Plán udržitelné mobility Plzně

Závěrečná zpráva

Únor 2016

Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Mott MacDonald

Plán udržitelné mobility Plzně

Závěrečná zpráva

Únor 2016

Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Divadelní 105/3, 301 21 Plzeň

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., Národní č.p. 984/15, 110 00 Praha 1, Česká republika, IČ: 48588733, DIČ: CZ48588733
T +420 221 412 800, F +420 221 412 810, GSM +420 724 022 870, W www.mottmac.cz

Seznam revizí

Revize	Datum	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Popis
A	22. 1. 2016	DŠe EHu	JDy	OKo	Verze k připomínkám
B	22. 2. 2016	DŠe EHu	JDy	OKo	Verze k projednání

Tento dokument byl vypracován pro jmenovaný projekt nebo jeho uvedenou část a nemělo by se na něho spoléhat nebo ho užívat k jakémukoliv jinému projektu bez provedení nezávislé kontroly jeho vhodnosti a bez získání předchozího písemného souhlasu od firmy Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. (dále jen „**Mott MacDonald**“). Mott MacDonald nemůže přijmout zodpovědnost či odpovědnost za důsledky z užití tohoto dokumentu pro jiný účel než ten, pro který byl objednán. Každá osoba, která použije tento dokument pro jiný účel, souhlasí a bude takovým použitím nebo odkazem zavázána potvrdit dohodu o poskytnutí náhrady škody firmě Mott MacDonald za veškeré ztráty nebo škody z tohoto vyplývající.

Mott MacDonald nepřijímá odpovědnost za tento dokument žádné jiné straně nežli osobě objednatele. Mott MacDonald nepřijímá žádnou odpovědnost za ztráty nebo škodu vzniklé klientovi – ať už smluvních či vyplývajících z obecných ustanovení o náhradě škody - v rozsahu, v jakém je tato zpráva založena na informacích poskytnutých třetími stranami, přičemž závěry na základě těchto informací třetích stran byly použity pro vypracování této zprávy.

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., zapsaná do obchodního rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 14051

Obsah

Kapitola	Název	Strana
Manažerský souhrn		1
1.	Plán mobility stručně a přehledně	2
1.1	Co je to Plán mobility?	2
1.2	Strategická témata	2
1.3	Vize pro mobilitu	3
1.4	Řešené oblasti	4
1.5	Balíčky opatření	5
1.6	Hlavní přínosy pro uživatele	7
1.7	Lidé	9
1.8	Rozpočet a financování	10
1.9	Harmonogram	11
1.10	Otázky a odpovědi	13
2.	Plán mobility krok za krokem	14
2.1	Metodika	14
2.2	Proces pořízení	15
2.3	Výchozí podmínky	16
2.4	Problémy a příležitosti	20
2.5	Společná vize mobility	24
2.6	Identifikace opatření	33
2.7	Hodnocení opatření	33
2.8	Implementační plán	39
2.9	Úpravy a aktualizace PUMP	39
3.	Opatření Plánu mobility	41
3.1	Balíčky opatření	41
3.2	Nositelé opatření	50
3.3	Ukazatele výkonnosti	54
3.4	Rozpočet a čerpání kapitálových výdajů	58
4.	Souvislosti Plánu mobility	60
4.1	Strategický soulad	60
4.2	Koncepční materiály	62
4.3	Data o mobilitě	70
5.	Workshopy	73
5.1	První workshop PUMP 17. 6. 2014	73
5.2	Druhý workshop PUMP 7. 1. 2015	82
5.3	Třetí workshop PUMP 3. 6. 2015	94
5.4	Třetí workshop PUMP s veřejností 23. 6. 2015	101
5.5	Čtvrtý workshop PUMP 23. 10. 2015	106
6.	Konzultace s partnery	108
6.1	První konzultace s partnery 11. 2. 2015 od 10:00	108

6.2 Druhá konzultace s partnery 11. 2. 2015 od 14:00 110
6.3 Třetí konzultace s partnery 26. 2. 2015 od 12:00 111

Appendix A. Schéma opatření 114

Appendix B. Dopravní model 115

Appendix C. Zásobník opatření 116

Appendix D. Karty opatření 117

Appendix E. Průzkum scénářů mobility 119

Appendix F. Seznam zkratek 120

Manažerský souhrn

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

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

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

PUMP zahrnuje celkem **82 opatření různých typů, zatříděných do 24 balíčků**. Ty sdružují opatření provázané nejčastěji podle lokality nebo směru, ale také podle časové provázanosti či stejného tématu realizovaného plošně na území Plzně v různých místech. Ve většině případů mají dílčí záměry v balíčku opatření různé nositele, což zvyšuje nároky na koordinaci mezi různými subjekty.

Z pohledu Plzně znamená realizace PUMP **kapitálové výdaje města ve výši 2,3 miliardy Kč** za období let 2016 – 2025. Společně s investicemi partnerů na straně státu, kraje, městských firem a s maximálním možným využitím evropských a národních dotačních programů vyšplhá celková hodnota investic do dopravního systému Plzně na 13,1 miliardy Kč za sledované období.

Příprava PUMP proběhla formou **nadstandardního zapojení městských subjektů a odborné i laické veřejnosti**. Největším úkolem odborného týmu bylo shromáždit podněty ze širší veřejnosti, propojit je se záměry města v různém stupni přípravy, vyhodnotit dopady záměrů a vybrat takové, které odpovídají nastaveným cílům v dopravní mobilitě Plzně. Proces přípravy PUMP probíhal od dubna 2014 do ledna 2016 podle metodiky doporučené Evropskou komisí od německé společnosti Rupprecht Consult. Během této doby byly uspořádány čtyři workshopy a dva průzkumy v řadách veřejnosti. Projekt byl prezentován také na vlastních webových stránkách **www.mobilita-plzen.cz**.

Souhrnná zpráva je sestavena z kapitol nabízejících různé úhly pohledu na řešenou problematiku:

- první kapitola **Plán mobility stručně a přehledně** nabízí na dvanácti stranách základní přehled o cílech v mobilitě, procesu přípravy a výsledku dopravní strategie;
- druhá kapitola **Plán mobility krok za krokem** se soustředí na podrobný popis procesu přípravy, který je podstatný pro naplnění metodických požadavků v oblasti plánů mobility;
- třetí kapitola **Opatření Plánu mobility** se zaobírá čistě jen výsledky, jejich měřitelností a dopadem na rozpočtové zdroje města Plzně;
- čtvrtá kapitola **Souvislosti Plánu mobility** pak podává přehled o informační základně a strategickém souladu s koncepcí města.
- následující kapitoly a přílohy jsou pak složené z průběžných výstupů projektu a reprezentují jeho významné milníky (workshopy, průzkumy) i samostatně stojící grafické a tabelární výsledky.

1. Plán mobility stručně a přehledně

1.1 Co je to Plán mobility?

Plány udržitelné městské mobility, v angličtině nazývané **Sustainable Urban Mobility Plans**, jsou příležitostí pro nastavení dlouhodobější vize fungování dopravy ve městech. Stát se tak má za účasti širokého spektra zainteresovaných subjektů a po společenské diskusi. V novém programovém období Evropské unie je kladen důraz na provázanost dopravního plánování s urbanismem nebo s ekonomickým a sociálním rozvojem měst. Zároveň zaznívá požadavek na získání legitimity pro nákladné investice do dopravní infrastruktury stejně jako pro ostře sledovanou regulaci dopravy například v centrech měst.

Plán mobility je svou povahou strategický plán, který vychází z již existujících plánovacích postupů a dokumentů, není tedy jejich náhradou. Bere v úvahu **integrační, participační a hodnotící zásady** s cílem uspokojit potřeby mobility dnešních i budoucích generací a zlepšit kvalitu života ve městech a v jejich okolí.

Plzeň je jedním z předních českých měst, které se rozhodly pro pořízení tohoto strategického materiálu, nazvaného **Plán udržitelné mobility Plzně** („PUMP“). Připravován byl od dubna 2014 do ledna 2016 podle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult. Procesu přípravy PUMP je věnována samostatná kapitola 2 „Plán mobility krok za krokem“.

1.2 Strategická témata

Mobilitu nelze chápat ohraničeně jen jako dopravu z místa A do místa B. Mobilita (z lat. mōbilitas, pohyblivost) je **schopnost osoby nebo věci býti bez větších zábran uveden do pohybu**. Bez tohoto pohybu by město neplnilo své hlavní funkce v oblasti ekonomické ani sociální. Způsob, jakým je pohyb realizován, pak zpětně ovlivňuje podobu města a kvalitu života v něm.

Cílem Plánů mobility obecně je vytvořit udržitelný městský dopravní systém pomocí:
- Zajištění dostupnosti pracovních míst a služeb pro všechny obyvatele;
- Zlepšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel;
- Snížení znečištění, emisí skleníkových plynů a spotřeby energie;
- Zvýšení účinnosti a nákladové efektivity přepravy osob a zboží;
- Zvýšení atraktivity a kvality městského prostředí.

PUMP svým rozsahem protíná všechny **tři rozvojové pilíře** vytyčené v **Programu rozvoje města Plzně**:
- 1. rozvojový pilíř – Plzeň chce být ekonomicky silným, moderním a v Evropě konkurenceschopným městem (oblast vzdělání, zaměstnanosti, bydlení);
- 2. rozvojový pilíř – Plzeň bude rozvíjet svůj význam kulturního a společenského centra, a to nejen v rámci regionu, ale i v širším rozsahu (oblast cestovního ruchu, kultury, služeb a podnikání);
- 3. rozvojový pilíř – Plzeň bude cílevědomě utvářet své vnitřní prostředí tak, aby bylo příjemným místem pro život (oblast urbanismu, životního prostředí a udržitelného rozvoje).

Tři hlavní pilíře města jsou rozpracovány do čtyř prioritních oblastí. O jejich provázání se zásadami a návrhem PUMP pojednává samostatná kapitola 4.1.1.

Řešení dopravy jako obslužné funkce rozpracovávají **Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně**, schválené Zastupitelstvem města v roce 2011. Zvolený scénář i rozsah PUMP jsou s těmito zásadami v souladu, jak je podrobněji rozvedeno v kapitole 4.2.1.

1.3 Vize pro mobilitu

Hledání vize pro mobilitu dopravy v Plzni bylo věnováno mnoho času a energie, protože jasná vize je v konečném důsledku zadáním pro výběr správných projektů, které se budou vzájemně doplňovat a směřovat ke společnému cíli. Výběr strategie pro rozvoj dopravního systému Plzně probíhal pomocí scénářů mobility na workshopu s partnery PUMP, kde byl vybrán Regulativní scénář. Následně byl stejný scénář potvrzen také sociologickým průzkumem v řadách veřejnosti. Více k procesu najdete v kapitole 2.5.

Cíl

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

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

Nástroje

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

Investiční strategie

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

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

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

1.4 Řešené oblasti

Rozsah PUMP může být představen z různých úhlů pohledu. V této kapitole volíme tradiční tematické rozdělení podle druhů dopravy, které bylo užíváno při analýze i komunikaci v průběhu vytváření PUMP.

Parkování

- Rozšiřování zón placeného stání;
- Záchytná parkoviště P+R s návazností na tramvajové a železniční tratě;
- Opatření pro krátkodobé parkování K+R.

Uliční prostor

- Revitalizace uličního prostoru městských tříd;
- Zóny zklidňování dopravy;
- Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města pro investory.

Chůze

- Nová propojení přes přírodní a dopravní bariéry.

Cyklistická doprava

- Dokončení sítě stezek „greenways“ kolem řek;
- Zlepšování podmínek pro odstavení kol (stojany, úschovny);
- Podpora systému sdílení kol.

Veřejná doprava

- Modernizace železničních tratí;
- Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí;
- Modernizace vozového parku a infrastruktury dopravce MHD;
- Preference MHD v provozu, včetně restriktivních opatření na straně automobilové dopravy;
- Přestupní terminály veřejné dopravy;
- Prohloubení integrace veřejné dopravy (tarif, síť linek).

Automobilová doprava

- Výstavba dalších částí městského okruhu (západní, východní);
- Přeložky silničních průtahů pro odklon dopravní zátěže z rezidenčních oblastí;
- Komplexní rekonstrukce ulic a optimalizace křižovatek.

Management mobility

- Integrace předplacených služeb (veřejná doprava, parkování, cyklistika);
- Rozvoj inteligentních dopravních systémů;
- Zřízení městského koordinátora mobility.

Nákladní doprava

- Vedení tras nákladní dopravy přes město;
- Odstavování nákladních vozidel.

1.5 Balíčky opatření

PUMP zahrnuje celkem 82 opatření různých typů, zatříděných do 24 balíčků. Ty sdružují opatření provázané nejčastěji podle lokality nebo směru, ale také podle časové provázanosti či stejného tématu realizovaného plošně na území Plzně v různých místech. Ve většině případů mají dílčí záměry v balíčku opatření různé nositele, což zvyšuje nároky na koordinaci mezi různými subjekty. Následující tabulka představuje složení jednotlivých balíčků; pro podrobnější popis opatření pak odkazujeme na kapitolu 3.

Přehled balíků opatření PUMP

Řešené oblasti	Balík opatření	Opatření
	1 – Západní okruh	• Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)
	2 – Východní okruh	• I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská • I/20 Plaská - Na Roudné • I/20 Na Roudné – Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka • I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov
	3 – Revitalizace Klatovské třídy	• Revitalizace uličního prostoru – Klatovská • I/27 Sukova – Borská • Dokončení propojení ZČU s centrem města
	4 – Silnice I/27	• I/27 Třemošenský rybník – Orlík
	5 – Přesmyk Domažlické trati	• SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati • Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty
	6 – Terminály veřejné dopravy	• Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží • SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská • Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)
	7 – Rekonstrukce ulic	• Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská) • Rekonstrukce Dlouhé ulice • Rekonstrukce Lobezské ulice
	8 – Chůze a veřejný prostor	• Pěší propojení centra s Roudnou • Revitalizace uličního prostoru – Tyršova • Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj) • Lávka přes Rokycanskou ulici • Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská
	9 – Zklidňování dopravy	• Zóny „Tempo 30“

Řešené oblasti	Balík opatření	Opatření
	10 – Cyklostezky	• Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok • Stezka Mže (Skvrňany – Radčická – ZOO) • Stezka Úslava (Chrástecká - Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec) • Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště - Radobyčice) • Stezka Radbuza (Papírenská lávka - Malostranská) • Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice) • Pokračování výstavby Greenways
	11 – Zázemí pro cyklisty	• Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku • Podpora bike-sharingu • Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru • Úschovny pro kola – městský systém
	12 – Zóna placeného stání	• Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec • Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy • Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ • Vznik zóny placeného parkování Hamburk
	13 – Tramvajová trať Borská pole	• Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka) • Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole • Přestupní uzel v Kaplířově ulici • Parkoviště P+R v Kaplířově ulici
	14 – Regulace v centru města	• Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody • Husovo náměstí - obousměrný provoz • Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova • Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické • Preference MHD v historickém jádru • Uzavírka / restrikce IAD Americká
	15 – Přestupní uzel Adelova	• Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E. Beneše × 17. listopadu × Samaritská
	16 – Preference MHD	• Vyhrazený pruh Karlovarská • Úprava Rondelu • Upřednostnění MHD U Prazdroje – Rokycanská • Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská) • Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality) • Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD
	17 – Přestupní uzel Nám. Milady Horákové	• Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové • Vyhrazený pruh Malostranská
	18 – Konečné zastávky	• Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech

Řešené oblasti	Balík opatření	Opatření
	19 – Rekonstrukce tramvajových tratí	• Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova • Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky • Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany
	20 – Zázemí PMDP	• Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany • Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná • Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany • Modernizace elektrického vozového parku MHD • Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech
	21 – Koncepce dopravy	• Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města • Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled) • Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled) • Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě
	22 – Rozvoj ITS	• Rozšíření inteligentních zastávek • Jednotný informační systému pro uživatele dopravy • Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)
	23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility	• Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností) • K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek apod. (odstranění konfliktů s MHD) • Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky) • Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě • Řešení docházky dětí do škol (nestavební) • Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace uzavírek)
	24 – Motivační opatření pro developery	• Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí

Zdroj: Zásobník opatření PUMP

Pro každé z uvedených opatření byla vytvořena **Karta opatření** (v příloze Appendix D) s odpověďmi na následující otázky:

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

1.6 Hlavní přínosy pro uživatele

Přínosy navrhovaných opatření se nejlépe projeví při úplné realizaci všech balíků opatření. Harmonogram PUMP počítá s časovým horizontem roku 2025. Pro tento milník lze pomocí dopravních modelů a dalších výpočtů stanovit měřitelné ukazatele výkonnosti, zatímco další zmíněné cíle zůstávají ve slovní rovině.

Centrum města[1] bude lépe dostupné veřejnou a nemotorovou dopravou.

- Počet cest automobilem do centra města[1] se sníží o 20%, úměrně tomu se počet cest veřejnou dopravou do centra města[1] zvýší o 8%. Celkový počet cest zůstane zachován.
- Podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce[2] vůči centru Plzně[1] se sníží ze stávajících 44% na výhledových 39% pro řidiče a spolujezdce.
- Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce[2] vůči centru Plzně[1] se zvýší ze stávajících 49% na výhledových 55% pro cestující MHD, veřejnou linkovou dopravou i osobní železniční dopravou.
- Podíl nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce[2] vůči centru Plzně[1] se zvýší ze stávajících 7% na výhledových 8 % pro pěší a cyklisty.
- Počet cestujících[4] veřejné dopravy překračujících kordon centra Plzně[1] se zvýší o 4 %.
- Počet automobilů překračujících kordon centra Plzně[1] se sníží o 15 %.

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

- Komunikační síť města se rozšíří o 12,9 km.
- Kompletní rekonstrukcí projdou městské komunikace v celkové délce 5,3 km.
- Dopravní výkon[3] individuální automobilové dopravy se na území města Plzně sníží o 2 %.
- Dopravní výkon[3] individuální automobilové dopravy se v centru Plzně[1] sníží o 22 %.

Veřejná doprava dokončí svou integraci mezi městem a regionem.

- Ve veřejné dopravě bude plně integrováno předplatné i jednotlivé jízdné.
- Na území Plzně vzniknou tři přestupní terminály mezi MHD a regionální / dálkovou dopravou.
- Dojde ke snížení souběhů mezi MHD a veřejnou linkovou dopravou.
- Počet přepravených cestujících[4] MHD ve sledovaném území[5] se zvýší celkově o 6 %, přičemž největší nárůst je očekáván u tramvají (+12 %), poté u trolejbusů (+8 %) a naopak pokles u autobusů (-6 %).
- Počet přepravených cestujících[4] veřejné linkové dopravy ve sledovaném území[5] se sníží o 8 %.
- Počet přepravených cestujících[4] osobní železniční dopravy ve sledovaném území[5] se zvýší o 2 %.
- Dopravní výkony[3] MHD ve sledovaném území[5] za pracovní den se zvýší o 1442 km, tj. o 3%.
- Dopravní výkony[3] veřejné linkové dopravy ve sledovaném území[5] za pracovní den se sníží o 808 km.
- Dopravní výkony[3] osobní železniční dopravy ve sledovaném území[5] za pracovní den budou zachovány.

Služby veřejné dopravy budou spolehlivé a šetrné vůči životnímu prostředí.

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

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

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

---

1 Centrum města Plzně je definováno kordónem uličních profilů – podrobněji v kapitole 3.3.2.

2 Dělba přepravní práce je počítána podle celkové ujeté vzdálenosti uživateli (oskm)

3 Dopravní výkon je počítán podle celkové ujeté vzdálenosti vozidly (vozkm)

4 Počet přepravených cestujících je počítán pro pracovní dny, v souladu s matematickým modelem VHD.

5 Model VHD zahrnuje území v rozsahu vnitřní zóny (Plzeň) a prvního prstence vnějších zón Integrované dopravy Plzeňska.

- Počet parkovacích míst v zónách regulovaného parkování se zvětší ze stávajících 2,3 tisíce na výhledové 4 tisíce.

Mobilita bude vůči uživatelům řešena jako jednotná služba.

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

Město bude v rozvoji dopravního systému postupovat koncepčně.

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

Výdaje města do dopravy budou pro město udržitelné.

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

1.7 Lidé

Příprava PUMP proběhla formou nadstandardního zapojení městských subjektů. Největším úkolem odborného týmu bylo shromáždit podněty ze širší veřejnosti, propojit je se záměry města v různém stupni přípravy (ale také doplnit, pokud záměr původně nebyl uvažován), vyhodnotit dopady záměrů a vybrat takové, které odpovídají nastaveným cílům v dopravní mobilitě Plzně. Koordinaci a metodiku přípravy PUMP zajistila společnost Mott MacDonald CZ externí formou.

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

- **Řešitelé PUMP** = městské organizace přímo soustředěné na oblast dopravy (Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, Správa veřejného statku města Plzně, Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Plzeňské městské dopravní podniky) s podporou konzultantů (Mott MacDonald CZ),
  - **Pracovní skupina** = tým odborných pracovníků, kteří mají v gesci dopravní plánování v krátkodobém i dlouhodobém horizontu, s větší časovou možností zapojení během projektu s cílem spoluvytvářet průběžné i závěrečné výstupy PUMP;
  - **Řídící skupina** = tým složený z vedoucích pracovníků, kteří dohlíželi na průběžné výstupy projektu a rozhodovali o jeho dalším směřování, s cílem schvalovat a nést odpovědnost za průběžné i závěrečné výstupy PUMP;
- **Partneři PUMP** = sektoroví partneři (Správa železniční dopravní cesty, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Plzeňský kraj, POVED), územní partneři (Svaz měst a obcí Plzeňského kraje, starostové obcí a městských obvodů) a další zainteresované organizace ze strany města (sociální oblast, ekonomický rozvoj, cestovní ruch, životní prostředí)
- **Veřejnost** = odborná i širší veřejnost – např. hospodářská komora, významní zaměstnavatelé a výrobci, univerzita, zájmová sdružení, sdružení osob se zdravotním postižením, místní iniciativy, zainteresovaní jednotlivci; široká veřejnost nepřímo formou průzkumů.

Formy zapojení různých úrovní spolupracujících subjektů byly následující:

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

Více k procesu přípravy a zapojení lidí do přípravy PUMP najdete v kapitole 2.

1.8 Rozpočet a financování

Ze všech 82 záměrů shromážděných v PUMP jsou zhruba ¾ povahy investičních akcí s nároky na kapitálové výdaje, zbývající ¼ má pak neinvestiční charakter z kapitoly provozních výdajů. Z pohledu Plzně znamená realizace PUMP **kapitálové výdaje města ve výši 2,3 miliardy Kč** za období let 2016 – 2025. Společně s investicemi partnerů na straně státu, kraje, městských organizací (Plzeňské městské dopravní podniky, Vodárna Plzeň) a s maximálním možným využitím evropských a národních dotačních programů vyšplhají **celkové kapitálové výdaje na 13,1 miliardy Kč**.

Pro město Plzeň mírně převažují investice, ve kterých vystupuje jako spoluinvestor, případně kde dorovnává nedotovaný podíl na dotačních projektech. Rozdělení celkových kapitálových výdajů města ve vztahu k nositelům investic a zdrojům financování je následující:

- Spolufinancování investic a dotovaných projektů 1261 mil. Kč
- Městské investice bez dalšího spolufinancování 1065 mil. Kč

Významnými **partnery města s vlastními zdroji financování** zásadních projektů pro Plzeň jsou:

- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) 3351 mil. Kč;
- Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD) 2968 mil. Kč;
- Plzeňský kraj (PK) 1499 mil. Kč;
- Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) 1145 mil. Kč;
- Integrovaný regionální operační program (IROP) 845 mil. Kč;
- Operační program Doprava (OPD) 782 mil. Kč

Aktuální rozpočtový výhled města pro Odbor investic a Správu veřejného statku města Plzně prozatím nemá zajištěné krytí kapitálových výdajů v plné výši dle rozpočtového nároku PUMP. Rozdíl mezi disponibilní a potřebnou částkou je zhruba 1,05 miliardy Kč na období 2016 – 2025. Tuto částku je nutné hledat v přebytcích hospodaření, přesunout z jiných kapitol rozpočtu, případně řešit úvěrem.

Významné změny v rozpočtu a financování opatření PUMP musejí být řešena aktualizací PUMP, neboť dojde k zásahu do Zásobníku opatření a budou změněny ukazatele výkonnosti. Účelem také aktualizace by mělo být hledání takových opatření, která se co nejblíže svými přínosy přiblíží původním cílům, byť za odlišných finančních podmínek.

1.9 Harmonogram

Detailní harmonogram realizace opatření PUMP je k dispozici v příloze této zprávy, nicméně na tomto místě můžeme uvést stručný přehled dokončení opatření ze Zásobníku PUMP. Zatímco do roku 2018 proběhne většina opatření v oblasti parkování a preference veřejné dopravy spolu s dokončením uzlu u hlavního nádraží, roky 2019 – 2020 budou ve znamení otevření velkých staveb Západního okruhu, tramvajové trati na Borská pole i části východního okruhu na silnici I/20. Do roku 2023 pak musejí být ukončeny projekty financované s přispěním evropských fondů v období 2014 – 2020. Řada dalších opatření nemá v harmonogramu pevné ukotvení – probíhají buď průběžně, nebo je lze realizovat kdykoliv.

Harmonogram realizace opatření PUMP (termíny předpokládaného dokončení staveb)

Rok	Opatření
2016	• Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO) • Vznik zóny placeného parkování Hamburk • Uzavírka / restrikce IAD Americká • Vyhrazený pruh Karlovarská • Úprava Rondelu
2017	• I/27 Třemošenský rybník – Orlík • Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská) • Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ • Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody • Preference MHD v historickém jádru • Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled)
2018	• I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská • Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty • Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží • SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská • Revitalizace uličního prostoru - Tyršova • Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec • Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy • Husovo náměstí - obousměrný provoz • Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova • Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické • Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská • Vyhrazený pruh Malostranská • Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany • Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě
2019	• SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov • SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati • Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj) • Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka) • Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole • Přestupní uzel v Kaplířově ulici • Parkoviště P+R v Kaplířově ulici • Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská • Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové

Rok	Opatření
	• Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky • Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná
2020	• Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská) • Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova • I/20 Plaská - Na Roudné • Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany
2021	• Rekonstrukce Dlouhé ulice • Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská)
2022	• I/27 Sukova – Borská • Dokončení propojení ZČU s centrem města • Rekonstrukce Lobezské ulice • Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok • Stezka Úslava (Chrástecká - Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec) • Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice) • Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská) • Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice) • Pokračování výstavby Greenways • Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality) • Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech
2023	• I/20 Na Roudné – Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka • I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská • Modernizace elektrického vozového parku MHD
2025	• Revitalizace uličního prostoru - Klatovská • Pěší propojení centra s Roudnou • Lávka přes Rokycanskou ulici • Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany

Zdroj: Zásobník opatření PUMP

Zlepšení podmínek pro MHD v centru města je jedním z prvních opatření PUMP k realizaci

1.10 Otázky a odpovědi

Na jaké období je PUMP navrhován?
PUMP směřuje do období mezi léty 2016 a 2025. Během tohoto období by mělo dojít k realizaci všech uváděných opatření. Paralelně však bude probíhat koncepční příprava dalších opatření. Ty zatím nejsou v aktuálním seznamu opatření uvedeny, ale mohou do něj být vloženy při pozdějších aktualizacích.

Jak často se PUMP bude aktualizovat?
Aktualizace Plánů mobility probíhají běžně v intervalu 3 až 5 let, ale dílčí úpravy v plánu implementace mohou být prováděny každý rok. Pod slovem „aktualizace“ si však představujeme změnu či doplnění konkrétních opatření, ovšem při zachování dlouhodobé vize a směrování plánu. Pokud by měla být změněny i samotné cíle plánu, je nutné celý proces přípravy PUMP absolvovat od začátku.

Je nutné realizovat všechna opatření navržená v PUMP?
Povaha Plánu mobility je založena na strategickém provázání opatření v různých oblastech mobility obyvatel a návštěvníků Plzně. Vynechání některých komponent by tak ohrozilo funkčnost celé koncepce. Na rozdíl od územního plánu, který je výčtem možného, je žádoucí realizovat PUMP v plném rozsahu.

Může město realizovat také opatření, která nejsou součástí PUMP?
Zásobník opatření PUMP není uzavřen doplňování nebo vyřazování některých položek, naopak by měl zůstat živou součástí plánu. Při změnách v zásobníku opatření je však nutné prokázat, že neodporují široce přijaté vizi mobility a dokáží naplnit všechny zvolené ukazatele výkonnosti. Významnější zásahy do PUMP je pak vhodné spojit s jeho aktualizací, jak je popsáno výše.

Proč v PUMP chybí některé významné investice v dopravě z platného územního plánu?
Důvodů může být hned několik. Tím prvním je časový rámec, který limituje dokončení všech opatření do roku 2025. Vzdálenější projekty do tohoto rámce nespadají, přestože jejich příprava může již probíhat. Druhým důvodem může být nesoulad záměru s nastavenou a přijatou vizí mobility. Třetím důvodem pak je nízký přínos opatření, který odsunul případnou realizaci za rok 2025, neboť město nemá dostatek finančních prostředků, aby dokázalo provádět větší množství investic.

Proč PUMP neobsahuje více oprav a drobných investic?
Rozlišovací hranice pro záměry zahrnuté do PUMP leží v jejich strategickém přínosu, byť pouze v lokálním rozsahu. Pokud se jedná o prostou obnovu infrastruktury bez dopadu na dopravní chování uživatelů, bezpečnost, životní prostředí nebo ekonomiku systému, může probíhat mimo záběr PUMP.

Jaký význam mají scénáře mobility?
Scénáře mobility vystihují různé možnosti rozvoje dopravy v Plzni, které vedou k různým dopadům na život ve městě. Prostřednictví scénářů byla vedena diskuze o strategických cílech PUMP. Výsledkem pak bylo přijetí společné vize mobility, založené na tzv. Regulativním scénáři. Na této vizi se shodli jak Partneři PUMP, tak i široká veřejnost. Ze společné vize mobility pak vycházejí všechna navrhovaná opatření.

Proč je vybraný scénář nejvhodnější pro město?
Zvolený scénář podporuje udržitelnost dopravního systému, městského prostředí (příjemné místo pro život obyvatel se všemi funkcemi) i ekonomické situace města (optimální poměr investičních a provozních nákladů). Klade důraz na vzájemné vazby mezi jednotlivými druhy dopravy. Přináší regulaci individuální automobilové dopravy spolu s dobrými podmínkami pro rozvoj MHD a zvýšení její atraktivity.

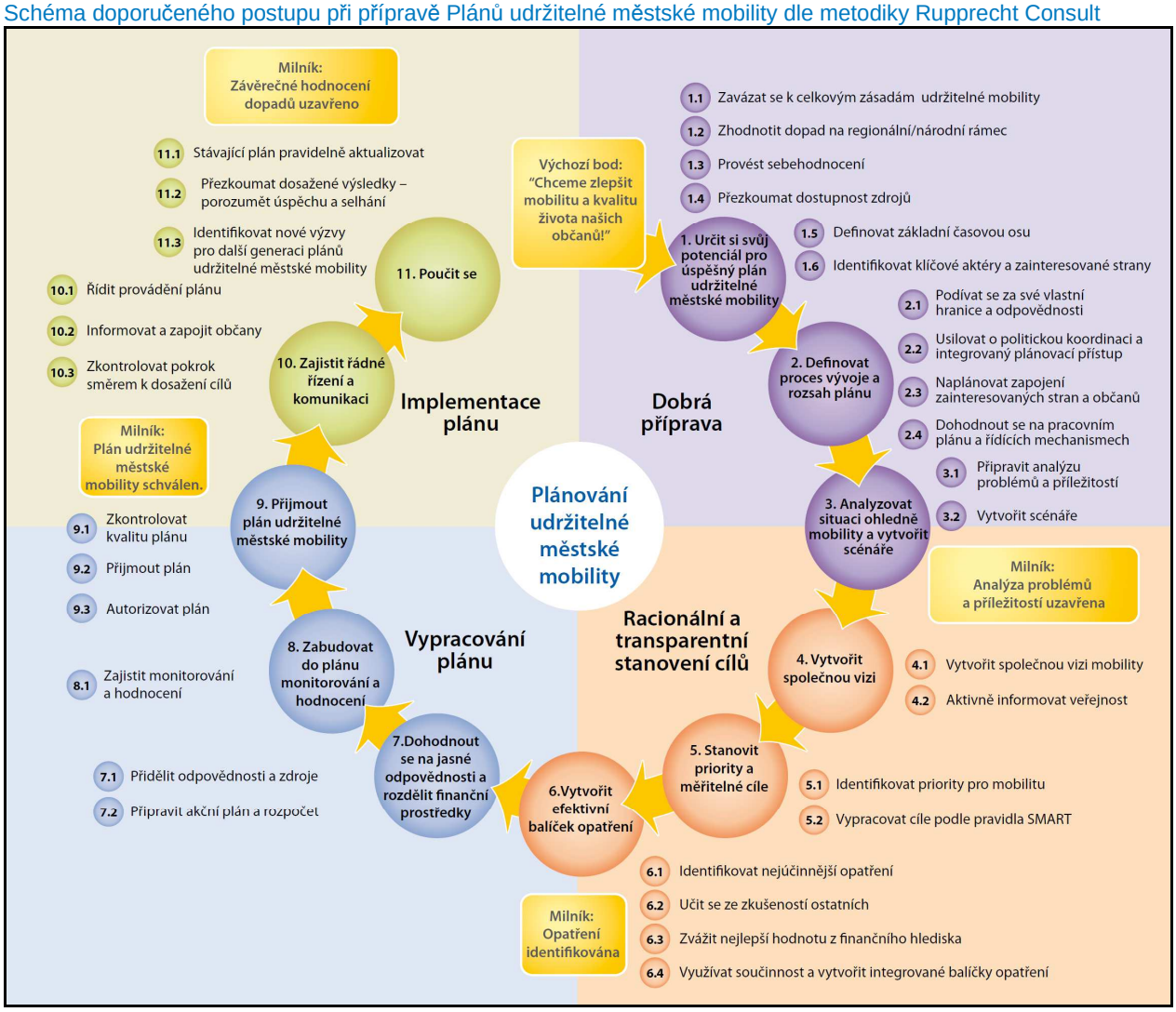
2. Plán mobility krok za krokem

2.1 Metodika

Plány udržitelné mobility nemají být všelékem na uzdravení „dopravní kondice“ měst. Jejich účelem není bořit dlouhodobě sledované záměry nebo suplovat legislativně ukotvené procesy. Plány udržitelné mobility jsou především o prioritách, měřitelném rozhodování a zkoumání širších dopadů uvažovaných opatření.

Schéma na obrázku níže zobrazuje doporučený postup přípravy plánů udržitelné městské mobility podle metodiky společnosti **Rupprecht Consult**, která byla v době zahájení prací na PUMP (jaro 2014) jediným metodickým podkladem respektovaným Evropskou komisí. Uvedené schéma zároveň odráží cestu, jak byl pořizován PUMP.

Schéma doporučeného postupu při přípravě Plánů udržitelné městské mobility dle metodiky Rupprecht Consult



Zdroj: http://www.mobilityplans.eu

Následující kapitoly popisují krok za krokem aktivity prováděné dle harmonogramu PUMP od analýzy současného stavu až po vypracování implementačního plánu v podobě Zásobníku opatření:

- Příprava – prováděno od dubna 2014 do prosince 2014;
- Vize, cíle, opatření – hlavní část práce na PUMP, prováděna od ledna 2015 do června 2015;
- Vypracování plánu – prováděno od července 2015 do října 2015, se závěrečnou zprávou pak do ledna 2016.

Od „tradičně“ pořizovaných generálních dopravních plánů se PUMP odlišuje v přístupu ke zpracování celého materiálu, šíři záběru (tematickém i územním) a především intenzivním zapojením odborné i laické veřejnosti do celého průběhu přípravy. Následující tabulka uvádí některé významné odlišnosti.

Porovnání dosavadní a inovované praxe dopravního plánování

Dosavadní praxe dopravního plánování	Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP)
Často krátkodobé zaměření bez strategické vize	Včetně dlouhodobé vize na horizontu 10 let, doplněný kratšími obdobími do 2 a 6 let
Zaměření na konkrétní město v jeho administrativních hranicích	Funkční zaměření přesahuje hranice města do celkem 72 obcí v okolí Plzně
Omezený vliv zainteresovaných stran – občanů, firem, dopravců...	Plné zapojení zainteresovaných stran do všech etap přípravy plánu (instituce, firmy, zájmová sdružení)
Malý ohled na ovlivněné obory (urbanismus, životní prostředí, sociální otázky)	Zapojení odborníků z ovlivněných oborů během celého procesu PUMP
Chybí seznam měřitelných cílů, případně jsou cíle uvedené, ale reálně nezjistitelné	Jasný seznam indikátorů pro současný stav, ze kterého jsou odvozeny měřitelné cíle
Zaměření na investice do infrastruktury, dotváření dopravních sítí – růst nabídky	Zaměření na opatření pro efektivnější využití infrastruktury – ovlivnění poptávky

2.2 Proces pořízení

Proces přípravy PUMP je možné snadno znázornit na harmonogramu, kde jsou kromě pracovních aktivit týmu Řešitelů zřejmé také milníky v podobě workshopů a konzultací nebo důležité vstupy z průzkumů v řadách veřejnosti.

Harmonogram realizace opatření PUMP

Měsíc a rok	Aktivita
Duben 2014	• Sestavení týmu Řešitelů - Pracovní a Řídící skupiny • Definice potřebných výstupů ve fázi zadání průzkumu mobility • Nastavení územního členění Plzně a okolí jako zájmového území PUMP • Indikátory dopravního systému Plzně – kompletace současného stavu
Květen 2014	• **Realizace průzkumu mobility Plzeňské aglomerace v domácnostech** • Vytipování partnerských subjektů z řad partnerů a odborné veřejnosti • Audit ADVANCE nanečisto – procesy dopravního plánování • Matematické dopravní modely – hodnocení současného stavu, kordónové profily oblastí • Webové stránky PUMP http://www.mobilita-plzen.cz
Červen 2014	• Dokončení průzkumu mobility Plzeňské aglomerace • **První workshop PUMP – Problémy a příležitosti**
Červenec 2014	• Úvod k definici scénářů mobility • Zpracování ekonomického výhledu města v dopravě

Měsíc a rok	Aktivita
Srpen 2014	• Územní plán a záměry v dopravě
Září 2014	• Vyhodnocení průzkumu mezi Partnery PUMP k dalšímu směrování mobility v Plzni • Definice scénářů mobility a přiřazení zásadních investic ke scénářům kvůli modelování
Říjen 2014	• Modelování scénářů v matematických modelech IAD a veřejné dopravy
Listopad 2014	• Přiřazení hrubých investičních nákladů ke scénářům, dohledávání chybějících údajů • Evidence oprav a rekonstrukcí
Prosinec 2014	• Informační kampaň pro prezentaci analytické části PUMP, registrace zainteresované veřejnosti • Příprava na workshop – zejména kompletace indikátorů pro různé scénáře mobility • **Uzavření průzkumu názorových tendencí na rozvoj mobility v Plzni mezi Partnery PUMP**
Leden 2015	• **Druhý workshop PUMP – Společná vize mobility**
Únor 2015	• Počátek tvorby Zásobníku opatření dle zvoleného scénáře – kompletace v Pracovní skupině • **Konzultace s Partnery PUMP – sběr podnětů pro Zásobník opatření zvenčí**
Březen 2015	• Rozpracování Zásobníku opatření (stav přípravy, charakteristika, náklady, souvislosti) • Prezentace dosavadní přípravy PUMP Radě města Plzně
Duben 2015	• **Realizace průzkumu ke scénářům mobility na webových stránkách a dotazováním v terénu**
Květen 2015	• Kompletace Zásobníku opatření z hlediska zastoupení všech řešených oblastí mobility • Určení nositelů jednotlivých opatření pro potřeby prezentace při hodnocení a na workshopech • Podrobné modelování Zásobníku opatření – každá položka samostatně
Červen 2015	• Multikriteriální hodnocení přínosu opatření na společném zasedání Pracovní a řídící skupiny • **Třetí workshop PUMP – Hodnocení přínosu opatření s Partnery PUMP a veřejností**
Červenec 2015	• Definice zdrojů financování jednotlivých opatření, spolufinancování se státem / krajem
Srpen 2015	• Tvorba balíčků opatření
Září 2015	• Rozpočtový výhled organizací města ve vztahu k dopravě – spolupráce s Ekonomickým úřadem
Říjen 2015	• Revize Zásobníku opatření s ohledem na limitované zdroje města • **Čtvrtý workshop PUMP – Plán implementace**
Listopad 2015	• Uzavření harmonogramu a přiřazení odpovědnosti • Souhrn přípravy PUMP Radě města Plzně
Prosinec 2015	• Kompletace Karet opatření členy Pracovní skupiny • Aktualizace výstupů dopravního modelu města
Leden 2016	• Dopracování závěrečné zprávy PUMP k připomínkám

Zdroj: Průběžné zprávy realizace PUMP

2.3 Výchozí podmínky

První krokem v přípravě PUMP bylo sestavit projektový tým vyhotovit rámcový harmonogram. Nastavena byla pravidla spolupráce od nejužšího pracovního týmu přes workshopy s klíčovými aktéry až po informování široké veřejnosti.

