podél Božkovského potoka směrem na Letkov.

Pro dosažení spojitosti sítě je třeba dobudovat tyto úseky:

Greenway Úslava:

- Chrástecká – Rokycanská včetně lávky u Lopatárny
- Rokycanská – Lobežská
- Podjezd pod mostem Božkov
- Podjezd pod mostem Koterov
- U Včelníku – lávka přes Úslavu

Greenway Božkovský potok:

- Respektovat trasu Greenways při úpravách a rekonstrukcích ulic U Památníku, Meruňková, K Potoku, Ve višňovce.

Kromě dobudování uvedených úseků je předmětem opatření zkvalitnění stávajících úseků (povrchy, rozšíření apod.) a doplnění nebo zkvalitnění doprovodné vybavenosti (odpočívky, lavičky, směrové značení apod.)

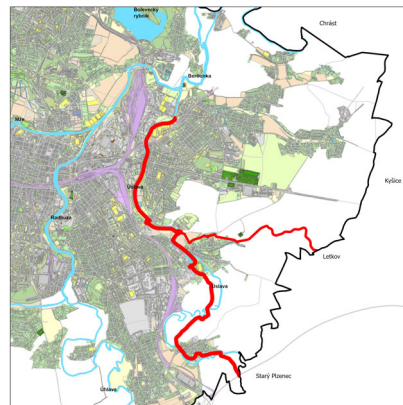
Řešený problém

- Zajištění spojitosti a atraktivnosti tras plzeňských Greenways.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření pohodlné, příjemné a bezpečné sítě pěších a cyklistických tras pro široké spektrum uživatelů.

Schéma trasy:



N.3 | Greenway Úhlava a Černice – Losiná



Balíček opatření

N. Rozvoj systému
Greenways

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření se týká Greenway Úhlava a na ni navazující greenway Černice – Losiná. Greenway Úhlava začíná na soutoku Radbuzy a Úhlavy a pokračuje proti proudu nivou řeky až do Radobyčic a dále směrem na Útušice. V Radobyčicích se od greenway Úhlava odděluje Greenway Černice – Radobyčice. U Radobyčic trasa lávou překonává Úhlavu, prochází zastavěným územím Černic, podchází dálnici D5 a směřuje k Losině,

Pro dosažení spojitosti sítě je třeba dobudovat tyto úseky:

Greenway Úhlava:

- Sporná – Hradiště

Greenway Černice Losiná:

- Radobyčice – Černice včetně lávky přes Úhlavu
- Černice – Losiná včetně úpravy propustku pod dálnicí D5

Kromě dobudování uvedených úseků je předmětem opatření zkvalitnění stávajících úseků (povrchy, rozšíření apod.) a doplnění nebo zkvalitnění doprovodné vybavenosti (odpočívky, lavičky, směrové značení apod.)

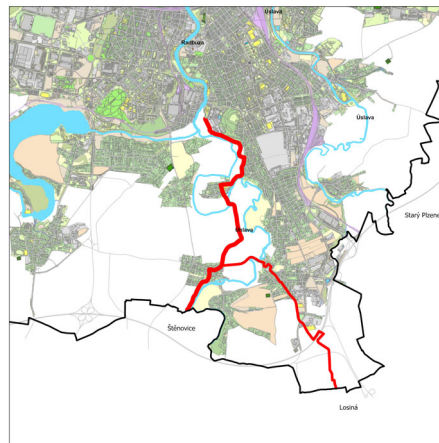
Řešený problém

- Zajištění spojitosti a atraktivnosti tras plzeňských Greenways.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření pohodlné, příjemné a bezpečné sítě pěších a cyklistických tras pro široké spektrum uživatelů.

Schéma trasy:



N.4 | Greenway Radbuza



Balíček opatření

N. Rozvoj systému
Greenways

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření se týká zejména chybějících nebo nevyhovujících úseků Greenway Radbuza, která začíná na soutoku Mže a Radbuzy a prochází podél řeky přes Slovany, České údolí, Litice a Lhotu na hranici města.

Pro dosažení potřebné kvality a spojitosti sítě je třeba dobudovat tyto úseky:

Greenway Radbuza:

- Denisovo nábř. – Papírnická lávka
- Papírnická lávka – Liliová
- Květná (Cyklistická – Malostranská)
- Škoda sport park – České údolí – Klatovská (včetně lávky přes Radbuzu)
- Škodaland – lávka přes přehradu
- Lávka přes přehradu – K Valše (při západním břehu přehrady)
- Litice – Lhota (Kotkova chata – Měsíční stráž)
- Podjezd pod mostem Koterov
- U Včelníku – lávka přes Úslavu

Kromě dobudování uvedených úseků je předmětem opatření zkvalitnění stávajících úseků (povrchy, rozšíření apod.) a doplnění nebo zkvalitnění doprovodné vybavenosti (odpočívky, lavičky, směrové značení apod.)

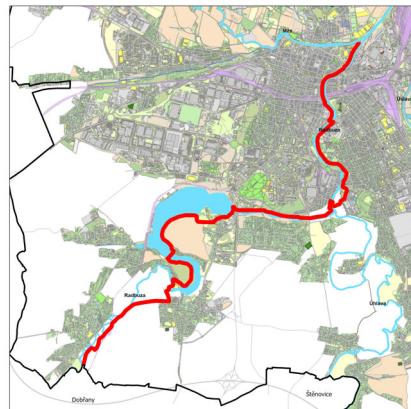
Řešený problém

Zajištění spojitosti a atraktivnosti tras plzeňských Greenways.