Paralelně bylo nutné se seznámit s dostupnými podklady, jako jsou oborové koncepční materiály, statistické údaje ve vztahu k dopravě či jednotlivé projektové záměry. Aktivován byl také dopravní model automobilové a veřejné dopravy, který byl během procesu přípravy využíván k charakteristice základního stavu, modelování rozličných scénářů i posuzování konkrétních opatření.

2.3.1 Tým Řešitelů

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

- Ing. Daniel Šesták, Ing. Jan Dytrych, Ph.D. – za koordinátora procesu, společnost Mott MacDonald CZ;
- Ing. Václav Koubík – za zadavatele PUMP, Útvar koordinace evropských projektů města Plzně;
- Bc. Jan Hakl, Ing. Monika Klabochová, za Správu veřejného statku města Plzně;
- Ing. Petr Raška, za Útvar koncepce a rozvoje města Plzně;
- Ing. Jiří Kohout, Ph.D., Ing. Jiří Pelant, za Plzeňské městské dopravní podniky;
- Bc. Miroslav Blabol, hostující člen za Ředitelství silnic a dálnic ČR (přibližně od ½ procesu).

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

- Ing. Ondřej Kokeš, za koordinátora procesu, společnost Mott MacDonald CZ;
- Ing. Erich Beneš – za zadavatele PUMP, Útvar koordinace evropských projektů města Plzně;
- Ing. Ondřej Vohradský, za Správu veřejného statku města Plzně;
- Ing. Irena Vostracká, za Útvar koncepce a rozvoje města Plzně;
- Ing. Jiří Ptáček, za Plzeňské městské dopravní podniky;
- Ing. Zdeněk Kuťák, hostující člen za Ředitelství silnic a dálnic ČR (přibližně od ½ procesu).

2.3.2 Územní členění

Územní členění bylo stabilizováno na samém počátku procesu, aby na jeho základě mohly být vyhotoveny analytické podklady a průzkumy.

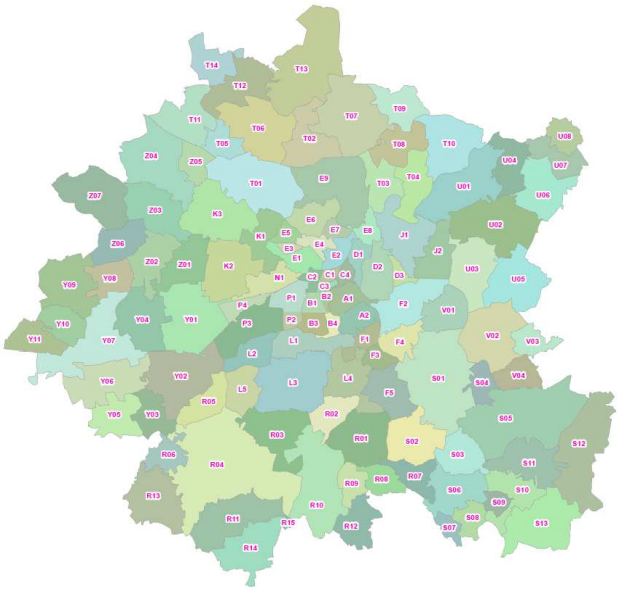
Pracovní skupina připravila základní územní členění ve formě **dopravní oblasti**. Jde o hrubé členění města do 11 oblastí, kde je možné efektivně zkoumat například matici přepravních vztahů nebo kordóny městských čtvrtí (např. analýza přepravních intenzit nebo podílu zdrojové / tranzitní dopravy). Na město Plzeň pak navazuje 7 externích zón příměstských oblastí, vytvořených podle tarifních zón Integrované dopravy Plzeňska. V těchto zónách byly zkoumány přepravní vztahy v dopravních modelech, ve stejném rozsahu byl také vyhotoven průzkum mobility.

Podrobnější rozčlenění území Plzně pro účely kódování přepravních vztahů bylo vytvořeno na úrovni **dopravních zón**. Tyto zóny vznikly shlukováním tzv. „základních sídelních jednotek“ podle urbanistických hranic města, aby dopravní napojení zón na síť komunikací / veřejné dopravy bylo pokud možno jednoznačné (tj. komunikace jsou osami, nikoliv hranicemi dopravních zón). Dopravních zón je na území města 42. Mimo území Plzně odpovídá jedna zóna katastrálnímu území obce.

Dopravní oblasti PUMP

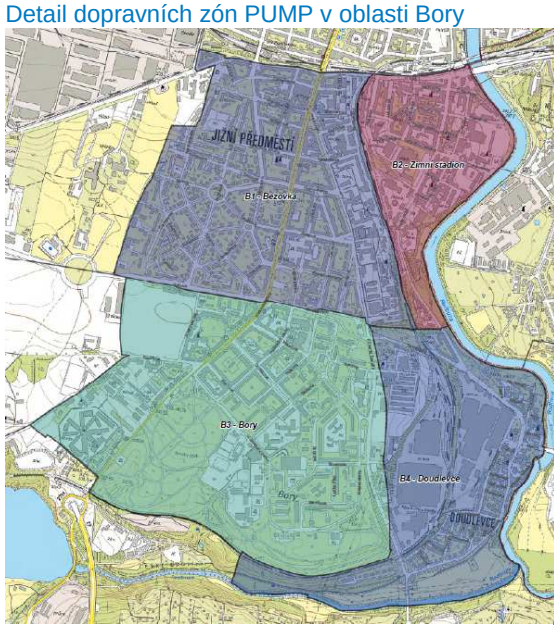
Zdroj: Mott MacDonald

Dopravní zóny PUMP



Zdroj: Mott MacDonald

Detail dopravních zón PUMP v oblasti Bory

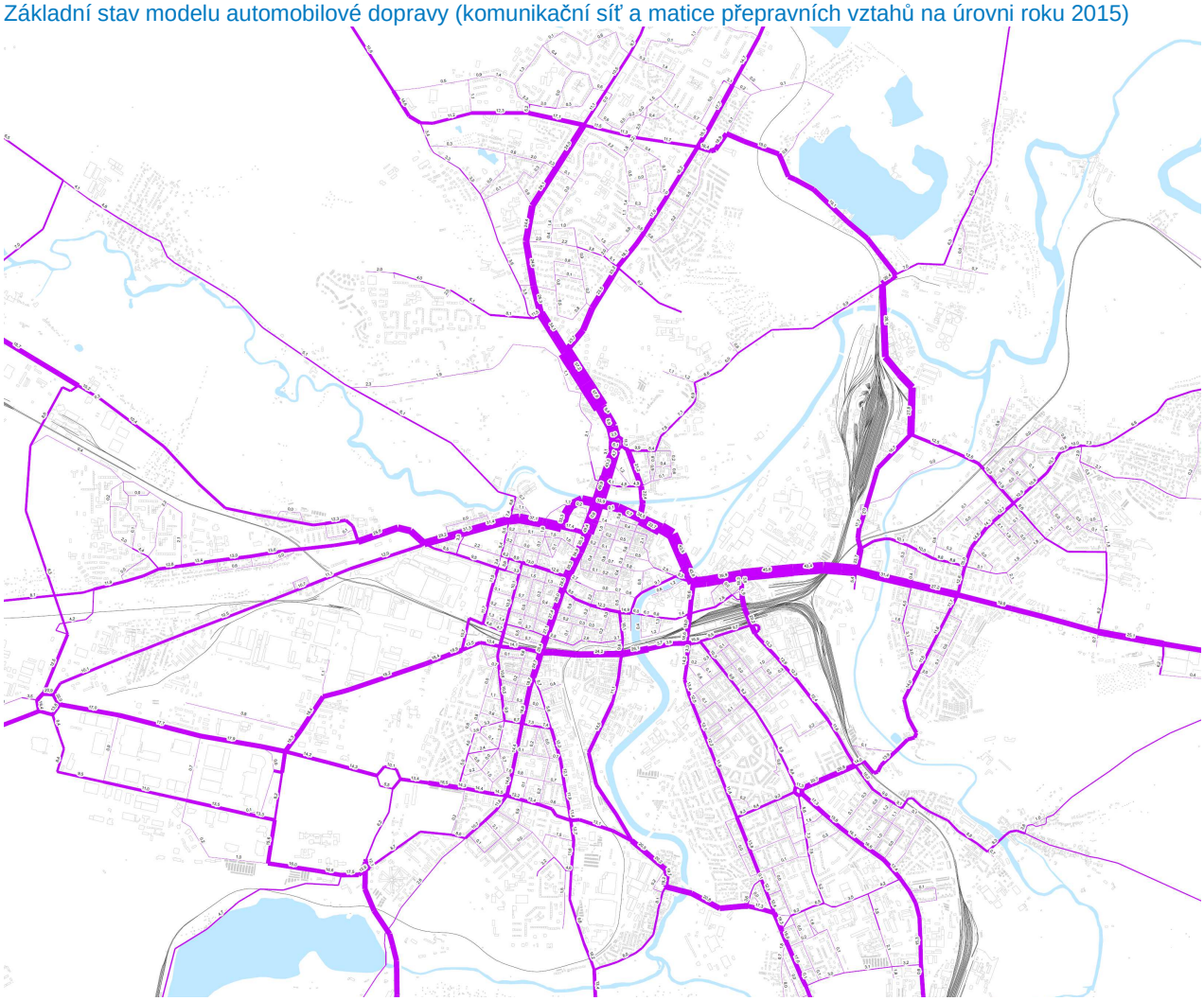


Zdroj: Mott MacDonald

2.3.3 Dopravní model

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

Základní stav modelu automobilové dopravy (komunikační síť a matice přepravních vztahů na úrovni roku 2015)



Zdroj: Správa veřejného statku města Plzně

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

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

2.3.4 Podklady

V první etapě přípravy PUMP byla provedena analýza koncepčních dokumentů, které vznikly pro potřeby města Plzně či Plzeňského kraje a mají ambici promlouvat do období let 2014 – 2020 v oblasti dopravy. Cílem bylo shrnout jejich **rozsah zpracování a využitelnost**, neboli odpovědět na následující otázky:

- Kdy byl dokument schválen a případně aktualizován do své současné podoby?
- Jaké jsou hlavní obsahové prvky materiálu – čím se dokument zabývá?
- Jaké jsou cíle těchto dokumentů a jakými prostředky mají být dosaženy?
- Čím jsou tyto dokumenty přínosné pro přípravu PUMP?
- Které podstatné výstupy je naopak zapotřebí doplnit?

Zkoumanými dokumenty byly následující **strategické materiály města či kraje**.

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

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

Analytické závěry z posouzení zmíněných koncepčních materiálů jsou k dispozici v kapitole 4.2.

2.4 Problémy a příležitosti

Hodnocení současného stavu mobility v Plzni, problémů a příležitostí probíhalo na dvou platformách:

- **Workshop** s Partnery PUMP a odbornou veřejností (viz kapitolu 5.1);
- **Průzkum mobility** v řadách veřejnosti dotazováním v domácnostech (viz kapitolu 4.3).

Pojetí workshopu bylo zaměřeno na identifikaci **silných a slabých stránek** dopravy v Plzni formou brainstormingu v několika malých odborných skupinách, vzájemné porovnání výstupů a jejich prioritizaci. Na to navázaly samostatné úkoly účastníků zaměřené na zjištění příležitostí k rozvoji stejných řešených oblastí, ale tentokrát již ve vztahu k budoucímu uspořádání. To však již svým charakterem spadá na pomezí s hledáním společné vize mobility, proto se tomu blíže věnujeme až v kapitole 2.5.

Průzkum mobility (konkrétně jeho část B) byl koncipován na zjištění **názorových postojů respondentů** ke třem hlavním oblastem mobility (veřejná doprava, automobilová doprava, cyklistická doprava) a faktorům, které vedly k jejich osobní změně v dopravním chování mezi současností a obdobím před pěti lety.

2.4.1 Silné a slabé stránky v řešených oblastech PUMP

Výběr nejdůležitějších problémů a příležitostí pro mobilitu v Plzni reprezentuje nadpoloviční názorovou většinu účastníků workshopu. Zatímco v některých oblastech jsou názory poměrně koncentrované (a položek je tím pádem méně), jinde panuje větší myšlenková rozptýlenost.

Parkování

Silné stránky	Slabé stránky
• Parkovací dům Rychtářka • Parkovací zóny – zpoplatněné parkování	• Nedostatek záchytných parkovišť P+R • Nedostatek parkovacích míst v rezidenčních lokalitách • Malá využívanost parkovacího domu Rychtářka

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Uliční prostor

Silné stránky	Slabé stránky
• Bezpečné a bezbariérové zastávky • Bezbariérové trasy pro handicapované v centru • Zklidňující prvky v nových obytných zónách a u škol • Nové pěší zóny (např. Martinská, Smetanova)	• Chybí dlouhodobá koncepce dopravy • Malá regulace IAD v centru města • Nezklidnění ulice Americká • Absence vyhrazených pruhů pro veřejnou dopravu • Vysoké obrubníky při vjezdech na chodníky a cyklostezky

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Chůze

Silné stránky	Slabé stránky
• Bezpečné a bezbariérové přechody pro chodce • Zlepšené chování řidičů vůči chodcům • Úrovňová řešení – rušení podchodů • Propojenost chůze a veřejné dopravy	• Krátké intervaly SSZ na přechodech pro chodce • Špatné podmínky pro chodce v extravilánu • Špatná informovanost chodců o přechodech

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Cyklistická doprava

Silné stránky	Slabé stránky
• Cyklostezky podél řek • Rozvoj cyklostezek mimo jízdní pruhy • Lávky přes řeky	• Chybí bikesharing • Cyklostezky v protisměru v jednosměrkách • Málo míst na krátko- a dlouhodobé odstavení jízdních kol • Výškový profil města není vhodný pro cyklisty • Neexistují cyklistické pruhy v jízdních pruzích • Propojení cyklistických stezek • Malá propagace jízdy na kole do zaměstnání a škol • Chybí koncepce cyklistické dopravy

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Veřejná doprava

Silné stránky	Slabé stránky
• Nízkopodlažní vozidla • Inteligentní zastávky • Malá docházková vzdálenost a dobrá obslužnost	• Chybí preferenční opatření pro MHD • Chybí provázanost s parkováním • Omezená přeprava kol v MHD • Chybí tramvajová trať na Borská pole a ZČU včetně přestupních uzlů

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Automobilová doprava

Silné stránky	Slabé stránky
• Rozestavěná část západního okruhu • Malá regulace IAD – lze dojet kamkoliv	• Chybí dostavěný okruh města • Chybí politická ochota k restrikci (nezklidnění Americké) • Auto jako sociální status (dělá image)

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Management mobility

Silné stránky	Slabé stránky
• Plzeňské městské dopravní podniky – web, komunikace s veřejností, jízdní řády, SMS, aplikace	• Chybí propagace MHD ze strany města • Špatná komunikace s veřejností • Koordinace dopravní koncepce mezi odbory ve městě • Chybí krajská vize dopravy pro aglomeraci

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

Nákladní doprava

Silné stránky	Slabé stránky
• Napojení průmyslových zón na dálnici (Borská pole) • Omezení středu města pro nákladní vozidla • Obchvat Plzně	• Chybí záchytná a odstavná parkoviště • Chybí kontrolní a vážná místa pro nákladní dopravu • Absence využití nákladní dopravy pomocí železnice • Nedostavěný obchvat města

Zdroj: Workshop PUMP 17. 6. 2014

2.4.2 Názorové postoje k veřejné dopravě

Využití k životním aktivitám

Veřejná doprava je nejvýhodnější pro volnočasové aktivity. Velmi podobně je však hodnocena veřejná doprava pro cestu do práce nebo za vzděláním, nebo pro cesty za nákupy nebo osobní vyřizování. Při známkování jako ve škole se dá hovořit o průměrné známce 2 pro všechny tři aktivity.

Kvalita MHD a regionální dopravy

Nejlepší podmínky pro cestování různými druhy veřejné dopravy jsou podle obyvatel Plzeňské aglomerace u MHD. Skoro 30% obyvatel ji označuje nejlepší známkou 1 a dalších 38 % pak známkou 2. Ale ani autobusy či vlaky nejsou špatně hodnocené. Zatímco MHD by se mohla udělit známka 2, vlaky a autobusy by pak skončily se známkami 2-3.

Mobilita nyní a před pěti lety

Ve srovnání s obdobím před 5 lety je využití veřejné dopravy vyšší pro 39 % respondentů. Nejčastěji navýšená frekvence znát u nejmladších respondentů, kteří po období základních škol začali navštěvovat školy střední a vysoké. Obecně lze definovat 4 základní důvody pro častější využití veřejné dopravy - zvýšená cena pohonných hmot, zlepšené spojení (interval / dostupnost), zvýšená rychlost cestování a obecně větší potřeba cestovat. Tyto důvody pro vyšší užití veřejné dopravy jmenuje vždy více než 17% lidí, kteří jezdí častěji. Naopak proč se veřejná doprava častěji nevyužívá? Jsou to časová nevýhodnost veřejné dopravy (17 %) a především obecně nižší potřeba cestovat (29 %).

2.4.3 Názorové postoje k automobilové dopravě

Využití k životním aktivitám

Automobil je v Plzeňské aglomeraci nejvhodnější pro volnočasové cestování (známka jako ve škole 2). S menším odstupem (známky 2-3) je kladně hodnocen pro cesty za nákupy a osobní vyřizování a nejméně vhodná je pak pro cesty do práce a za vzděláním.

Citlivost na růst nákladů

Při ceně 50,- Kč za litr pohonných hmot by více než 30 % dotázaných změnila způsob svého dopravního chování. Skoro 30 % z těchto respondentů by začalo více využívat veřejnou dopravu a 23 % respondentů by pak častěji odstavili automobil a cestovali méně. Necelých 21 % respondentů ochotných změnit své chování při vyšší ceně pohonných hmot by začalo více chodit.

Mobilita nyní a před pěti lety

Automobil je častěji využíván, než před 5 lety celkem 39 % respondentů. Je to podobné, jako u využívání veřejné dopravy. Zajímavostí přitom je, že je to častěji u mužů, než u žen. Z pohledu věkových kategorií je rovněž zajímavé, ale očekávané, že častěji využívá auto než před 5 lety především věková kategorie 20-29 let a 30-39 let (auto předtím neměli). Samozřejmě nejvíce častějších uživatelů se rekrutuje z OSVČ.

Primárním důvodem pro častější využití automobilu je především požadavek na větší flexibilitu během dne (33 %), případně požadavek na větší rychlost cestování (24 %). 16 % respondentů pak udává, že častěji cestuje díky sdílení auta s řidičem, který cestuje podobným způsobem. U lidí, kteří nevyužívají automobil častěji, je nejsilnějším důvodem obecně nižší potřeba cestování (24 %). Okolo 18-19% pak udává zvýšenou cenu pohonných hmot a také že nemají automobil k dispozici.

2.4.4 Názorové postoje k cyklistické dopravě

Využití k životním aktivitám

Více než polovina respondentů nedokáže zhodnotit podmínky pro využívání kola v Plzeňské aglomeraci, protože kolo běžně nevyužívá. Po očištění o tuto skupinu respondentů se jeví podmínky pro využití kola nejlepší v oblasti volnočasových aktivit. V této kategorii jsou nejčastěji podmínky známkovány známkami 1 a 2 (hodnocení jako ve škole) a to skoro 70% respondentů, kteří hodnotí. U využití kola pro cestu do práce či za vzděláním, nebo na cestě za nákupy a osobním vyřizováním, jsou podmínky hodnoceny spíše známkami 2-3, nejčastěji právě známkou 3.

Mobilita nyní a před pěti lety

Trend častějšího využití kola není tak zřejmý, jak by se z médií zdálo. Častěji kolo než před 5 lety využívá 22 % respondentů. Jednoznačně primárním důvodem pro častější využití kola je snaha vylepšit si vlastní zdraví (69 % respondentů, kteří jezdí častěji). Další faktory, jakými jsou například zvýšená cena pohonných hmot, zhoršené podmínky parkování či lepší podmínky pro využití kola, hrají spíše okrajovou roli. Naopak důvodem pro nevyužívání kola je v první řadě jeho nedostupnost v domácnosti (37 % z těch, kteří nejezdí častěji), dále nebezpečí v dopravním provozu, časová nevýhodnost, málo pohodlí na cestě a nevyhovující síť cyklostezek a cyklotras (každý důvod mezi 5 a 7 %).

2.5 Společná vize mobility

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

2.5.1 Individuální názory a očekávání

Účastníci prvního workshopu měli možnost prostřednictvím dotazníku vyjádřit svůj individuální názor na nejvhodnější vývoj řešených oblastí do budoucnosti. V každé oblasti byly nabídnuty mezní způsoby řešení různých témat (například dostupnost chůze, bezpečnost chůze, docházka do školy) a pomocí názorové škály se respondent přikláněl k jednomu či druhému způsobu řešení. Tímto způsobem si každý účastník workshopu mohl „utřídit myšlenky“ dříve, než se přistoupilo ke skupinové diskuzi. Příklon do levé části spektra znamenal udržitelnou mobilitu, příklon k pravé části spektra naopak oddálení se od myšlenek udržitelné mobility (viz obrázek níže). Výsledky shrnuje následující text.

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

Uliční prostor – shoda mezi účastníky:
- Poskytování více místa chodcům, cyklistům a zeleni
- Na ulicích se kombinují prvky zklidnění dopravy dle účelu (úzké pruhy, šikany, příčné prahy)

Uliční prostor – neshoda mezi účastníky:
- Aktivní zavádění zón se sníženou rychlostí (max. 30 km/h) × Druhy dopravy v uličním prostoru jsou co nejvíce oddělovány, aby se tím zamezilo kolizním situacím

Chůze – shoda mezi účastníky:
- Odstraňují se bariéry pro pěší a doplňují se propojení v místech, kde chybějí
- Realizace bezpečnostních opatření na přechodech pro chodce, a to i na úkor kapacity komunikace
- Aktivní městská spolupráce se školami na docházce dětí do škol, včetně asistentů v terénu

Cyklistická doprava – shoda mezi účastníky:
- Rozšiřování sítě cyklostezek
- Zavádění opatření na ulicích (průjezd jednosměrkami, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty)

Cyklistická doprava – neshoda mezi účastníky:
- Ve městě existují veřejné půjčovny kol a město podporuje systém sdílených městských kol × Cyklisté používají především vlastní jízdní kola, půjčovny existují pouze na komerční bázi

Veřejná doprava – shoda mezi účastníky:

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

Automobilová doprava – shoda mezi účastníky:
- V části města je omezen vstup pro automobilovou dopravu

Automobilová doprava – neshoda mezi účastníky:
- Investice do silnic jsou omezené × podporovány
- Hluk a emise řešeny odklonem dopravy × náhradou jiným druhem
- Zvýhodnění sdílených a ekologických vozidel × aplikace pravidel pro všechny vozidla bez rozdílu

Management mobility – shoda mezi účastníky:
- Povědomí o alternativních druzích dopravy je šířeno přes informační kanály a veřejné aktivity
- Pořizují se plány mobility pro školy, firmy a instituce s cílem ovlivnit rozhodování o užití druhu dopravy
- Na městě působí koordinátor mobility, který zastřešuje aktivity na podporu udržitelných forem dopravy

Nákladní doprava – shoda mezi účastníky:
- V částech města je omezen vstup pro nákladní dopravu časově nebo hmotnostně
- Propaguje se přeprava na krátké vzdálenosti pomocí většího množství malých logistických center

Průzkum individuálních názorů Řešitelů a Partnerů PUMP na nejvhodnější řešení mobility v Plzni

			4	3	2	1	0	1	2	3	4	
1	**Management parkování**		**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	
1.1	Parkování na ulici	Parkování na ulicích je zpoplatněné různou mírou podle lokality.	14	9	5	0	0	0	0	2	0	Parkování na ulicích je zdarma ve všech částech města.
1.2	Parkování v rezidenčních lokalitách	V rezidenčních lokalitách se zmenšuje počet míst na ulicích a prostranstvích, roste počet míst v objektech.	8	5	7	3	0	2	2	2	1	V rezidenčních lokalitách se parkuje především na ulicích a prostranstvích, v objektech jen pokud není zbytí.
1.3	Parkování v centru města	V centru města se redukuje celkový počet parkovacích míst.	9	7	3	3	2	0	4	2	0	V centru města se navyšuje celkový počet parkovacích míst.
1.4	Park + Ride	V nabídce jsou záchytná parkoviště P+R / P+G s návazností na MHD / pěší docházku.	13	8	2	5	0	0	2	0	0	Nenabízí se záchytná parkoviště P+R / P+G.
2	**Uliční prostor a zklidňování dopravy**		**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	
2.1	Přerozdělení prostoru	V uličním prostoru je poskytováno více místa chodcům, cyklistům a pobytovým aktivitám (mobiliář, zeleň).	11	3	6	5	1	1	1	1	1	V uličním prostoru je prioritou kapacita pro motorizovanou dopravu (jízdní pruhy, vyhrazené pruhy MHD, parkování).
2.2	Sdílení prostoru	Aktivně jsou zaváděny obytné zóny nebo zóny snížené rychlosti (max. 30 km/h)	5	3	3	4	4	1	5	4	1	Jednotlivé druhy dopravy v uličním prostoru jsou co nejvíce oddělovány, aby se tím zamezilo kolizním situacím
2.3	Zklidňování dopravy	Na ulicích se kombinují prvky zklidnění dopravy dle účelu (úzké pruhy, šikany, příčné prahy)	4	7	7	3	3	2	1	3	0	Opatření pro snížení rychlosti nejsou využívána, prioritou je přehledný a jasný průjezd spolu s prostorovou rezervou.
3	**Pěší doprava**		**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	
3.1	Dostupnost	Průběžně se odstraňují bariéry na pěších trasách a doplňují se pěší propojení v místech, kde chybějí.	15	5	6	3	1	0	0	0	0	Dodržují se legislativní požadavky, avšak aktivně se nerozšiřuje síť pěších tras ani se neodstraňují stávající bariéry.
3.2	Bezpečnost	Realizují se bezpečnostní opatření na přechodech pro chodce, a to i na úkor kapacity komunikace.	4	8	4	7	5	0	2	0	0	Redukuje se počet přechodů pro chodce, které jsou podle norem nebezpečné, nebo se nahrazují podchody / nadchody.
3.3	Cesty do školy	Město aktivně spolupracuje se školami na docházce dětí do škol, včetně asistentů v terénu.	7	8	7	3	3	1	0	0	1	Město ponechává docházku dětí do školy na starosti rodičům.
4	**Cyklistická doprava**		**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	
4.1	Síť cyklostezek	Rozšiřuje se síť cyklostezek včetně propojení s okolními obcemi, cyklisté jezdí méně po ulicích.	16	7	5	1	0	1	0	0	0	Od realizace dalších cyklostezek se upouští, cyklisté se pohybují především po stávajících ulicích.
4.2	Opatření na ulicích	Zavádějí se opatření na ulicích (průjezd jednosměrkami, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty).	9	8	9	3	1	0	0	0	0	Nerealizují se opatření pro cyklisty na ulicích z důvodu bezpečnosti, kapacity či nedostatku prostoru.
4.3	Sdílení kol	Ve městě existují veřejné půjčovny kol a město podporuje systém sdílených městských kol.	6	2	4	3	3	1	4	6	1	Cyklisté používají především vlastní jízdní kola, půjčovny existují pouze na komerční bázi.
4.4	Parkování	K dispozici jsou bezpečné a vybavené kolostavy / úschovny jízdních kol provozované městem	8	4	2	6	1	1	5	2	1	Parkování jízdních kol je ponecháno na iniciativě jednotlivých institucí / komerčních subjektů / majitelů objektů.
4.5	Jízdní kolo v MHD	Existuje možnost přepravovat jízdní kolo v MHD nebo příměstské dopravě zdarma.	4	4	5	5	4	2	0	3	3	Možnost přepravovat jízdní kolo v MHD nebo příměstské dopravě zdarma neexistuje.
5	**Verejná doprava**		**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	
5.1	Dostupnost	Veřejná doprava je provozována bezbariérovými vozidly, rovněž zastávky a stanice jsou dostupné bez omezení.	17	4	3	4	0	0	1	1	0	V síti veřejné dopravy existují bariérové zastávky a stanice, rovněž vozový park není plně dostupný.
5.2	Kvalita služeb	Objednatelé podporují zvyšování kvality veřejné dopravy (frekvence, komfort, bezpečnost, informace).	13	10	5	1	1	0	0	0	0	Objednatelé snižují své příspěvky na veřejnou dopravu a směřují svou iniciativu do jiných druhů dopravy.
5.3	Ekologická vozidla	Dopravci provozují ekologická vozidla a objednatelé poporují rozšiřování nízkouhlíkových trakcí.	13	8	1	5	1	0	2	0	0	Podporovány jsou vozidla a trakce s nejnižšími náklady. Ekologické hledisko není podstatné.
5.4	Integrace	Veřejná doprava je plně integrovaná mezi městem a regionem pro všechny uživatele (tarifně, funkčně)	12	11	5	2	0	0	0	0	0	Integrace veřejné dopravy neexistuje vůbec, případně je omezena na vybrané linky nebo druhy jízdného.
5.5	Preference	Opatření na zrychlení veřejné dopravy (bus pruhy, priorita na křižovatkách) jsou řešeny v celé síti.	13	4	8	1	1	1	2	0	0	Opatření na zrychlení veřejné dopravy nejsou aplikována vůbec a nebo omezeně, vozidla jsou závislá na běžném provozu.

6	Automobilová doprava		4	3	2	1	0	1	2	3	4	
6.1	Výstavba komunikací	Prioritu má snížení poptávky po automobilové dopravě, investice do nových komunikací jsou značně omezené.	7	3	1	3	2	3	4	5	2	Prioritu má zlepšení nabídky pro automobilovou dopravu (rychlost, kapacita), probíhá čilá výstavba nových komunikací.
6.2	Životní prostředí	Hluk a emise jsou snižovány tím, že po ulicích jezdí méně automobilů a roste podíl jiných druhů dopravy.	7	1	1	2	4	4	4	6	1	Hluk a emise jsou snižovány tím, že automobily jsou odkláněny na nové komunikace mimo zástavbu.
6.3	Řízení dopravy	Opatření pro plynulost automobilové dopravy se zavádějí tam, kde nejdou proti zájmům jiných druhů dopravy.	9	2	3	4	4	2	3	2	1	Opatření pro plynulost automobilové dopravy se zavádějí na celé síti, aby jejich efekt byl co nejvyšší.
6.4	Regulace dopravy	Existují části města, kde je omezen vstup pro automobilovou dopravu.	9	5	3	7	0	3	1	1	1	Všechny části města jsou dostupné automobilovou dopravou bez jakýchkoliv omezení.
6.5	Udržitelné formy dopravy	Město zvýhodňuje sdílení vozidel nebo vozidla na alternativní pohony při regulaci vjezdu či parkování.	5	1	3	3	3	6	1	4	4	Město aplikuje pravidla na všechny formy automobilové dopravy bez rozdílu.
7	Management mobility		4	3	2	1	0	1	2	3	4	
7.1	Propagace	Povědomí o alternativních druzích dopravy je šířeno přes informační kanály a veřejné aktivity.	7	9	6	5	1	0	1	1	0	Město necítí potřebu propagovat některé druhy dopravy na úkor jiných.
7.2	Plány mobility	Pořizují se plány mobility pro školy, firmy a instituce s cílem ovlivnit rozhodování uživatelů o druhu dopravy.	5	7	6	5	4	1	2	0	0	Rozhodnutí o využitém druhu dopravy je ponecháno čistě na uživateli a město se jej nesnaží přimět ke změně.
7.3	Koordinátor mobility	Na městě působí koordinátor mobility, který zastřešuje aktivity na podporu udržitelných forem dopravy.	6	2	6	6	6	1	2	1	0	Město řídí své aktivity v dopravě standardními cestami a koordinátora mobility k tomu nepotřebuje.
8	Nákladní doprava		4	3	2	1	0	1	2	3	4	
8.1	Regulace dopravy	Existují části města, kde je omezen vstup pro nákladní dopravu časově a nebo hmotnostně.	18	5	4	1	1	0	0	1	0	Dostupnost nákladní dopravy do všech částí města není omezena ani časově ani hmotnostně.
8.2	Logistická centra	Propaguje se přeprava na krátké vzdálenosti pomocí většího množství malých logistických center.	4	7	2	5	5	2	1	2	2	Logistika je ponechána čistě na organizaci dopravcům a město do ní nijak nezasahuje.

Zdroj: Mott MacDonald

2.5.2 Scénáře mobility

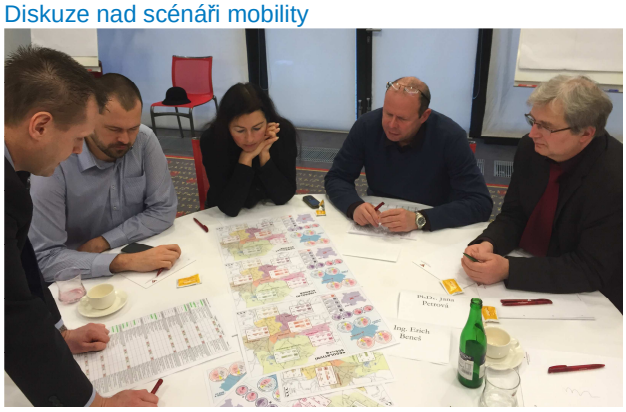
Pro Plzeň byly připraveny tři scénáře mobility – **Liberální, Regulativní a Udržovací**. Jednotlivé scénáře reprezentují varianty možného rozvoje dopravní koncepce města. Jejich charakteristika je vložena do tabulek a schémat na následujících stranách. Popis scénářů cíleně neobsahuje jednotlivá opatření (nástroje realizace), ale pouze základní principy a očekávaný vliv na městskou mobilitu (dopady realizace). Účel zpracování scénářů v tomto kroku je zřejmý – je žádoucí se v diskuzích oprostit od jednotlivých investic a opatření, naopak je nutné se shodnout nad principy řešení.

Scénáře mobility byly diskutovány:
- na druhém **workshopu** Řešitelů s Partnery a registrovanými zástupci veřejnosti;
- formou **dopravně-sociologického průzkum** v řadách veřejnosti na webu / v terénu.

Organizace workshopu měla dát vyniknout všem názorovým proudům, zároveň však nabídla možnost argumentace a porozumění většinové (kompromisní) vizi pro Plán mobility. Program proto zahrnoval:
- představení a vysvětlení jednotlivých scénářů tak, jak je připravila Pracovní skupina a jak byly prověřeny v dopravním modelu;
- osvojení jednotlivých scénářů účastníky workshopu, včetně porozumění významu indikátorů pro popis dopadů scénářů;
- brainstorming nad přínosy a riziky scénářů mobility v rámci skupin různě zaměřených odborníků;
- hledání koncensu v rámci odborných skupin;
- prezentace, odůvodnění a sdílení názorů mezi účastníky workshopu navzájem;
- závěrečná diskuze a hledání společného názoru napříč odbornými skupinami.

Paralelně proběhl **dopravně-sociologický průzkum názoru veřejnosti na scénáře mobility**.
V průzkumu byly položeny otázky tak, aby jednotlivé možnosti odpovědí nepřímo vystihovaly charakterové odlišnosti jednotlivých scénářů, avšak nenaváděly přímo k preferenci konkrétního scénáře ve všech otázkách. Jako příklad můžeme uvést otázku z oblasti parkování pro tři připravené scénáře:
- *Jakým způsobem by mělo být rozvíjeno parkování v centru Plzně, kde jsou v současné době problémy s parkováním?*
  a. *Zvyšovat kapacitu parkování výstavbou nových parkovišť,aby byl dostatek míst pro všechny;*
  b. *Rozšiřovat zóny placeného parkování a tím regulovat poptávku po parkování;*
  c. *Ponechat v principu stávající stav, kapacita parkování bude řešena lokálními úpravami v ulicích*

Diskuze nad scénáři mobility



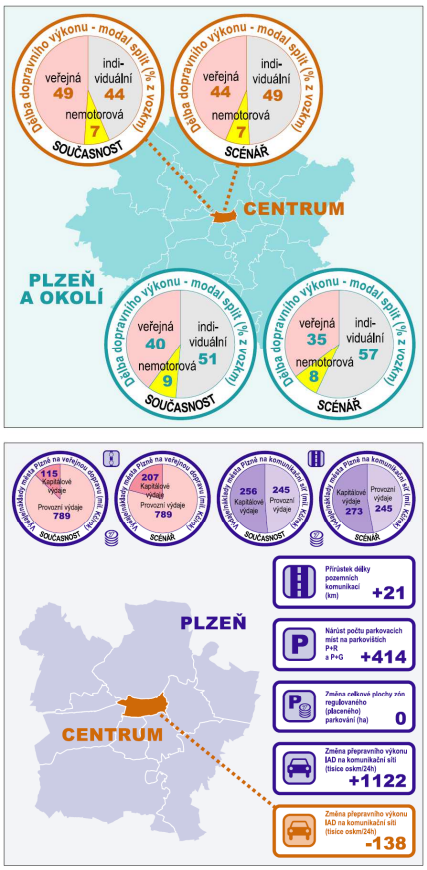
Zdroj: Mott MacDonald

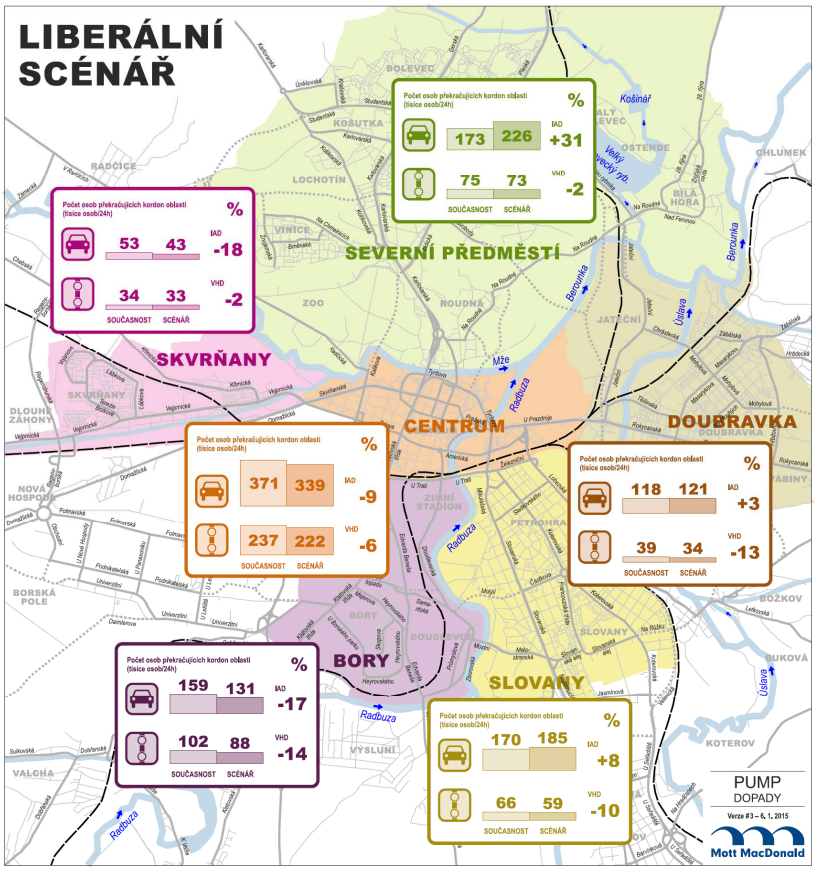
Diskuze nad scénáři mobility

Zdroj: Mott MacDonald

	Liberální scénář
Cíl	Liberální scénář rozvíjí jednotlivé složky dopravního systému tam, kde vzniká největší požadavek daného dopravního módu. Nechává na uživateli, aby sám zvolil nejvhodnější způsob dopravy po městě. Scénář nesleduje cílené ovlivňování dopravního systému, nechce preferovat některé druhy dopravy na úkor jiných. Cílem je tedy ponechat dělbu přepravní práce samovolnému vývoji a zajistit zejména rostoucí dopravní nároky ve městě.
Nástroje	• Rozvoj komunikační sítě dle potřeb automobilové dopravy včetně kapacitních propojení do centra • Neregulovat parkování, naopak budovat další kapacity včetně parkovacích domů • Rozvoj infrastruktury veřejné dopravy, ale nikoliv na úkor individuální automobilové dopravy • Zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu kde je potřeba a není v konfliktu s jinými druhy dopravy • Informační technologie pro usnadnění pohybu po městě vybraným druhem dopravy
Investiční strategie	Město při financování dopravní infrastruktury bude zlepšovat podmínky pro všechny druhy dopravy, investice do rozvoje komunikační sítě budou realizovány jak na městském okruhu, tak na ostatní síti včetně širšího centra města. Město se současně bude podílet na státních investicích do dálnic a železnic, propojí cyklistické trasy do spojité sítě. Regulativní opatření automobilové dopravy nebudou v tomto scénáři systémově využívána.

Schéma dopadů Liberálního scénáře

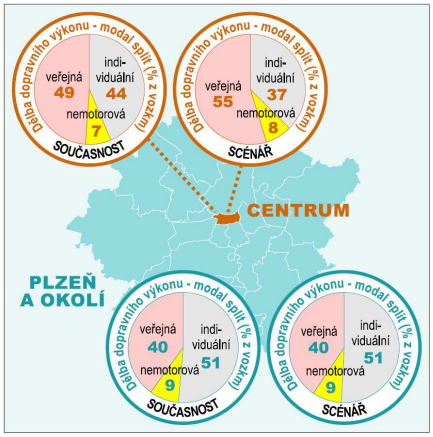


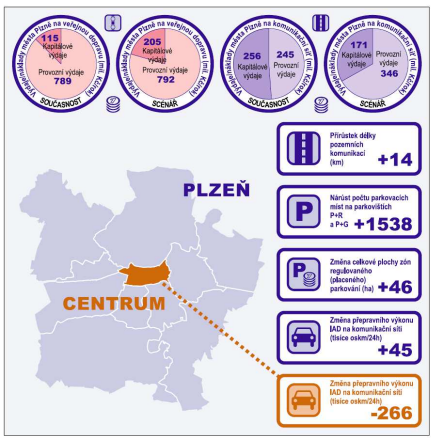


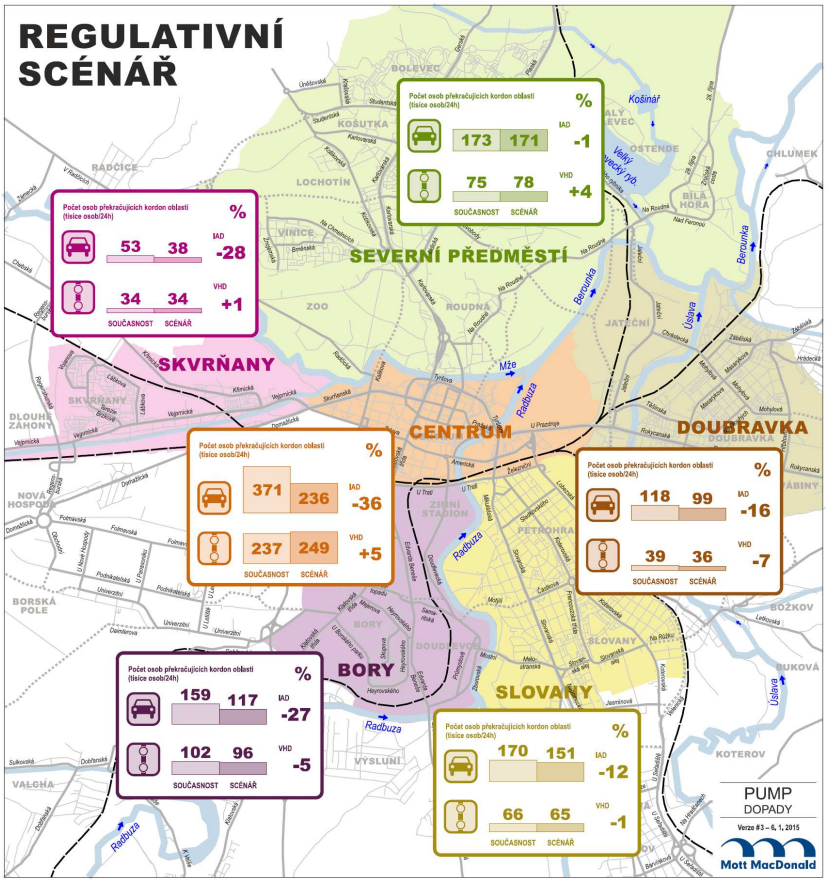
Zdroj: Workshop PUMP 7. 1. 2015

	Regulativní scénář
Cíl	Regulativní scénář nastavuje součinnost a provázanost různých módů dopravy tak, aby se pro dané přepravní požadavky uplatnil vždy nejvhodnější druh dopravy. Činí tak formou aktivní organizace dopravního systému, aby docházelo k záměrnému ovlivňování volby dopravního prostředku a změnila se tím dělba přepravní práce. Scénář podporuje společenské požadavky na zvýšení kvality života ve městě.
Nástroje	• Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu • Organizace systému parkování s cenovou regulací ve středu města • Preference veřejné dopravy kombinací všech dostupných způsobů • Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru • Informační technologie pro usnadnění volby nebo kombinace dopravních prostředků
Investiční strategie	Město se zaměří na spolufinancování zásadních státních či krajských investic. Cílem bude dobudovat městský okruh a snížit dopravní zatížení centra. Opatření uvnitř městského okruhu budou orientovaná na podporu neautomobilové dopravy, regulaci IAD, údržbu, rekonstrukce a opravy stávající infrastruktury, měkká opatření. Současně se bude město podílet na státních investicích do železniční dopravy a propojí cyklistické trasy do spojité sítě.

Schéma dopadů Regulativního scénáře



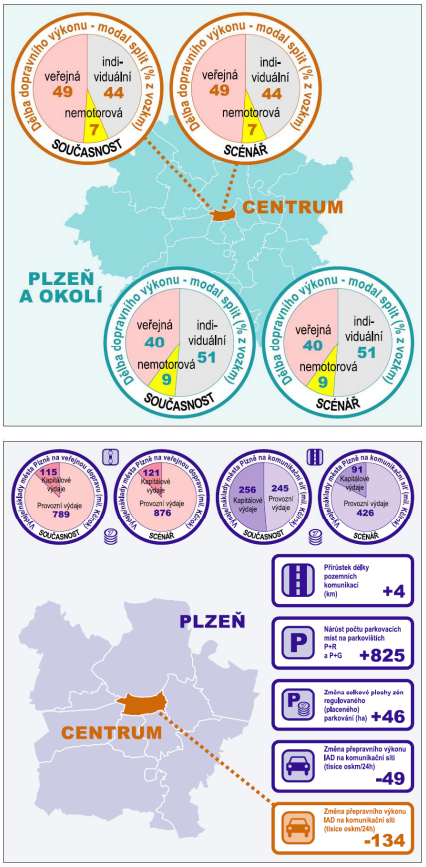


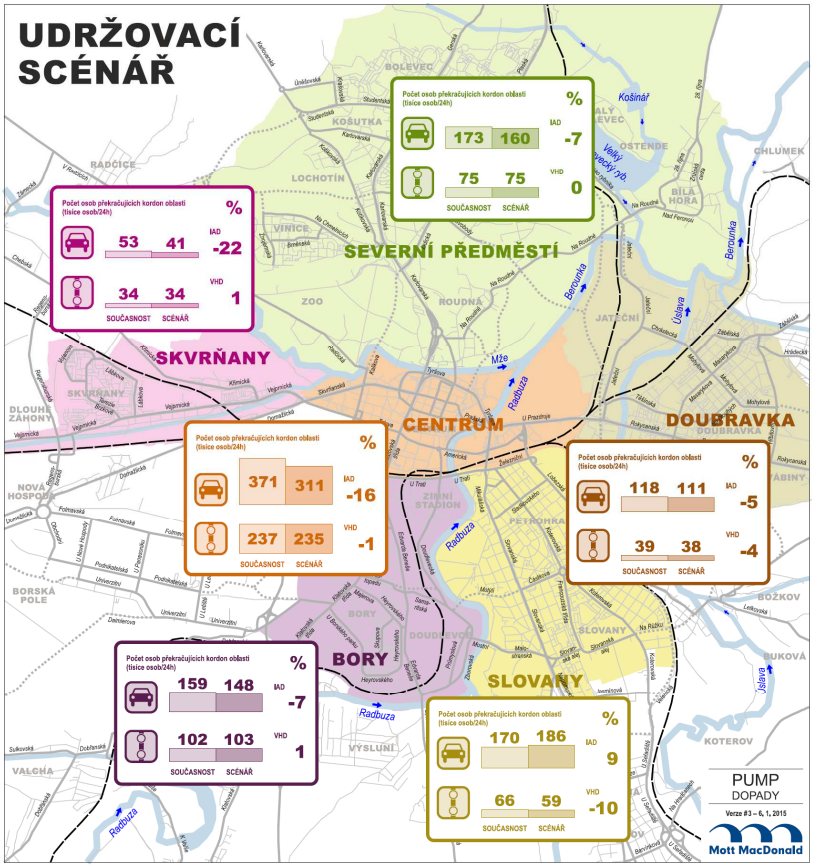


Zdroj: Workshop PUMP 7. 1. 2015

	Udržovací scénář
Cíl	Udržovací scénář až na výjimky nerozšiřuje dopravní infrastrukturu, kterou považuje za dostatečnou, zejména z obavy zajištění její budoucí obnovy a vyvolaného nárůstu individuální automobilové dopravy. Vznikající potřeby naplňuje organizačními opatřeními a stavebními změnami stávající infrastruktury. Zvýšené prostředky na opravy a rekonstrukce se projevují vysokou kvalitou provedených realizací. Cílem scénáře je udržet stávající dělbu přepravní práce a v širším smyslu i kvalitu života ve městě.
Nástroje	• Dosažení velmi dobrého stavu stávající dopravní infrastruktury • Regulace parkování a výstavba levných záchytných parkovišť • Částečná preference veřejné dopravy, opravy infrastruktury ve stávajících trasách • Řešení dopravních potřeb v rámci prováděných oprav a rekonstrukcí
Investiční strategie	Hlavním cílem scénáře je odstranění vnitřního dluhu na údržbě majetku dopravní infrastruktury. Scénář počítá s omezeným rozsahem nových investic a zaměřením na řešení aktuálních problémů pomocí ad hoc investic nebo opatření směřovaných mezi všechny druhy dopravy. Regulativní opatření nebo podpora alternativní dopravy vůči IAD se omezí na lokální působnost s cílem odstranit nejbolavější místa dopravního systému města.

Schéma dopadů Udržovacího scénáře





Zdroj: Workshop PUMP 7. 1. 2015

2.5.3 Společná vize mobility na workshopu

Závěry skupin odborníků u jednotlivých kulatých stolů byly následující:

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

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

2.5.4 Společná vize mobility podle průzkumu u veřejnosti

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 1501 respondentů, kteří se po Plzni běžně dopravují různými způsoby: MHD (44%), osobním automobilem (31%), pěšky (15%), na kole (6%) nebo jinak. Složení výběrového souboru je tak reprezentativní (viz srovnání s dělbou přepravní práce v kapitole 4.3). Závěrem je převaha **Regulativního scénáře** v odpovědích respondentů. Výsledky průzkumu mezi veřejností se tedy shodují se závěry workshopu odborníků.

Konkrétněji uveďme několik příkladů (kompletní záznam průzkumu je k dispozici v příloze):

- 66 % respondentů uvedlo, že v budoucnu by měla být automobilová doprava převedena na okruh města a mělo by dojít k odlehčení centra;
- 73 % respondentů rozhodně či spíše souhlasí s tím, že by měla být automobilová doprava v centru omezována za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru;
- 59 % respondentů souhlasí se zpoplatněním parkování v širším centru města sazbami dle lokality
- 39% respondentů souhlasí s podporou veřejné dopravy jen v oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy, 37% respondentů souhlasí s rozvojem veřejné dopravy i za cenu omezení (toto je jediný bod, kde nemá Regulativní scénář jednoznačnou podporu);
- 80% respondentů požaduje zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy a zvýhodnění jízdného.

2.6 Identifikace opatření

V tomto kroku byla vyhledávána všechna opatření, která dokáží naplnit cíle zvoleného scénáře mobility. Tým Řešitelů kombinoval organizační změny s provozními opatřeními i dlouhodobými investicemi do infrastruktury. Náměty na konkrétní opatření pocházely z:

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

2.6.1 Výchozí seznam opatření

Nejprve byly shromážděny všechny stávající záměry, kde se Pracovní skupina domnívala, že dokáží určitým způsobem přispět ke splnění cílů Regulativního scénáře. Šlo v principu o záměry již připravené v minulosti, pokud existoval alespoň minimální soulad s nastavenými cíli. Nositeli opatření jsou městské organizace nebo sektoroví partneři (Středočeský kraj, SŽDC, ŘSD). Hodnocení opatření v dalším kroku pak oddělilo záměry přínosné a zbytné. Aby bylo spektrum co nejširší, proběhly i samostatné konzultace s Partnery za účelem dohledání dalších dostupných námětů. Zohledněny byly také náměty z řad veřejnosti získané během průzkumu ke scénářům mobility.

2.6.2 Doplněná opatření

Po dokončení výchozího seznamu opatření byla provedena **analýza mezer**, která porovnala celkový rozsah a zaměření převzatých opatření s nejlepší dostupnou praxí v oboru dopravního plánování. Vyhledány byly chybějící prvky a neřešená témata, případně bylo upozorněno na určité nedostatky převzatých opatření, které se řešily například variantním rozpracováním. Nejčastěji šlo o doplnění měkkých opatření nebo opatření zastřešujících více druhů dopravy. Podněty přicházející z prostředí mimo tým Řešitelů se staly pevnou součástí seznamu opatření. Jako příklad uveďme:

- Záchytná Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně
- Řešení docházky dětí do škol formou skupin jako alternativa vožení dětí auty až ke dveřím
- Zlepšení dostupnosti ve vnitřní části města úpravou pěších tras, např. nádraží – centrum - Prazdroj
- Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD
- Realizace doplňků veřejného prostoru - stojany pro parkování kol, úschovny kol
- Zpracování strategických rozvojových dokumentů (Generel MHD, potenciál železnice)
- Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě
- Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí
- Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města
- Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)

2.7 Hodnocení opatření

2.7.1 Hodnocení přínosu opatření v týmu Řešitelů

Hlavní motivací pro uspořádání společného jednání Pracovní a Řídící skupiny bylo vyhodnotit opatření pro automobilovou a veřejnou dopravu navrhovaná v rámci Regulativního scénáře. Hodnocení není samoúčelné, ale tvoří důležitý podklad pro sestavování balíčků projektů. Je totiž zřejmé, že všechny položky uvedené v zásobníku projektů nebude možné realizovat v optimálním čase nebo v nejlepší možné kombinaci. Pro tyto případy tedy slouží hodnocení jako určení priorit pro sestavování balíčků.

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

- Doprava a urbanismus
- Životní prostředí
- Ekonomika
- Realizovatelnost

Oblast hodnocení Doprava a urbanismus

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

Oblast hodnocení Životní prostředí

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

Oblast hodnocení Ekonomika

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

Oblast hodnocení Realizace

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

U vybraných opatření byly pro jejich hodnocení využity výstupy z dopravního modelu, zejména rozdílové kartogramy a změna dopravních výkonů v případě s investicí oproti případu bez investice. Ostatní kritéria byla hodnocena na základě lokalizace opatření a dle subjektivního přístupu hodnotitelů.

Sedmnáct hodnotících kritérií bylo rozděleno mezi jednotlivé účastníky tak, aby svým charakterem co nejlépe odpovídala jejich znalostem. Nejvíce účastníků hodnotilo kritéria ze skupiny Doprava a urbanismus - každé z nich 6 účastníků. Ostatní jednotlivá kritéria hodnotili vždy 3-4 účastníci. Bodové hodnocení jednotlivých projektů probíhalo tak, že na základě bodového ohodnocení každého hodnotitele (rozpětí od -2 až +2 body) byl proveden aritmetický průměr dle počtu hodnotitelů. Celkový počet bodů jednotlivých opatření byl následně dán součtem průměrných bodů za jednotlivá kritéria, resp. oblasti hodnocení. Výsledné hodnocení je uvedeno v tabulkách níže.

Hodnocení pro oblast Automobilová doprava

Poř.	Název	Body
1.	Západní okruh (druhá etapa)	23,20
2.	I/20 Plaská - Na Roudné	19,86
3.	I/20 Rokycanská - Jasmínová	18,16
4.	Prodloužení aleje Svobody	17,33
5.	I/20 Na Roudné – Rokycanská	16,84
6.	I/26 uzel Rokycanská	16,84
7.	I/27 Sukova – Borská	16,71
8.	Rekonstrukce Dlouhé ulice	13,22
9.	Rekonstrukce Lobezské ulice	13,20
10.	Stavební úprava Masarykovy ulice	13,20
11.	Rekonstrukce uličního prostoru další	12,17
12.	Městský okruh Zborovská - 17. listopadu	11,83
13.	I/20 Studentská	11,33
14.	I/27 Třemošenský rybník – Orlík	9,28
15.	Husovo náměstí (obousměrný provoz)	8,95
16.	Propojení Karlovarská – Kotíkovská	8,20
17.	Úprava Rondelu	8,04
18.	Napojení Lochotínské ul. z Rondelu	6,10

Hodnocení pro oblast Veřejná doprava

Poř.	Název opatření	Body
1.	Tramvajová trať na Borská Pole	21,85
2.	Uzel Plzeň 2.st. – osobní nádraží jih	20,35
3.	Uzel Plzeň 3.st. – domažlická trať	20,06
4.	Uzavírka / restrikce IAD Americká	19,93
5.	Uzel Plzeň 4.st. – Doubravka	19,73
6.	Uzel Plzeň 5.st. – Lobzy, Koterov	19,73
7.	Terminál veřejné dopravy Šumavská	19,53
8.	Vyhrazený pruh Karlovarská	16,47
9.	Uzavírka / restrikce IAD Tylova	15,89
10.	Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové	15,45
11.	Podpora rozvoje elektromobility	15,17
12.	Rekonstrukce tramvaj. trati Klatovská	14,07
13.	Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská	13,94
14.	Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská	13,94
15.	Rekonstrukce tramvaj. trati Slovanská	13,94
16.	Preference MHD v historickém jádru	13,84
17.	Preference MHD U Prazdroje	13,83
18.	Modernizace trakčních měníren	13,48
19.	Soubor drobných opatření pref. MHD	13,42
20.	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova	13,18
21.	Konečné zastávky v rozvoj. oblastech	12,51
22.	Vyhrazený pruh Malostranská	10,78
23.	Zkapacitnění Borská	10,24
24.	Strategické rozvojové dokumenty	9,84
25.	Rozšíření inteligentních zastávek	9,76
26.	Preference MHD E.Beneše 17.listopadu	9,75
27.	Generel MHD, střednědobý výhled	8,66
28.	Úpravy v obratištích Košutka a Skvrňany	7,27
29.	Integrace jednotlivého jízdného v IDP	7,15
30.	Rekonstrukce tramvaj. vozovny Slovany	5,93

Hodnocení pro oblast Mobilita

Poř.	Název	Body
1.	Jednotný informační systém pro uživatele dopravy	14.5
2.	Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)	10.1
3.	Řešení docházky dětí do škol (nestavebni)	9.6
4.	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	9.1
5.	Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, …)	4.5
6.	Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města	1.4

Hodnocení pro oblast Pěší

Poř.	Název	Body
1.	Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města	15.2
2.	Pěší propojení centra s Roudnou	13.0
3.	Lávka přes Rokycanskou ulici	10.7

Hodnocení pro oblast Cyklistická doprava

Poř.	Název	Body
1.	Pokračování výstavby Greenways	19.7
2.	Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)	19.4
3.	Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO)	19.4
4.	Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská, Litice)	19.3
5.	Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí)	19.3
6.	Stezka Úslava (Chrástecká-Těšínská, Koterov - hranice města)	19.3
7.	Dokončení propojení ZČU s centrem města	18.4
8.	Dokončení celistvé sítě cyklotras/cyklostezek (vcetne lavek)	17.8
9.	Realizace doplňků veřejného prostoru - stojany pro parkování kol	11.1
10.	Podpora bike-sharingu (kola, koloběžky)	10.7
11.	Úschovny pro kola – městský system	9.4
12.	Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty	9.3
13.	Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku	7.1
14.	Využívání vyhrazených pruhů cyklisty v návaznosti na opatření v MHD	6.2

Hodnocení pro oblast Uliční prostor

Poř.	Název opatření	Body
1.	Revitalizace ul. prostoru - Klatovská	17.2
2.	Revitalizace ul. prostoru - Tyršova	13.2
3.	Revitalizace ul. prostoru - Rokycanská	13.2
4.	Náměstí Milady Horákové – stavební úprava náměstí, včetně preference MHD	12.0
5.	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	9.6
6.	Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města	7.9

Hodnocení pro oblast Nákladní doprava

Poř.	Název opatření	Body
1.	Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město	10.0
2.	Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy	7.7

Hodnocení pro oblast Parkování

Poř.	Název opatření	Body
1.	Záchytné parkoviště P+R u budoucí stanice tramvaje v Kaplířově ulici	19.0
2.	Výstavba parkoviště P+R na náměstí Emila Škody	17.1
3.	Záchytné parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec	16.5
4.	Vznik zóny placeného parkování Hamburk	16.2
5.	Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy	12.4
6.	Záchytná Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně	11.4
7.	Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zónu placeného stání Klatovská západ	8.8
8.	K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod.	1.9

2.7.2 Hodnocení opatření na workshopech

Seznámení s navrhovanými opatřeními spolu s jejich hodnocením proběhlo na dvou workshopech:

- **Workshop s Partnery PUMP** 3. 6. 2015 (podrobnosti v kapitole 5.3)
- **Workshop s veřejností** 23. 6. 2015 (podrobnosti v kapitole 5.4)

Hodnocení přínosu opatření probíhalo jednodušším způsobem v porovnání s týmem Řešitelů, neboť časový rozsah a množství pozvaných účastníků vyžadovaly přiměřenou náročnost programu.

Kromě samotného seznámení s obsahem zásobníku byl workshop koncipován tak, aby se diskuze u kulatých stolů s Partnery odebírala směrem k hodnocení přínosů jednotlivých opatření ve stejných čtyřech oblastech, jako v případě týmu Řešitelů. V případě workshopu s veřejností byly hodnoceny jen oblasti „Doprava a urbanismus“ a „Životní prostředí“.

Oblasti hodnocení záměrů ze zásobníku projektů

Zdroj: Mott MacDonald

Vzájemným sdílením výsledků diskuze mezi jednotlivými kulatými stoly pak bylo možné vyhodnotit společné trendy v hodnocení, ať již směrem k „nejnadějnějším“ projektům za dané kategorie, tak i na opačnou stranu k „problematickým“ opatřením, kde lze hodnotit přínos jako sporný. Workshop tak pomohl identifikovat záměry, nad nimiž panuje jednoznačná shoda, stejně jako opatření, kde se jednotliví účastníci nad společným hodnocením neshodli a kde vyjádřili určité pochybnosti o přínosu či reálnosti záměru.

Hodnocení oblasti Automobilová doprava

Závěry workshopu s Partnery PUMP	Závěry workshopu s veřejností
• Jako nejpřínosnější vyhodnoceny stavby Západního okruhu a silnice I/20. • Mezi nejméně přínosnými projekty figurovaly stavby silnice I/27 Třemošenský rybník - Orlík, ale i I/27 Sukova – Borská.	• Jako nejpřínosnější byly vyhodnoceny stavby Západního okruhu a silnice I/20. • Jako nejméně přínosné byly zmíněny projekty I/27 Sukova – Borská, propojení Karlovarská – Kotíkovská a prodloužení Aleje Svobody na okruh.

Zdroj: Workshopy PUMP 3. 6. a 23. 6. 2015

Hodnocení oblasti Veřejná doprava

Závěry workshopu s Partnery PUMP	Závěry workshopu s veřejností
• Účastníci workshopu pozitivně hodnotili zejména Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží, restrikce IAD a preference MHD. • Velká část účastníků se rovněž vyslovila pro Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole, zazněly však i hlasy toto zpochybňující.	• Účastníci workshopu se shodli zejména na restrikci IAD na Americké. Dále se více účastníků vyslovilo pro rekonstrukci tramvajových tratí a podporu elektromobility. • Není jasná shoda nad nejméně přínosnými opatřeními, neboť žádná z opatření, která byla uvedena mezi nejméně přínosnými, nezískala větší podporu.

Zdroj: Workshopy PUMP 3. 6. a 23. 6. 2015

Hodnocení oblastí Parkování, Management mobility, Nákladní doprava

Závěry workshopu s Partnery PUMP	Závěry workshopu s veřejností
• Přínosná opatření jsou zejména realizace parkovišť P+R a rozšíření parkovací zóny. • V negativní souvislosti bylo zmíněno opatření Zřízení koordinátora mobility města Plzně. Rovněž parkoviště K+R u škol byla vnímána kontroverzně.	• Přínosná opatření jsou zejména realizace parkovišť P+R v Kaplířově ulici a na konečné tramvaje Bolevec. • Mezi nejméně přínosnými byla zařazena opatření P+G Kotkova a nestavební řešení docházky dětí do škol.

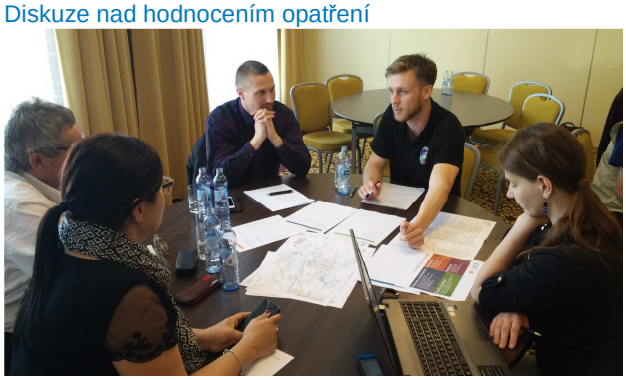
Zdroj: Workshopy PUMP 3. 6. a 23. 6. 2015

Hodnocení oblastí Chůze, Cyklistická doprava, Uliční prostor

Závěry workshopu s Partnery PUMP	Závěry workshopu s veřejností
• V této oblasti nepanovala mezi účastníky workshopu významná shoda na tom, která opatření jsou vhodná k zařazení mezi ta nejpřínosnější či naopak nepřínosná.	• Účastníci se shodli na prioritě opatření směřujících k vytvoření celistvé sítě cyklotras/cyklostezek. Větší podporu také získalo opatření Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostor. • Mezi nejméně přínosnými projekty byly uváděny Lávka přes Rokycanskou ulici, nové umístění Faltusova mostu a motivační opatření na zvýšení atraktivity centra města pro investory.

Zdroj: Workshopy PUMP 3. 6. a 23. 6. 2015

Diskuze nad hodnocením opatření



Zdroj: Mott MacDonald

Diskuze nad hodnocením opatření

Zdroj: Mott MacDonald

Realizované workshopy byly důležitým vstupem pro Pracovní skupinu k dokončení Zásobníku opatření, neboť na základě znalosti priorit a závěrů diskuze bylo možné lépe pracovat s jednotlivými záměry při vytváření projektových balíků. Některé z hůře hodnocených opatření byly z výsledného Zásobníku opatření vypuštěny s ohledem na limit kapitálových výdajů města Plzně na období let 2016 – 2025.

2.8 Implementační plán

Implementační plán přebírá celkový soubor opatření a rozpracovává praktický rámec pro jeho skutečnou realizaci. Pro potřeby PUMP je zpracován formou **Zásobníku opatření** (viz Appendix C), což je vlastně **strukturovaná databáze**, kam se postupně shromažďovaly všechny dostupné údaje pro jednotlivá opatření a jejich zařazení:

- kategorizace (podle povahy opatření, podle dopravního módu);
- hierarchizace (opatření → skupina opatření + navazující opatření);
- název opatření;
- stručný popis opatření;
- nositel opatření (většinou pořizovatel dokumentace);
- partnerství pro spolufinancování;
- investiční náklady opatření (za město Plzeň + celkem);
- rozpočtový zdroj financování (investice i provoz);
- předpoklad pro získání dotace (z různých zdrojů);
- harmonogram zahájení realizace a uvedení opatření do provozu;
- modelované stavy v dopravním modelu;
- obdržené body v multikriteriálním hodnocení (viz kapitolu 2.7.1)

Implementační plán byl před jeho dokončením konzultován s Partnery PUMP na závěrečném čtvrtém workshopu v říjnu 2015 (viz kapitolu 5.5). Pro detailní popis balíčků opatření odkazujeme na kapitolu 3, jednotlivé komponenty jsou pak představeny na tzv. Kartách opatření (viz Appendix D).

Zásobník opatření není uzavřen doplňování nebo vyřazování některých položek, naopak by měl zůstat **živou součástí Plánu mobility**. Při změnách v Zásobníku opatření je však nutné prokázat, že neodporují široce přijaté vizi mobility a dokáží naplnit všechny zvolené ukazatele výkonnosti (viz kapitolu 3.3). Významnější zásahy do PUMP je vhodné spojit s jeho aktualizací, jak je popsáno níže.

2.9 Úpravy a aktualizace PUMP

PUMP je zpracován do **období od roku 2016 do roku 2025**. Během tohoto období by mělo dojít k realizaci všech zahrnutých opatření. Paralelně však bude probíhat koncepční příprava dalších opatření. Ty zatím nejsou v aktuálním Zásobníku opatření uvedeny, ale mohou do něj být vloženy při pozdějších aktualizacích.

Aktualizace Plánů mobility probíhají běžně v **intervalu 3 až 5 let**, ale dílčí úpravy v Zásobníku opatření by měly být prováděny **každý rok**.

2.9.1 Úpravy v Zásobníku opatření

Typickými úpravami v Zásobníku opatření budou například změna harmonogramu, rozpočtu, či přeřazení do jiného balíku opatření. Úpravy se provádějí v jediném dokumentu, vytvořeném v prostředí MS Excel (viz Appendix C Zásobník opatření). Každoročně tedy doporučujeme zkontrolovat tyto sloupce:

- Číslo balíčku opatření
- Kapitálové výdaje města (mil. Kč)
- Dotace předpoklad (mil. Kč)
- Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)
- Spolufinancování

- Nositel opatření město
- Zahájení stavby
- Ukončení stavby

Ostatní výstupy v listech „Rozpočet“ a „Grafy“ se již na základě provedených změn upraví automaticky.

2.9.2 Aktualizace PUMP

Pod slovem „aktualizace“ si představujeme především změnu či doplnění konkrétních opatření, ovšem při **zachování dlouhodobé vize a směrování plánu**. Pokud by měla být změněny i samotné cíle plánu, například vložením odporujících záměrů, je nutné celý proces přípravy PUMP absolvovat od začátku.

Povaha Plánu mobility je založena na strategickém provázání opatření v různých oblastech mobility obyvatel a návštěvníků Plzně. Vynechání některých komponent by tak ohrozilo funkčnost celé koncepce. Proto je nutné provést aktualizaci PUMP i v případě, že jsou z něj opatření vyjímány bez náhrady.

V případech **doplňování záměrů** do PUMP doporučujeme postupovat následovně:
1. Definovat opatření pomocí jednostránkové Karty opatření;
2. Vložit řádek do Zásobníku opatření do příslušného Balíku opatření;
3. Vyplnit všechny relevantní položky v Zásobníku, zejména položky uvedené v kap. 2.9.1 výše;
4. Pokud lze opatření modelovat. je nutné provést zanesení opatření do Výhledového stavu dopravního modelu IAD a VHD, zaznamenat způsob modelování do Zásobníku opatření (sloupec „Model“); v opačném případě lze přistoupit rovnou ke kroku 8;
5. Spustit výpočet dopravního modelu, vyhotovit kartogramy intenzit a tabelární výstupy (viz dále);
6. Provést aktualizaci kordónových intenzit dopravy centra Plzně (voz/24h) pro IAD, resp. přepravních intenzit pro VHD (os/24h) formou odečtení profilových hodnot na kordonu v tabulce (kap. 3.3.2);
7. Provést aktualizaci ukazatelů výkonnosti: počtu přepravených osob, dopravního a přepravního výkonu – ve všech případech jde o exporty dat dopravního modelu IAD a VHD (kap. 3.3.3);
8. Provést aktualizaci dalších ukazatelů výkonnosti, většinou z ročenky dopravy či obdobných dopravně-statistických zdrojů nebo projektové dokumentace;
9. Provést celkovou kontrolu souladu a plnění cílů uvedených v kapitole 1.6.

Při **odstraňování záměrů** z PUMP je postup obdobný:
1. Vyřadit Kartu opatření;
2. Vymazat řádek v Zásobníku opatření v příslušném Balíku opatření;
3. Pokud bylo opatření modelováno (viz sloupec „Model“), je nutné provést vymazání opatření z Výhledového stavu dopravního modelu IAD a VHD, v opačném případě lze přistoupit rovnou ke kroku 7;
4. Spustit výpočet dopravního modelu, vyhotovit kartogramy intenzit a tabelární výstupy (viz dále);
5. Provést aktualizaci kordónových intenzit dopravy centra Plzně (voz/24h) pro IAD, resp. přepravních intenzit pro VHD (os/24h) formou odečtení profilových hodnot na kordonu v tabulce (kap. 3.3.2);
6. Provést aktualizaci ukazatelů výkonnosti: počtu přepravených osob, dopravního a přepravního výkonu – ve všech případech jde o exporty dat dopravního modelu IAD a VHD (kap. 3.3.3);
7. Provést aktualizaci dalších ukazatelů výkonnosti, většinou z ročenky dopravy či obdobných dopravně-statistických zdrojů nebo projektové dokumentace;
8. Provést celkovou kontrolu souladu a plnění cílů uvedených v kapitole 1.6.

3. Opatření Plánu mobility

3.1 Balíčky opatření

Na základě **funkční, lokální nebo časové návaznosti opatření** byly vytvořeny Balíčky opatření, jež mohou výrazně podpořit cíle účinným a efektivním způsobem a je proto vhodné sledovat jejich společnou realizaci. Následující přehled poskytuje základní informaci o charakteristice a přínosech jednotlivých balíků opatření, spolu s odkazy na podrobné Karty opatření v příloze Appendix D.

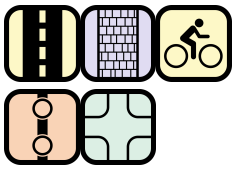
3.1.1 Západní okruh

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	1	• Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)

Stavba je pokračováním částečně realizované západní části komunikačního okruhu města Plzně, kdy má být dostavěno chybějící propojení mezi Chebskou ulicí a Studentskou ulicí na Košutce. Stavba má být realizována formou dvoupruhové komunikace extravilánového charakteru s mimoúrovňovými křižovatkami. Přínosy pro uživatele budou:

- snížení dopravní, hlukové a emisní zátěže na Karlovarské a Klatovské třídě;
- významné zkrácení cestovních časů automobilem;
- příležitost pro zavedení okružní linky MHD včetně expresních spojů Košutka – Borská pole.

3.1.2 Východní okruh

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	4 8 30 32 34 40	• I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská • I/20 Plaská - Na Roudné • I/20 Na Roudné – Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka • I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov

Východní okruh v sobě zahrnuje rekonstrukci stávajícího průtahu silnice I/20 po Studentské ulici, na kterou naváže výstavba důležitých úseků novostaveb Plaská – Na Roudné a Na Roudné – Rokycanská (včetně mimoúrovňové křižovatky v uzlu Rokycanská). Pro úspěšnou realizaci je nutná koordinace se železničními stavbami uzlu Plzeň na Doubravce. Jako výhled pro pokračování okruhu I/20 jižním směrem bude v předstihu realizována též 5. stavba železničního uzlu (Lobzy, Koterov). Samotné pokračování silnice I/20 v úseku mezi Rokycanskou a Jasmínovou spadá až za horizont roku 2025. Přínosy pro uživatele budou:

- odlehčení dopravy z centra města po peáži I/27 a I/20 (Karlovarská a Lidická ulice);
- výstavba paralelní infrastruktury pro chodce a cyklisty, včetně nových propojení sever – východ;
- výstavba nové železniční zastávky Plzeň Slovany ve vazbě na linky MHD;
- zvýšení rychlosti přepravy po železnici.

3.1.3 Revitalizace Klatovské třídy

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	54 57 58	• Revitalizace uličního prostoru – Klatovská • I/27 Sukova – Borská • Dokončení propojení ZČU s centrem města

Nosným prvkem tohoto balíku opatření je výstavba přeložky silnice I/27 v úseku Sukova – Borská. Stavba zajistí silniční propojení od stávajícího kruhového objezdu v ulici Sukova (Folmavská) s křižovatkou v Borské ulici. Charakter komunikace bude odpovídat městskému bulváru. Výstavbou dojde k odlehčení ulice Sukova a hlavně Klatovské třídy, kam se dnes přesouvá většina dopravy z přivaděče k D5. Tím se vytvoří podmínky pro revitalizaci Klatovské, která bude spočívat ve zvýšení kvality veřejného prostoru, redukci počtu jízdních pruhů, realizaci parkovacích pruhů, výsadbě alejí, rozšíření chodníků a doplnění mobiliáře. Přínosy pro uživatele budou:

- odlehčení dopravní i ekologické zátěže Klatovské třídy;
- navrácení původní funkce Klatovské jako atraktivního městského prostoru;
- změna dopravního vnímání prostoru ze strany řidičů;
- změna možností společenského využití uličního prostoru městské třídy;
- zlepšení podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu;
- vedení nové cyklotrasy mezi centrem města a Západočeskou univerzitou podél přeložky I/27.

3.1.4 Silnice I/27

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	7	• I/27 Třemošenský rybník – Orlík

Jedná se o silniční propojení dnešní čtyřpruhové komunikace I/27 Plaská a v minulosti dokončeného obchvatu města Třemošná. Komunikace bude čtyřpruhová a směrově rozdělená. Stavbu doplní lávka pro pěší a cyklisty, která zajistí propojení Kamenného rybníka se stezkou směrem do Třemošné. Přínosem pro uživatele bude především zvýšení bezpečnosti.