Přínos pro uživatele / obyvatele

Vytvoření pohodlné, příjemné a bezpečné sítě pěších a cyklistických tras pro široké spektrum uživatelů.

Schéma trasy:



N.5 | Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice



Balíček opatření

N. Rozvoj systému
Greenways

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Opatření se týká Greenway Mže a na ni navazující Greenway Vejprnický potok a Greenway Zadní Skvrňany – Vejprnice. Greenway Mže začíná na soutoku Mže a Radbuzy a prochází nivou řeky přes Radčice a Malesice k hranicím města Plzně. V prostoru Lochotínských a Skvrňanských luk je Greenway rozdělena do více tras. U soutoku s Radčickým potokem se od Greenway Mže odděluje Greenway Vejprnický potok, který prochází Slovanským údolím až na hranice města Plzně. V lokalitě Na Brůdce je Greenway Vejprnický potok propojena s Greenway Zadní Skvrňany – Vejprnice.

Pro dosažení spojitosti sítě je třeba dobudovat tyto úseky:

Greenway Mže:

- Rychtářka – areál býv. Výstaviště
- Lochotínská lávka – Ke Slonům
- Areál Výstaviště – Kalikovský mlýn
- Na Jíkalce – Vejprnický potok
- Tlumená – Vrbová (včetně lávky)
- Malesice – hranice města (včetně – překonání řeky Mže)

Greenway Zad. Skvr. – Vejprnice:

- Zadní Skvrňany – Vejprnice

Kromě dobudování uvedených úseků je předmětem opatření zkvalitnění stávajících úseků a doplnění doprovodné vybavenosti.

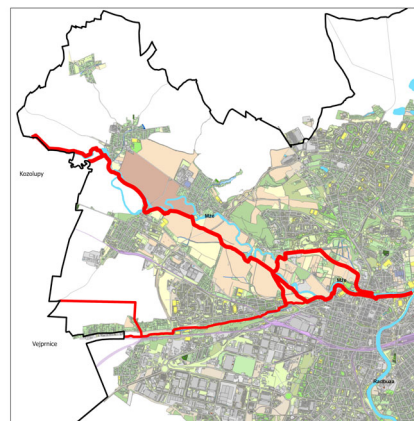
Řešený problém

- Zajištění spojitosti a atraktivnosti tras plzeňských Greenways.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Vytvoření pohodlné, příjemné a bezpečné sítě pěších a cyklistických tras pro široké spektrum uživatelů.

Schéma trasy:



O.1 | Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce



Balíček opatření

O. Naplňování Generelu cyklistické dopravy

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Realizace dalších úseků cyklistických tras a související vybavenosti (cyklostojany, cykloboxy, úschovny kol, odpočívky atd.) dle schválené koncepce.

Řešený problém

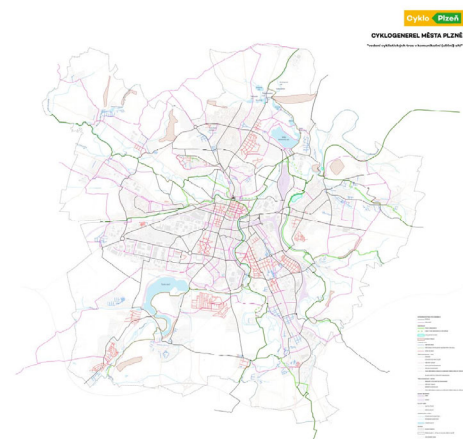
Stávající síť cyklotras je nedostatečná jak z hlediska rozsahu, tak z hlediska kvality a spojitosti jednotlivých úseků. Přesto v Plzni roste zájem o cyklo dopravu, a to jak ze strany cyklistů, tak ze strany uživatelů dalších forem mikromobility a mikroelektromobility. Na tento rostoucí trend je potřené reagovat intenzivním rozvojem cyklistické infrastruktury.

Cílem je vybudovat síť cyklistických tras, která svým rozsahem a strukturou bude odrážet požadavky různých skupin uživatelů a vytvoří tak pro širokou veřejnost atraktivní alternativu k automobilové dopravě.

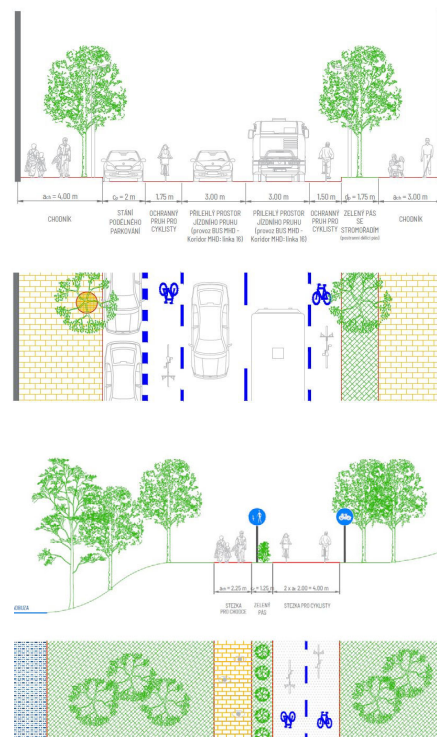
Přínos pro uživatele / obyvatele

- Nabídka dostatečně rozsáhlé, spojitě a strukturované sítě hlavních, vedlejších a obslužných tras
- bezpečnost, rychlost a pohodlnost cyklistické dopravy,
- zajištění vnitroměstských vztahů i návaznost na regionální síť

Schéma tras z Cyklogenerelu:



Vzorová řešení z Cyklogenerelu:



O.2 | Podpora bike-sharingu



Balíček opatření

O. Naplňování Generelu cyklistické dopravy

Koordinace s opatřeními:

O.1

Nositel opatření

Správa veřejného statku PMDP, a.s.

Popis opatření

Bike-sharing je jednou z důležitých forem podpory udržitelnosti v cyklistické dopravě a zároveň nástrojem pro přiblížení dostupnosti a atraktivity tohoto druhu dopravy obyvatelům i návštěvníkům města. Předmětem opatření je aktivně rozvíjet systém bike-sharingu nastavením podmínek pro provozovatele a stanovit další opatření pro rozvoj (rozsah půjčoven, stanoviště, počet kol atd.)

Řešený problém

- potenciál cyklistické dopravy jakožto ekologicky šetrného módu dopravy není zcela využíván, existuje určitá skupina lidí, kteří se nechtějí starat o vlastní kolo, ale pro své cesty ve městě by ho využívali a dali mu přednost před IAD, MHD nebo chůzí.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- podpora zdravého životního stylu
- podpora prostorově a ekologicky nenáročných forem dopravy
- podpora zlepšování kvality ovzduší

Ilustrační foto:



O.3 | Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility



Balíček opatření

O. Naplňování Generelu cyklistické dopravy

Koordinace s opatřeními:

O.1, O.2

Nositel opatření

Správa veřejného statku

Popis opatření

Předmětem opatření je realizace městského mobiliáře pro odstav (stojany kol) tak pro úschovu (úschovny kol). Lokality pro úschovu je důležité realizovat zejména v dopravních uzlech v Plzni a okolí a u významných obchodních zařízení. Úschovu kol je vhodné řešit i v nově budovaných parkovacích objektech. Mobiliář by měl zajistit i možnost dobíjení elektrokol.

Řešený problém

cyklisté využívající kolo jako dopravní prostředek se potýkají s nedostatkem míst ve veřejném prostoru, kde by mohli své kolo zanechat, dochází uvazování kol k dopravním značkám, zábradlím apod., které k tomu nejsou uzpůsobeny, kola pak často tvoří překážku na chodníku nebo na okraji vozovky. Nemožnost parkovat kola v potřebných lokalitách vede ke snižování zájmu o cyklistickou dopravu. Úschovny při dopravních uzlech slouží pro rozvoj multimodality, kdy umožňují uživatelům kolo bezpečně odstavit a dále pokračovat MHD nebo VLD.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Možnost bezpečného uschování jízdního kola,
- zvýšení atraktivnosti cyklistické dopravy
- podpora cyklistiky pro bezproblémové každodenní využití.

Příklady řešení:



P.1 | Autonomní řízení vozidel MHD



Balíček opatření

P.Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Plzeňské městské dopravní podniky

Popis opatření

Opatření autonomní řízení vozidel MHD spočívá v postupném zavádění autonomních vozidel do prostředí městské hromadné dopravy v Plzni. Toto opatření se skládá z dílčích fází.

První fáze bude zahájena na tramvajích, kde proběhne instalace antikolizního systému do 5 tramvají Škoda 40T. Systém bude aktivně zasahovat do řízení, zároveň bude předcházet kolizím a neumožní řidiči překročit předepsanou rychlost. V případě úspěšného provozu dojde k instalaci na zbývajících 17 vozů stejného typu.

Druhá fáze projektu na tramvajích bude zahrnovat umožnění autonomního pohybu tramvaje na vybrané konečné a kromě zvýšení efektivity provozu rovněž umožní řidičům soustředit se na klíčové úseky jízdy a sníží jejich pracovní zátěž při obrazech.

Paralelně s tramvajemi je plánováno zavedení pilotního zkušebního provozu autonomního silničního vozidla v reálném provozu a v autonomním režimu alespoň stupně GoA3 (plně autonomní režim pod dohledem obsluhy). Po úspěšném pilotním provozu budou vyhledávány další oblasti pro rozvoj provozu takových vozidel.

Nedílnou součástí projektů bude rozšíření komunikace typu V2X (vozidlo–infrastruktura).

Řešený problém

Zavádění moderních trendů, zvyšování efektivity a bezpečnosti MHD. Zahájení automatizace MHD v Plzni.

Ilustrační foto:



Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zvýšení spolehlivosti a plynulosti provozu MHD.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících i ostatních účastníků silničního provozu.
- Zvýšení prestiže MHD.
- Cílové zvýšení dostupnosti dopravy v mimošpičkových obdobích a v méně osídlených lokalitách

P.2 | Zvyšování bezpečnosti provozu vozidel MHD s využitím IT



Balíček opatření

P. Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

PMDP, a.s.
Správa informačních technologií

Popis opatření

Předmětem opatření je příprava na ověřování možnosti využití IT pro bezpečnost v řízení provozu MHD. Zejména se jedná o C-ITS detekční systém pro omezení kolizí a C-ITS back office jako centrální prvek navrženého systému, ve kterém se koncentrují všechna důležitá data.

V prostředí města je zprovozněn centrální prvek a datová platforma pro autonomní mobilitu.