3.1.5 Přesmyk Domažlické trati

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	10 76	• SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati • Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty

Stavba navazuje na 1. a 2. stavbu modernizace železničního uzlu Plzeň a jednotlivé stavby modernizace III. tranzitního železničního koridoru. Součástí stavby jsou vyvolané investice na silniční infrastruktuře – přeložka silnice I/26, její mimoúrovňové křížení s tratí a poměrně rozsáhlé úpravy místních komunikací. Stavba vyvolá také nutnost přemístění Faltusova mostu (dnes je technickou památkou unikátního prvního svařovaného mostu v Evropě), který by mohl najít své další využití na některé z uvažovaných stezek pro chodce a cyklisty. Přínosy pro uživatele budou:

- zvýšení bezpečnosti - odstranění úrovňového křížení silnice I. třídy s železniční tratí;
- zvýšení rychlosti a kvality cestování železniční, silniční dopravy a MHD;
- vznik nového propojení pro pěší a cyklisty;
- zpřístupnění technické památky veřejnosti.

3.1.6 Terminály veřejné dopravy

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	26 27 63	• Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží • SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská • Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)

Balíček opatření se soustředí na dokončení zásadní modernizace plzeňského hlavního nádraží a jeho provázání s ostatní veřejnou dopravou v terminálu Šumavská. Potenciál obnoveného železničního uzlu je pak vhodné využít i pro účely posilování významu osobní železniční dopravy například zřizováním záchytných parkovišť P+R na stanicích v okolí Plzně. Kromě modernizace nádraží včetně výpravní budovy, nástupišť a kolejí dojde k rekonstrukci tramvajové trati a rozšíření ulice Mikulášská, nebude chybět doplnění chodníků, cyklostezek a parkovacích míst v přednádražním prostoru. Realizace terminálu Šumavská doplní chybějící propojení mezi vlaky, veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou. Zároveň vznikne nové dosud chybějící obratiště pro linky MHD v centru města. Přínosy budou:

- bezbariérový pohyb po nádraží i v jeho okolí pro cestující;
- zkapacitnění Mikulášské ulice v podjezdu pod nádražím, včetně zrychlení tramvajového provozu;
- zkvalitnění přestupních vazeb, zejména zkrácení docházkových vzdáleností mezi vlakem a VLD/MHD;
- snížení zatížení města (centra) automobilovou dopravou pomocí záchytných parkovišť;
- lepší využití potenciálu železniční sítě.

3.1.7 Rekonstrukce ulic

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	33 38 41	• Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská) • Rekonstrukce Dlouhé ulice • Rekonstrukce Lobezské ulice

V sedmém balíku opatření jsou sloučeny charakterově podobné rekonstrukce významných plzeňských ulic. Vždy budou spojeny se změnou uspořádání hlavního dopravního prostoru směrem k větší rovnováze mezi dopravní funkcí a významem místa. Dojde též na vhodnější uspořádání křižovatek. Rekonstrukce se bude týkat jízdního pásu, zastávek MHD, parkovacích pruhů, chodníků, zeleně podél komunikace, případně též stezky pro chodce a cyklisty. Přínosy pro uživatele a obyvatele budou:

- prodloužení životnosti komunikace v potřebných technických parametrech;
- zajištění obnovy a zvýšení spolehlivosti technické infrastruktury pro domácnosti a provozovny;
- zlepšení životního prostředí, zvýšení pobytové funkce širšího okolí komunikace;
- zlepšení hygienických parametrů komunikace – především snížení hluku a prašnosti.

3.1.8 Chůze a veřejný prostor

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	21 22 25 36 37	• Pěší propojení centra s Roudnou • Revitalizace uličního prostoru – Tyršova • Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj) • Lávka přes Rokycanskou ulici • Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská

Opatření na podporu chůze a zvýšení kvalty veřejného prostoru směřujeme do oblasti s výrazným bariérovým efektem stávajících komunikací Tyršovy a Rokycanské v severovýchodním sousedství historického jádra města. Přestože vzdálenosti jsou zde krátké a předpoklady pro atraktivitu chůze tudíž vysoké, současná infrastruktura pohyb neusnadňuje, v případě křižovatky U Jána dokonce znemožňuje. Tyršovu ulici by měla překonat nová lávka pro chodce a cyklisty směrem na Roudnou, podobně by pak mělo být řešeno propojení Doubravky a Letné. Doplnění stromových alejí by mělo dodat oběma tepnám příjemnější charakter více se blížící městskému prostředí, s potlačením efektu nepříjemného silničního průtahu s dominantní automobilovou dopravou. Přínosy pro uživatele a obyvatele budou:

- vytvoření bezpečných, pohodlných a bezbariérových pěších propojení;
- zlepšení základních podmínek pro pohyb chodců v centru města a návaznosti na blízké okolí;
- odstranění nebezpečných míst s živelným přebíháním přes čtyřpruhové komunikace;
- zlepšení vlastností uličního prostoru (zastínění, snížení prašnosti);
- změna dopravního vnímání prostoru ze strany řidičů (snížení rychlosti projíždějících vozidel).

3.1.9 Zklidňování dopravy

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	84	• Zóny „Tempo 30“

Tento balík opatření je spíše programem pro postupné zklidnění dopravy díky specifickému uspořádání ulic v rezidenčních lokalitách, při rekonstrukcích nebo výstavbě nové infrastruktury. Zóny TEMPO 30 vedou ke snížení rychlosti a intenzit motorových vozidel ve vymezeném území s těmito přínosy:

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

3.1.10 Cyklostezky

Řešené oblasti	Balík opatření	Opatření
	2	• Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok
	9	• Stezka Mže (Skvrňany – Radčická – ZOO)
	31 **47**	• Stezka Úslava (Chrástecká - Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec)
	49	• Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště - Radobyčice)
	50	• Stezka Radbuza (Papírenská lávka - Malostranská)
	77	• Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice)
		• Pokračování výstavby Greenways

Balík cyklostezek v sobě koncentruje všechna opatření pro výstavbu sítě „Greenways“, situované do údolí řek a potoků propojujících městské čtvrti Plzně i okolní města a obce. Opatření jsou soustředěna na konkrétní úseky, které řeší buď kapacitně nevyhovující hrdla, nebo zcela chybějící propojení pro chodce a cyklisty. Kromě podpory dopravní funkce (dojíždění na kole do škol a zaměstnání) budou mít nové úseky cyklostezek i významné rekreační využití. Přínosy pro uživatele budou:

- bezpečná cyklistická propojení pro rekreační vyjížďky do krajinného zázemí města;
- vhodné cyklistické trasy pro dojíždění do Plzně z okolních měst a obcí;
- zlepšení podmínek pro vnitroměstskou cyklistickou dopravu;
- lepší využití potenciálu již vystavěných částí sítě.

3.1.11 Zázemí pro cyklisty

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	80 81 82 83	• Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku • Podpora bike-sharingu • Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru • Úschovny pro kola – městský systém

V přímé návaznosti na rozvoj sítě cyklostezek PUMP sleduje také dostatečně rozvinuté zázemí pro krátkodobé odstavování kol i bezpečné úschovny pro kola využitelné na každodenní bázi. Do stejné kategorie patří i podpora města pro zřizování cyklistického zázemí ve školách, veřejných institucích i u významných zaměstnavatelů. Pro záměry je ve většině případů nutné nejprve podstoupit koncepční přípravu, třeba i v kompetenci Koordinátora mobility. V případě realizace očekáváme přínosy pro uživatele:

- zvýšení podílu ekologicky šetrných druhů dopravy na pravidelném dojíždění do škol a zaměstnání;
- podpora zdravého životního stylu, s potenciálem oslovit zejména mladší generaci;
- atraktivní nabídka i pro turistický ruch při vhodném marketingu a propojení s regionem.

3.1.12 Zóna placeného stání

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	6 11 13 28	• Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec • Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy • Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ • Vznik zóny placeného parkování Hamburk

Rozšíření zóny placeného stání mezi Klatovskou třídou a areálem Škoda spolu s lokalitou Hamburk utvářejí základní předpoklady pro realizaci koncepce záchytných parkovišť P+R a snížení cílové automobilové dopravy v centru města. V tomto balíku jsou s regulací dopravy v klidu spojeny dvě navazující investice – záchytné parkoviště v Kotkově ulici v sousedství zpoplatněné zóny a pilotní projekt parkoviště P+R na tramvajové konečné Bolevec. Přínosy pro uživatele i obyvatele řešených lokalit budou:

- Snížení přetížení centrální části města automobilovou dopravou;
- Zlepšení podmínek pro parkování rezidentů ve zpoplatněné zóně v okolí záchytných parkovišť;
- Impuls pro využívání páteřních trakcí návazné veřejné dopravy (tramvaj, trolejbus).

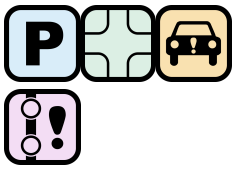
3.1.13 Tramvajová trať Borská pole

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	3 53 55 56	• Přestupní uzel v Kaplířově ulici • Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka) • Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole • Parkoviště P+R v Kaplířově ulici

Stavba prodloužení tramvajové trati z Bor k areálu Západočeské univerzity zahrnuje vybudování dvou přestupních terminálů: Kaplířova a Západočeská univerzita (ZČU). Kromě prodloužení tramvajové linky číslo 4 dojde k úpravě navazujících autobusových linek MHD a veřejné linkové dopravy integrovaných v IDP. Na terminál Kaplířova pak naváže stejnojmenné parkoviště P+R k zachycení dopravy od silnice I/27. Paralelně s výstavbou nové trati by měla proběhnout celková modernizace tramvajového svršku a zastávek na Klatovské třídě v úseku U Práce – Bory. Přínosy pro široké skupiny uživatelů jsou následující:

- Zrychlení a zkapacitnění veřejné dopravy k univerzitnímu areálu i jižní části Borských Polí;
- Navýšení podílu ekologické elektrické trakce na celkových výkonech městské dopravy;
- Ukončení linek veřejné linkové dopravy v přestupních terminálech (úspora dopravních výkonů) a zlepšení návazností MHD na regionální dopravu;
- Zřízení K+R a vytvoření podmínek pro funkční P+R a B+R v těsné návaznosti na přivaděč I/27;
- Zvýšení urbanistické kvality periferie Plzně městotvorným účinkem tramvajové tratě;
- Bezpečnější přístup a pohyb na modernizovaných zastávkách;
- Zlepšení informovanosti cestujících.

3.1.14 Regulace v centru města

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	12 14 15 16 23 24	• Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody • Husovo náměstí - obousměrný provoz • Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova • Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické • Preference MHD v historickém jádru • Uzavírka / restrikce IAD Americká

Regulativní balík pro preferenci MHD vůči průjezdu IAD je soustředěn do centrální části města do tras páteřních trolejbusových linek v ulicích Americká, Tylova a Koperníkova. Doprovodným kompenzačním opatřením je pak zavedení obousměrného provozu na Husově náměstí spolu se zřízením záchytného parkoviště na náměstí Emila Škody. Uzavření vybraných úseků komunikací pro průjezd IAD proběhne pouze instalací dopravního značení. V Americké ulici to bude alespoň úsek Martinská – Škroupova, v Koperníkově ulici úseku Plachého – Tylova a v Tylově ulici úsek Klatovská - K. Berana. Výsledkem bude výrazné snížení tranzitující IAD zejména v úseku Prokopova – Klatovská a dále až po Koperníkovu. Opatření vytváří podmínky pro přestavbu Tylovy a Koperníkovy ulice do uspořádání urbanisticky kvalitní městské třídy s dostatečným prostorem pro pěší dopravu. Přínosy očekáváme následující:

- revitalizace společensko-obchodní osy Americké ulice až po Koperníkovu ulici;
- pozvednutí kvality bydlení v oblasti západně od Klatovské ulice a prevence sociálně vyloučené lokality;
- zkvalitnění podmínek pro pěší a cyklo dopravu, vytvoření podmínek pro kulturní a obchodní aktivity;
- efektivnější provoz všech páteřních trolejbusových linek MHD, úspora jízdních dob a trakční energie;
- výrazné zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost (spolehlivost, rychlost, dostupnost).

3.1.15 Přestupní uzel Adelova

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	52	• Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E. Beneše × 17. listopadu × Samaritská

Krátkodobé opatření je koncipováno jako rychle dostupná možnost řešení situace veřejné dopravy v oblasti křižovatky ulic E. Beneše × 17. listopadu × Samaritská z pohledu zdržování vozidel MHD v kongescích a absence zastávek „Adelova“ na ulicích 17. listopadu / Samaritská pro vytvoření přestupních vazeb tangenciálních autobusových linek s páteřní trolejbusovou linkou 16. Preference MHD může být stavební nebo jen pomocí vodorovného a svislého značení a preference MHD v řízení SSZ křižovatky. Opatření bude přínosné do doby realizace stavby městského okruhu, která neproběhne před rokem 2025. Přínosy budou následující:

- Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie, zkrácení jízdních dob;
- Zajištění přestupních vazeb mezi linkami MHD, zejména po změně trasování autobusů na Borská Pole.

3.1.16 Preference MHD

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	18 19 29 59 75 79	• Vyhrazený pruh Karlovarská • Úprava Rondelu • Upřednostnění MHD U Prazdroje – Rokycanská • Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská) • Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality) • Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD

Balíček opatření sdružuje samostatné záměry na preferenci veřejné dopravy v provozu, které nejsou přímo spojeny s jinými investicemi či zásahy do komunikační sítě. Jejich společným cílem je snížení zdržování MHD v kolonách IAD. Realizovány mohou být postupně, v návaznosti na projektovou připravenost. Vyhrazený pruh v Karlovarské zahrnuje rozšíření ulice ve směru do centra o jeden jízdní pruh při pravé straně komunikace. Obdobným způsobem může být řešena i ulice U Prazdroje, s využitím prostoru středového pásu komunikace. Úprava Rondelu spočívá ve změně uspořádání okružní křižovatky na spirálovou. Drobná opatření směřují zejména do značení a řízení křižovatek Přínosy pro uživatele budou:

- efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie;
- zkrácení jízdních dob na autobusových a trolejbusových linkách MHD;
- zrychlení spojení Severního předměstí, Doubravky a Letné s centrem Plzně;
- zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

3.1.17 Přestupní uzel Nám. Milady Horákové

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	46 48	• Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové • Vyhrazený pruh Malostranská

Opatření představuje realizace zastávek veřejné linkové dopravy v obou směrech na náměstí Milady Horákové. Proběhne také dílčí rekonstrukce plochy náměstí v blízkosti nových výstupních a nástupních zastávek a instalace informačního systému pro cestující. Příjezd linek veřejné dopravy do terminálu zlepší zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD ve směru Jasanová – Slovanská. Přínosy pro uživatele:

- vznik jednotných odjezdových hran zastávek, zkrácení přestupních vazeb na páteřní tramvajovou linku;
- efektivnější systém integrované dopravy, úspora ujetých kilometrů díky ukončení linek VLD;
- bezpečnější pohyb chodců v lokalitě.

3.1.18 Konečné zastávky

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	73	• Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech

Opatření řeší špatnou dostupnost MHD z nově vznikající zástavby i nedostatečnou kapacitu stávajících konečných zastávek v rozvojových územích. Často chybějí nástupní hrany, bezpečnost a vybavenost jsou na nízké úrovni. Přínosem pro uživatele MHD a obyvatele těchto čtvrtí bude:

- zlepšení dostupnosti a zatraktivnění MHD;
- zajištění bezbariérového výstupu a nástupu;
- zvýšení bezpečnosti provozu.

3.1.19 Rekonstrukce tramvajových tratí

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	17 42 44	• Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova • Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky • Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany

Rekonstrukce tramvajových tratí ve Skvrňanské a Koterovské ulici proběhnou současně s jejich celoplošnou rekonstrukcí, zahrnující nové silnice, chodníky, tramvajovou trať a nové zastávky s inteligentními označníky. V rámci staveb budou zřízena i provizorní nástupiště pro náhradní autobusovou dopravu v případě výluk nebo mimořádností v tramvajovém provozu. Na Slovanské třídě proběhne celková oprava kolejí při zachování současného šířkového uspořádání. Přínosy pro uživatele a obyvatele budou:

- zrychlení jízdy tramvají, zvýšení bezpečnosti provozu, úspora trakční energie plynulejší jízdou.
- zlepšení přístupu na zastávky a informovanosti cestujících na zastávkách;
- snížení hlukové zátěže při záměně nevyhovujících panelů moderními technologiemi.

3.1.20 Zázemí PMDP

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	5 35 43 60 74	• Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany • Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná • Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany • Modernizace elektrického vozového parku MHD • Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech

Díky rekonstrukci objektů v prostoru tramvajové vozovny na Slovanech dojde k odstranění havarijního stavu některých objektů a k minimalizaci rizika chybějícího zázemí pro údržbu tramvají. Proběhne také modernizace vozového parku MHD nákupem nových elektrických dopravních prostředků (tramvaje, trolejbusy, eventuálně elektrobusy) či jejich modernizací (tramvaje). Doplnění trolejbusové sítě o dílčí úseky umožní optimální kombinaci trakčního a bateriového pohonu trolejbusů a rozšíření jejich provozu na periferii města. Zkapacitnění tramvajových toček umožní odstavování tramvají během noci a poledního sedla, bez nutnosti zajíždět zpět do vozovny (zároveň je podmínkou pro rekonstrukci vozovny Slovany). Přínosy pro obyvatele Plzně:

- zajištění udržitelnosti a bezpečnosti tramvajového provozu;
- navýšení podílů nízkopodlažních vozidel, zvýšení komfortu přepravy;
- Zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD (zlepšení životního prostředí);
- zlepšení ekonomiky provozu elektrických trakcí MHD;
- zlepšení image MHD jako moderního způsobu přepravy.

3.1.21 Koncepce dopravy

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	62 69 70 72	• Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města • Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled) • Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled) • Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě

Koncepční příprava směřuje do oblastí, kde město dosud podobné materiály postrádá. Jde především o střednědobý výhled ve veřejné dopravě, ať již směrem k plánování vlastního dopravního podniku, tak i lepší integrace s regionální dopravou. Zde je největší výzvou dokončit integraci jízdného a navázat na rozsáhlé investice do železniční infrastruktury jejím větším zapojením do systému IDP. Společenské přínosy potom mohou být následující:

- prostorový i časový soulad rozvoje města s rozvojem infrastruktury a provozu veřejné dopravy;
- zastavení úbytku cestujících a vytvoření podmínek pro zvyšování podílu veřejné dopravy v modal-split;
- vytvoření jasné nadřazené strategie pro zajištění dlouhodobější ekonomické udržitelnosti a strategického plánování dopravního systému.

3.1.22 Rozvoj ITS

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	68 89 90	• Rozšíření inteligentních zastávek • Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny) • Jednotný informační systém pro uživatele dopravy

Balík opatření zahrnuje koncepční přípravu pro integraci a provázání informačních a řídících dopravních systémů (ITS v MHD, parkování, SSZ, navigace, hlášení uzavírek atd.), protože nedostupnost informací je mnohdy důvodem pro volbu nevhodného dopravního prostředku (například automobilu při kongescích). Aktuální bude také téma „mobility as a service“ s možností jednotného předplatného pro různé služby zajišťované veřejnou správou v dopravě (platby za parkování, přístup do hlídaných cyklo úschoven, půjčení kola v městském systému, předplatní jízdné veřejné dopravy). V praktické rovině budou doplněny elektronické LED panely pro poskytování dynamických dopravních informací pro cestující v nejvýznamnějších zastávkách a přestupních uzlech. Přínosy pro uživatele budou:

- Zlepšení informačního servisu pro řidiče a cestující.
- Motivace užívání veřejné dopravy, vyšší využití P+R a P+G
- Lepší navigace pro návštěvníky města, omezení vzniku kongescí;
- cenové zvýhodnění služeb při volbě předplatného udržitelných forem dopravy.

3.1.23 Měkká opatření – Koordinátor mobility

Řešené oblasti	Karty opatření	Opatření
	61 66 67 87 88 91	• Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností) • K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek apod. (odstranění konfliktů s MHD) • Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky) • Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě • Řešení docházky dětí do škol (nestavební) • Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace uzavírek)

Koordinátor mobility zastřeší aktivity na podporu udržitelných forem dopravy. Bude komunikovat se školami a významnými zaměstnavateli jako největšími tvůrci dopravní poptávky ve městě a bude hledat způsoby, jak řešit jejich konkrétní problémy ve smyslu dosažení vyššího využití veřejné či nemotorové dopravy, která je pro město méně zatěžující. Jiným tématem může být řešení dopravní obslužnosti výrobců. Přínosem pro uživatele bude především jednotný kontakt, který zprostředkuje vazby na jednotlivé odbory města či kraje.

3.1.24 24 – Motivační opatření pro developery

Řešené oblasti	Karta opatření	Opatření
	85	• Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí

Orgány města, například v rámci působení koordinátora mobility, budou usilovat o hledání cest k tomu, aby přiměly investory /developery k přesunu svých aktivit z lokalit na okraji města do širšího centra města. Přispěje to k vytvoření kompaktního zahuštěného města, které bude snadno obsluhovatelné, doprava se bude odehrávat především na krátké vzdálenosti pomocí udržitelných módů. Zároveň nebude zemědělská půda transformována do zastavěných oblastí.

3.2 Nositelé opatření

V Implementačním plánu jsou určeni **nositelé opatření za město Plzeň**, kteří nesou zodpovědnost za jejich přípravu a v některých případech i realizaci:

- Město Plzeň – Odbor investic (OI)
- Správa veřejného statku města Plzně (SVS)
- Technický úřad (TU)
- Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP)

U mnoha opatření jsou projekty vedeny **financujícími partnery** a město Plzeň zde vystupuje v roli spoluinvestora. Těmito partnery jsou:

- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)
- Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD)
- Plzeňský kraj (PK)

V tabulkách jsou pak kromě spolufinancujících partnerů uváděny také potenciální dotační zdroje:

- Integrovaný regionální operační program (IROP)
- Operační program Doprava (OPD)
- Dotační programy Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)
- Vodárna Plzeň (VP)

V následujících přehledech je všech 82 opatření rozděleno mezi čtyři nositele za město Plzeň.

Odbor investic – nositel opatření za město Plzeň

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	253.4		1752.1	PK
I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská	48.0		151.0	ŘSD
I/20 Plaská - Na Roudné	150.0		650.0	ŘSD
I/20 Na Roudné – Rokycanská	210.1		1962.3	ŘSD
SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka	0.0		SŽDC	SŽDC
I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská	133.4		223.1	ŘSD
SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov	0.0		384.0	SŽDC

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
Revitalizace uličního prostoru - Klatovská	140.0		140.0	Ne
I/27 Sukova – Borská	50.0		250.0	ŘSD
Dokončení propojení ZČU s centrem města	0.0			Ne
I/27 Třemošenský rybník – Orlík	15.0		298.0	ŘSD
SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati	77.0		1737.0	SŽDC
Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty	20.0		20.0	Ne
Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	18.0	102.0	120.0	IROP
SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská	66.0		1373.0	SŽDC
Rekonstrukce Dlouhé ulice	92.0		92.0	Ne
Rekonstrukce Lobezské ulice	85.0		85.0	Ne
Pěší propojení centra s Roudnou	10.0	10.0	20.0	SFDI
Lávka přes Rokycanskou ulici	15.0	15.0	30.0	SFDI
Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok	9.0	51.0	60.0	IROP
Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO)	1.9	10.6	12.5	IROP
Stezka Úslava (Chrástecká-Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec)	1.0	5.8	6.8	IROP
Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)	1.3	7.1	8.4	IROP
Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská)	1.4	7.9	9.3	IROP
Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice)	4.1	23.0	27.0	IROP
Pokračování výstavby Greenways	2.4	13.6	16.0	IROP
Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka)	37.5	212.5	250.0	OPD
Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	96.0	544.0	640.0	OPD
Přestupní uzel v Kaplířově ulici	6.0	34.0	40.0	IROP
Parkoviště P+R v Kaplířově ulici	2.3	12.8	15.0	IROP
Vyhrazený pruh Karlovarská	25.0		25.0	Ne
Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská	40.0		80.0	ŘSD
Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové	6.0	34.0	40.0	IROP
Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova	100.0		100.0	Ne
Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky	200.0		200.0	VP

Zdroj: Zásobník opatření

Správa veřejného statku města Plzně – nositel opatření za město Plzeň

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská)	60.0	20.0	80.0	VP
Revitalizace uličního prostoru - Tyršova	5.0		5.0	Ne
Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj)	30.0	30.0	60.0	SFDI
Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská	20.0		20.0	Ne
Zóny „Tempo 30“	20.0		20.0	Ne
Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku	10.0		10.0	Ne
Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru	2.0		2.0	Ne
Úschovny pro kola – městský systém	8.0		8.0	Ne
Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec	10.0		10.0	Ne
Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy	15.0		15.0	Ne
Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ	4.0		4.0	Ne
Vznik zóny placeného parkování Hamburk	3.5		3.5	Ne
Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody	13.0		13.0	Ne
Husovo náměstí - obousměrný provoz	20.0		20.0	Ne
Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova	0.0		1.0	Ne
Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické	0.0		1.0	Ne
Preference MHD v historickém jádru	0.0		1.0	Ne
Uzavírka / restrikce IAD Americká	0.0		1.0	Ne
Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská	5.0		23.0	Ne
Úprava Rondelu	9.0		9.0	Ne
Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská)	5.0		5.0	Ne
Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)	2.3	12.8	15.0	IROP
Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD	0.0		0.0	Ne
Vyhrazený pruh Malostranská	1.0		1.0	Ne
Reseni konecnych zastavek v rozvojovych oblastech	20.0		20.0	Ne
Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany	50.0		50.0	Ne
Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany	80.0		80.0	Ne
Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled)	0.0		0.0	Ne
Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled)	0.0		0.0	Ne
Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě	2.0		2.0	Ne
Rozšíření inteligentních zastávek	10.0		10.0	Ne

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod. (odstranění konfliktů s MHD)	0.0		0.0	Ne
Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)	2.0		2.0	Ne

Zdroj: Zásobník opatření

Technický úřad – nositel opatření za město Plzeň

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)	0.0			Ne
Podpora bike-sharingu	0.0		0.0	Ne
Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města	0.0		0.0	Ne
Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností)	0.0		0.0	Ne
Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	0.0		0.0	Ne
Řešení docházky dětí do škol (nestavebni)	0.0		0.0	Ne
Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace uzavírek)	0.0		0.0	Ne
Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí	0.0		0.0	Ne

Zdroj: Zásobník opatření

Plzeňské městské dopravní podniky – nositel opatření za město Plzeň

Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpokl. (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování
Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná	0.0	64.5	86.0	Ne
Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany	0.0		750.0	Ne
Modernizace elektrického vozového parku MHD	0.0	530.0	904.0	IROP
Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech	4.5	25.5	30.0	OPD
Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)	0.0		0.0	Ne
Jednotný informační systém pro uživatele dopravy	0.0		0.0	Ne

Zdroj: Zásobník opatření

3.3 Ukazatele výkonnosti

Celý Zásobník opatření, reprezentující zvolený Regulativní scénář, byl podroben závěrečnému výpočtu v dopravním modelu IAD a VHD. Paralelně byly provedeny výpočty z jiných zdrojů u těch opatření, jež nemohou být modelována). Stanovily se tím **hodnoty ukazatelů výkonosti**, tzv. KPI, pro celý soubor opatření. Tyto ukazatele jsou důležité pro udržení souladu s výchozím scénářem při aktualizacích PUMP, stejně jako při posuzování úspěšnosti realizaci při implementaci Plánu mobility.

3.3.1 Dopravní modelování

K dopravnímu modelování byly využity nástroje představené v kapitole 2.3.3. K základnímu stavu bylo nutné sestavit i výhledové stavy dopravního modelu s patřičným nastavením dopravní nabídky i poptávky podle Regulativního scénáře.

Automobilová doprava

Výhledová síť novostaveb a regulace stávající komunikační sítě dle návrhu PUMP byla provedena rozšířením základního stavu. Matice poptávky je rovněž uvažována k roku 2015, přičemž výhledová poptávka po realizaci PUMP je odvozena ze stávající pomocí úpravy zdrojové a cílové dopravy dopravní oblasti Centrum. Na základě provedených rozborů a při zohlednění regulativních principů PUMP je poptávka individuální automobilové dopravy v této oblasti redukována o 20%, kdy se předpokládá realizace těchto cest alternativními způsoby dopravy (MHD, veřejná linková doprava, osobní železniční doprava, cyklistika), jak je komentováno dále.

Výstupy dopravního modelu pro IAD jsou k dispozici také v grafických přílohách:
- B.1 Základní stav IAD – standardní kartogram intenzit dopravy za 24 hodin
- B.2 Výhledový stav IAD – standardní kartogram intenzit dopravy za 24 hodin
- B.3 Rozdíl stavů IAD (výhledový – základní) – rozdílový kartogram intenzit dopravy za 24 hodin

Veřejná doprava

Matice poptávky je uvažována k roku 2014, síť odpovídá roku 2015. Výhledová poptávka po realizaci PUMP je odvozena ze stávající pomocí úpravy zdrojové a cílové dopravy dopravní oblasti Centrum, v návaznosti na očekávanou redukci počtu cest automobilem o 20%. Úměrně tomu je poptávka po veřejné dopravě v této oblasti zvýšena o 8%, podle poměru počtu cest IAD a veřejné dopravy pro oblast centra Plzně a předpokladu zachování celkového počtu cest bez ohledu na užívaný dopravní mód.

Výstupy dopravního modelu pro VHD jsou k dispozici také v grafických přílohách:
- B.4 Základní stav MHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin
- B.5 Základní stav VHD bez MHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin
- B.6 Základní stav VHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin
- B.7 Výhledový stav MHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin
- B.8 Výhledový stav VHD bez MHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin
- B.9 Výhledový stav VHD – kartogram přepravních intenzit v osobách za 24 hodin

3.3.2 Kordón centra města Plzně

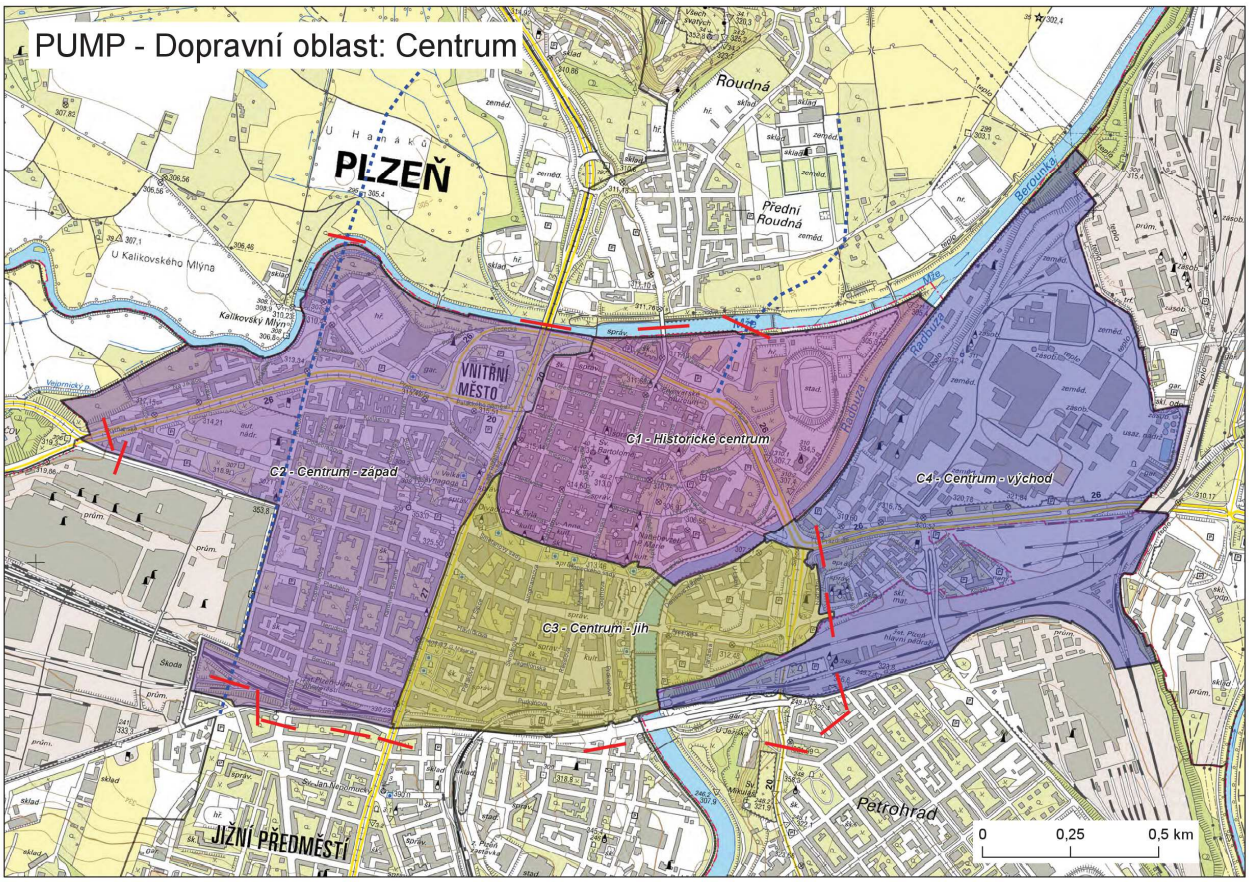
Pro účely výpočtu ukazatelů výkonnosti je určen kordón centra města Plzně pomocí uličních profilů uvedených v tabulce a v mapovém výřezu. Pro tyto profily byly z dopravního modelu IAD a VHD odečteny intenzity dopravy IAD (voz/24h), resp. přepravní intenzity VHD (os/24h) ve srovnání základního a výhledového stavu. Toto porovnání umožní posoudit vliv opatření PUMP na zatížení centra Plzně.

Kordónové profily centra města Plzně - intenzity dopravy IAD (voz/24h), resp. přepravní intenzity VHD (os/24h)

profil	název	Základní stav IAD	Výhledový stav IAD	Základní stav VHD	Výhledový stav VHD
CE1	Klatovská	24534 voz/24h	20422 voz/24h	32167 os/24h	38592 os/24h
CE2	Hřímalého	600 voz/24h	619 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE3	Němejcova	10219 voz/24h	7811 voz/24h	21790 os/24h	24960 os/24h
CE4	Borská	13469 voz/24h	18114 voz/24h	7564 os/24h	6006 os/24h
CE5	Korandova+Břeňkova	0 voz/24h	0 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE6	Tylova	8149 voz/24h	11749 voz/24h	9975 os/24h	8245 os/24h
CE7	Skvrňanská	29352 voz/24h	21725 voz/24h	21498 os/24h	20418 os/24h
CE8	Radčická	6367 voz/24h	7221 voz/24h	2709 os/24h	2075 os/24h
CE9	Borská-Karlovarská (I/27)	0 voz/24h	0 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE10	most Gen. Pattona	51369 voz/24h	34120 voz/24h	56394 os/24h	61142 os/24h
CE11	Rooseveltův most	21229 voz/24h	17401 voz/24h	4952 os/24h	4951 os/24h
CE12	obchvat Roudná	0 voz/24h	0 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE13	U Prazdroje	39315 voz/24h	32875 voz/24h	8264 os/24h	8964 os/24h
CE14	Šumavská	7736 voz/24h	3821 voz/24h	29650 os/24h	33806 os/24h
CE15	Železniční	9478 voz/24h	10698 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE16	Koterovská	9692 voz/24h	9380 voz/24h	0 os/24h	0 os/24h
CE17	Mikulášská	13589 voz/24h	14162 voz/24h	29746 os/24h	25463 os/24h
CE18	Doudlevecká	11872 voz/24h	8878 voz/24h	11906 os/24h	11878 os/24h
∑	**Celkem (absolutně)**	**256970 voz/24h**	**218996 voz/24h**	**236615 os/24h**	**246500 os/24h**
∑	**Celkem (relativně)**	**100 %**	**85 %**	**100 %**	**104 %**

Zdroj: Dopravní modely IAD a VHD (SVS)

Kordónové profily centra města Plzně



Zdroj: Mott MacDonald

3.3.3 Hodnoty ukazatelů výkonnosti

Ukazatele výkonnosti jsou podstatné měřitelné cíle, které umožní vyhodnotit přínos opatření PUMP v návrhovém horizontu do roku 2025. Ukazatele výkonosti jsou uváděny pro město Plzeň, s výjimkami:

- dělba přepravní práce je uvedena pro centrum města Plzně (celoměstské hodnoty se mění minimálně);
- počet přepravených osob VHD za pracovní den je uveden pro celé modelované území v rozsahu vnitřní zóny (Plzeň) a prvního prstence vnějších zón Integrované dopravy Plzeňska.

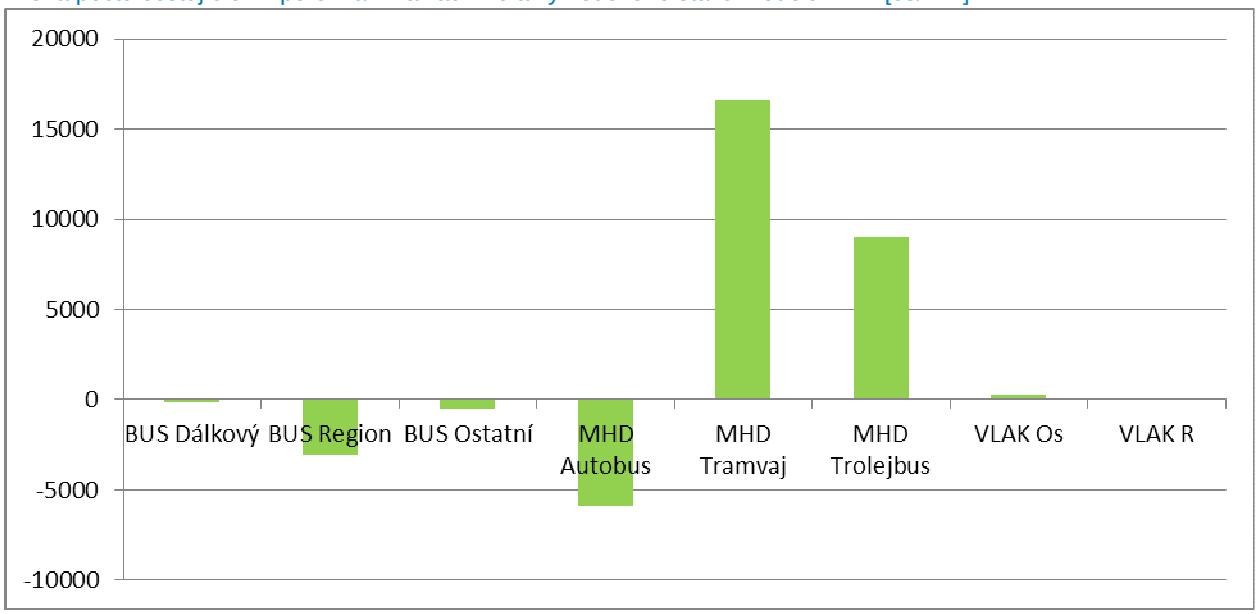
Ukazatele výkonnosti pro město Plzeň

Ukazatel výkonnosti	Jedn.	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Změna	Výchozí rok	Cílový rok
Počet parkovacích míst na parkovištích P+G	#	557	795	43%	2013	2020
Počet parkovacích míst na parkovištích P+R	#	0	662	-	2013	2020
Počet parkovacích míst v zónách regulovaného parkování	#	2254	4000	77%	2013	2020
Celková plocha zón regulovaného parkování	ha	107	153	43%	2013	2020
Délka novostaveb pozemních komunikací		0.0	12.9	-	2015	2025
Délka rekonstrukcí pozemních komunikací		0.0	5.3	-	2015	2025

Ukazatel výkonnosti	Jedn.	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Změna	Výchozí rok	Cílový rok
Ujeté vozokilometry za pracovní den – IAD	vkm	3423078	3369360	-2%	2015	2025
Ujeté vozokilometry za pracovní den – MHD tramvaje	vkm	18,263	19,001	4%	2015	2025
Ujeté vozokilometry za pracovní den – MHD trolejbusy	vkm	14,001	14,001	0	2015	2025
Ujeté vozokilometry za pracovní den – MHD autobusy	vkm	17,564	18,268	4%	2015	2025
Délka provozované sítě MHD - tramvaje	km	20.5	22.20	8%	2013	2025
Délka rekonstrukcí tramvajových tratí	km	0.0	5.10	-	2015	2025
Počet přepravených osob za pracovní den – MHD tramvaje	os/24h	139546	156173	12%	2013	2025
Počet přepravených osob za pracovní den – MHD trolejbusy	os/24h	114513	123544	8%	2013	2025
Počet přepravených osob za pracovní den – MHD autobusy	os/24h	93760	87843	-6%	2013	2025
Počet přepravených osob za pracovní den – veřejná linkové doprava	os/24h	45231	41489	-8%	2013	2025
Počet přepravených osob za pracovní den – osobní železniční doprava	os/24h	22499	22845	2%	2013	2025

Zdroj: Dopravní modely IAD a VHD, vlastní výpočet Mott MacDonald

Změna počtu cestujících v porovnání základního a výhledového stavu modelu VHD [os/24h]



Zdroj: Dopravní modely IAD a VHD (SVS)

Hodnoty ukazatelů výkonnosti je nutné upravovat při **aktualizaci PUMP** (kap. 2.9.2).