Centrální prvek usnadňuje správu zařízení a správu dopravních informací a situací na silniční síti a je využíván pro:

- řízení a dohled nad veškerou komunikací
- možnost zpracování dopravních informací z připojených jednotek a příp. z dalších připojených externích zdrojů
- manuální vkládání zpráv a informací
- komplexní dohled a přehled o stavu systému
- řízení jednotek a uživatelů
- dopravních informací o vytížení silniční sítě, průměrných rychlostech, vyhodnocení zátěže dle typu vozidel

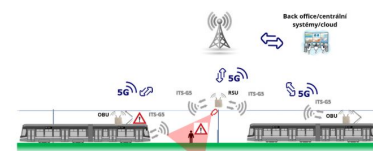
Řešený problém

Nastupující trendy v oblasti IT je nutné zohlednit ve střednědobém a dlouhodobém plánování rozvoje MHD

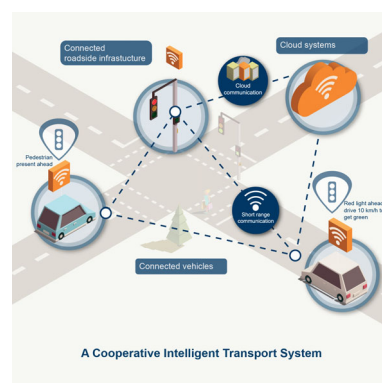
Přínos pro uživatele / obyvatele

- zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu
- snížení budoucích nákladů na údržbu vozidla na základě detekce nestandardních projevů vozidla.
- omezení výpadků v dopravě z důvodu vyloučení vozidla z přepravního systému

Ilustrační obrázek dopravní senzorky:



Zdroj: SITMP



Zdroj: google.cz

P.3 | Využití IT technologie pro rozvoj multimodality



Balíček opatření

P.Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

PM DP, a.s.
Správa informačních technologií

Popis opatření

Předmětem opatření je využití IT technologií pro cestující, jedná se zejména o rozšiřování a zpřístupnění komplexních informací o dopravních systémech města a zajištění integrovaného dopravního systému (mobilita jako služba). Pro využití kombinace různých dopravních módů – například pěší dopravy, cyklistiky, veřejné dopravy, osobních vozidel, železniční dopravy je nutné uživatelům pomoci aplikací či jiných IT nástrojů zajistit informovanost. Ta cestujícím pomůže v rozhodovacím procesu o způsobu dopravy a je jednou ze základních podmínek pro dobré fungování multimodality.

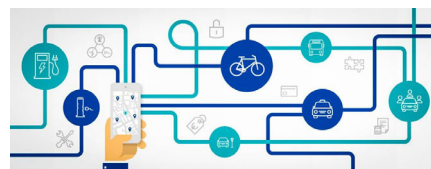
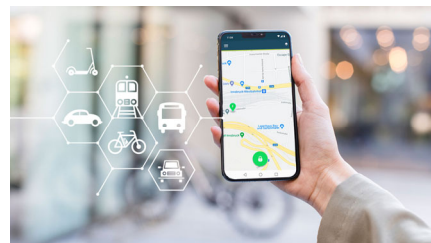
Řešený problém

Nastupující trendy v oblasti IT je nutné zohlednit ve střednědobém a dlouhodobém plánování rozvoje dopravních systémů. Informační a digitální nástroje, které cestujícím pomohou při plánování trasy, rezervace a orientace v reálném čase jsou podmínkou fungování multimodality.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Propojení služeb do integrovaného dopravního systému, respektive systému Mobility as a Service (mobilita jako služba)
- Motivace užívání veřejné dopravy
- Využití IT technologií pro rozvoj multimodality

Ilustrační obrázek multimodality:



Zdroj: google.cz

P.4 | Využití IT technologie pro organizaci provozu a řízení dopravy



Balíček opatření

P. Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

Koordinace s opatřeními:

Nositel opatření

Správa veřejného statku
Plzeňské městské dopravní podniky
Správa informačních technologií

Popis opatření

Předmětem opatření je využití informačních technologií jako nástroje pro organizaci a řízení mobility. Sběr a hodnocení dat z dopravních systémů využít pro efektivní řízení organizace dopravy. Provázanost na základě datové struktury umožní komplexnější přístup a optimalizaci provozu.

Řešený problém

Nastupující trendy v oblasti IT a budování systému C-ITS využít pro sběr, zpracování a využití dat z jednotlivých druhů dopravních systémů. Na jejich základě komplexně a efektivně organizovat jednotlivé dopravní módy. Vyhodnocování dat umožní predikci různých scénářů pro předcházení, případně řešení mimořádných událostí, ke kterým v silničním provozu na území města dochází.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Efektivní řízení dopravy
- Snížení počtu a rozsahu kongescí v dopravě
- Zvýšení plynulosti dopravy
- Dostatek rychle poskytovaných informací umožňujících uživateli výběr nejvhodnějšího dopravního prostředku
- Úspora času z důvodu lepší organizace dopravy
- Snížení ekologické zátěže z důvodu efektivnějšího fungování dopravního systému
- Účinná a rychlá reakce na krizové situace