Ukazatele výkonnosti pro centrum města Plzně

Ukazatel výkonnosti	Jedn.	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Změna	Výchozí rok	Cílový rok
Dělba přepravní práce - chůze	%	6	6	4%	2014	2025
Dělba přepravní práce - jízdní kolo	%	1	2	12%	2014	2025
Dělba přepravní práce - motocykl	%	0	0	11%	2014	2025
Dělba přepravní práce - IAD (řidič)	%	39	32	-17%	2014	2025
Dělba přepravní práce - IAD (spolujezdec)	%	5	5	4%	2014	2025
Dělba přepravní práce - MHD	%	39	44	12%	2014	2025
Dělba přepravní práce - autobus (mimo MHD)	%	4	4	12%	2014	2025
Dělba přepravní práce - vlak	%	6	7	12%	2014	2025
Ujeté vozokilometry za pracovní den – IAD	vkm	282230	232240	-22%	2015	2025

Zdroj: Dopravní modely IAD a VHD, vlastní výpočet Mott MacDonald

3.4 Rozpočet a čerpání kapitálových výdajů

Ze všech 82 záměrů shromážděných v PUMP jsou zhruba ¾ povahy investičních akcí s nároky na kapitálové výdaje, zbývající ¼ má pak neinvestiční charakter z kapitoly provozních výdajů. Z pohledu Plzně znamená realizace PUMP **kapitálové výdaje města ve výši 2,3 miliardy Kč** za období let 2016 – 2025. Společně s investicemi partnerů na straně státu, kraje, městských organizací (Plzeňské městské dopravní podniky, Vodárna Plzeň) a s maximálním možným využitím evropských a národních dotačních programů vyšplhají **celkové kapitálové výdaje na 13,1 miliardy Kč**.

Pro město Plzeň mírně převažují investice, ve kterých vystupuje jako spoluinvestor, případně kde dorovnává nedotovaný podíl na dotačních projektech. Rozdělení celkových kapitálových výdajů města ve vztahu k nositelům investic a zdrojům financování je následující:

- Spolufinancování investic a dotovaných projektů 1261 mil. Kč
- Městské investice bez dalšího spolufinancování 1065 mil. Kč

Významnými **partnery města s vlastními zdroji financování** zásadních projektů pro Plzeň jsou:

- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) 3351 mil. Kč;
- Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD) 2968 mil. Kč;
- Plzeňský kraj (PK) 1499 mil. Kč;
- Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) 1145 mil. Kč;
- Integrovaný regionální operační program (IROP) 845 mil. Kč;
- Operační program Doprava (OPD) 782 mil. Kč

Aktuální rozpočtový výhled města pro Odbor investic a Správu veřejného statku města Plzně prozatím nemá zajištěné krytí kapitálových výdajů v plné výši dle rozpočtového nároku PUMP. Rozdíl mezi disponibilní a potřebnou částkou je zhruba 1,05 miliardy Kč na období 2016 – 2025. Tuto částku je nutné hledat v přebytcích hospodaření, přesunout z jiných kapitol rozpočtu, případně řešit úvěrem.

Rozpočtový výhled Odboru investic bez zohlednění PUMP [mil. Kč]

Položka	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
OI celkem	195,1	68,4	54,5	0,0	0,0	36,8	67,4	114,0	189,6	287,5
OI doprava	31,6	68,4	54,5	0,0	0,0	10,0	17,0	60,0	80,0	100,0

Zdroj: Ekonomický úřad

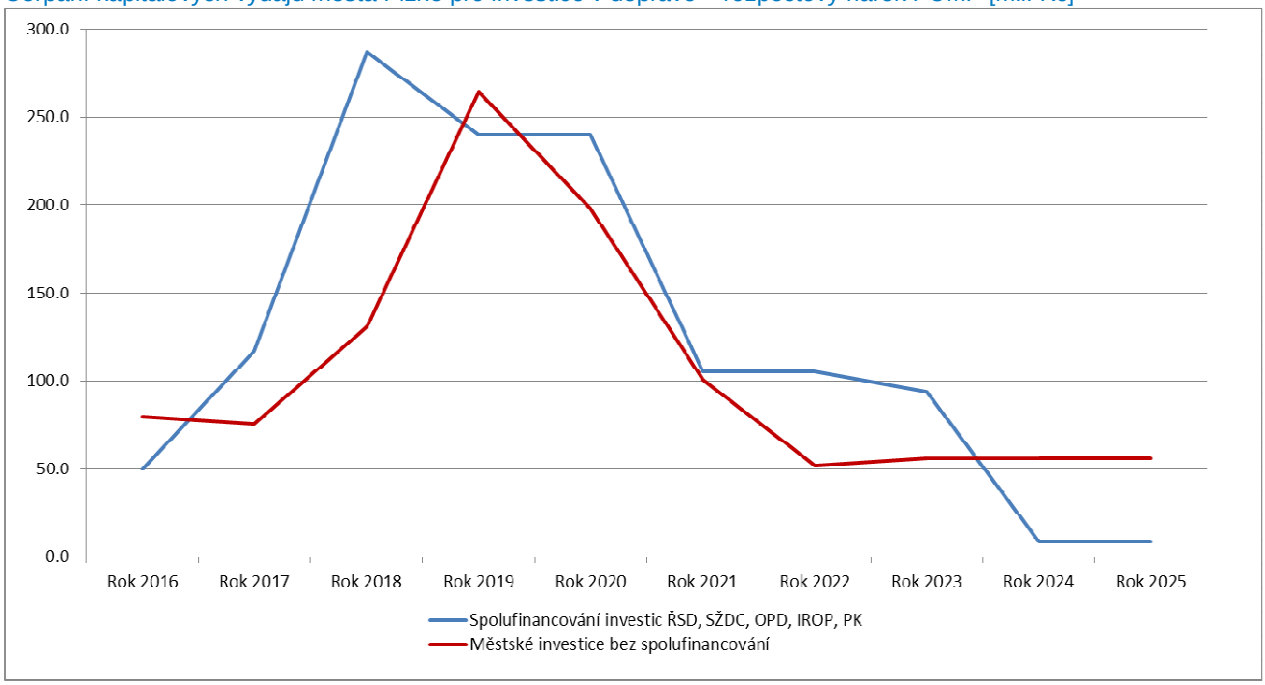
Následující tabulka uvádí celkové kapitálové výdaje města Plzně ve výši 2,3 mld. Kč. K dispozici je podrobnější rozdělení mezi kapitoly Odboru investic (včetně odděleného Fondu pro kofinancování dotovaných projektů) a Správy veřejného statku města Plzně. Přiřazení nákladů je provedeno podle harmonogramu v kapitole 1.9 a evidovaných kapitálových výdajů v Zásobníku opatření.

Kapitálové výdaje města Plzně – rozpočtový nárok PUMP [mil. Kč]

Nositel	Název opatření	Celkem	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
OI FKD	Doprava, Fond kofinacování dotovaných projektů MP	**440.2**	4.6	45.7	153.1	144.1	87.2	2.7	2.7	0.0	0.0	0.0
OI 1	Doprava, podíl města na státních investicích	**814.5**	45.5	71.2	133.7	95.7	152.5	102.5	102.5	94.2	8.3	8.3
OI 2	Doprava, městské investice	**662.0**	25.0	10.0	10.0	200.0	146.0	88.5	42.5	46.7	46.7	46.7
SVS 1	Péče o vzhled města	**25.0**	2.0	2.0	7.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
SVS 2	Komunikace	**191.3**	44.5	51.5	51.5	18.5	6.0	6.0	3.5	3.2	3.2	3.2
SVS 3	Koncepce dopravního inženýrství	**2.0**	0.7	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SVS 4	Majetek pro MHD	**160.0**	3.0	3.0	53.0	43.0	43.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
SVS 5	Doprava v klidu	**28.5**	4.5	8.5	8.5	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
MMP	Celkem rozpočtový nárok PUMP	**2323.4**	129.8	192.6	417.4	504.3	437.8	205.8	157.3	150.1	64.2	64.2

Zdroj: Zásobník opatření PUMP

Čerpání kapitálových výdajů města Plzně pro investice v dopravě – rozpočtový nárok PUMP [mil. Kč]



Zdroj: Zásobník opatření PUMP

4. Souvislosti Plánu mobility

4.1 Strategický soulad

4.1.1 Program rozvoje města Plzně

PUMP svým rozsahem protíná všechny **tři rozvojové pilíře** vytyčené v **Programu rozvoje města Plzně** dle aktualizace provedené v roce 2013:

- 1. rozvojový pilíř – Plzeň chce být ekonomicky silným, moderním a v Evropě konkurenceschopným městem (oblast vzdělání, zaměstnanosti, bydlení);
- 2. rozvojový pilíř – Plzeň bude rozvíjet svůj význam kulturního a společenského centra, a to nejen v rámci regionu, ale i v širším rozsahu (oblast cestovního ruchu, kultury, služeb a podnikání);
- 3. rozvojový pilíř – Plzeň bude cílevědomě utvářet své vnitřní prostředí tak, aby bylo příjemným místem pro život (oblast urbanismu, životního prostředí a udržitelného rozvoje).

Tři hlavní pilíře města jsou rozpracovány do čtyř prioritních oblastí, aktualizovaných v roce 2013:

1. Obyvatelstvo a vnitřní prostředí města
2. Doprava a technická infrastruktura
3. Hospodářský rozvoj
4. Propagace města

Obyvatelstvo a vnitřní prostředí města

Program rozvoje	PUMP
Výstavba infrastruktury pro rozvojové plochy bydlení	Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí Výstavba dalších částí městského okruhu (západní, východní) Přestupní terminály veřejné dopravy
Revitalizace funkčně a urbanisticky poškozené území	Revitalizace uličního prostoru městských tříd Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města pro investory.
Odstranění bariér, které omezují prostupnost města	Nová pěší propojení přes přírodní a dopravní bariéry Dokončení sítě stezek „greenways“ kolem řek;
Zatraktivnění prostředí pro obyvatele i návštěvníky	Přeložky silničních průtahů pro odklon dopravní zátěže z rezidenčních oblastí Komplexní rekonstrukce ulic a optimalizace křižovatek Zóny zklidňování dopravy;

V oblasti Obyvatelstvo a vnitřní prostředí města se PUMP podílí na revitalizaci funkčně a urbanistiky poškozeného území a to hlavně uličního prostoru městských tříd (Klatovská, Rokycanská, Tyršova). Dále pomáhá zatraktivnit a zlepšit prostředí pro obyvatele i návštěvníky odklonem dopravní zátěže z rezidenčních oblastí pomocí výstavby západního a východního okruhu nebo přeložky silnice I/27 v úseku Sukova - Borská. Pro lepší obslužnost rozvojových ploch bydlení plánuje vystavět novou dopravní infrastrukturu veřejné i individuální dopravy (terminály, tramvajová trať, konečné zastávky v rozvojových lokalitách). Cílem programu rozvoje je také zpřístupnění města na frekventovaných místech, jako je například cesta z pivovaru do centra města. PUMP plánuje vybudovat novou infrastrukturu pro pěší a cyklisty a tím překonat dopravní a přírodní bariéry.

Doprava a technická infrastruktura

Program rozvoje	PUMP
Rozvíjet, optimalizovat a preferovat veřejnou dopravu a podporovat integrovaný dopravní systém	Přestupní terminály veřejné dopravy, Preference VHD v provozu, restriktivní opatření IAD, Prohloubení integrace veřejné dopravy (tarif, síť linek) a integrace předplacených služeb, Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí
Omezení IAD v centru a dokončení vnitřního komunikačního okruhu	Výstavba dalších částí městského okruhu, rozvoj inteligentních dopravních systémů Rozšiřování zón placeného stání, záchytná parkoviště P+R s návazností na tramvajové a železniční tratě
Navyšovat podíl elektrických trakcí veřejné dopravy cílem snižovat hluk, emise a energetickou náročnost	Modernizace železničních tratí; Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí; Modernizace vozového parku a infrastruktury MHD
Preference cyklistické a pěší dopravy a zajištění jejich bezpečnosti	Nová pěší propojení přes přírodní a dopravní bariéry Dokončení sítě stezek „greenways“ kolem řek, zlepšování podmínek pro odstavení kol (stojany, úschovny)

V prioritní oblasti Doprava a technická infrastruktura pomáhá PUMP plnit cíle rozvíjet, optimalizovat a preferovat VHD a integrovaný dopravní systém vytvářením funkčních přestupních terminálů, aktivní preferencí dopravy v provozu, rekonstrukcí a výstavbou nových tratí a hlubší integrací MHD s regionální dopravou nebo předplacených služeb mobility (parkování, veřejná doprava, cyklistika). Oblast dopravy se snaží omezovat IAD v centru města, PUMP napomáhá omezovat vjezdy do města IAD zklidňujícími opatřeními (včetně omezení vjezdů do některých ulic), výstavbou dalších částí městského okruhu a využitím inteligentních dopravních systémů a tak omezit potřebu řidičů vjíždět do centra na minimum. Dalším bodem programu rozvoje je preference cyklistické a pěší dopravy se zajištěním bezpečného pohybu na komunikacích. PUMP podporuje cyklistickou a pěší dopravu výstavbou nových komunikací přes přírodní a dopravní bariéry, zlepšuje podmínky pro odstavování kola a podporuje systém sdílení kol. Systémové řešení dopravy zahrnuje zajištění dopravy v klidu, realizaci záchytných parkovišť, omezení parkování a odstavování nákladní dopravy. Cílem PUMP je tato opatření podpořit rozšiřováním zón placeného stání a zároveň budovat parkoviště P+R s úzkou návazností na městkou dopravu, provádět rekonstrukci ulic a křižovatek zklidňování dopravy na vhodných místech a tím zvýšit bezpečnost všech účastníků provozu.

Hospodářský rozvoj

Program rozvoje	PUMP
Propagovat Plzeň jako významné centrum vědy, výzkumu a inovací	Rozvoj inteligentních dopravních systémů Elektromobilita
Vytvářet podmínky pro rozvoj investic ve městě	Zřízení městského koordinátora mobility. Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města pro investory. Šetrnější vedení tras nákladní dopravy přes město

V oblasti hospodářského rozvoje se nabízí využít inovačního potenciálu v oblasti elektromobility nebo inteligentních dopravních systémů, kdy ve městě sídlí jak subjekty zabývající se vývojem, tak výrobou příslušných produktů. Spolupráce v této oblasti ostatně již byla nastartována. Při vytváření podmínek pro rozvoj investic dokáže PUMP pomoci v roli koordinátora mobility, který by měl být partnerem privátní sféry při řešení dopravní obslužnosti pro logistiku i dopravu zaměstnanců.

Propagace města

Program rozvoje	PUMP
Plzeň láká návštěvníky na kulturní, společenské a sportovní vyžití.	Parkoviště P+R v návaznosti na tramvajové tratě Revitalizace uličního prostoru městských tříd
Plzeň chce podporovat rozvoj cestovního ruchu	Dokončení sítě stezek Greeways kolem řek, zlepšování podmínek pro odstavení kol (stojany, úschovny) Modernizace železničních tratí, přestupní terminály veřejné dopravy Prohloubení integrace veřejné dopravy (tarif, síť linek) a integrace předplacených služeb,

PUMP zasahuje také do prioritní oblasti Propagace města. Jedním z cílů této oblasti je nasměrovat turisty do centra města ať už kvůli historickým památkám, plzeňskému pivovaru nebo kulturním a sportovním akcím. K tomu PUMP přispívá systémovým řešením dopravy v klidu, rozšířením parkovišť P+R v návaznosti na tramvajové tratě a další druhy MHD, které zajišťují komfortní přístup do většiny částí Plzně a jsou nadřazovány nad individuální automobilovou dopravu. V této oblasti je také kladen důraz na podporu dostupnosti Plzně pro cestovní ruch, kde vidíme přínos PUMP v dokončení sítě stezek „greenways“ podél řek; snaží se zlepšovat podmínky pro odstavování kol pomocí stojanů a úschoven a také podporuje systém sdílení kol. Obdobně i systém veřejné dopravy by měl být uživatelsky vstřícný – od modernizovaných terminálů (zejména hlavního nádraží) až po plnou integraci jízdného a provázání s dalšími službami i pro krátkodobé využití (úschovny kol, parkování automobilů).

4.2 Koncepční materiály

4.2.1 Zásady dopravní politiky města Plzně

Informace o dokumentu

- Autor: Magistrát města Plzně – odbor dopravy, Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Správa veřejného statku města Plzně
- Aktuální podoba: schváleno Radou města Plzně 25. 6. 1996

Stručný souhrn obsahu

- Zásady dopravní politiky usilují o kompromis mezi krajními přístupy k řešení dopravy ve městě, od neomezeného uspokojování požadavků automobilové dopravy až po její celoplošnou restrikci.
- Dopravní systém by měl být navrhován tak, aby pokryl požadavky všech druhů dopravy. Tam, kde to prostorové poměry neumožní, bude zajištěna alespoň vysoká funkčnost veřejné dopravy, a to i za cenu dalšího omezení automobilové dopravy.
- Podporovány budou prostorově a ekologicky méně náročné druhy dopravy. Při prostorovém střetu budou požadavky řešeny v pořadí pěší a cyklistická doprava, hromadná doprava, ostatní druhy.
- Hromadná doprava by měla být plně integrována, s minimalizovanými provozními náklady a souběhy jednotlivých druhů hromadné dopravy. Přednostně řešeno bude zvýšení její kvality, zejména cestovní rychlosti, spolehlivosti a pohodlnosti.
- Pro návrh komunikací a stanovení pořadí jejich důležitosti bude rozhodující jejich přínos pro odklonění dopravy z přetížených oblastí města. Nevyhnutelné důsledky pouze částečného uspokojování potřeb automobilové dopravy (dopravní zácpy, problémy s parkováním) budou snižovány pomocí organizačních a regulačních opatření.

- Parkování v atraktivních oblastech bude regulováno (zejména finančně), aby nedošlo k přetížení komunikací a narušení jiných městských funkcí. Nové možnosti parkování budou řešeny zejména formou záchytných parkovišť s pěší docházkou či vazbou na hromadnou dopravu.
- Potřeby chodců by měly být zohledněny ve všech návrzích a opatřeních. Jejich bezpečnost by měla být zajištěna nikoliv vyloučením chodců z přirozených tras, ale přizpůsobením ostatních druhů dopravy.
- Vytvářena bude souvislá a dostatečně hustá síť pohodlných a bezpečných cyklistických tras.

Rekapitulace cílů
- Dopravní systém navrhovat jako kompromis – při prostorovém střetu uplatnit pořadí pěší a cyklistická doprava, hromadná doprava, ostatní druhy dopravy.
- Uplatňovat segregaci a preferenci hromadné dopravy, pokud je omezována automobilovým provozem.
- Rozvíjet síť komunikací tak, aby přednostně došlo k odklonění dopravy z přetížených oblastí města.
- Regulovat parkování při současné podpoře vzniku záchytných parkovišť.
- Zohledňovat a akceptovat potřeby chodců jako nejvíce zranitelných účastníků dopravy.
- Zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové přepravní práci, vytvářet proto podmínky na síti.

Prostředky k dosažení cílů
- V přípravě konkrétních dopravních projektů vždy postupovat s vědomím širších vztahů a v souladu se schválenými koncepčními materiály.
- Koordinovat řízení dopravy (dispečink, SSZ, preference MHD, navádění na parkoviště a objízdné trasy)
- Vytvořit jednotný integrovaný systém hromadné dopravy
- Zohledňovat bezpečnost a uživatelský komfort při návrhu zařízení pro cestující MHD
- Soustředit rozhodující část výkonů automobilové dopravy na síť hlavních komunikací, která bude zajišťovat plynulý provoz i ochranu ostatních městských funkcí a životního prostředí.
- Dbát na plynulost a bezpečnost dopravy raději než na rychlost a homogenitu tahů.
- Přerozdělovat prostředky v systému parkování k výstavbě záchytných parkovišť a garáží.
- Vytvářet přirozené pěší trasy, minimalizovat délky přechodů
- Dbát na ucelenost cyklistické sítě, s logickým začátkem, průběhem i koncem.

Využitelnost dokumentu
- Materiál lze využít jako podklad pro tvorbu scénářů mobility, včetně ověření souladu přijaté společné vize mobility s uvedenými zásadami.
- Dostatečně jasně je uveden postup v případě omezených prostorových podmínek, včetně hierarchie jednotlivých dopravních módů, což najde využití při definici konkrétních opatření.

Vhodné doplnění
- Vzhledem k povaze dokumentu nevidíme prostor k doplnění, ale k rozpracování v dalších stupních.

4.2.2 Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně

Informace o dokumentu
- Autor: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Ing. Petr Raška a kol.
- Aktuální podoba: schváleno Radou města Plzně 28. 4. 2011

Stručný souhrn obsahu
- Dokument formuluje požadavky na rozvoj jednotlivých složek dopravy ve městě, aby výsledkem byl vyvážený dopravní systém s přijatelnými investičními a provozními náklady a aby tento systém přispěl k celkovému rozvoji města. Usiluje tedy o společenský koncensus ve vazbě doprava ↔ rozvoj města.

- Pro individuální dopravu je základem řešení odstupňovaný komfort komunikační sítě (klesá směrem do centra), doplněný regulací parkování v centru města. Tento přístup není tedy přímo restriktivní pro uživatele individuální dopravy, ale svým nastavením podporuje diverzifikované využití osobního automobilu: relativně neomezené v přepravních vazbách na okraji města a naopak finančně i komfortně limitované v cílové i tranzitní dopravě směřující do exponované centrální oblasti města.
- U veřejné dopravy má být sledována zejména preference ve smíšeném provozu na území města (kde dochází ke konfliktu s paralelní automobilovou dopravou). Tento požadavek je logickým doplňkem předchozího bodu, kdy cestovní komfort veřejné dopravy má směrem do centra naopak růst (cestovními časy, frekvencí, dostupností zastávek). Součástí doporučeného postupu je také výraznější zapojení železnice do příměstské dopravy, neboť potenciál regionální železnice není dosud plně využit a skýtá předpoklady ke spolehlivé a poměrně dobře pokryté páteřní síti veřejné dopravy v aglomeraci;
- U nemotorové dopravy se má město soustředit na postupné zvyšování kvality veřejného prostoru včetně (dnes zatížených) městských tříd jako základní předpoklad pro rozvoj chůze v městském prostředí. Podpořeno je také postupné scelování cyklistické sítě, aby využití jízdního kola bylo konkurenceschopné vůči motorové dopravě.
- Zastřešující téma koncepce a organizace dopravního systému zdůrazňuje potřebu jednotné dopravně-urbanistické koncepce (doprava a urbanismus se oboustranně ovlivňují) – například podporu umisťování dopravně náročných funkcí na páteřní trasy veřejné dopravy. V řízení dopravy dokument akcentuje využití veškerých pokročilých možností sledování dopravy (dispečink, ústředna SSZ).

Rekapitulace cílů

- Zajistit vhodné rozložení zátěží na síti a zmenšit tlak IAD na centrum města;
- Omezit objemy cílové IAD ve středu města;
- Uvolnit atraktivní veřejné prostory od statické dopravy ve prospěch jiných funkcí;
- Zvýšit podíl MHD v dělbě přepravní práce;
- Snížit zatížení města příměstskou automobilovou dopravou;
- Zvýšit podíl nemotorové dopravy na dopravní obsluze města;
- Snižovat nároky na dopravní obsluhu území (urbanistická koncepce);
- Řídit a spravovat dopravní systém prostřednictvím informačních technologií.

Prostředky k dosažení cílů

- Dostavba městského a vnitřního okruhu + postupný přerod radiálních komunikací ve smyslu snižování dopravního komfortu do centra města;
- Sjednocený koncepční přístup ke komunikační síti navzdory administrativnímu dělení vlastnictví;
- Zóna placeného parkování v centru, včetně nových alternativ – záchytných parkovišť P+G a P+R;
- Preference MHD ve smíšeném provozu – zejména autobus a trolejbus (zvýšení cestovní rychlosti);
- Posílení role železniční dopravy (páteřní linky, vozový park, nové zastávky, návaznost na MHD / P+R);
- Přestupní uzly – provázanost MHD (zejména tramvaj), příměstské autobusové dopravy a železnice;
- Postupná realizace celistvé sítě cyklotras (především pro každodenní dojíždění);
- Jednotná dopravní a urbanistická koncepce (přesah do územního plánování);
- Rozvoj městského kamerového systému, dopravní ústředny a centrálního dispečinku.

Využitelnost dokumentu

- Materiál je potřebným východiskem pro hledání větší podrobnosti budoucího dopravního plánu, především díky tomu, že zachovává nadhled nad jednotlivými druhy dopravy.
- Reprezentuje oficiální názor vedení města, který je a bude často konfrontován při posuzování konkrétních dopravních projektů. Tyto projekty lze však na základě Zásad hodnotit pouze v obecné rovině jejich pojetí (soulad × nesoulad), nikoliv jejich konkrétní parametry a očekávané přínosy.

- Materiál neobsahuje seznam konkrétních projektů, což je v tomto pojetí správně. Úkol vyhledat vhodné záměry splňující vznesené Zásady musí být proveden objektivním hodnocením jejich dopadu v podrobnějším stupni rozpracování, který umožní i vzájemné porovnání jednotlivých projektů.
- Dokument neobsahuje indikátory současného stavu, ani jejich požadované (či předpokládané) hodnoty při respektování uvedených Zásad. Vyčíslení je tedy opět nutné provést v podrobnějším zpracování.

Vhodné doplnění
- Indikátory současného a požadovaného stavu (např. dělba přepravní práce, přepravní intenzity individuální a veřejné dopravy na určitých profilech, regulovaná parkovací místa, cestovní časy…);
- Způsob rozhodovaní o prioritách při volbě mezi větším množstvím záměrů.

4.2.3 Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni

Dokument
- Autor: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Ing. Petr Raška a kol.
- Aktuální podoba: schváleno Radou města Plzně 24. 2. 2005

Stručný souhrn obsahu
- Dokument formuluje obecné podmínky pro rozvoj chůze v městském prostředí, jako jsou přístupnost a prostupnost všech částí města pro chodce (propojenost sítě pěších tras), soulad technického řešení a uživatelské přívětivosti, preference úrovňových křížení.
- Definovány jsou požadavky na bezpečnost, technickou úroveň (odkaz na vyhlášky), užitné a estetické kvality, koordinaci s jinými druhy dopravy.

Rekapitulace cílů
- Respektovat tyto zásady v přípravě ostatních koncepcí a především v konkrétních projektech na opravy nebo výstavbu dopravní infrastruktury.

Využitelnost dokumentu
- Přímá využitelnost je nízká. Doporučená pravidla by měla být respektována v souvisejících koncepčních dokumentech (např. veřejná doprava – přestupní uzly; statická doprava – docházka k cíli).

4.2.4 Generel dopravy v klidu města Plzně – Aktualizace 2012

Dokument
- Autor: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Ing. Petr Raška, Ing. Kateřina Routová a kol.
- Aktuální podoba: schváleno Zastupitelstvem města Plzně 6. 9. 2012

Stručný souhrn obsahu
- Dokument navazuje na předcházející aktualizaci Generelu dopravy v klidu z roku 1996. Záběr řešení začíná u zóny placeného stání (regulovaného parkování) v centru města, pokračuje přes záchytná parkoviště s pěší docházkou (P+G) resp. dojížďkou veřejnou dopravou (P+R) do centrální části města. Dále řeší jednotné požadavky na parkování pro novou výstavbu. Okrajově se věnuje parkování u významných cílů a řešení rezidentního parkování v obytných čtvrtích s vysokou hustotou osídlení.
- U zóny placeného stání dokument konstatuje zvýšení respektu pravidel (tj. zejména počtu platících uživatelů). Proti předchozímu období jde o významný posun, neboť materiál z roku 2006 uváděl pouhých 13 % uživatelů respektujících pravidla a „zneužívání“ systému především dojíždějícími zaměstnanci s dlouhou dobou parkování (9 hodin) a nízkým obratem. Současně však dochází ke

snížení poptávky po parkování v placené zóně, zejména díky přesunu neplatících uživatelů za hranice regulovaného území. Proto dokument navrhuje etapovité rozšíření regulovaného území až po přirozené urbanistické hranice širšího centra.
- Kapacita systému P+G, který dnes tvoří dvě povrchová parkoviště a dva objekty, není plně využívána. Příčinou je nedostatečný rozsah zóny regulovaného parkování, kdy se většina uživatelů přesunula raději za hranice regulovaného území do neplacených lokalit než do nově nabízených kapacit P+G. Rozsah zóny regulovaného parkování tedy nemá citelný vliv na změnu dopravního chování ve smyslu změny dopravního módu stávajících uživatelů parkování ve prospěch chůze nebo veřejné dopravy. Po rozšíření zóny (viz předchozí bod) je navrhováno dalších 5 parkovišť P+G, obsluhovaných z vnitřního komunikačního okruhu.
- Systém P+R obsahuje stále jen jednu lokalitu poblíž Rokycanské ulice, jako celek tedy není funkční. Návrh parkovišť P+R obsahuje 8 lokalit, kde lze garantovat alespoň výhledovou návaznost na tramvaj nebo trolejbus. Dále byla vytipována parkoviště P+R u železničních stanic a zastávek mimo území města v návaznosti „automobil – regionální železniční doprava“.
- Provozovatelem regulované zóny a některých parkovišť P+G je městská společnost Parking Plzeň s.r.o. Náklady na provoz systému jsou hrazeny z rozpočtu města, příjmy z parkovného jsou odváděny do rozpočtu města (společnost tedy nefunguje samofinancovatelně). Založením organizátora statické dopravy byl splněn jeden z cílů předchozí aktualizace Generelu.

Rekapitulace cílů
- Snížit intenzity dopravy i počet parkujících vozidel v centrální části města (především na úkor návštěvníků; rezidenti by měli být zvýhodněni);
- Řešit negativní jevy spojené s přeléváním parkujících aut za hranici zpoplatněného území;
- V okolí centra více využívat parkování v objektech, napojených na základní komunikační skelet;
- Metodicky sjednotit stanovování požadavků na dopravu v klidu při povolování staveb;
- Vybavovat úrovňových parkovišť stínící zelení.

Prostředky k dosažení cílů
- Rozšířit zónu regulovaného parkování až po přirozené urbanistické hranice centrální části města, kde již nehrozí „přelévání“ neplatících uživatelů do nejbližšího okolí;
- Zřizovat výhodnější alternativu placenému parkování v centru města – záchytná parkoviště P+G;
- Zřizovat záchytná parkoviště P+R s přímým přístupem na páteřní síť MHD, resp. regionální železniční dopravu za hranicemi města
- Stanovit požadavky na počet a provedení parkovacích míst v závazné části Generelu.

Využitelnost dokumentu
- Schváleno etapovité rozšiřování zóny regulovaného parkování jako jeden z významných „měkkých“ nástrojů na ovlivnění dopravní poptávky – zbývá jen krok k realizaci;
- Závazná část Generelu je „zásobníkem projektů“ parkovacích kapacit typu P+G a P+R – záměry lze slučovat jak s rozšiřováním regulované zóny, tak se záměry výstavby dopravních uzlů; celkem prověřeno 5 lokalit P+G a 8 lokalit P+R ve stupni rozpracovanosti od záměru po studii;
- Provozovatel systému Parking Plzeň s.r.o. reprezentuje zájmy města ve všech typech stávajících i uvažovaných parkovišť – záruka systematického přístupu.

Vhodné doplnění
- Indikátory systému parkování (např. počet zpoplatněných míst, příjmy z parkovacího místa, průměrná délka parkování, obrat vozidel na parkovací místo, intenzita dopravy na vjezdech do území);

- Podmínky pro funkčnost parkovišť P+R – k definici lokalit a jejich přístupu na páteřní veřejnou dopravu ještě zbývá zohlednit stávající resp. požadovanou cestovní rychlost veřejné dopravy, aby byla spolu s konceptem P+R konkurenceschopná (převis do koncepce veřejné dopravy, která však chybí);
- Předpokládané investiční a provozní náklady navrhovaných parkovišť a objektů;
- Ekonomika systému parkování – udržitelnost vyrovnaného hospodaření organizátora parkování po rozšíření regulované zóny a požadavku na investiční činnost.

4.2.5 Optimalizace dopravního výkonu MHD v Plzni

Dokument
- Autor: DHV CR, spol. s r.o., Divize dopravy, infrastruktury a staveb
- Aktuální podoba: zpracováno v březnu 2008, neschvalováno

Stručný souhrn obsahu
- Dokument se věnuje především krátkodobějšímu zlepšení provozních a ekonomických parametrů MHD formou optimalizace linkového vedení, jízdního řádu a vozového parku. Řeší také dopady těchto opatření do dopravních výkonů a ekonomiky provozu MHD. Vzhledem ke skutečnosti, že optimalizace provozu MHD proběhla ve dvou etapách v letech 2009 a 2010, nebudeme tuto část dále rozebírat.
- V dlouhodobějším výhledu se dokument zaobírá stavebním stavem zastávek a přestupními vazbami s definicí návaznosti v rámci systému MHD i na regionální linky IDP. Povahou a podrobností zpracování odpovídá generelu. V tématu přestupních uzlů se protíná s později zpracovaným materiálem od společnosti POVED – principem je omezení výkonů regionální dopravy na území města Plzně a jejich případné převedení do příměstských úseků. Jako prioritní jsou v dokumentu označovány terminály u hlavního nádraží a na náměstí Milady Horákové.
- Návrhy opatření pro preferenci MHD vycházejí ze sledování zdržení vlivem provozu IAD, problematického výjezdu ze zastávek a nevhodného uspořádání křižovatek. Navrhovaná opatření nabízejí plné spektrum zásahů – od instalace podélných prahů na tramvajových tratích přes zřizování vyhrazených jízdních pruhů až po poměrně výraznou regulaci IAD. Některé položky v seznamu opatření již byly realizovány nebo již nejsou proveditelné.
- Návrh priorit rozvoje MHD upozorňuje na potřebné investice do silniční infrastruktury, vedoucí k odlehčení páteřních tras veřejné dopravy (např. Lidická – sady Pětatřicátníků nebo Lobezská – Jateční). V rozšiřování tramvajové sítě je prioritou prodloužení tratě na Borech – Západočeská univerzita a výhledově až železniční trať č. 183. Dále jsou stanoveny podmínky pro tramvajové tratě do sídliště Vinice a v oblasti Slovan a Koterova. Hlavní priorita v oblasti trolejbusové trakce – trať na Borská pole – již byla realizována. Následuje dalších 10 námětů na rozšíření trolejbusové sítě.

Rekapitulace cílů
- Navrhnout optimální organizaci provozu MHD v krátkodobém horizontu (5 let)
- Zlepšit přestupní vazby v rámci systému MHD i provázanost na linky IDP s cílem zkrácení cestovních časů a redukce souběžných jízd
- Zvýšit rychlost a spolehlivost MHD
- Rozvíjet elektrickou trakci MHD

Prostředky k dosažení cílů
- Série dopravních průzkumů spolu s analýzou provozního zázemí a krátkodobou prognózou poptávky;
- Realizace stavebních zásahů a novostaveb zastávek / přestupních uzlů v podrobnosti generelu;
- Provedení specifikovaných dopravních opatření i stavebních úprav;
- Realizace investic do infrastruktury závislé trakce dle navržených priorit.

Využitelnost dokumentu

- Hlavní účel dokumentu – optimalizace provozu MHD – byl již splněn.
- Ostatní kapitoly jsou zpracovány jako "zásobník námětů", které je však vhodné sdružit do větších souvisejících projektů (a to v souvislosti buď tematické nebo lokální). Dokument tedy není vhodné brát jako základ pro další řešení, ale přihlížet k němu při přípravě konkrétních projektů.
- Priority investic do dopravní infrastruktury je nutné uvažovat v širších souvislostech.
- Některá doporučení je zapotřebí prověřit; vzhledem k době zpracování nejsou vždy ve shodě s novějšími strategickými materiály.

Vhodné doplnění

- Postrádáme prověření změn poptávky cestujících (novostavby infrastruktury, přestupní uzly s přelivem cestujících do MHD) – pro tyto účely bude využit matematický model veřejné dopravy.

4.2.6 Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska na území města Plzně

Dokument

- Autor: POVED, s.r.o., Ing. P. Náhlík, Ing. J. Pospíšil a Ing. K. Halma
- Aktuální podoba: schváleno Radou města Plzně dne 17. 2. 2011

Stručný souhrn obsahu

- Nosnou myšlenkou celého návrhu je racionalizace regionální dopravy na území města – zajištěním komfortní provázanosti regionální železnice, linkové dopravy a MHD na straně jedné a možnostmi úspor dopravních výkonů na souběhu více druhů dopravy na straně druhé.
- Dokument uvádí obecné požadavky na polohu, vybavení a přístupnost terminálů pro návaznost regionální a městské veřejné dopravy. V oblasti specifikace dopravního řešení jde do detailu, v oblasti stavebního provedení zůstává v obecné rovině.
- Součástí dokumentace je i vyčíslení předpokládaných úspor dopravních výkonů veřejné linkové dopravy, které však zůstává u jednotkové ceny (za spoj).
- Celkem je navrženo 13 přestupních uzlů. Rozlišovány jsou 3 kategorie – malý (společná zastávka), střední (variantní ukončení linek) a velký (celoměstský význam, včetně dálkové dopravy). Velké přestupní uzly jsou celkem 3 – Nám. Milady Horákové, žst. Plzeň hlavní nádraží / Šumavská a CAN.

Rekapitulace cílů

- Zkrátit přestupové vzdálenosti pro cestující
- Redukovat souběhy regionální a městské veřejné dopravy, uspořit tím dopravní výkony
- Vytvořit potřebné provozní zázemí

Využitelnost dokumentu

- Dokument přehledně shrnuje koncepci přestupních uzlů na území Plzně bez ohledu na jejich současný status (s jejich realizací uvažováno v rámci připravovaných projektů / v současné době existují / jde o náměty k pozdějšímu rozpracování);
- K dalšímu zpracování lze převzít jako „zásobník námětů" – v tomto případě dostatečně podložený

Vhodné doplnění

- Kalkulace dopadu na dopravní výkony regionální i městské dopravy není dovedena do detailního výpočtu za celé dopravně-organizační opatření. Význam jednotlivých terminálů je tak obtížné porovnat.
- Je nutné rozpracovat technické (stavební) řešení do formy studie u jednotlivých lokalit, které nejsou součástí širších záměrů

4.2.7 Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016

Dokument

- Autor: POVED, s.r.o., Ing. P. Náhlík, Ing. J. Pospíšil a Ing. K. Halma
- Aktuální podoba: schválena usnesením Rady Plzeňského kraje dne 8. 12. 2011

Stručný souhrn obsahu (pouze ve vazbě na město Plzeň)

- Základem řešení regionální dopravy je zavedení diametrálních (průjezdných) linek příměstské hromadné drážní osobní dopravy v Plzeňské aglomeraci. Toto řešení je však odvislé od významných investic do železniční infrastruktury, které jsou v kompetenci Správy železniční dopravní cesty.
- S páteřní rolí železniční dopravy úzce souvisí vybudování přestupního uzlu (autobusového terminálu) v prostoru Plzeň hlavní nádraží / Šumavská. Ukončení autobusových linek je vhodné nejen pro příměstské a regionální linky, ale zejména pro páteřní autobusové linky a případně vybrané dálkové linky.
- Rozvojové záměry v rámci MHD v Plzni sledují postupné budování přestupních uzlů na území města Plzně s možností ukončení vybraných linek nebo spojů příměstské autobusové dopravy na okraji města. Klíčové jsou zejména přestupní uzly s vazbou na tramvajovou dopravu – tedy přestupní uzly Slovany a Kaplířova.
- Prodloužení tramvajové tratě Kaplířovou ulicí z Klatovské třídy k areálu Západočeské univerzity vznikne nový přestupní uzel „Kaplířova“ pro autobusové linky ze/ve směru Klatovy s návazností na městskou hromadnou dopravu.
- Plán dopravní obslužnosti počítá rovněž se vznikem sítě záchytných parkovišť charakteru P+R, B+R, K+R s přestupní vazbou na železnici. Toto téma by mělo být koncepčně řešeno samostatným dokumentem na úrovni samosprávy Plzeňského kraje.