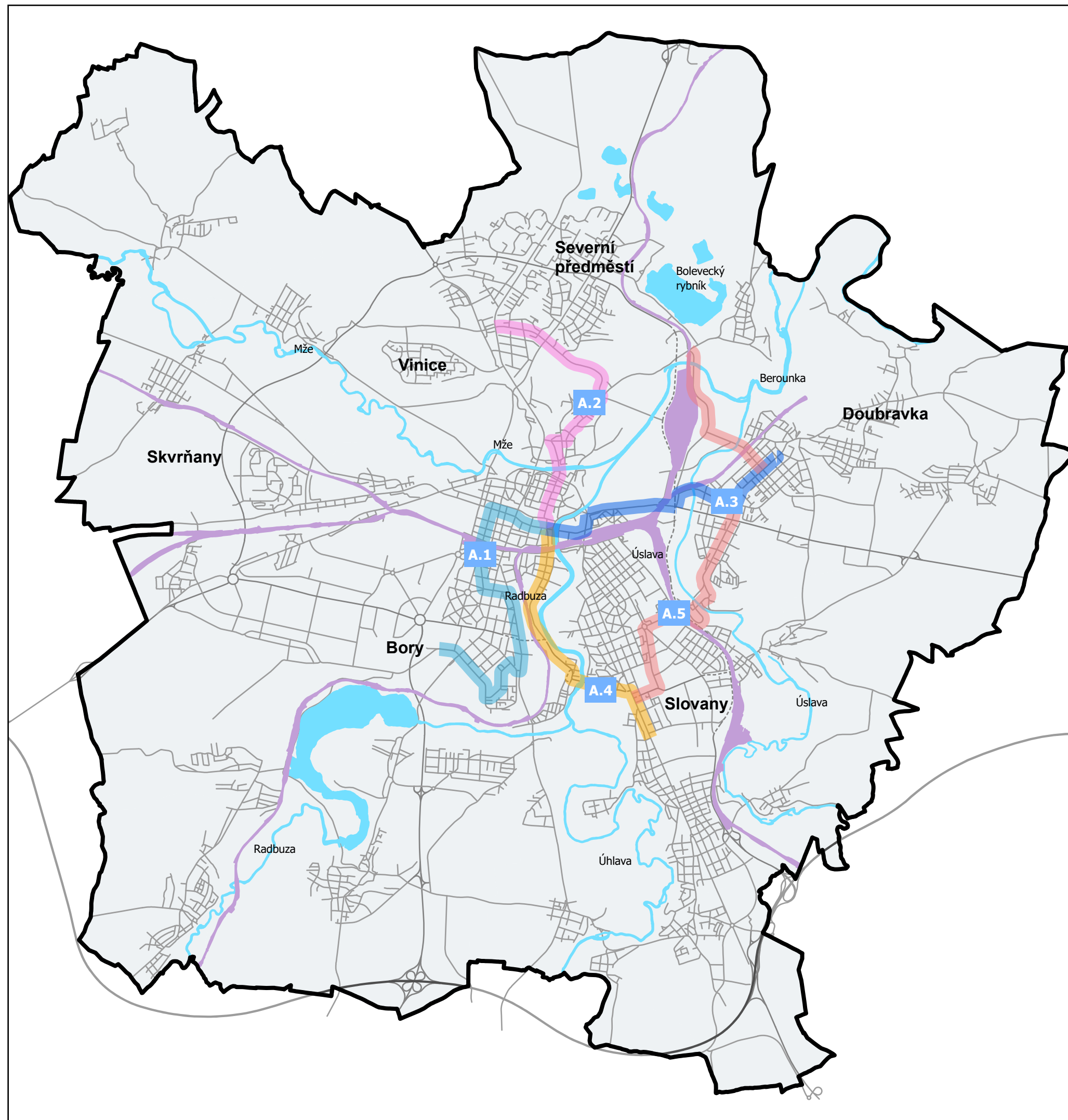
Ilustrační foto:









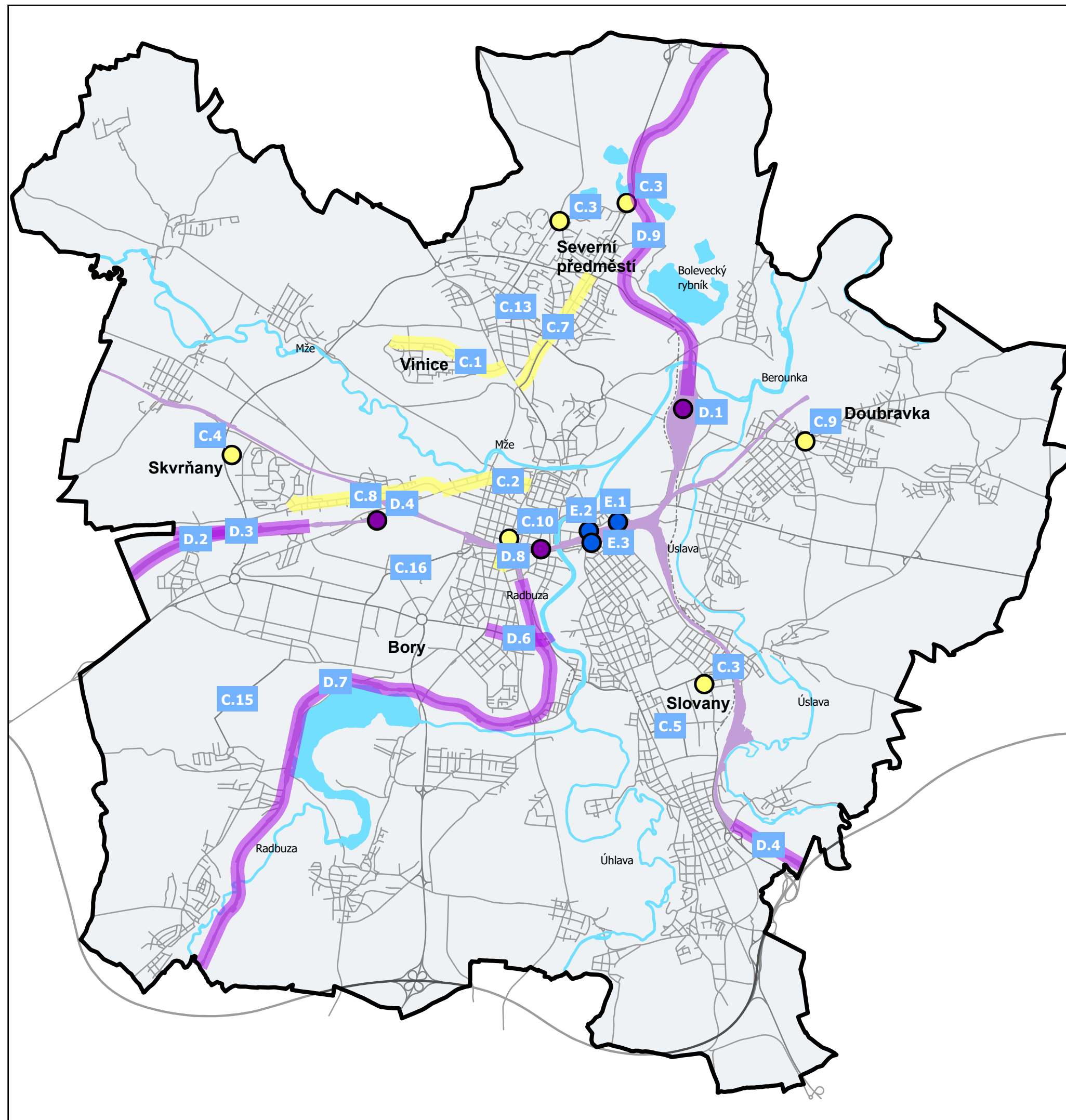


A. CHRÁNĚNÉ KORIDORY PRO MHD

- A.1 KORIDOR PRO MHD BORY
- A.2 KORIDOR PRO MHD SEVERNÍ PŘEDMĚSTÍ
- A.3 KORIDOR PRO MHD DOUBRAVKA
- A.4 KORIDOR PRO MHD SLOVANY
- A.5 KORIDOR PRO MHD - TANGENCIÁLNÍ LINKY

CHRÁNĚNÉ TRASY PRO MHD

PŘÍLOHA Č. 4



B. PŘECHOD NA BEZUHLÍKOVÉ POHONY VOZIDEL

- B.1** REALIZACE TROLEJBUSOVÝCH TRATÍ NA SEVERNÍ PŘ.
B.2 ELEKTRIFIKACE TANGENCIÁLNÍCH LINEK MHD

C. ROZVOJ A REKONSTRUKCE TRAM. A TROLEJBUS. TRATÍ

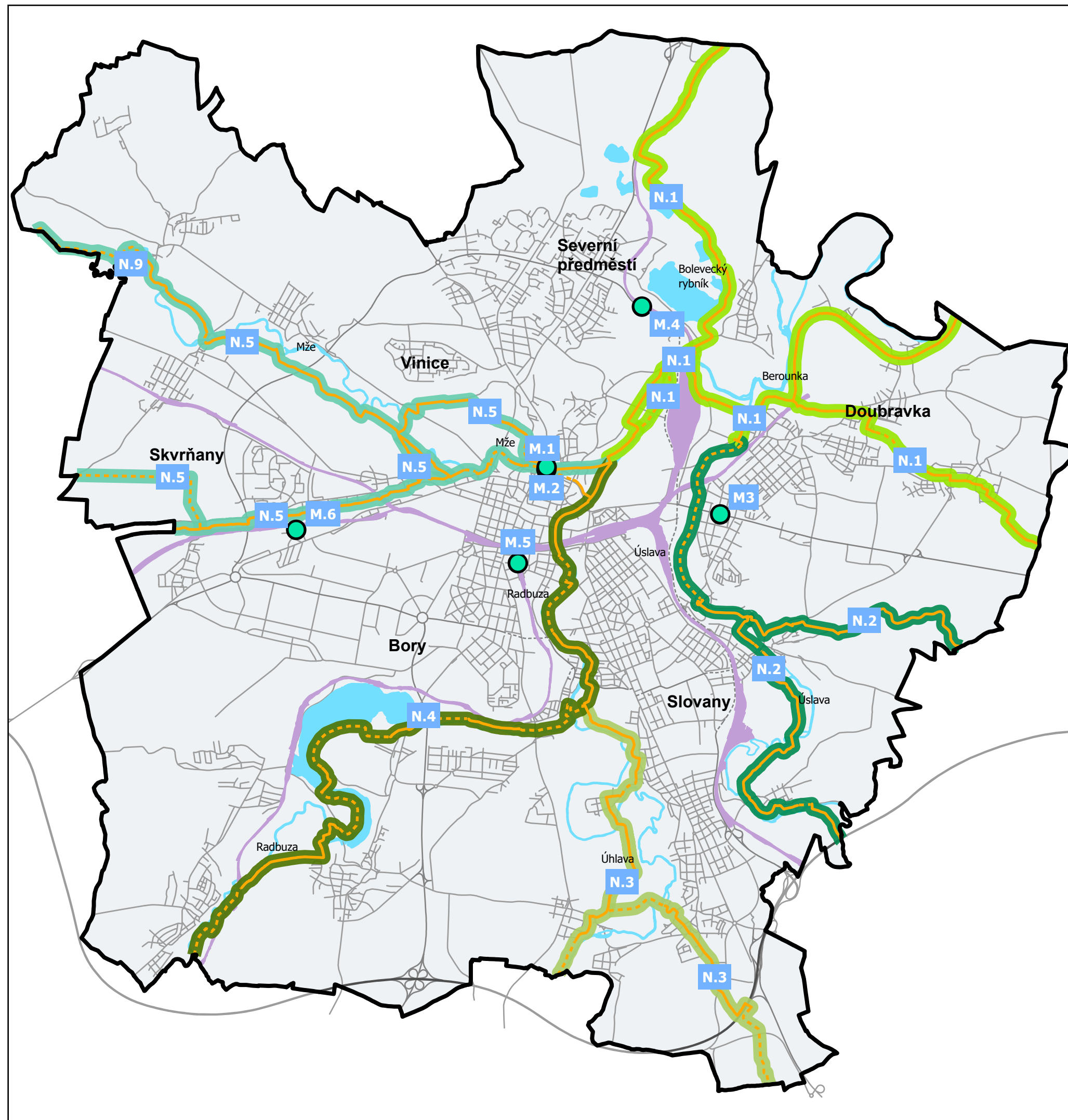
- C.1** PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA VINICE
C.2 REK. TRAM. TRATI SKVRŇANSKÁ - PŘEMYSLOVA
C.3 REKONSTRUKCE TRAM. OBRATIŠTĚ KOŠUTKA
C.4 REALIZACE TECH. ZÁKLADNY SKVRŇANY
C.5 REK. TRAM. OBRATIŠTĚ A PŘESTUPNÍHO UZLU SVĚTOVAR
C.6 REK. TRAM. TRATI KLATOVSKÁ (HÁLKOVA - BOLZANOVA)
C.7 REK. TRAM. TRATI LIDICKÁ - PLASKÁ
C.8 REK. TRAM. TRATI VEJPRNICKÁ
C.9 PŘESTUPNÍ UZEL DOUBRAVKA
C.10 ÚPRAVA TRAM. ZASTÁVKY MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