Realizační cíle (pouze ve vazbě na město Plzeň)

- Přestupní uzel Plzeň hlavní nádraží / Šumavská včetně autobusového terminálu, ukončení vybraných linek autobusové dopravy na terminálu v přestupním uzlu žst. Plzeň hlavní nádraží Plzeň / Šumavská místo na Centrálním autobusovém nádraží.
- Přestupní uzel Plzeň Borská pole (Kaplířova ulice) v návaznosti na prodloužení tramvajové trati v úseku Bory – Západočeská univerzita.
- Přestupní uzel Plzeň Slovany (náměstí Milady Horákové).
- Další základní přestupní uzly v rámci Plzně a na významných železničních tratích v Plzeňském kraji, včetně řešení statické dopravy (systémy P+R, P+B, K+R)
- Optimalizace vedení linek autobusové dopravy na území města Plzně v návaznosti na přestupní uzly lokálního i celoměstského významu
- Prodloužení trolejbusové trati na křižovatku ulic Mohylová – Hřbitovní.
- Prodloužení trolejbusové trati v úseku Goethova – FN Lochotín.

Využitelnost dokumentu

- V Plánu jsou dobře popsané požadavky regionální dopravy, které funkčně nebo územně souvisejí s městem Plzní – není tedy na místě obava, že by administrativní členění mělo negativní vliv;
- Patrná je poměrně jasná představa o organizaci regionální železniční dopravy a autobusové linkové dopravy, z toho plynoucí požadavky na infrastrukturu dopravních terminálů (uzlů) i železničních tratí;
- Přesah dokumentu do statické dopravy je v souladu s Generelem statické dopravy i Optimalizací dopravního výkonu MHD v Plzni;

Vhodné doplnění

- Autoři ve větší podrobnosti neřeší předpokládaný vývoj poptávky po realizaci navrhovaných změn v síti veřejné dopravy, přestože uvádějí, že podkladem pro zpracování Plánu byl zjednodušený dopravní model Plzeňského kraje (zpracovaný v softwarovém prostředí VISEM/VISUM v roce 2007).
- Není zřejmé, na základě jakého hodnocení byly zvoleny realizační priority.

4.3 Data o mobilitě

4.3.1 Průzkum mobility obyvatel Plzeňské aglomerace

Důležitým podkladem pro vytvoření PUMP byl sociologický průzkum mobility obyvatel Plzně a jejího okolí. Cílem průzkumu bylo:

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

Průzkum částečně překrývá data zjišťovaná při Sčítání lidu, domů a bytů, zejména druh dopravy a zdroje a cíle cest. Také vykrývá slabá místa tohoto statistického zjišťování, které jsou např. podrobnější práce se zastoupením druhů dopravy v rámci jedné cesty nebo údaje o cestovních časech.

Řešené území

Pojem „Plzeňská aglomerace“ je vymezen rozsahem území, které pokrývá matematický dopravní model veřejné dopravy ve vlastnictví Správy veřejného statku města Plzně. Jde o území definované pomocí dopravních oblastí v kapitole 2.3.2. Území Plzeňské aglomerace bylo rozděleno na 114 dopravních zón. Každé zóně byl přidělen unikátní kód, který slouží k identifikaci bydliště dotazovaného, stejně jako zdrojů a cílů cest v cestovním deníku na území Plzeňské aglomerace.

Struktura výběrového souboru

Výzkumu se zúčastnilo celkem 1514 respondentů ve věku nad 15 let žijících v Plzeňské aglomeraci – vybráni kvótním výběrem s preferencí místa bydliště. Dodatečné kvóty byly pohlaví a věk respondenta. Výzkumu se zúčastnilo 728 mužů (48,1%) a 786 žen (51,9%). Nejpočetnější skupinou respondentů jsou zaměstnanci (46,4%), následuje skupina důchodců (18,8%), žáků a studentů (14,5%), ekonomicky neaktivních a nezaměstnaných (13,2%) a OSVČ (7,2%). Z pohledu věkových kategorií je nejpočetnější skupinou skupina respondentů ve věku 30-39 let (22,1%). I v dalších věkových kategoriích se pohybuje zastoupení v rozmezí 9-18,2% zastoupení.

Rozhodný den

Pro práci s daty bylo nutné stanovit tzv. rozhodný den průzkumu. Jedná se o den, ke kterému se sledovalo chování obyvatel v oblasti jejich mobility. Pro průzkum bylo stanoveno, že se bude jednat výhradně o den pracovní (mimo soboty, neděle a státní svátky). Vzhledem k načasování sběru dat se jednalo o data od 29. 4. 2014 do 21. 5. 2014. Vzhledem ke dvěma dnům státního svátku (1. 5. a 8. 5), které připadaly na čtvrtek je počet rozhodných dnů v souboru právě ve čtvrtek nejméně zastoupeným dnem (10,6%).

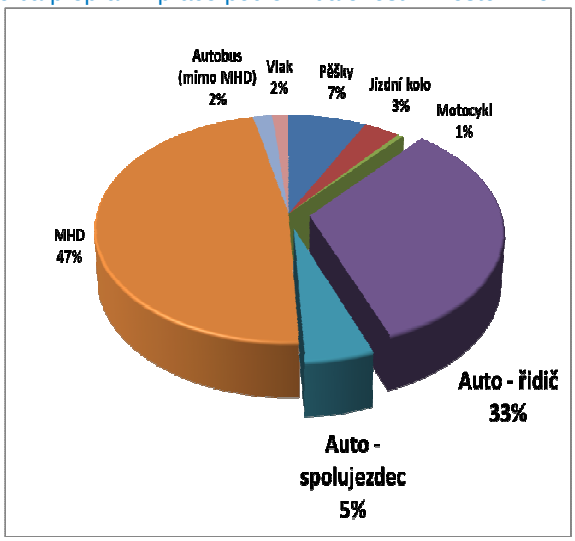
63,7% respondentů realizovalo během rozhodného dne 2 cesty, 14,3% respondentů pak uvádí 4 cesty, 11,8% respondentů uvádí 3 cesty. Zbylé počty cest se pohybují na úrovni do 3,5%. Právě 3,5% respondentů v rozhodný den neprovedlo žádnou cestu a naopak 0,6% respondentů uvedlo maximálně sledovaných 7 cest během rozhodného dne.

Výstup je strukturován do dvou základních výsledkových oblastí:

- Část A – řetězec cest v pracovním dni průzkumu
- Část B – doplňkové údaje o spotřebitelském chování v oblasti dopravy

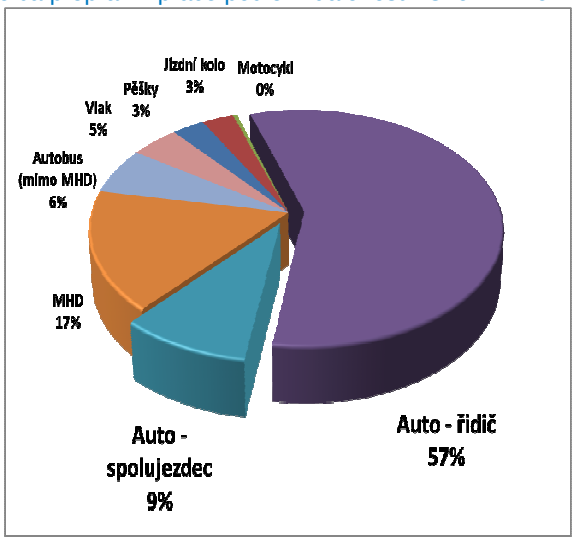
Z grafu **dělby přepravní práce podle vzdálenosti**, který byl vyhotoven zvlášť pro město a zvlášť pro jeho okolí, jsou vidět značné změny v rozdělení druhů dopravy. Ve městě využívá téměř polovina obyvatel MHD, IAD je až na druhém místě. Mimo město je toto pořadí naopak, 66% obyvatel se dopravuje automobilem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

Dělba přepravní práce podle vzdálenosti - Město Plzeň



Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

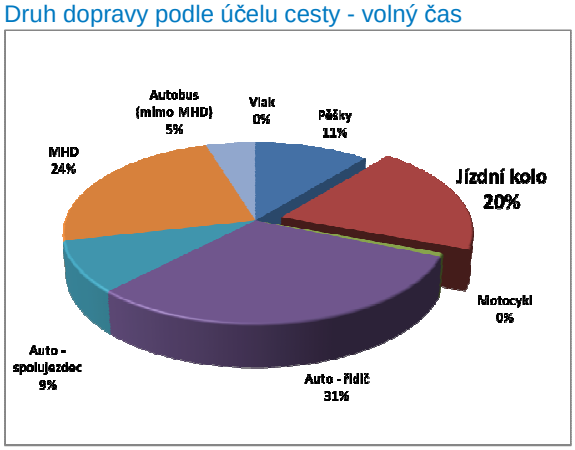
Dělba přepravní práce podle vzdálenost - Okolí Plzně



Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

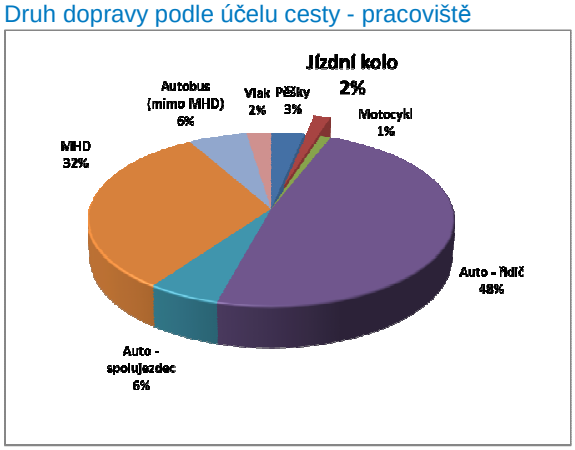
Dalším srovnáním jsou grafy zobrazující **volbu druhu dopravy podle účelu cesty**. Jako účel cesty jsou brány cesty na pracoviště a cesty, které se uskuteční ve volném čase. Jízdní kolo je využíváno více ve volném čase 20% oproti jízdám na pracoviště 2%. Naopak je to s individuální automobilovou dopravou, kterou do práce využívá 54% obyvatel a ve volném čase 40%. Ve využití MHD je rozdíl 8%, převládá jízda na pracoviště. Překvapujícím zjištěním je také výsledek, který ukazuje, že vlak ve volném čase nevyužívá téměř nikdo, naopak chůze je ve volném čase využívána víc.

Druh dopravy podle účelu cesty - volný čas



Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

Druh dopravy podle účelu cesty - pracoviště

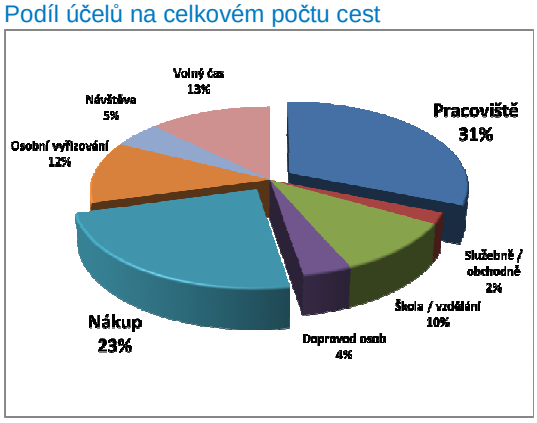


Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

Ohledně **účelů cest**, nejčastěji cestují obyvatelé Plzně a okolí do práce 31% a za nákupy 23%. Menší podíl mají potom cesty ve volném čase 13%, pro osobní vyřizování 12% a cesty do škol 10%.

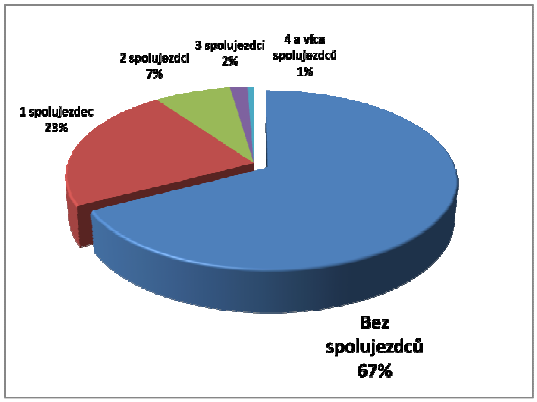
Graf, který zobrazuje **obsazenost automobilů**, nevykazuje příliš potěšující výsledky. 67% cestujících jezdí bez spolujezdců, 23% mají jednoho spolujezdce a obsazení dvěma a více spolujezdci je minimální.

Podíl účelů na celkovém počtu cest



Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

Obsazenost vozidel



Zdroj dat: Průzkum mobility v Plzeňské aglomeraci, PMDP, 2014

Data zjištěná pro **frekvenci používání automobilu** ukazují na skutečnost, že denně používá automobil 25% obyvatel a několikrát týdně 21% obyvatel. Je tedy zřejmé, že ostatním účastníkům provozu jsou známy alternativy dopravy po městě.

Z dalších výsledků, které zde již nejsou graficky vyjádřeny, bylo zjištěno, že 25% cest uskutečněných automobilem je kratších než 4km. Dalším poznatkem je, že 55% chodí pěšky samostatně, 37% využívá v kombinaci docházky a MHD. Kombinace využití automobilu a následné chůze využívá pouze 1% dotazovaných, tento výsledek ukazuje na to, že zde není dostatek parkovišť P+G.

5. Workshopy

V této kapitole najdete záznamy o realizovaných workshopech PUMP, kterých se účastní tým Řešitelů spolu s Partnery PUMP.

5.1 První workshop PUMP 17. 6. 2014

První pracovní workshop PUMP se uskutečnil 17.6.2014 od 13 hod v konferenčním centru ANGELO HOTEL PILSEN, U Prazdroje 6.

Workshopu se kromě zástupců z pracovní skupiny (MM, GTA, ÚKEP, ÚKR, SVS, PMDP) zúčastnili i pozvaní hosté z různých zainteresovaných organizací, např. z POVED, ČSAD, Policie ČR Dopravní inspektorát, Sdružení osob se ZP, Plzeň 2015 a další.

Po úvodních proslovech se hlavní část workshopu věnovala tzv. pracovnímu bloku. Pozvaní účastníci workshopu byli rozděleni ke čtyřem stolům po pěti lidech a formou kladných a záporných názorů hodnotili osm definovaných témat věnující se současnému stavu dopravní mobility v Plzni.

Jednalo se o témata:
1. Management parkování
2. Uliční prostor a zklidňování dopravy
3. Pěší doprava
4. Cyklistická doprava
5. Veřejná doprava
6. Automobilová doprava
7. Management mobility
8. Nákladní doprava

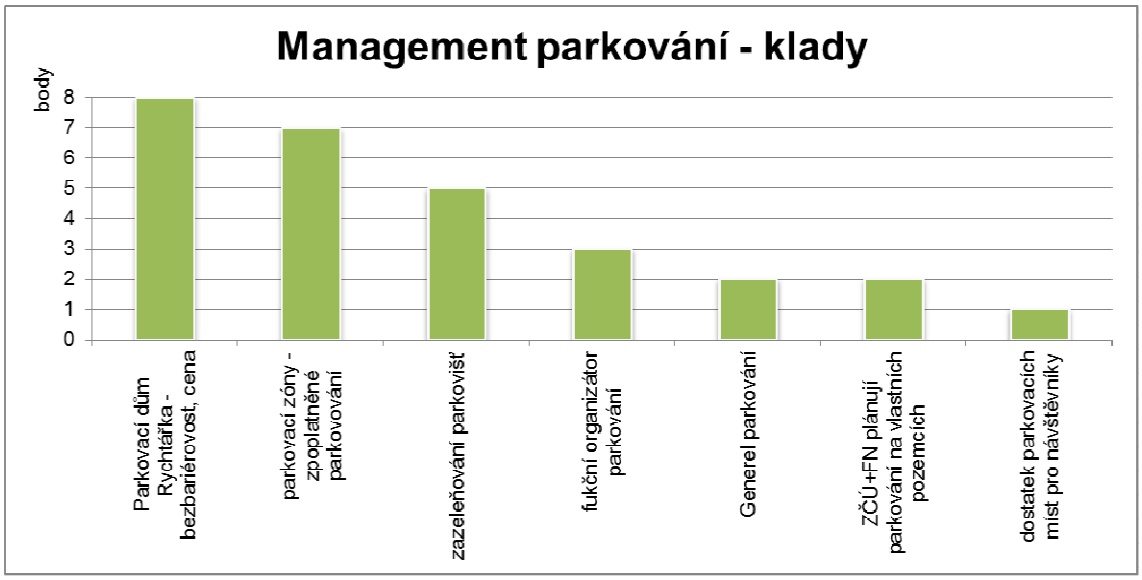
Následně proběhlo u každého stolu hlasování o největším kladu a záporu daného tématu. Výsledkem bylo, že za každý pracovní stůl bylo dané téma prezentováno jedním kladným a jedním záporným názorem (při rovnosti hlasů i více).

Takto získané názory z workshopu byly sjednoceny a bodově ohodnoceny. Za výskyt názoru v pracovní skupině byl udělen 1 bod a za každý obdržený hlas také 1 bod.

Na základě zapojení účastníků workshopu byl získán přehled o kladech a záporech současného stavu dopravní mobility v Plzni. Výsledky workshopu jsou uvedeny v následujících podkapitolách.

Po prezentaci závěru pracovních skupin pro všechny účastníky workshopu byl představen nově spuštěný web http://www.mobilita-plzen.cz/, věnující se PUMP. Pro pozvané účastníky byl vytvořen přístup pro přihlášení do registrované části webu, kde naleznou dotazník, diskuzní fórum a materiály ke stažení.

5.1.1 Management parkování

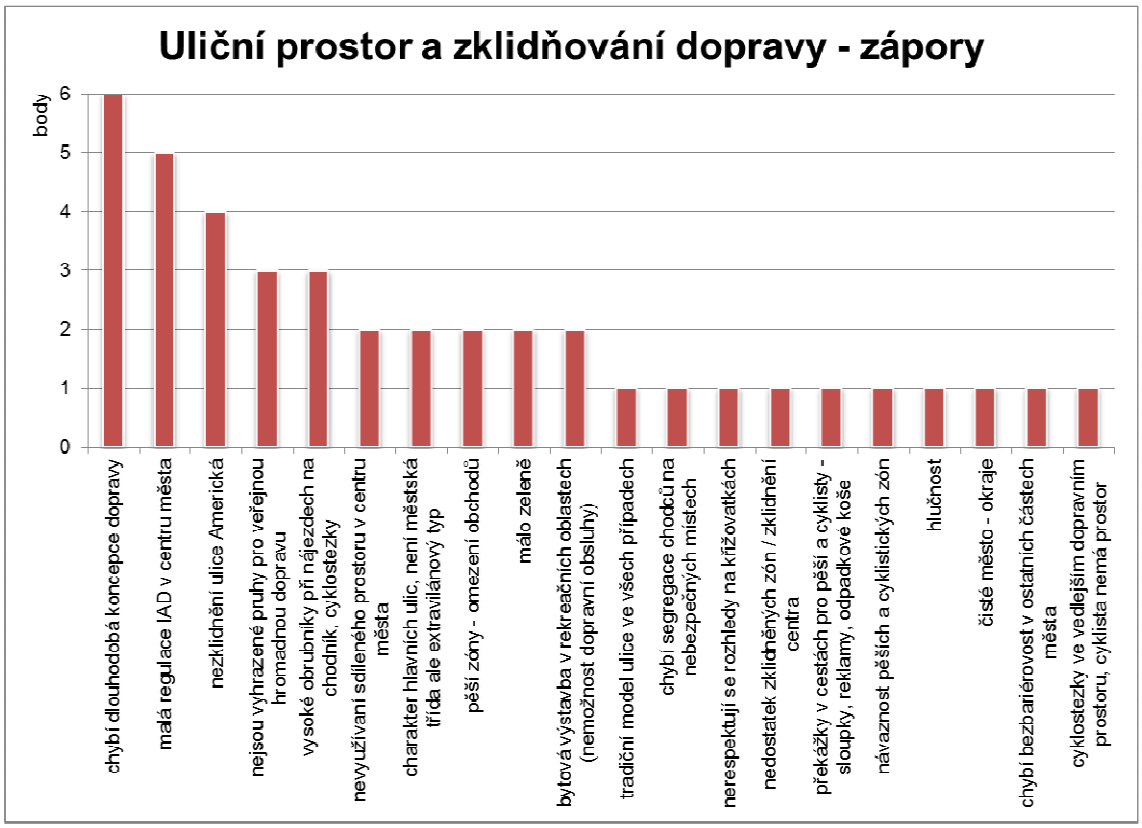


Nejvíce ohodnoceným kladem je „Parkovací dům Rychtářka - bezbariérovost, cena„.

Největšími nedostatky jsou „nedostatek záchytných parkovišť P+R“ a „nedostatek parkovacích míst v rezidenčních lokalitách“.

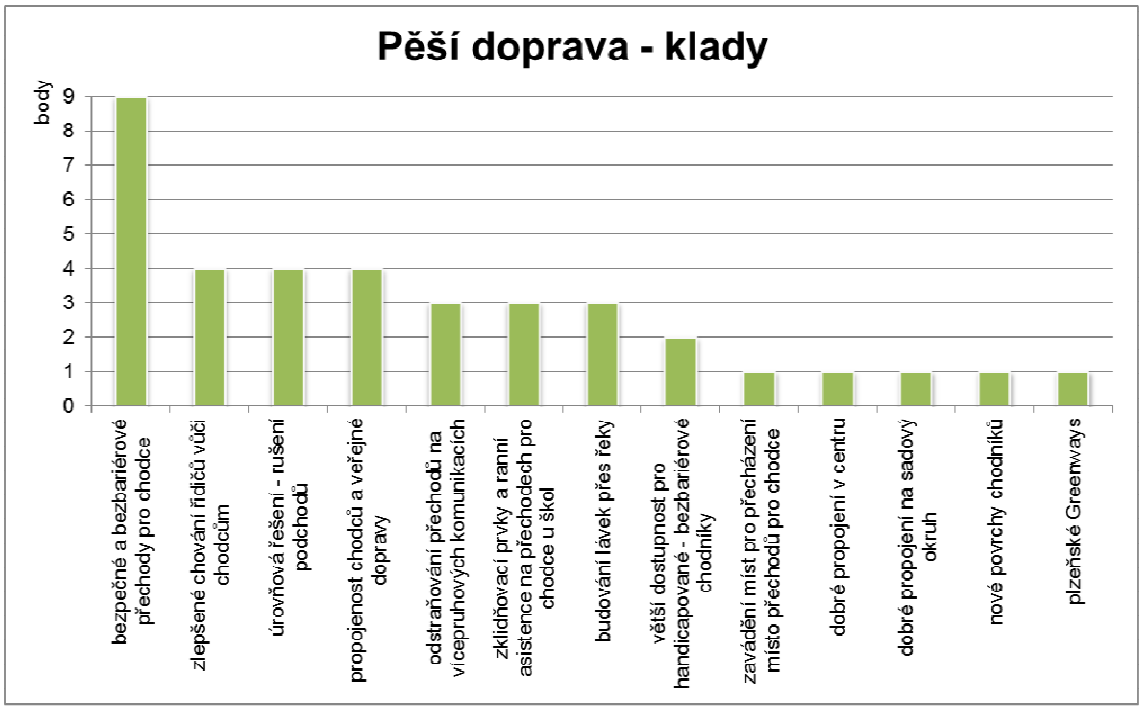
5.1.2 Uliční prostor a zklidňování dopravy

Největšími klady daného tématu jsou „bezpečné a bezbariérové zastávky“, „bezbariérové trasy pro handicapované v centru“, „zklidňovací prvky v nových obytných zónách, u škol atd.“ a „nové pěší zóny (např. Martinská, Smetanova)“.

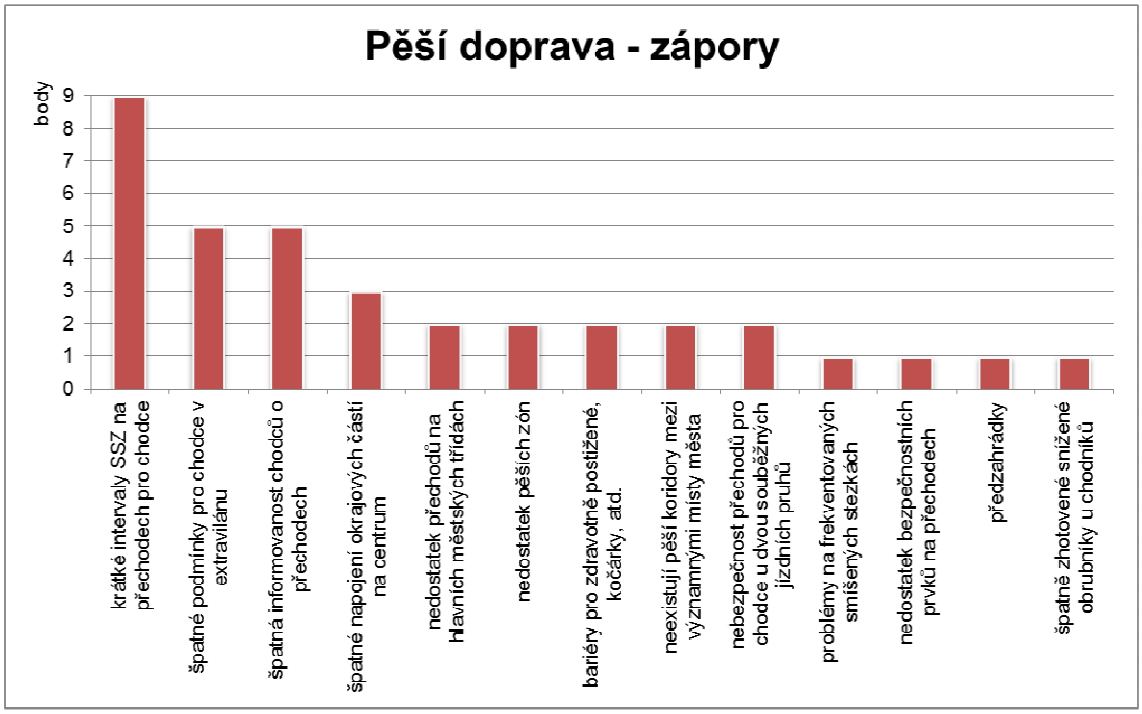


Největším záporem u daného tématu je, že „chybí dlouhodobá koncepce dopravy“.

5.1.3 Pěší doprava

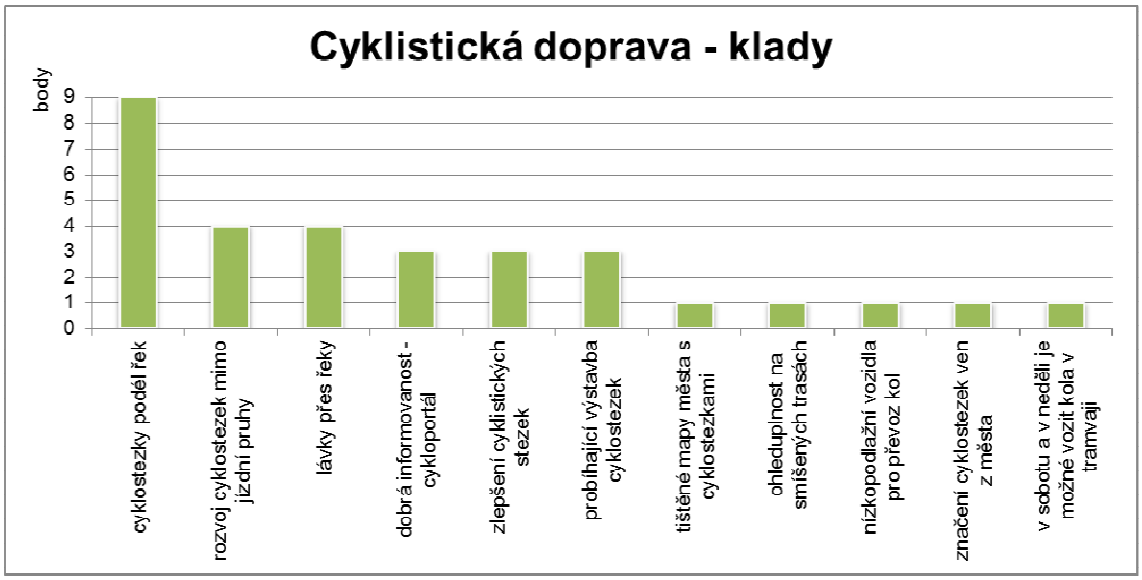


Největším kladem s 9 body jsou „bezpečné a bezbariérové přechody pro chodce“.

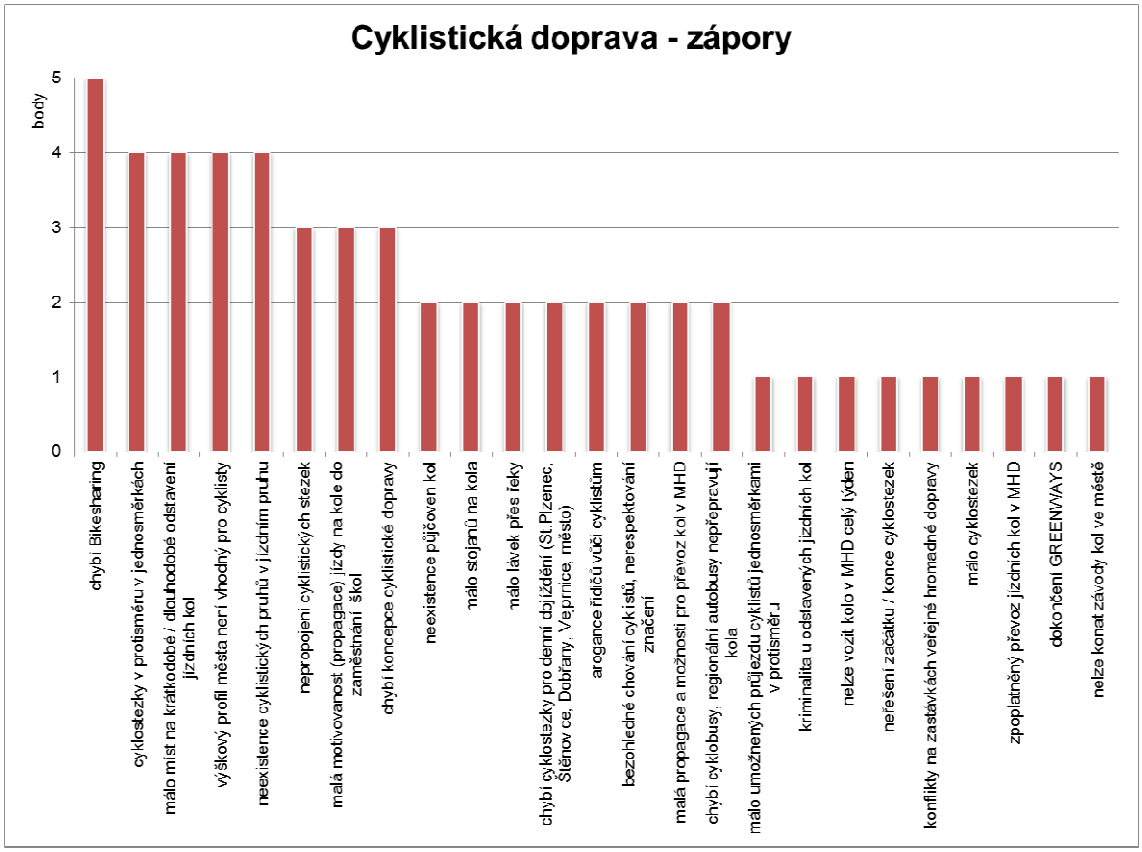


Naopak největším záporem jsou „krátké intervaly SSZ na přechodech pro chodce“.

5.1.4 Cyklistická doprava

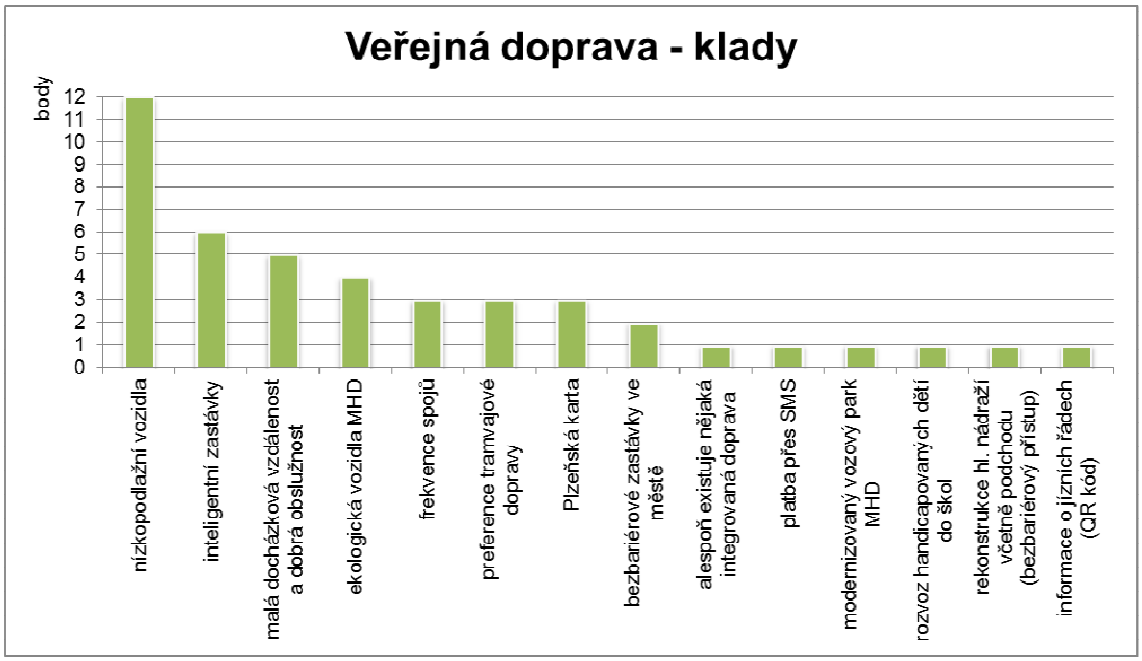


Nejvíce ohodnoceným kladem jsou „cyklostezky podél řek“.



Největším záporem u cyklistické dopravy je, že „chybí Bikesharing“.

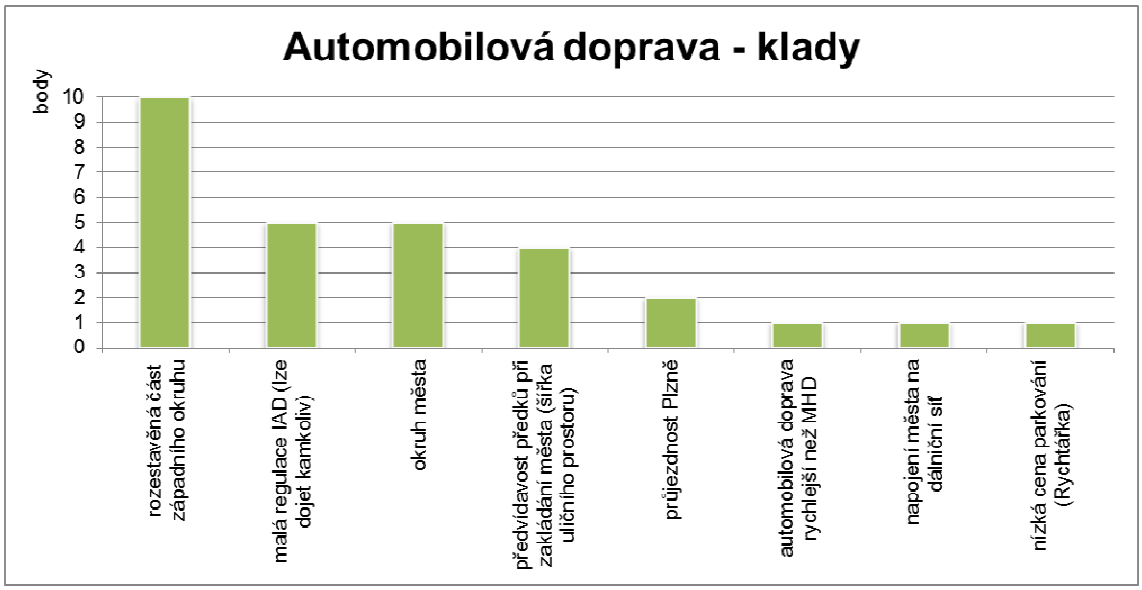
5.1.5 Veřejná doprava



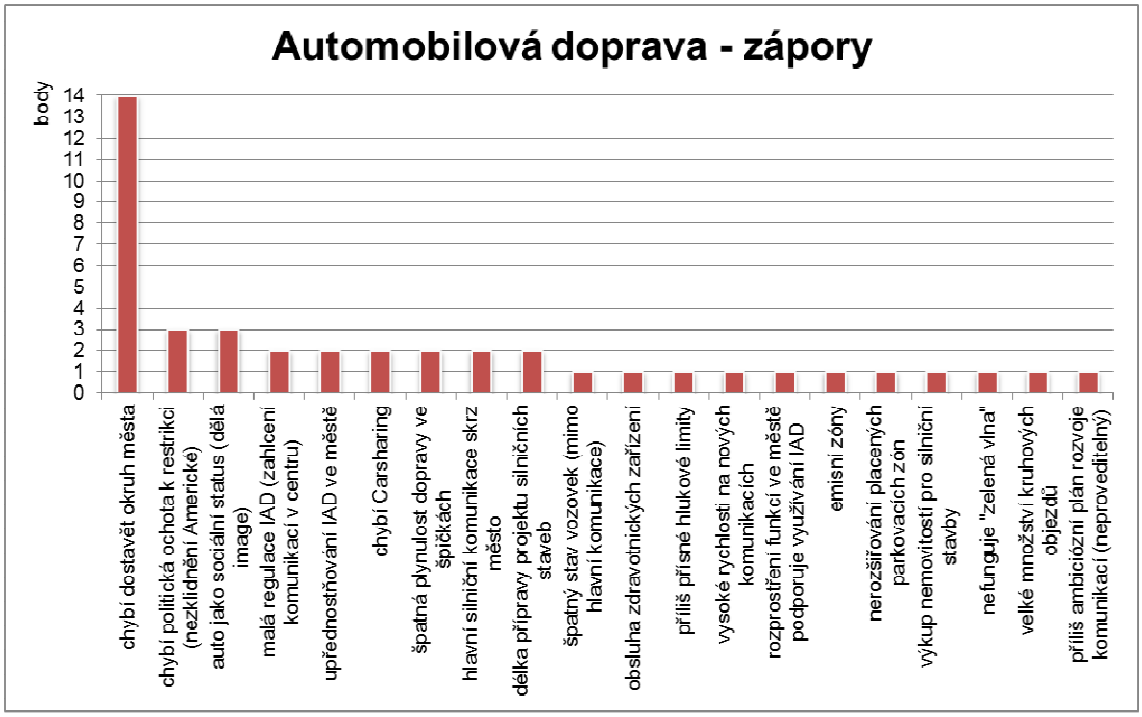
Největším kladem u veřejné dopravy jsou „nízkopodlažní vozidla“.

S 10 body je největší zápor u veřejné dopravy „chybí preferenční opatření pro MHD“.

5.1.6 Automobilová doprava

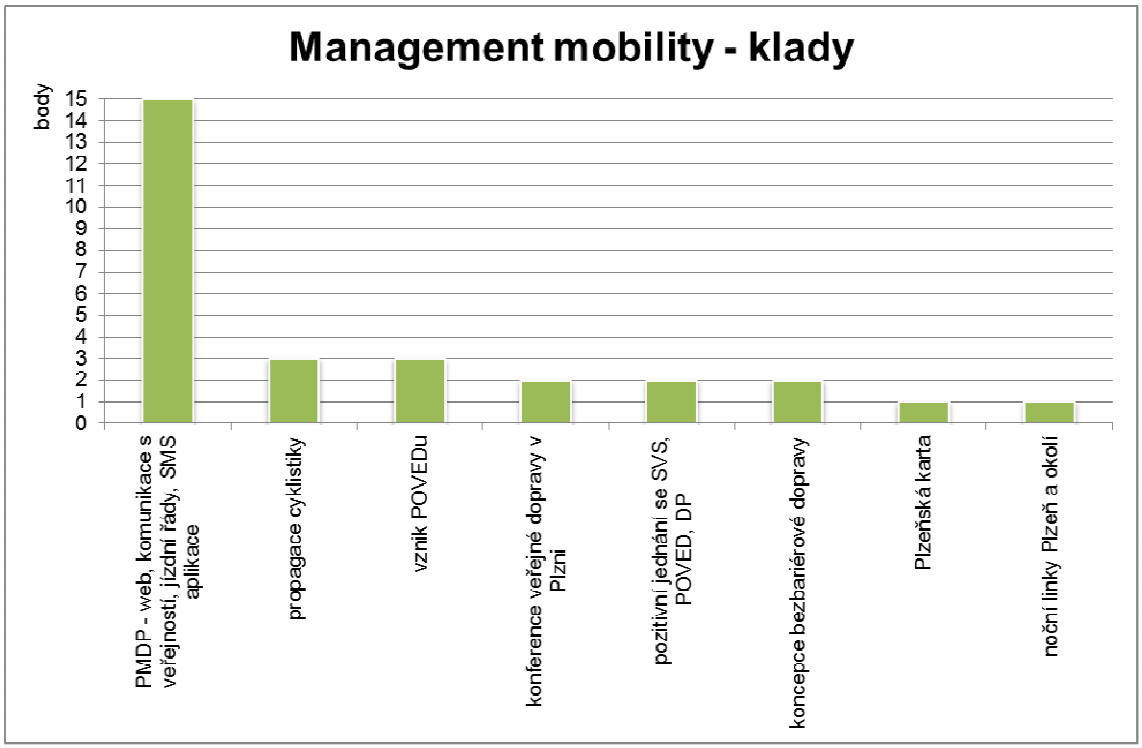


Největším kladem je „rozestavěná část západního okruhu“.

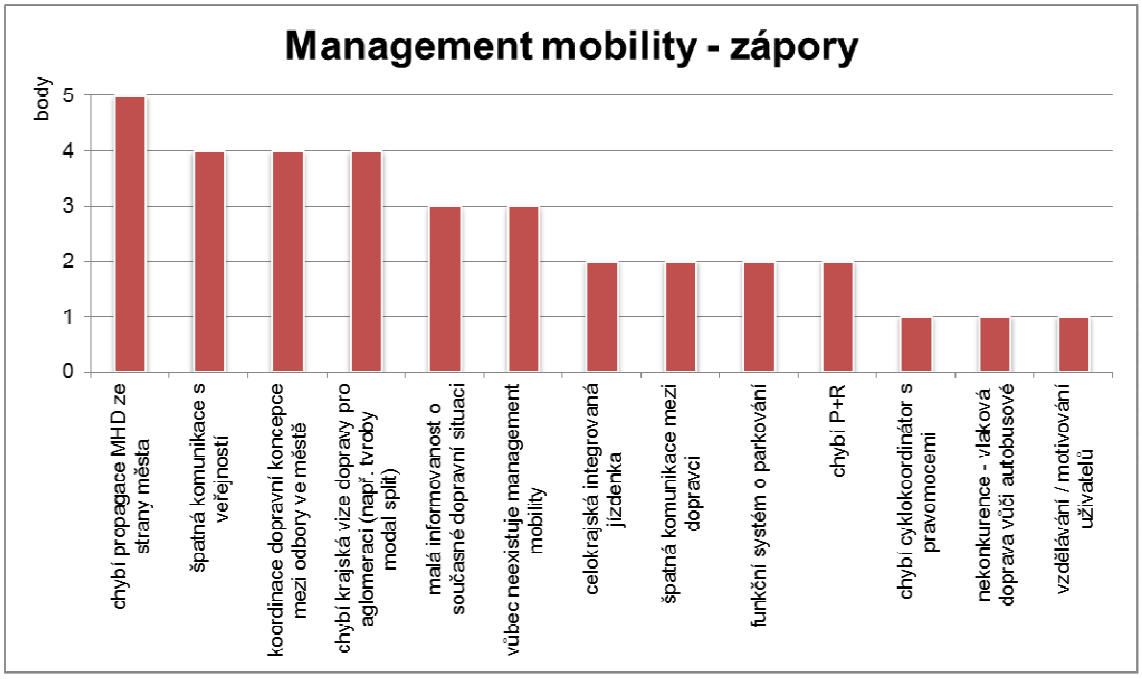


Znatelně nejvyššího bodového hodnocení u záporu dostalo „chybí dostavět okruh města“.

5.1.7 Management mobility

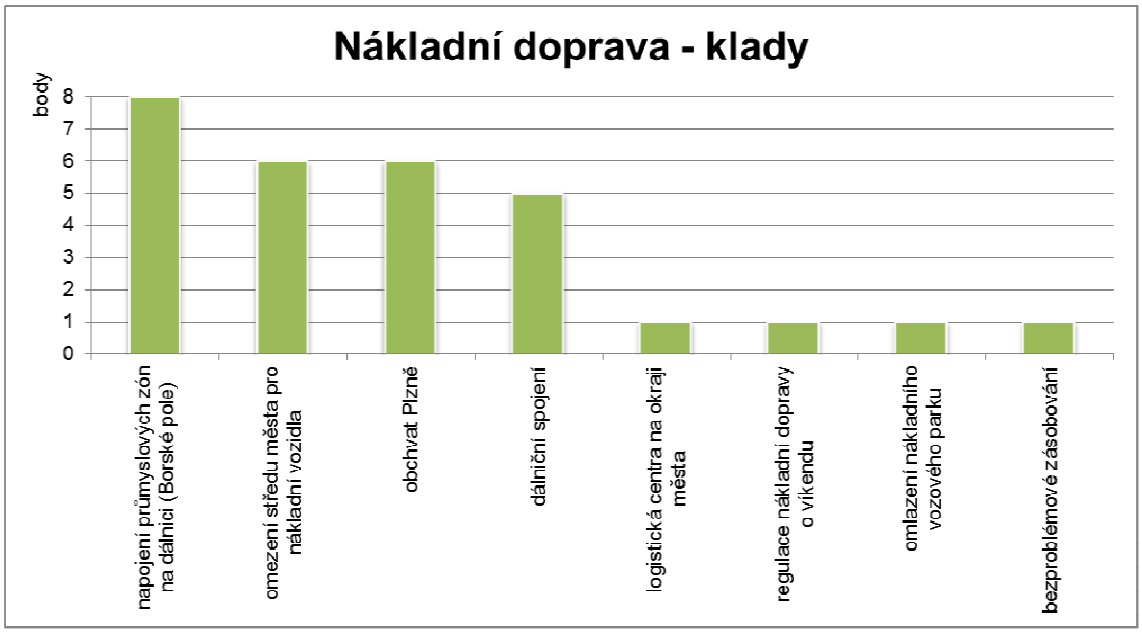


Největším kladem u managementu mobility je „PMDP - web, komunikace s veřejností, jízdní řády, SMS aplikace“.

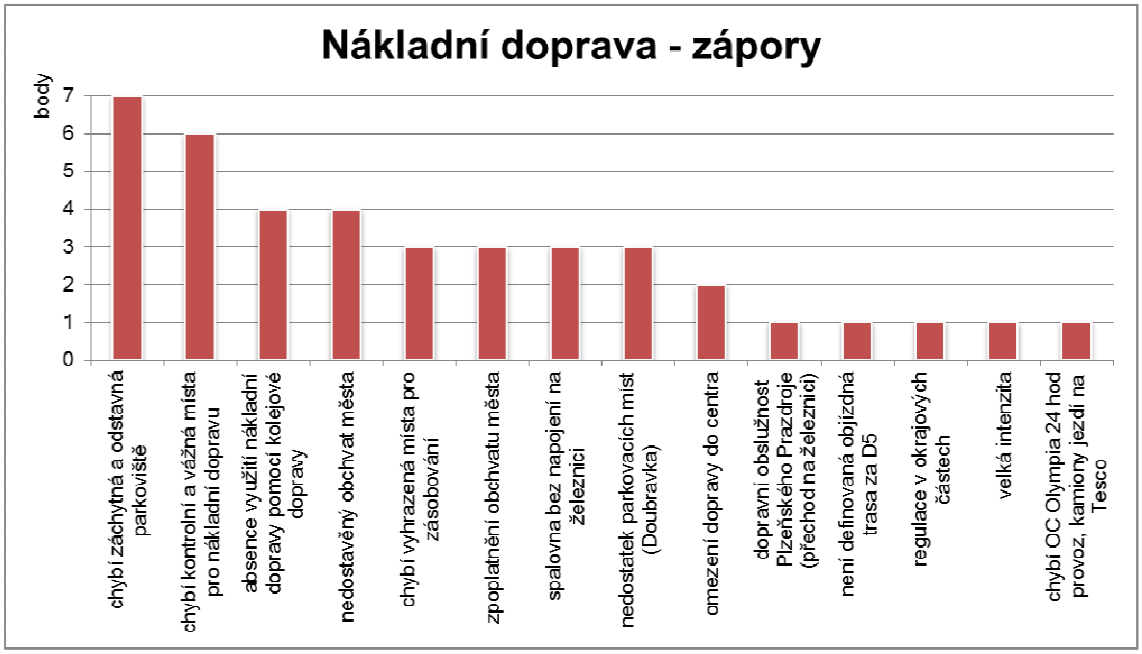


„Chybí propagace MHD ze strany města“ je největší zápor managementu mobility.

5.1.8 Nákladní doprava



Nejvíce hodnoceným kladem je „napojení průmyslových zón na dálnici (Borské pole)“.



Největším hodnoceným záporem u nákladní dopravy je „chybí záchytná a odstavná parkoviště“.

5.2 Druhý workshop PUMP 7. 1. 2015

Druhý pracovní workshop PUMP se uskutečnil 7. 1. 2015 od 12 hodin v konferenčním centru ANGELO HOTEL PILSEN, U Prazdroje 6.

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

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

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

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

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

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

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

5.2.1 Program workshopu

První část workshopu

Rekapitulace přípravy PUMP

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

Představení scénářů PUMP

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

Druhá část workshopu

Hodnocení scénářů PUMP

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

Hledání koncensu

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

Souhrn workshopu

- Závěry workshopu
- Další postup

5.2.2 Rekapitulace přípravy PUMP

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

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

1. Management parkování

Výsledky workshopu (současnost):

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

Výsledky z dotazníku (vize):

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

2. Uliční prostor a zklidňování dopravy

Výsledky workshopu (současnost):

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

Výsledky z dotazníku (vize):

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

3. Pěší doprava

Výsledky workshopu (současnost):

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

Výsledky z dotazníku (vize):

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

4. Cyklistická doprava

Výsledky workshopu:

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

Výsledky z dotazníku:

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

5. Veřejná doprava

Výsledky workshopu:

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

Výsledky z dotazníku:

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

6. Automobilová doprava

Výsledky workshopu:

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

Výsledky z dotazníku:

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

7. Management mobility

Výsledky workshopu:

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

Výsledky z dotazníku:

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

8. Nákladní doprava

Výsledky workshopu:

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

Výsledky z dotazníku:

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

5.2.3 Představení scénářů PUMP

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

Přehled scénářů představených a následně projednávaných na workshopu:

Regulativní scénář	Liberální scénář	Udržovací scénář
• Spolufinancování investic státu a kraje s cílem dobudovat městský okruh a snížit zatížení centra • Opatření uvnitř městského okruhu (regulace IAD, podpora neautomobilové dopravy, rekonstrukce a opravy, měkká opatření) • Podíl na investicích státu do železniční dopravy	• Financování dopravní infrastruktury pro všechny druhy dopravy • Investice do rozvoje komunikační sítě na městském okruhu i v širším centru města • Podíl na investicích státu do železniční dopravy • Regulativní opatření IAD nejsou v tomto scénáři systémově využívána.	• Omezený rozsah nových investic • Zaměření na odstranění vnitřního dluhu na dopravní infrastruktuře • Řešení aktuálních problémů pomocí ad hoc investic, mezi všemi druhy dopravy • Regulativní opatření jen s lokální působností • Podíl na investicích státu do železniční dopravy

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

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

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

Přiřazení trendů ke scénářům - výsledky

Workshop PUMP 7. 1. 2015		Regulativní scénář			Liberální scénář			Udržovací scénář			Výsledky skupin	Koeficient jednotnosti
1 Management parkování		◄	0	►	◄	0	►	◄	0	►		
1,1 Parkování na ulici	Parkování na ulicích je zpoplatněné různou mírou podle lokality.	5	0	0	1	2	2	3	2	0	Parkování na ulicích je zdarma ve všech částech města.	77%
1,2 Parkování v rezidenčních lokalitách	V rezidenčních lokalitách se zmenšuje počet míst na ulicích a prostranstvích, roste počet míst v objektech.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V rezidenčních lokalitách se parkuje především na ulicích a prostranstvích, v objektech jen pokud není zbytí.	
1,3 Parkování v centru města	V centru města se redukuje celkový počet parkovacích míst.	5	0	0	0	2	3	0	5	0	V centru města se navyšuje celkový počet parkovacích míst.	91%
1,4 Park + Ride	V naloice jsou záchytná parkoviště P+R / P+G s návazností na MHD / pěší dochůzku.	5	0	0	2	2	1	4	1	0	Nenalozí se záchytná parkoviště P+R / P+G.	81%
2 Uliční prostor a zklidňování dopravy		◄	0	►	◄	0	►	◄	0	►		
2,1 Přerozdělení prostoru	V uličním prostoru je poskytováno více místa chodcům, cyklistům a pobytovým aktivitám (mobiliář, zeleň).	5	0	0	0	1	4	0	2	3	V uličním prostoru je prioritou kapacita pro motorizovanou dopravu (jízdní pruhy, vyhrazené pruhy MHD, parkování).	85%
4 Cyklistická doprava		◄	0	►	◄	0	►	◄	0	►		
4,1 Síť cyklostezek	Rozšiřuje se síť cyklostezek včetně propojení s okolními obcemi, cyklisté jezdí méně po ulicích.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Od realizace dalších cyklostezek se upouští, cyklisté se pohybují především po stávajících ulicích.	
4,2 Opatření na ulicích	Zavádějí se opatření na ulicích (průjezd jednosměrkami, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty).	5	0	0	3	2	0	1	4	0	Nerealizují se opatření pro cyklisty na ulicích z důvodu bezpečnosti, kapacity či nedostatku prostoru.	85%
4,3 Sdílení kol	Ve městě existují veřejné půjčovny kol a město podporuje systém sdílených městských kol.	2	3	0	0	2	3	0	2	3	Cyklisté používají především vlastní jízdní kola, půjčovny existují pouze na komerční bázi.	72%
4,4 Parkování	K dispozici jsou bezpečné a vybavené kolostavy / úschovny jízdních kol provozované městem.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Parkování jízdních kol je ponecháno na iniciativě jednotlivých institucí / komerčních subjektů / majitelů objektů.	
4,5 Jízdní kolo v MHD	Existuje možnost přepravovat jízdní kolo v MHD nebo příměstské dopravě zdarma.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Možnost přepravovat jízdní kolo v MHD nebo příměstské dopravě zdarma neexistuje.	
5 Veřejná doprava		◄	0	►	◄	0	►	◄	0	►		
5,1 Dostupnost	Veřejná doprava je provozována bezbariérovými vozidly, rovněž zastávky a stanice jsou dostupné bez omezení.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V síti veřejné dopravy existují bariérové zastávky a stanice, rovněž vozový park není plně dostupný.	
5,2 Kvalita služeb	Objednatelé podporují zvyšování kvality veřejné dopravy (frekvence, komfort, bezpečnost, informace).	5	0	0	1	1	3	3	2	0	Objednatelé snižují své příspěvky na veřejnou dopravu a směřují svou iniciativu do jiných druhů dopravy.	79%
5,3 Ekologická vozidla	Dopravci provozují ekologická vozidla a objednatelé podporují rozšiřování nízkouhlíkových trakcí.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Podporovány jsou vozidla a trakce s nejnižšími náklady. Ekologické hledisko není podstatné.	
5,4 Integrace	Veřejná doprava je plně integrovaná mezi městem a regionem pro všechny uživatele (tarifně, funkčně).	4	1	0	2	2	1	2	1	2	Integrace veřejné dopravy neexistuje vůbec, případně je omezena na vybrané linky nebo druhy (tarifního).	67%
5,5 Preference	Opatření na zrychlení veřejné dopravy (bus pruhy, priorita na křižovatkách) jsou řešeny v celé síti.	3	0	0	1	2	0	2	1	0	Opatření na zrychlení veřejné dopravy nejsou aplikována vůbec a nebo omezeně, vozidla jsou závislá na	83%
6 Automobilová doprava		◄	0	►	◄	0	►	◄	0	►		
6,1 Výstavba komunikací	Prioritu má snížení poptávky po automobilové dopravě, investice do nových komunikací jsou značně	3	2	0	0	0	5	3	2	0	Prioritu má zlepšení nabídky pro automobilovou dopravu (rychlost, kapacita), pouhé čílé výstavba nových	81%
6,2 Životní prostředí	Hluk a emise jsou snižovány tím, že po ulicích jezdí méně automobilů a roste podíl jiných druhů dopravy.	4	0	1	0	3	2	0	5	0	Hluk a emise jsou snižovány tím, že automobily jsou odkloněny na nové komunikace mimo zástavbu.	85%
6,3 Řízení dopravy	Opatření pro plynulost automobilové dopravy se zavádějí tam, kde nejdou proti zájmům jiných druhů dopravy.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Opatření pro plynulost automobilové dopravy se zavádějí na celé síti, aby jejich efekt byl co největší.	
6,4 Regulace dopravy	Existují části města, kde je omezen vstup pro automobilovou dopravu.	5	0	0	0	0	5	1	2	2	Všechny části města jsou dostupné automobilovou dopravou bez jaký chkoliv omezení.	87%
6,5 Udržitelné formy dopravy	Město zvýhodňuje sdílení vozidel nebo vozidla na alternativní pohony při regulaci vjezdu či parkování.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Město aplikuje pravidla na všechny formy automobilové dopravy bez rozdílu.	

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

5.2.4 Hodnocení scénářů PUMP

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

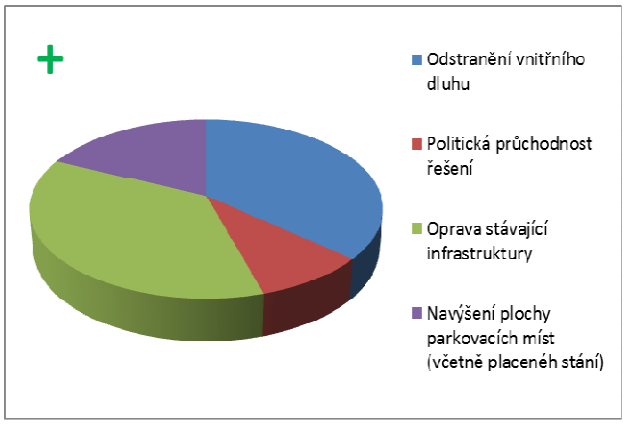
Hodnocení scénářů ve skupinách

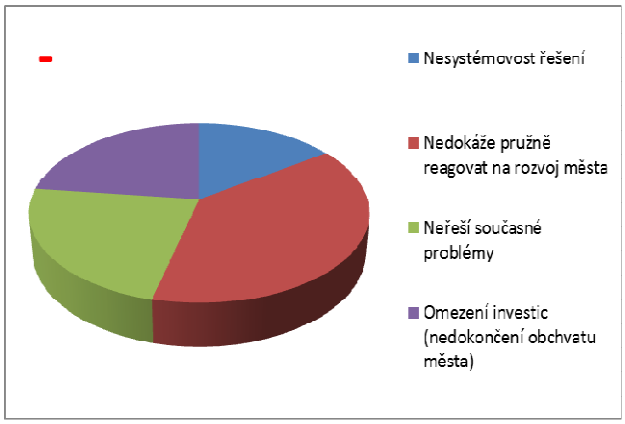
Zdroj: MM

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

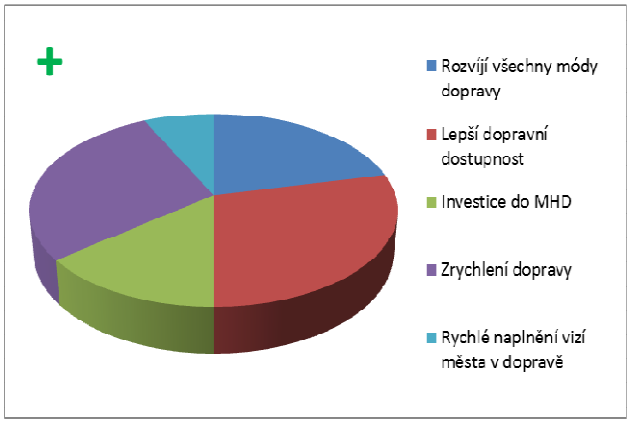
Agregované výsledky jsou znázorněny na grafech na následující straně.

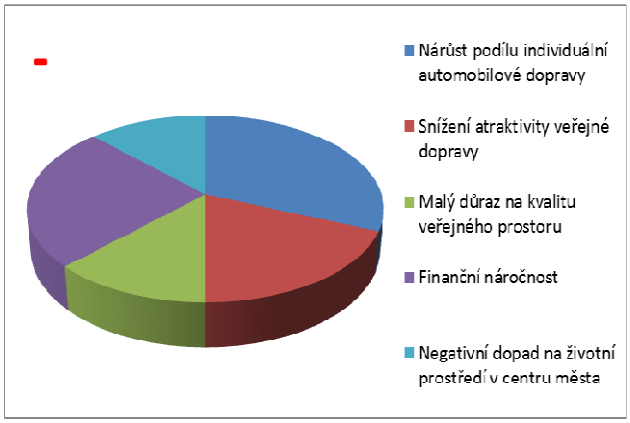
Udržovací scénář



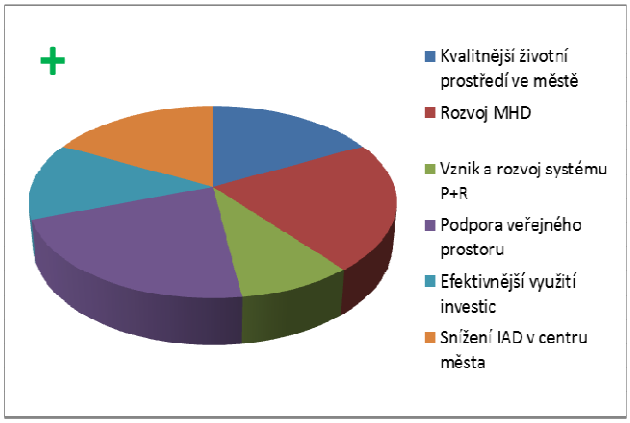


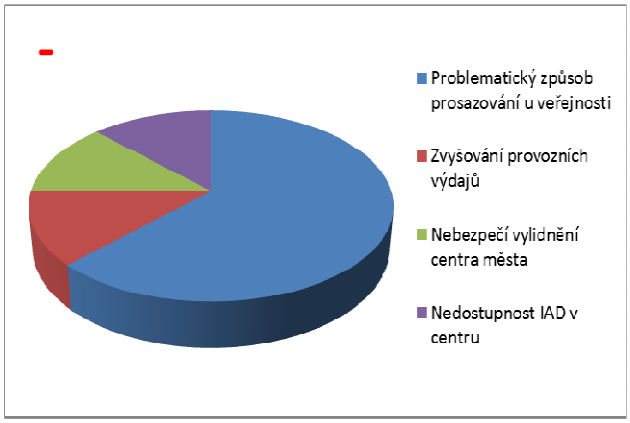
Liberální scénář





Regulativní scénář





5.2.5 Hledání koncensu

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

- První skupina zvolila regulativní scénář, který má podle ní nejvíce pozitiv, ale také několik výtek - démonizuje centrum, kde se doprava bude dlouhodobě zklidňovat, nezabývá se rostoucím významem oblastí mimo centrum a málo se věnuje umoření vnitřního dluhu. Z těchto důvodů by skupina přijala i liberální scénář (váha 3:1 regulativní vs. liberální).

- Druhá skupina též zvolila regulativní scénář. Udržitelnost dopravního systému, udržitelnost městského prostředí (příjemné místo pro život obyvatel se všemi funkcemi), ekonomická udržitelnost (optimální poměr investičních a provozních nákladů) byly hlavními argumenty pro jeho volbu.

- Regulativní scénář byl zvolen i třetí skupinou, která ho považuje za scénář výhodný pro obyvatelstvo, nikoliv pro auta, přinášející zlepšení podmínek pro rozvoj MHD a zvýšení její atraktivity, zlepšení kvality veřejného prostoru a také životního prostředí.

- Čtvrté skupině nevyhovoval přesně ani jeden scénář – ideální by byl scénář regulativní s prvky udržovacího. Ten by umožňoval dlouhodobě udržitelný rozvoj, vyváženě rozvíjel všechny druhy dopravy, komplexnost rozvoje a důraz na vzájemné vazby. Důležitým prvkem je i regulace individuální automobilové dopravy.

- Pátá skupina zvolila regulativní scénář, jakožto komplexní řešení mobility pro město a okolí. Nejvíce byla oceňována výstavba obchvatu, snížení automobilové dopravy v centru a podpora veřejné dopravy.

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

Následující důvody vyjádřili účastníci workshopu jako hlavní výhody Regulativního scénáře:

Regulativní scénář

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

Závěr workshopu PUMP

5.3 Třetí workshop PUMP 3. 6. 2015

V pořadí již třetí workshop PUMP se uskutečnil ve středu 3. června 2015 od 13 do 17 hodin v konferenčním sále hotelu Courtyard by Mariott v centru Plzně. Kromě stálých hostů workshopů z řad Partnerů PUMP obdrželi pozvánku také registrovaní uživatelé webu PUMP, kterých bylo v této době celkem 153.

Cílem workshopu bylo představit vznikající „zásobník projektů“, který sestavovala Pracovní skupina PUMP v období od ledna do května 2015 za spolupráce s oslovenými Partnery. Kromě samotného seznámení s obsahem zásobníku byl workshop koncipován tak, aby se diskuze u kulatých stolů odebírala směrem k hodnocení přínosů jednotlivých opatření v oblastech:

- Doprava a urbanismus
- Životní prostředí
- Ekonomika
- Realizovatelnost

Oblasti hodnocení záměrů ze zásobníku projektů

Zdroj: Mott MacDonald

Vzájemným sdílením výsledků diskuze mezi jednotlivými kulatými stoly pak bylo možné vyhodnotit společné trendy v hodnocení, ať již směrem k „nejnadějnějším“ projektům za dané kategorie, tak i na opačnou stranu k „problematickým“ opatřením, kde lze hodnotit přínos jako sporný. Workshop tak pomohl identifikovat záměry, nad nimiž panuje jednoznačná shoda, stejně jako opatření, kde se jednotliví účastníci nad společným hodnocením neshodli a kde vyjádřili určité pochybnosti o přínosu či reálnosti záměru.

Workshop je důležitým vstupem pro Pracovní skupinu k dokončení celého dokumentu PUMP, neboť na základě znalosti priorit a závěrů diskuze lze lépe pracovat s jednotlivými záměry při vytváření projektových balíků. Těm bude věnován poslední workshop s předpokládaným termínem v září či říjnu 2015.

Diskuze u kulatých stolů během hodnocení záměrů

Zdroj: Mott MacDonald

Pro úplnost dodejme, že hodnocení probíhalo pro upravené skupiny zásobníku projektů, kdy méně obsažné části byly z praktických důvodů sloučeny do jedné diskuze u kulatých stolů:

- Automobilová doprava
- Veřejná doprava
- Parkování, nákladní doprava, mobilita obecně

5.3.1 Program workshopu

Program workshopu zahrnoval následující aktivity:

- 13:00 – 13:15 Úvod
- 13:15 – 15:00 Zásobník projektů (1)
  - 13:15 – 14:10 Automobilová doprava
  - 14:10 – 15:00 Veřejná doprava
- 15:00 – 15:15 Přestávka na kávu
- 15:15 – 16:45 Zásobník projektů (2)
  - 15:15 – 16:00 Parkování, obecná mobilita
  - 16:00 – 16:45 Chůze, cyklistika, veřejný prostor
- 16:45 – 17:00 Závěr workshopu

Struktura každé z hodnocených skupin zásobníku projektů odpovídala tomuto postupu:

1. Výsledky průzkumu ke scénářům – rekapitulace proběhlého průzkumu mezi veřejností;
2. Zkušenosti odjinud – krátká ukázka úspěšných realizací jako inspirace pro následující diskusi;
3. Představení projektů – promluva nositelů projektů z Pracovní skupiny s popisem opatření, řešených problémů a očekávaných přínosů pro uživatele;

4. Práce ve skupinách u kulatých stolů – hodnocení čtyř oblastí zmíněných výše;
5. Rekapitulace hodnocení – promluva reprezentantů jednotlivých stolů, sdílení hodnocení s účastníky.

5.3.2 Automobilová doprava

Pro opatření spadající do skupiny Automobilová doprava byly v rámci čtyř hodnotících kritérií jako nejpřínosnější vyhodnoceny opatření uvedené v tabulce níže. Mezi nimi dominují stavby Západního okruhu a silnice I/20.

Účastníci workshopu se rovněž vyjádřili k projektům, které považují za nejméně přínosné, mezi těmi pak často figurovaly projekty na silnici I/27 Třemošenský rybník - Orlík, ale i I/27 Sukova – Borská.

Nejpřínosnější opatření ze skupiny Automobilová doprava

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
Doprava a urbanismus		
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	4
57	I/27 Sukova - Borská	2
8	I/20 Plaská – Na Roudné (v jednom případě přidáno ještě opatření č. 30 I/20 Na Roudné – Rokycanská)	2
8 + 3 + 39	I/20 Plaská - Na Roudné Propojení Karlovarská – Kotíkovská I/20 Jižní etapa, Rokycanská - Jasmínová	1
19	Rondel	1
Životní prostředí		
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	5
8	I/20 Plaská - Na Roudné (ve dvou případech předáni ještě opatření č. 30 I/20 Na Roudné – Rokycanská a v jednom č. 39 I/20 Jižní etapa, Rokycanská – Jasmínová)	4
14 + 57	Husovo náměstí (obousměrný provoz) I/27 Sukova – Borská	1
Ekonomika		
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	4
8 + 30	I/20 Plaská - Na Roudné I/20 Na Roudné – Rokycanská (v jednom případě obsahuje ještě opatření č. 39 I/20 Jižní etapa, Rokycanská – Jasmínová)	2
57	I/27 Sukova – Borská	1
39	I/20 Jižní etapa, Rokycanská - Jasmínová	1
Realizace		
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	5
8 + 30	I/20 Plaská - Na Roudné I/20 Na Roudné – Rokycanská (v jednom případě obsahuje ještě opatření č. 39 I/20 Jižní etapa, Rokycanská – Jasmínová)	4
19	Rondel	1

5.3.3 Veřejná doprava

V oblasti veřejné dopravy účastníci workshopu pozitivně hodnotili zejména Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží, restrikce IAD a preference MHD. Velká část účastníků se rovněž vyslovila pro Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole, jakožto přínosné opatření, byly zaznamenány ovšem i hlasy přínos tohoto opatření zpochybňující.

Nejpřínosnější opatření ze skupiny Veřejná doprava

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
Doprava a urbanismus		
26	Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	4
15 + 16 + 23 + 24	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické Preference MHD v historickém jádru Uzavírka / restrikce IAD Americká	4
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	3
10	SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati	1
Životní prostředí		
15 + 16 + 23 + 24	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické Preference MHD v historickém jádru Uzavírka / restrikce IAD Americká	4
74	Podpora rozvoje elektromobility - bateriové technologie	3
24	Uzavírka / restrikce IAD Americká	2
14 + 42 + 44 + 53	Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova Rekonstrukce tramvajové trati Koterovská Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská	1
18 + 23 + 48 + 52	Vyhrazený pruh Karlovarská Preference MHD v historickém jádru Vyhrazený pruh Malostranská Upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská	1
27	SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba a mosty Mikulášská	1
Ekonomika		
5	Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany	5
26	Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	2
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	2
72	Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě	2
70	Zpracování koncepce příměstské dopravy	1
Realizace		
26	Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	5
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	3
27	SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba a mosty Mikulášská	2
68	Rozšíření inteligentních zastávek	1
18	Vyhrazený pruh Karlovarská	1

5.3.4 Parkování, nákladní doprava, mobilita obecně

V této kategorii opatření byla účastníky workshopu akcentována jako přínosná opatření zejména realizace parkovišť P+R a rozšíření parkovací zóny. Jednotlivá preferovaná opatření spolu s jejich četností pozitivního hodnocení jsou v následující tabulce.

V negativní souvislosti bylo zmíněno opatření Zřízení koordinátora mobility města Plzně, kdy se někteří účastníci workshopu domnívali, že činnosti vykonávané koordinátorem by měly být již nyní pokryté stávajícími úřady. Rovněž parkoviště K+R u škol byla vnímána kontroverzně a to z důvodu, že by podněcovala dopravu dětí do škol individuální dopravou.

Nejpřínosnější opatření ze skupiny Parkování, nákladní doprava, mobilita obecně

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
Doprava a urbanismus		
11 + 28	Rozšíření zóny placeného stání západně od Klatovské třídy Vznik zóny placeného parkování Hamburk	5
6 + 12 + 56	Záchytné parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec Výstavba parkoviště P+R na náměstí Emila Škody Záchytné parkoviště P+R v Kaplířově ulici	4
63	Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně	1
Životní prostředí		
63	Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně	5
61	Nové vedení tras pro nákladní dopravu skrze město	3
6 + 12 + 56 + 64	Záchytné parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec Výstavba parkoviště P+R na náměstí Emila Škody Záchytné parkoviště P+R v Kaplířově ulici P+R další	2
87 + 91	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě Zřízení koordinátora mobility města Plzně	1
Ekonomika		
11 + 28	Rozšíření zóny placeného stání západně od Klatovské třídy Vznik zóny placeného parkování Hamburk	3
64 + 65	P+R P+G	2
87	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	2
91	Zřízení koordinátora mobility města Plzně	1
90	Rozvoj inteligentních dopravních systémů	1
12	Výstavba parkoviště P+R na náměstí Emila Škody	1
89	Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě	1
Realizace		
87	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	3
88	Řešení docházky dětí do škol (nestavebni)	2
6 + 12 + 56	Záchytné parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec Výstavba parkoviště P+R na náměstí Emila Škody Záchytné parkoviště P+R v Kaplířově ulici	2

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
91	Zřízení koordinátora mobility města Plzně	1
62	Vypracování analýzy v oblasti zásobování v centru města	1
90	Rozvoj inteligentních dopravních systémů	1

Diskuze u kulatých stolů během hodnocení záměrů

Zdroj: Mott MacDonald

5.3.5 Chůze, cyklistika a veřejný prostor

V této skupině opatření nepanovala mezi účastníky workshopu na rozdíl od předešlých témat významná shoda na tom, která opatření jsou vhodná k zařazení mezi ta nejpřínosnější. Odpovědi byly celkově rozptýlenější, jak je vidět z výsledků uvedených v tabulce níže.

Účastníky workshopu byla Pracovní skupině PUMP vyčítána nejednoznačnost opatření cyklistické infrastruktury, kdy v databázi opatření byly jednak jednotlivé stezky Greenways, jednak paralelní opatření Pokračování výstavby Greenways. Bylo dohodnuto, že jednotlivé stezky nebudou dále v zásobníku projektů uváděny jednotlivě.

Nejpřínosnější opatření ze skupiny Chůze, cyklistika a veřejný prostor

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
Doprava a urbanismus		
78	Dokončení celistvé sítě cyklotras/cyklostezek (včetně lávek)	2
80 + 81 + 82 + 83	Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku Podpora bike-sharingu Doplňky veřejného prostoru - stojany pro parkování kol	2

Číslo opatření	Název opatření / souboru opatření	Četnost
	Úschovny pro kola – městský systém	
77	Pokračování výstavby Greenways	2
22 + 25 + 37 + 54 + 86	Revitalizace uličního prostoru - Tyršova křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská Revitalizace uličního prostoru - Klatovská Oživení uličního prostoru – další	2
21	Pěší propojení centra s Roudnou	1
58	Dokončení propojení ZČU s centrem města	1
25	křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostor	1
45	Náměstí Milady Horákové – stavební úprava	1
Životní prostředí		
22 + 37 + 54 + 86	Revitalizace uličního prostoru - Tyršova Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská Revitalizace uličního prostoru - Klatovská Oživení uličního prostoru – další	4
84	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	2
77	Pokračování výstavby Greenways	2
83	Úschovny pro kola – městský systém	1
36 + 37	Lávka přes Rokycanskou ulici Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská	1
37 + 45 + 54	Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská Náměstí Milady Horákové – stavební úprava Revitalizace uličního prostoru - Klatovská	1
78	Dokončení celistvé sítě cyklotras/cyklostezek (včetně lávek)	1
Ekonomika		
85	Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města	2
25	křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů	2
81	Podpora bike-sharingu	2
83	Úschovny pro kola – městský systém	1
84	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	1
21 + 22	Pěší propojení centra s Roudnou Revitalizace uličního prostoru – Tyršova	1
77	Pokračování výstavby Greenways	1
82	Doplňky veřejného prostoru - stojany pro parkování kol	1
Realizace		
81	Podpora bike-sharingu	3
82	Doplňky veřejného prostoru - stojany pro parkování kol	2
76	Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce	2
25	křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů	2
77	Pokračování výstavby Greenways	2
84	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	1

5.4 Třetí workshop PUMP s veřejností 23. 6. 2015

Workshop s veřejností proběhl 23. června 2015. Jednání se zúčastnilo cca 40 lidí. Cílem workshopu bylo představit vznikající „zásobník projektů“ (viz příloha), který sestavovala Pracovní skupina PUMP v období od ledna do května 2015 za spolupráce s oslovenými Partnery. Kromě samotného seznámení s obsahem zásobníku byl workshop koncipován tak, aby se diskuze u kulatých stolů odebírala směrem k hodnocení přínosů jednotlivých opatření. Diskuse probíhala vždy paralelně ve dvou skupinách, přičemž pro každé téma bylo alokováno 45 min. času pro prezentaci projektů a následnou diskusi. První blok obsahoval paralelní pracovní skupiny A. Automobilová doprava a B. Parkování, Druhý blok obsahoval paralelní pracovní skupiny A. Pěší a cyklistická doprava a veřejný prostor a B. Veřejná doprava.