D. INFRASTRUKTURA PRO BUS A ŽEL. DOPRAVU

- D.1** UZEL 4. STAVBA - SEŘAĐOVACÍ NÁDRAŽÍ DOUBRAVKA
D.2 DOMAŽLICKÁ TRATĚ, 1. STAVBA
D.3 DOMAŽLICKÁ TRATĚ, 2. STAVBA
D.4 TRATĚVÁ NAPÁJECÍ STANICE SKVRŇANY
D.5 MODERNIZACE TRATĚ HORAŽĐOVICE
D.6 MO ZBOROVSKÁ - KLATOVSKÁ
D.7 REVITALIZACE TRATI PLZEŇ - DOBŘANY
D.8 PROVĚŘENÍ ZPŘÍSTUPNĚNÍ ŽEL. ST. JIŽNÍ PŘ. Z KLATOVSKÉ
D.9 ELEKTRIFIKACE TRATI PLZEŇ - ŽATEC

E. MĚSTSKÝ UZEL PLZEŇ

- D.1** HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SEVER - DOSTAVBA TERMINÁLU
D.1 HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SEVER - REVITALIZACE PROSTORU
D.1 HLAVNÍ NÁDRAŽÍ JIH - TERMINÁL MEZINÁRODNÍ DOPRAVY



M. ZLEPŠENÍ PĚŠÍ PROSTUPNOSTI MĚSTA

- M.1** ● SIGNALIZOVANÉ MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ TYRŠOVA
- M.2** ● OPRAVA LOCHOTÍNSKÉ LÁVKY
- M.3** ● LÁVKA PŘES ROKYCANSKOU ULICI
- M.4** ● PROPOJENÍ MIKULKA - VELKÝ BOLEVECKÝ RYBNÍK
- M.5** ● PODCHOD U ŽEL. ZASTÁVKY PLZEŇ - ZASTÁVKA
- M.6** ● PROPOJENÍ SKVRŇANY - ZÁTIŠÍ

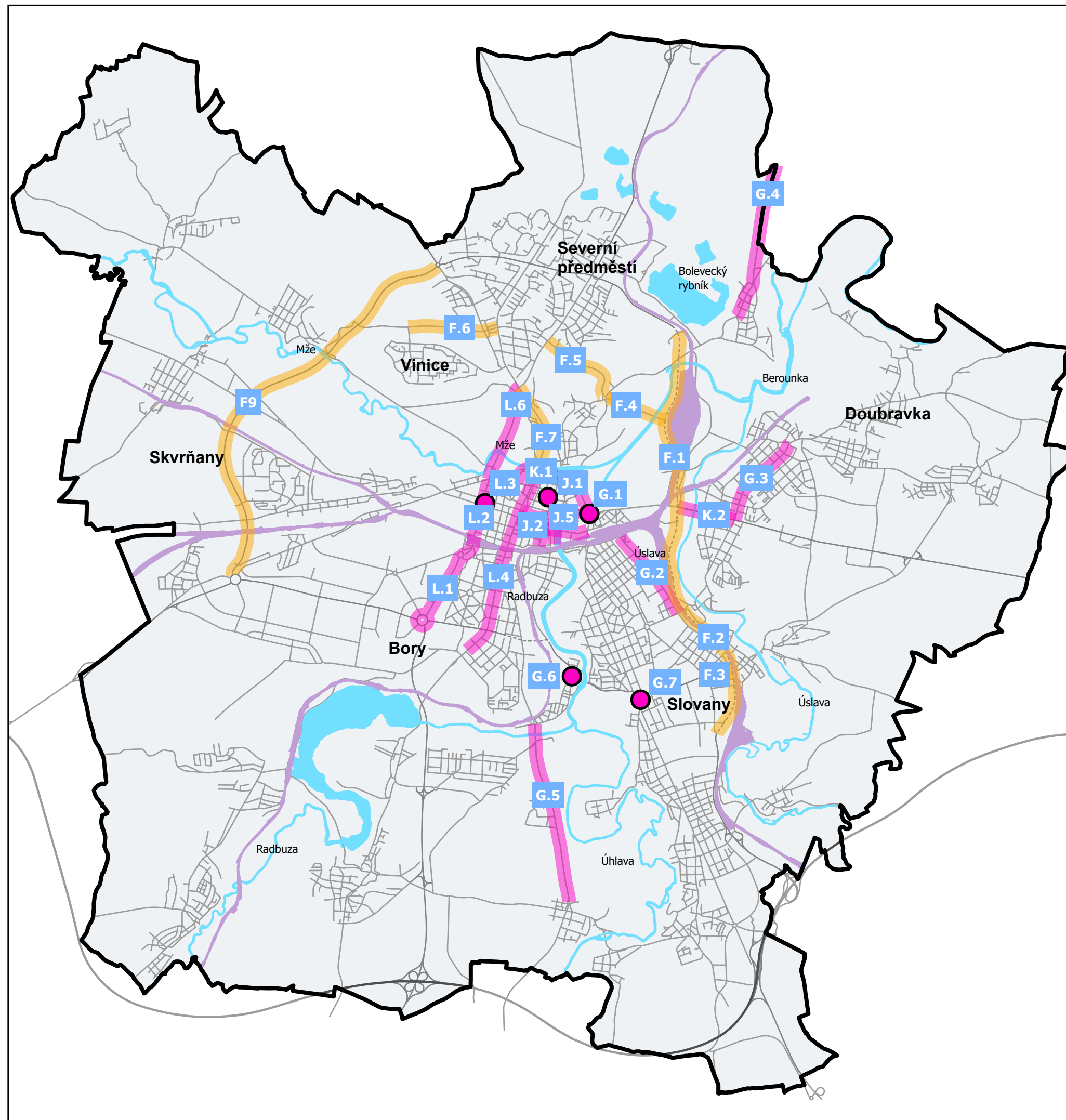
N. ROZVOJ SYSTÉMU GREENWAYS

- N.1** ■ GREENWAY BEROUNKA, BOLEVECKÉ RYBNÍKY A HRÁDECKÝ POTOK
- N.2** ■ GREENWAY ÚSLAVA A BOŽKOVSKÝ POTOK
- N.3** ■ GREENWAY ÚHLAVA A ČERNICE - LOSINÁ
- N.4** ■ GREENWAY RADBUZA
- N.5** ■ GREENWAY MŽE, VEJPRNICKÝ POTOK A ZADNÍ SKVRŇANY - VEJPRNICE

- REALIZOVANÉ ÚSEKY GREENWAY
- - - NEREALIZOVANÉ ÚSEKY GREENWAY

TRASY GREENWAY A PROSTUPNOST MĚSTEM

PŘÍLOHA Č. 6



F. ZKLIDNĚNÍ VNITŘNÍ ČÁSTI MĚSTA

- F.1 MO - SILNICE I/20, ÚSEK JATEČNÍ - NA ROUDNÉ
- F.2 MO - SILNICE I/20, ÚSEK JASMÍNOVÁ - JATEČNÍ
- F.3 NAPOJENÍ SLOVAN NA MO - NA RŮŽKU
- F.4 ESTAKÁDA, ÚSEK NA ROUDNÉ - SILNICE I/20
- F.5 SS ROUDNÁ, ÚSEK ALEJ SVOBODY - NA ROUDNÉ
- F.6 PRODLOUŽENÁ ALEJ SVOBODY
- F.7 PŘESTAVBA KARLOVARSKÉ V OBLASTI ROUDNÉ
- F.9 ROZŠÍŘENÍ ZÁPADNÍ ČÁSTI MO NA ČTYŘPRUH

G. ZACHOVÁNÍ PROVOZUSCHOPNOSTI KOM. SÍTĚ

- G.1 KŘÍŽOVATKA U JÁNA
- G.2 REKONSTRUKCE LOBEZSKÉ ULICE
- G.3 REKONSTRUKCE MASARYKOVY ULICE
- G.4 REKONSTRUKCE SILNICE II/231 BÍLÁ HORA
- G.5 ZLEPŠENÍ PARAMETRŮ KOMUNIKACE III/18032
- G.6 MO - KŘÍŽOVATKA ZBOROVSKÁ - MOSTNÍ
- G.7 MO - REKONSTRUKCE NÁMĚSTÍ MILADY HORÁKOVÉ

J. REVITALIZACE UL. PROSTORŮ V CENTRU

- J.1 ÚPRAVA NÁMĚSTÍ REPUBLIKY
- J.2 AMERICKÁ, ÚSEK KLATOVSKÁ - PROKOPOVA
- J.3 AMERICKÁ, ÚSEK WILSONŮV MOST - UKRAJINSKÁ
- J.4 RESSLOVA ULICE
- J.5 REVITALIZACE ANGLICKÉHO NÁBŘEŽÍ
- J.6 REK. SMETANOVÝCH A KOPECKÉHO SADŮ

K. REVITALIZACE HLAVNÍCH MĚSTSKÝCH ULIC A PARKOVÝCH NÁM.

- K.1 REVITALIZACE A OZELENĚNÍ TYRŠOVY ULICE
- K.2 REVITALIZACE UL. PROSTORU ROKYCANSKÁ

L. ZKLIDNĚNÍ KLATOVSKÉ ULICE

- L.1 I/27 SUKOVA - BORSKÁ
- L.2 REKONSTRUKCE KORANDOVY A KOTKOVY ULICE
- L.3 ZOBOUSMĚNĚNÍ KOMUNIKACE HUSOVO NÁMĚSTÍ
- L.4 REVITALIZACE KLATOVSKÉ
- L.5 REVITALIZACE SADŮ PĚTATŘICÁTNÍKŮ
- L.6 ESTAKÁDA I/27, ÚSEK PŘEMYSLOVA - KARLOVARSKÁ

IAD A VEŘEJNÝ PROSTOR

PŘÍLOHA Č. 7