Oproti workshopu pořádanému pro odbornou veřejnost dne 3. června 2015 byla diskuse upravena. Došlo ke zmenšení počtu předkládaných projektů zejména v oblasti cyklistické dopravy, kde byly ze zásobníku projektů odstraněny jednotlivé cyklostezky podél řek, a dále byla - pro účely projednání – v diskusi vynechána nekonkrétní opatření „…. další" (P+R další, P+G další, oživení uličního prostoru – další, rekonstrukce uličního prostoru – další, soubor drobných opatření upřednostnění MHD).

Druhou úpravou bylo snížení hodnotících kritérií. Veřejnost hodnotila předložené projekty pouze z hlediska dopravy a z hlediska životního prostředí. Hodnotící kritéria Připravenost k realizaci, Ekonomika a Urbanismus (v prvním workshopu byl součástí kritéria Doprava a urbanismus) byla vynechána. Dále došlo – pro účely projednání - k přečíslování jednotlivých opatření tak, aby byly v logickém sledu a návaznosti. Čísla opatření byla již v tomto textu opět upravena na původní číslování odpovídající číslům v zásobníku projektů. Tyto úpravy směřovaly k tomu, aby se k Plánu udržitelné mobility Plzně mohla dostatečně fundovaně vyjádřit i laická veřejnost. Při zpracování souhrnného hodnocení je potřeba brát na tyto odlišnosti v metodice zřetel.

5.4.1 Automobilová doprava

Pro opatření spadající do skupiny Automobilová doprava byly v rámci dvou hodnotících kritérií jako nejpřínosnější vyhodnoceny opatření uvedené v následující tabulce. Mezi nimi dominují stavby Západního okruhu a silnice I/20. Účastníci projednání se rovněž vyjádřili k projektům, které považují za nejméně přínosné, mezi těmi pak nejčastěji figurovaly projekty I/27 Sukova – Borská, propojení Karlovarská – Kotíkovská a prodloužení Aleje Svobody na okruh.

Hodnocení oblasti Automobilová doprava

Číslo opatření v zásob. projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
Doprava			
Nejvíce přínosné projekty			
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	1	6
30 + 34	1/20 Na Roudné – Rokycanská (+ Uzel Rokycanská)	6 + 17	3
8	I/20 Plaská – Na Roudné	5	2
4 + 8 + 30 + 39	I/20 Studentská, I/20 Plaská – Na Roudné I/20 Na Roudné – Rokycanská I/20 Jižní etapa, Rokycanská - Jasmínová	4 + 5 + 6 + 7	1
39	1/20 Jižní etapa, Rokycanská Jasmínová	7	1

Číslo opatření v zásob. projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
51	Městský okruh - Zborovská - 17. listopadu	16	1
57	Sukova - Borská	8	1
14	Husovo nám.	14	1
Nejméně přínosné projekty			
57	I/27 Sukova - Borská	8	5
3	Propojení Karlovarská - Kotíkovská	3	3
2	Prodloužení Aleje Svobody na okruh	2	3
30	1/20 Na Roudné - Rokycanská	6	1
51	Městský okruh Zborovská – 17. listopadu	16	1
Životní prostředí			
Nejvíce přínosné projekty			
1	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	1	4
4 + 8 + 30 + 39	I/20 Studentská, 1/20 Plaská – Na Roudné 1/20 Na Roudné – Rokycanská 1/20 Jižní etapa, Rokycanská - Jasmínová	4 + 5 + 6 + 7	1
39	1/20 Jižní etapa, Rokycanská - Jasmínová	7	1
30	1/20 Na Roudné – Rokycanská (bylo poukazováno na to, že logickou součástí je opatření č.34 – uzel Rokycanská)	6	1
34	Uzel Rokycanská (bylo poukazováno na to, že je to logická součást opatření č.30)	17	1
51	Městský okruh - Zborovská - 17. listopadu	16	1
38	Rekonstrukce Dlouhé ulice	12	1
Nejméně přínosné projekty			
57	I/27 Sukova - Borská	8	4
3	Propojení Karlovarská - Kotíkovská	3	2
2	Prodloužení Aleje Svobody na okruh	2	1
51	Městský okruh Zborovská – 17. listopadu	16	1
7	I/27 Třemošenský rybník - Orlík	9	1

5.4.2 Veřejná doprava

V oblasti veřejné dopravy účastníci workshopu se ve větší míře shodli zejména na restrikci IAD na Americké. Dále se více účastníků vyslovilo pro rekonstrukci tramvajových tratí a podporu elektromobility. Některá další opatření byla uváděna více účastníky mezi nejpřínosnějšími, ale zároveň byla alespoň jednou uvedena mezi nejméně přínosná. Mezi tato opatření patří Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole a Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova. Není jasná shoda nad nejméně přínosnými opatřeními, neboť žádná z opatření, která byla uvedena mezi nejméně přínosnými, nezískala větší podporu účastníků. Jednotlivá opatření, tak jak byla hodnocena jsou uvedena v následující tabulce.

Hodnocení oblasti Veřejná doprava

Číslo opatření v zásob projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
Doprava			
Nejpřínosnější projekty			
24	Uzavírka / restrikce IAD Americká	16	3
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	5	1
46	Přestupní uzel na nám. Milady Horákové	14	1
23	Preference MHD v historickém jádru	24	1
26	Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	13	1
5	Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany	6	1
73	Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech	15	1
15 + 16	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické	17 + 18	1
18 + 29 + 48 + 52	Vyhrazený pruh Karlovarská Vyhrazený pruh Malostranská Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská Upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská	19 + 20 + 21 + 22	1
27 + 10 + 32 + 40	SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – Lobzy, Koterov S důrazem na prioritní řešení železničních zastávek na Slovanech	1 + 2 + 3 + 4	1
Nejméně přínosné projekty			
46	Přestupní uzel na nám. Milady Horákové	14	1
18	Vyhrazený pruh Karlovarská	19	1
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	5	1
15	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova	17	1
16	Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické	18	1
72	Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě	30	1
Životní prostředí			
Nejpřínosnější projekty			
24	Uzavírka / restrikce IAD Americká	16	3
15	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova	17	2
55	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	5	2
74	Podpora rozvoje elektromobility	31	2
17 + 42 + 44 + 53	Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova Rekonstrukce tramvajové trati Koterovská Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská	7 + 8 + 9 + 10	2
43	Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany	11	1

Číslo opatření v zásob projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
23	Preference MHD v historickém jádru	24	1
16	Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické	18	1
18 + 29 + 48 + 52	Vyhrazený pruh Karlovarská Vyhrazený pruh Malostranská Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská Upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská	19 + 20 + 21 + 22	1
Nejméně přínosné projekty			
5	Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany	6	1
18	Vyhrazený pruh Karlovarská	19	1

5.4.3 Parkování, nákladní doprava, mobilita obecně

V této kategorii opatření byla účastníky workshopu akcentována jako přínosná opatření zejména realizace parkovišť P+R v Kaplířově ulici a na konečné tramvaje Bolevec. Mezi nejméně přínosnými byla častěji hodnocena opatření P+G Kotkova a nestavební řešení docházky dětí do škol. Jednotlivá opatření spolu s jejich četností hodnocení jsou v následující tabulce.

Hodnocení oblastí Parkování, nákladní doprava, mobilita obecně

Číslo opatření v zásob. projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
Doprava			
Nejpřínosnější projekty			
56	Záchytné parkoviště P+R v Kaplířově ulici	3	3
6	Záchytné parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec	1	3
63	Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně	4	1
89	Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě	13	1
90	Rozvoj inteligentních dopravních systémů	14	1
91	Zřízení koordinátora mobility města Plzně	15	1
Nejméně přínosné projekty			
88	Řešení docházky dětí do škol (nestavebni)	9	2
13	Parkoviště P+G Kotkova	6	1
87	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	12	1
91	Zřízení koordinátora mobility města Plzně	15	1
62	Vypracování analýzy v oblasti zásobování v centru města	16	1
67	Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy	18	1
Životní prostředí			
Nejpřínosnější projekty			
56	Záchytné parkoviště P+R v Kaplířově ulici	3	1
63	Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně	4	1
91	Zřízení koordinátora mobility města Plzně*	15	1
Nejméně přínosné projekty			
13	Parkoviště P+G Kotkova	6	1
66	K + R zlepšení krátkodobého parkování u škol/školek	8	1

5.4.4 Chůze, cyklistika a veřejný prostor

V této skupině opatření se účastníci shodli na prioritě opatření směřujících k vytvoření celistvé sítě cyklotras/cyklostezek. Tato skupina opatření zahrnovala Greenways, síť cyklotras/cyklostezek (včetně lávek) a propojení ZČU s centrem města. Větší podporu také získalo opatření Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostor. Mezi nejméně přínosnými projekty byly uváděny Lávka přes Rokycanskou ulici, nové umístění Faltusova mostu a motivační opatření na zvýšení atraktivity centra města pro investory. Jednotlivá opatření spolu s jejich četností hodnocení jsou v následující tabulce.

Hodnocení oblastí Chůze, cyklistika a veřejný prostor

Číslo opatření v zásob. projektů	Název opatření / souboru opatření	Číslo opatření při projednání	Četnost
Doprava			
Nejpřínosnější projekty			
77 + 78	Pokračování výstavby Greenways Dokončení celistvé sítě cyklotras/cyklostezek (včetně lávek)	12 11	3
25	křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostor	2	3
58	Dokončení propojení ZČU s centrem města	13	2
45	Náměstí Milady Horákové – stavební úprava	3	2
21	Pěší propojení centra s Roudnou	1	1
85	Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města pro investory	10	1
82 + 83	Doplňky veřejného prostoru - stojany pro parkování kol Úschovny pro kola – městský systém	17 18	1
Nejméně přínosné projekty			
85	Motivační opatření pro zvýšení atraktivity centra města pro investory	10	2
76	Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce	8	2
84	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	9	1
36	Lávka přes Rokycanskou ulici	4	1
37	Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská	6	1
22	Revitalizace uličního prostoru - Tyršova	5	1
Životní prostředí			
Nejpřínosnější projekty			
54	Revitalizace uličního prostoru - Klatovská	7	2
84	Zóny „Tempo 30“ - program implementace	9	2
37 + 22	Revitalizace uličního prostoru – Rokycanská Revitalizace uličního prostoru - Tyršova	6	1
81 + 82 + 83	Podpora bike-sharingu Doplňky veřejného prostoru - stojany pro parkování kol Úschovny pro kola – městský systém	16 + 17 + 18	1
79	Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty	14	1

5.5 Čtvrtý workshop PUMP 23. 10. 2015

Čtvrtý závěrečný workshop byl pojat mírně odlišně od předchozích. Byl více zaměřen na informování účastníků o výsledcích PUMPu a následnou debatu o jednotlivých záměrech. Program workshopu zahrnoval následující aktivity:

- **Úvod do workshopu**
  - Souhrn průběhu projektu
  - Rekapitulace předchozích workshopů
  - Cíle dnešního workshopu
- **Balíčky projektů a opatření**
  - Představení projektových balíčků
  - Odložené projekty
  - Dopravní model
  - Harmonogram realizace
  - Financování investic

V průběhu workshopu byl kladen důraz zejména na představení jednotlivých projektových balíčků ze zásobníku a v nich obsažených opatření. Bylo uvedeno, že hlavní charakteristiky zásobníku jsou tyto:

- Období let 2016 - 2025
- 82 záměrů sdružených do 24 projektových balíků
- ¾ položek jsou investiční akce
- ¼ položek jsou opatření neinvestiční
- Celková hodnota investic 11,7 mld. Kč
- Město Plzeň kapitálové výdaje 2,2 mld. Kč

Následně byly jednotlivé projektové balíčky postupně procházeny a jejich umístění bylo promítáno do mapového podkladu města (viz přílohu této zprávy).

K balíčkům nebo i k projektům, které do balíčků nebyly zařazeny, se v průběhu jejich představování uskutečnila debata, která je zaznamenána níže.

Opatření Napojení Lochotínské z Rondelu

- p. Rauch: Opatření je důležité – napojuje ZOO
- p. Náhlík: realizací opatření se sníží zatížení jiných křižovatek
- p. Vostracká: je třeba něco vyřadit vzhledem k nedostatku financí a škrtnutí tohoto opatření je v souladu s celkovou koncepcí PUMP
- p. Netolický: Pokud by se opatření realizovalo, bylo by možné tamější plochy využít pro parkování typu P+R nebo P+G, tím by mohla být stavba dále přínosná
- p. Náhlík: bylo by užitečné udělat seznam vyřazených projektů a toho, kolik stojí z rozpočtu státu a z rozpočtu města

Opatření I/27 Borská – Přemyslova – propojení přes Nivu

- p. Rauch: opatření v seznamu chybí, bylo by vhodné uvažovat s tunelovou variantou
- p. Kuťák: tunel na této stavbě nelze realizovat kvůli velkému křížení se sítěmi a zaplavování vodou, ŘSD o této variantě neuvažuje, protože není šance na to, aby byla ekonomicky efektivní. Co se týče přemostění, ŘSD bude respektovat názor města a stavbu bude připravovat jen, když ji město bude vyžadovat
- p. Náhlík: město jednoznačně spatřuje prioritu v I/20 a ne v I/27

Následně proběhla diskuze k vybraným projektovým balíčkům, které jsou součástí výsledného návrhu PUMP.

Balíček opatření 12 Zóna placeného stání

- p. Žáková: Bude na parkovištích P+R zajištěno parkování pro kola včetně dobíjení elektrokol?
- p. Šesták: explicitně to tam není řečeno, ale je možné to tam přidat

Balíček opatření 23 Měkká opatření

- p. Žáková: město by mělo podpořit vznik individuálních plánů dojížďky pro velké zaměstnavatele
- p. Martolos: v Německu mají toto povinnost řešit všichni zaměstnavatelé nad určitý počet zaměstnanců

Balíček opatření 14 Regulace v centru města

- p. Náhlík: v souvislosti s uzavřením Americké třídy existuje usnesení zastupitelstva, že se má uzavření Americké projednat do šesti měsíců od dokončení Belánky.

Balíček opatření 16 Preference MHD

- p. Náhlík: mělo by být jasné, v jakých časech bude preference na MHD na Karlovarské a Rokycanské
- p. Kohout: preference by měla být celodenní

Balíček opatření 2 Východní okruh

- p. Náhlík: původně se I/20 měla stavět od jihu, ale na severu by šlo začít za státní peníze
- p. Kuťák: křížení pod dráhou na I/20 u ulice Sušická si převezme SŽDC a bude stavět již současně se svojí stavbou
- p. Kohout: preference veřejné dopravy by měla být celodenní

Balíček opatření 13 Tramvajová trať Borská Pole

- poznámka k harmonogramu – stavba bude dokončena dříve – již v roce 2020 včetně přestupního uzlu Kaplířova i P+R

Obecné poznámky:

- p. Hakl: projekty, které se nebudou realizovat v rámci PUMPu by se neměly nazývat „odložené“. V mapě by měly být odlišena opatření „odložená“ a opatření, která se nebudou realizovat, ta by se případně mohla úplně vypustit. Šedou by mohly být vyznačeny rekonstrukce na liniových stavbách
- POVED: nepoužívat zkratku MHD, ale VHD (například u preferencí)
- p. Náhlík: termínově musí stavby konvenovat s ITI
- u opatření elektromobility opravit v názvu, aby bylo patrné, že se týká jen záložních bateriových pohonů pro trolejbusy
- p. Blabol: u stavby Plaská – Na Roudné – Chrástecká bude jiné datum realizace než jaké je uvedeno v databázi

Následně byly na workshopu probírány výsledky dopravního modelu.

Workshop byl zakončen zprávou o stavu financování jednotlivých opatření a výši finančních zdrojů jednotlivých institucí.

6. Konzultace s partnery

V této kapitole najdete záznamy o realizovaných setkáních Pracovní skupiny s partnery, kteří byli přizváni, aby se krátkodobě zapojili do projektu. Účelem bylo zjištění co nejširšího spektra opatření, která by mohla být realizována v rámci zvoleného Regulativního scénáře.

6.1 První konzultace s partnery 11. 2. 2015 od 10:00

První konzultace s partnery se uskutečnila v sídle PMDP 11. 2. 2015 od 10:00. Účelem této schůzky bylo zapojit do Projektu co nejširší odbornou veřejnost a zaznamenat jejich náměty na opatření, která by byla v rámci Regulativního scénáře vhodná k realizaci.

Přítomni byli členové Pracovní skupiny, zástupci Ředitelství silnic a dálnic (p. Kuťák, p. Blabol), Parking Plzeň, s.r.o. (p. Netolický), Správy a údržby silnic Plzeňského kraje (p. Panuška), POVED, s.r.o. (p. Fencl), ČSAD autobusy Plzeň, a.s. (p. Hucl)

Na jednání byl nejprve shrnut stav projektu, proběhlé aktivity a budoucí činnosti. Dále byly postupně probírány jednotlivé okruhy témat zahrnutých do PUMP. K těmto tématům pak diskutující prezentovali své náměty na opatření k realizaci. Tyto náměty jsou zaznamenány v této kapitole zprávy.

6.1.1 Management parkování

- Investice do parkovacích automatů (Netolický, Parking Plzeň), otázka nastavení ceny - musí regulovat ideální 2/3 - 3/4 obsazenost - zajišťuje obrat vozidel, cena by se měla odvíjet od obsazenosti, je nutná funkční represe, zaměřit se na výchovu řidičů a metodiku práce strážníků
- snaha o maximální využití současných hromadných parkovacích objektů, tomu musí odpovídat nastavení ceny za parkování na ulici
- realizace připravených zón placeného parkování - Hamburk, část zóny Petrohrad, zóna západně od Klatovské
- P+R Bolevec, nám. Emila Škody, Kaplířova ulice, ze směru od Karlovarské (lidé tam přestupují na MHD a nemají kde zaparkovat)
- problém vázanosti parkovacích míst v rezidenčních zónách na trvalé bydliště
- řešit problémy s parkováním v zálivech, křižovatkách, např. Americká, Tylova, špatná průjezdnost, problémy pro MHD
- chybí kapacita pro parkování na velkých akcích (např. Plzeň město kultury 2015)
- v širším centru cca 2000 míst ve dvorech atd., co se s nimi stane po realizaci zóny - pokud to bude možné, tak omezit parkování nadivoko
- problém odstavování autobusů na CAN - vytvořením/přesunutím parkovacích míst do této lokality se omezil prostor pro parkování autobusů, což přináší problémy, autobusy nemají kde parkovat
- rezidenční zóny pro parkování - musí být přizpůsobena místu, kde lidé opravdu žijí, musí být doplněna smíšenou zónou, regulace jak pro rezidenty, tak pro návštěvníky

6.1.2 Zklidňování dopravy a uliční prostor

- problémy hlavně centru a širším centru, málo prostoru pro pobytové funkce
- uzavření Americké třídy, neměla by být tranzitní, při rekonstrukci se ukázalo, že alternativní trasy pro realizaci dopravních vztahů postačí
- problém zpomalovacích prahů pro autobusy, šířka komunikací - autobusy se na zpomalovacích prazích a v zúžených pruzích zdrží výrazně déle než osobní vozidla, která následně hned akcelerují, proto je potřeba tyto prvky umisťovat i s ohledem na provoz MHD

- zóny 30 lze doporučit u nové zástavby, ale není to aktuální problém
- zabránění tranzitu v lokalitách, kde je konflikt různých druhů dopravy například IAD s cyklisty nebo pěšími

6.1.3 Pěší doprava

- Zlepšení dostupnosti ve vnitřní části města úpravou nejdůležitějších pěších tras, např. nádraží – centrum - Prazdroj
- zabezpečit propojení hlavních cílů pěší dopravy
- křižovatka Ján – doplnit chybějící chodníky
- využít koridory podél řek nejen pro rekreační dopravu (hlavně cyklistika)

6.1.4 Cyklistická doprava

- Zvýšit bezpečnost na cyklostezkách se smíšenou dopravou - Doudlevecké kurty - most u papírny - neosvětlené, úzké, silný provoz, kočárky
- půjčovna kol - zajištění veřejné podpory města
- realizovat chráněné stojany, odstavování kol, dlouhodobé odstavování (dojížďka do zaměstnání) - problém i v okolních obcích na vlakových stanicích, kola v místě dojezdu při cestě vlakem
- úschovna kol u nádraží ze strany SŽDC je problematická - mají právní odpovědnost za kola - jinde si přístřešky pro kola převzal kraj, SŽDC nechce provozovat
- příklad Řevnice, Dobřichovice - u železnice neoficiální P+R
- vyřešit problém s pozemky u nádraží, které obvykle patří ČD
- zvýšit zájem ze strany obcí na budování přestupních uzlů (POVED)

6.1.5 Veřejná doprava

- Řešit rozvoj sítě v dlouhodobém horizontu - neexistuje generel MHD, v současné době výhled na 5-7 let - není jasná strategie na delší časové období
- není řešena dopravní obsluha v nových lokalitách za městem
- je nutné udržet kvalitu páteřních linek a ne na jejich úkor přesouvat jízdy vozidel na dopravní obsluhu v nových lokalitách za městem - km se berou z páteřních linek a dávají se na okraj, kde vznikají vlivem výstavby nové požadavky na přepravu
- motivovat investory / developery aby se soustředili více na centrum města a ne na satelity
- měl by vzniknout dokument analyzující potenciál železničních tratí
- zřízení nových železničních zastávek na území města a tím využití potenciálu železnice - problém s kapacitami tratí a křižování vlaků

6.1.6 Automobilová doprava

- I/20 Jasmínová - Studentská (ŘSD)
- úplná rekonstrukce mostu Generála Pattona, přidání pruhu
- I/27 Sukova - Borská, Borská - Přemyslova (úsek neprůchodný z hlediska ŽP), Přemyslova - Karlovarská (problematický úsek - inundace, Lochotínský park)
- Homogenizace Třemošenský rybník - Orlík (bude 2016)
- MO Křimická - Karlovarská - stavební povolení 2017 - realizace do 2022

6.1.7 Management mobility

- zpracovat analýzu zásobování v centru města - nadbytek zásobovacích zálivů - časové regulování zásobování (Tylova, Slovanská) – zneužívání současného systému
- zásobování se může odehrávat v příčných komunikacích a není nutné kvůli němu blokovat hlavní komunikaci (např. Americká)

6.1.8 Nákladní doprava

- Realizovat parkoviště pro kamiony stojící při bezpečnostních přestávkách - velký problém ve městě v současné době
- nákladní doprava pro velké firmy, např. Prazdroj, Teplárenská - velké množství kamionů - jezdí přes centrum - Klatovskou - není to vnímáno jako problém, ale bylo by přínosné dohodnout vedení tras s městem a firmami a přesunout tuto dopravu na městský okruh
- měl by být ustanoven koordinátor logistiky, který by měl tyto věci na starost - Plzeň je velký zdroj a cíl pro nákladní dopravu

6.2 Druhá konzultace s partnery 11. 2. 2015 od 14:00

Druhá konzultace s partnery se uskutečnila v sídle PMDP 11. 2. 2015 od 14:00. Účelem této schůzky bylo zapojit do Projektu co nejširší odbornou veřejnost a zaznamenat jejich náměty na opatření, která by byla v rámci Regulativního scénáře vhodná k realizaci.

Přítomní byli členové Pracovní skupiny, zástupci Škoda Transportation a.s. (pí. Tobiášová Mattasová), Plzeňskonakole.cz (pí. Žáková), Národní rady osob se zdravotním postižením (pí. Petrová), Magistrátu města Plzně (p. Šimák).

Na jednání byl nejprve shrnut stav projektu, proběhlé aktivity a budoucí činnosti. Dále byly postupně probírány jednotlivé okruhy témat zahrnutých do PUMP. K těmto tématům pak diskutující prezentovali své náměty opatření k realizaci. Tyto náměty jsou zaznamenány v této kapitole zprávy.

6.2.1 Management parkování

- Záchytné parkoviště na Borech - zaměstnanci Škody Transportation dojíždějící z okolí Plzně by využívali a dále používali MHD, zatím nechávají vozidla u Tesca nebo Baumaxu, zaměstnanci preferují odstavit auto na parkovišti zadarmo než platit parkoviště v centru
- Škoda Transportation zvažuje výstavbu parkovacích domů v areálu
- Zaměstnanci již nyní využívají sdílení prostoru v autě (car pooling), tudíž se snižuje počet zaparkovaných vozidel
- Zintenzivnit kontrolu oprávněnosti využívání parkovacích míst pro ZTP/P
- Vhodně realizovat záchytná parkoviště P+R – důležité je propojení záchytných parkovišť a kvalitních linek MHD
- Plzeň paradoxně buduje záchytná parkoviště pro lidi, kteří nejsou občané Plzně
- Na záchytných parkovištích realizovat bike sharing
- Zachovat parametry u vyhrazených parkovacích míst pro vozíčkáře
- Realizovat parkovací věž - pro kola, která jsou zaparkována dlouhodobě a pravidelně, kola jsou pojištěná
- Ve Škoda Transportation mají vnitřní parkoviště jen pro 1/3 aut

6.2.2 Zklidňování dopravy a uliční prostor

- Realizovat doplňky veřejného prostoru - např. zábradlí sloužící ve špičkách pro parkování kol
- Více zavádět obousměrný provoz cyklistů v jednosměrkách
- zřizování Fahrradstrasse - cyklista tam má přednost, auta se musí přizpůsobit

6.2.3 Pěší doprava

- realizovat bezbariérové přechody
- upravit výstup z Hlavního nádraží

6.2.4 Cyklistická doprava

- cyklostezka na tělese západního okruhu – P. Raška: propojení tam bude, ale ne přímo na okruhu
- ve Škodě Transportation mají vjezdové techničáky pro cyklisty, kola hlídají víc než auta, mají nárůst lidí jezdících na kolech
- obyvatelé Plzně by měli být motivování nepoužívat auto při cestách po městě
- Sukova x 17. listopadu - špatné křížení ve městě pro cyklisty
- průjezd před novým divadlem - přerušená cyklostezka

6.2.5 Veřejná doprava

- Realizovat parkovací kapacity pro kola v přestupních uzlech (krytá) a u důležitých zastávek hromadné dopravy
- cyklisté jsou dalšími potencionálními uživateli MHD, někteří využívají 2 kola (jedno ve zdroji, druhé v cíli cesty, mezi tím jedou MHD) nebo mají skládačku, kola však na nádražích není kde bezpečně uschovat - je možné to zahrnout do projektu Dobřanská
- bezbariérová vozidla a zastávky
- důraz na ekologická vozidla
- informační systémy na zastávkách, informační systémy pro mobily a tablety (PMDP má přes 50%přístupů přes mobil nebo tablet) – zvážit existenci aplikace ve zjednodušené formě pro děti a seniory

6.2.6 Automobilová doprava

- Realizovat připravované stavby ŘSD a kraje

6.2.7 Management mobility

- výchova veřejnosti k udržitelné dopravě se zaměřením na děti a mladé lidi (pěší, cyklistická a veřejná doprava, sdílená doprava; vhodný marketingový mix)
- spolupráce města s významnými zaměstnavateli, podpora plánů mobility pro firmy
- problém je také vožení dětí do škol autem - existují programy škola - dítě – rodiče - dopravní odborník - zástupce města, kde jsou hledány cesty, jak bezpečně přepravit děti do školy bez auta
- zavést nízkoemisní zóny

6.2.8 Nákladní doprava

- Zvážit zavedení nízkoemisních zón pro nákladní dopravu

6.3 Třetí konzultace s partnery 26. 2. 2015 od 12:00

Třetí konzultace s partnery se uskutečnila v sídle PMDP 26. 2. 2015 od 12:00. Účelem této schůzky bylo zapojit do Projektu co nejširší odbornou veřejnost a zaznamenat jejich náměty na opatření, která by byla v rámci Regulativního scénáře vhodná k realizaci.

Přítomní byli členové Pracovní skupiny, zástupci Krajského úřadu Plzeňského kraje (p. Michalec), Technického úřadu Magistrátu města Plzně (p. Kozohorský), Plzeňské teplárenské, a.s. (p. Netrval), Policie ČR (pí. Karlíková) a pan Sivák.

Na jednání byl nejprve shrnut stav projektu, proběhlé aktivity a budoucí činnosti projektu. Dále byly postupně probírány jednotlivé okruhy témat zahrnutých do PUMP. K těmto tématům pak diskutující prezentovali své náměty opatření k realizaci. Tyto náměty jsou zaznamenány v této kapitole zprávy.

6.3.1 Management parkování

- nabídnout dojíždějícím lidem parkovací karty pro dlouhodobé stání ve zpoplatněné oblasti v centru města, protože stejně parkují v okolních ulicích, kde to vytváří problémy pro rezidenty – p. Raška reagoval – záměrem je zachytit dojíždějící na okraji města na P+R, nabádat je k tomu, aby jezdili parkovat do centra, odkud se podařilo je vymístit, by bylo krokem zpátky
- Rada města schválila, aby PMDP a Parking Plzeň a.s. vypracovali dva dokumenty zabývající se parkováním ve městě, ve kterých bude navržen systém parkování.
- Nutná realizace záchytných parkovišť na obvodu města (P+R) a rovněž na okraji centra (P+G)
- Problémem je krátkodobé parkování u škol a školek, když tam rodiče vozí své děti, ve špičkách vznikají v těchto lokalitách dopravní problémy.
- Měla by být jednorázově zpoplatněna jedna velká oblast, aby neustále nedocházelo k posouvání hranice zpoplatněné oblasti a přesouvání vozidel parkujících zdarma za hranice této oblasti (např. Slovany, Bory)
- Bylo by vhodné radikálněji snižovat počet parkovacích míst v centru města, Rychtářka a jiné parkovací domy zatím toto snižování kompenzují a opatření tak nemá vliv snižování intenzit dopravy v centru města
- Zóna placeného parkování je velikostně nedostatečná, v jejím okolí by mělo být parkování také nějakým způsobem regulováno.
- V oblasti parkování je špatná součinnost s městskou policií, která zbytečně represivně postupuje proti parkujícím vozidlům na velkých akcích, např. kulturních, měla by místo toho poskytovat pořadatelům součinnost, podobně jako PČR.

6.3.2 Zklidňování dopravy a uliční prostor

- Zklidnění Tyršovy ulice včetně pěšího propojení na Roudnou

6.3.3 Pěší doprava

- Doplnit osvětlení chodníků tam, kde chybí
- Lhota – doplnit chybějící chodníky, řešit nepřístupné zastávky hromadné dopravy
- Skvrňany, Slovany – nutné opravit chodníky

6.3.4 Cyklistická doprava

- Vybudovat infrastrukturu pro odstavování kol
- Nepodporovat z veřejných peněz půjčovnu kol – nebude využívána
- Propojení cyklostezek
- Možnost využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty

6.3.5 Veřejná doprava

- Rozšíření inteligentních zastávek zejména tam, kde frekvence spojů je menší
- problém je stěhování se lidí do okrajových částí města, které jsou velmi těžko dopravně obsluhovatelné, přesto že se celkový počet obyvatel ve městě nezmění – při tomto trendu velmi rostou náklady na veškeré sítě, nejen MHD – proto je třeba trend obrátit, aby lidi žili zase v širším centru
- realizovat preferenci MHD i na dalších křižovatkách

- rizikovým faktorem pro MHD je realizace všech plánovaných komunikací pro automobily – město se stane průjezdné prakticky bez zdržení pro automobilovou dopravu a zásadním způsobem to sníží využívání MHD

6.3.6 Automobilová doprava

- Realizovat v rámci scénáře úsek Sukova – Borská v parametrech městské komunikace a ve 2pruhovém uspořádání
- Budou se realizovat zejména stavby v rámci ITI a OPD
- Prioritou je okruh a nikoliv obchvat Roudné nebo I/27
- Nerealizovat průjezd Berlínem

6.3.7 Management mobility

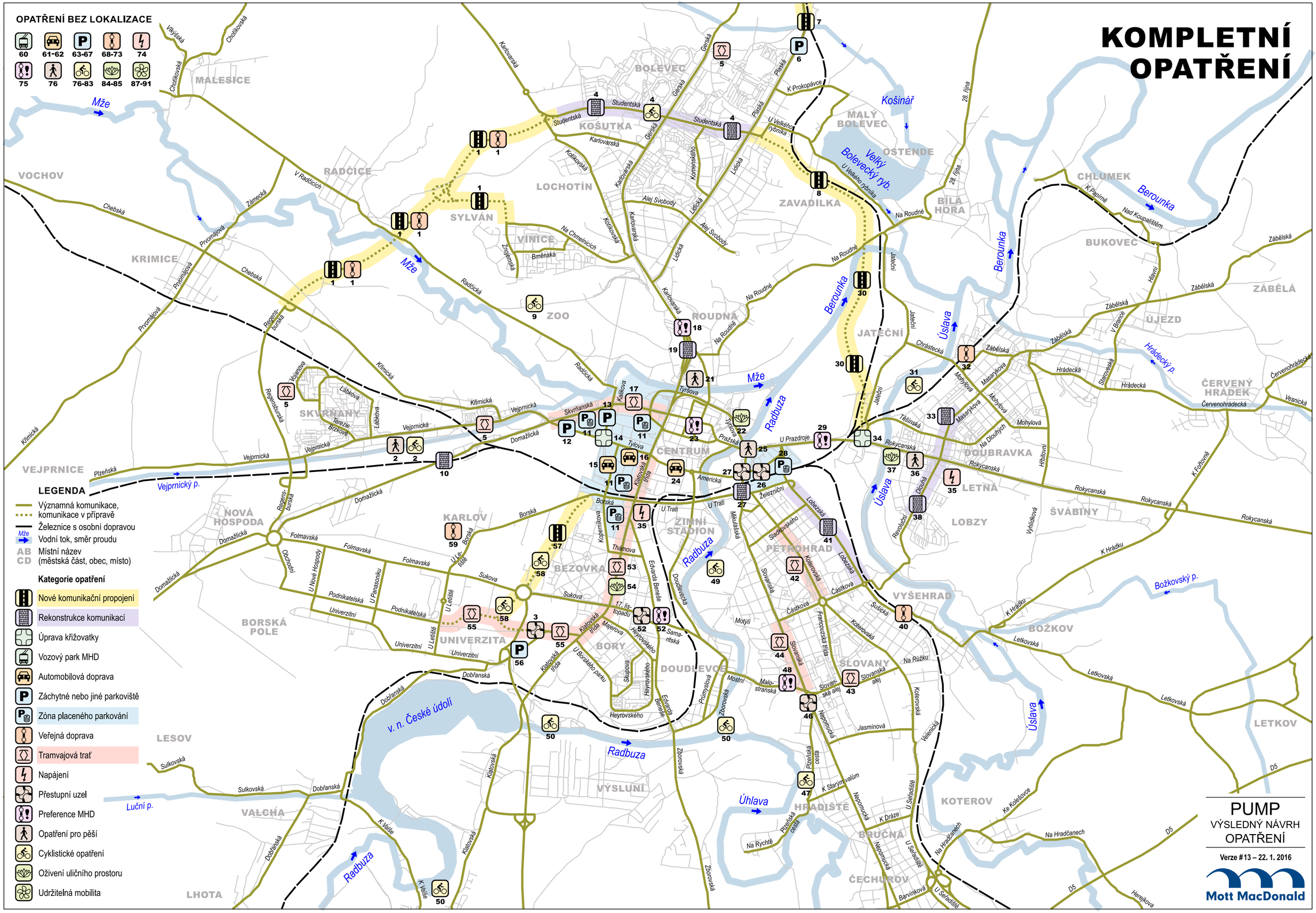
- Je nutné přimět podniky, aby řešily mobilitu svých zaměstnanců
- Pro zlepšení mobility se snažit o zavedení systému parkovišť P+R na železničních stanicích v okolí Plzně

6.3.8 Nákladní doprava

- Realizovat obchvat pro vymýcení tranzitní nákladní dopravy z centra města
- Dle Policie ČR není jednoduché zakázat vjezd nákladních vozidel do určité části města
- Firmy často nejsou schopné ovlivnit, kudy jezdí jimi nasmlouvaní dopravci

Appendix A. Schéma opatření

KOMPLETNÍ OPATŘENÍ



PUMP
VÝSLEDNÝ NÁVRH OPATŘENÍ

Verze #13 – 22. 1. 2016

Mott MacDonald

1 Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)

2 Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok

3 Přestupní uzel v Kaplířově ulici

4 I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská

5 Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany

6 Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec

7 I/27 Třemošenský rybník – Orlík

8 I/20 Plaská – Na Roudné (I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa)

9 Stezka Mže (Skvrňany – Radčická – ZOO)

10 SŽDC – Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické tratě

11 Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy

12 Parkoviště P+R na Náměstí Emila Škody

13 Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ

14 Husovo náměstí – obousměrný provoz

15 Uzavírka/restrikce IAD Koperníkova

16 Uzavírka/restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické

17 Rekonstrukce tramvajové tratě Skvrňanská – Přemyslova

18 Vyhrazený pruh Karlovarská (Lidická → rondel)

19 Úprava Rondelu

21 Pěší propojení centra s Roudnou

22 Revitalizace uličního prostoru – Tyršova

23 Preference MHD v historickém jádru

24 Uzavírka/restrikce IAD Americká

25 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží – centrum – Prazdroj)

26 Terminál veřejné dopravy Šumavská/Hlavní nádraží

27 SŽDC – Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská

28 Vznik zóny placeného parkování Hamburk

29 Upřednostnění MHD U Prazdroje (Jateční ↔ Lobezská)

30 I/20 Na Roudné – Rokycanská (Severní etapa (část) – I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné)

31 Stezka Úslava (Chrástecká – Těšínská, Koterov – hranice města)

32 SŽDC – Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka

33 Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská – Moravská)

34 I/26 Plzeň, uzel – Rokycanská

35 Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná

36 Lávka přes Rokycanskou ulici

37 Revitalizace uličního prostoru – Rokycanská

38 Rekonstrukce Dlouhé ulice

40 SŽDC – Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov

41 Rekonstrukce Lobezské ulice

42 Rekonstrukce tramvajové tratě Koterovská, úsek Sladkovského – Nám. Gen. Píky

43 Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany

44 Rekonstrukce tramvajové tratě Slovanská v úseku Částkova – Slovany

46 Přestupní uzel na Náměstí Milady Horákové

47 Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště – Radobyčice)

48 Vyhrazený pruh Malostranská (Jasanová → Slovanská)

49 Stezka Radbuza (Papírenská lávka – Malostranská)

50 Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park – České údolí – Litice)

52 Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E. Beneše × 17. listopadu × Samaritská

53 Rekonstrukce tramvajové tratě Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka)

54 Revitalizace uličního prostoru – Klatovská

55 Prodloužení tramvajové tratě na Borská Pole

56 Parkoviště P+R v Kaplířově ulici

57 I/27 Sukova – Borská

58 Dokončení propojení ZČU s centrem města

59 Zkapacitnění Borská (depo – Folmavská)

60 Modernizace elektrického vozového parku MHD

61 Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností)

62 Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města

63 Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)

66 K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek apod. (odstranění konfliktů s MHD)

67 Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)

68 Rozšíření inteligentních zastávek

69 Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled)

70 Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled)

72 Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě

73 Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech

74 Rozvoj elektromobility – bateriové technologie v trolejbusech a autobusech

75 Soubor drobných opatření upřednostnění MHD – průběžně (křižovatky – různé lokality)

76 Nové umístění Faltusova mostu (dnes v areálu Škoda) jako lávky pro chodce a cyklisty

77 Pokračování výstavby Greenways

79 Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD

80 Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku

81 Podpora bike-sharingu

82 Stojany pro parkování kol – doplňky veřejného prostoru

83 Úschovny pro kola – městský systém

84 Zóny „Tempo 30“

85 Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí

87 Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě

88 Řešení docházky dětí do škol (nestavební)

89 Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)

90 Jednotný informační systém pro uživatele dopravy

91 Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace uzavírek)

PUMP
VÝSLEDNÝ NÁVRH
LEGENDA

Verze #13 – 22. 1. 2016

Mott MacDonald

Appendix B. Dopravní model

B.1. Základní stav IAD

B.2. Výhledový stav IAD

B.3. Rozdíl stavů IAD (výhledový – základní)

B.4. Základní stav MHD

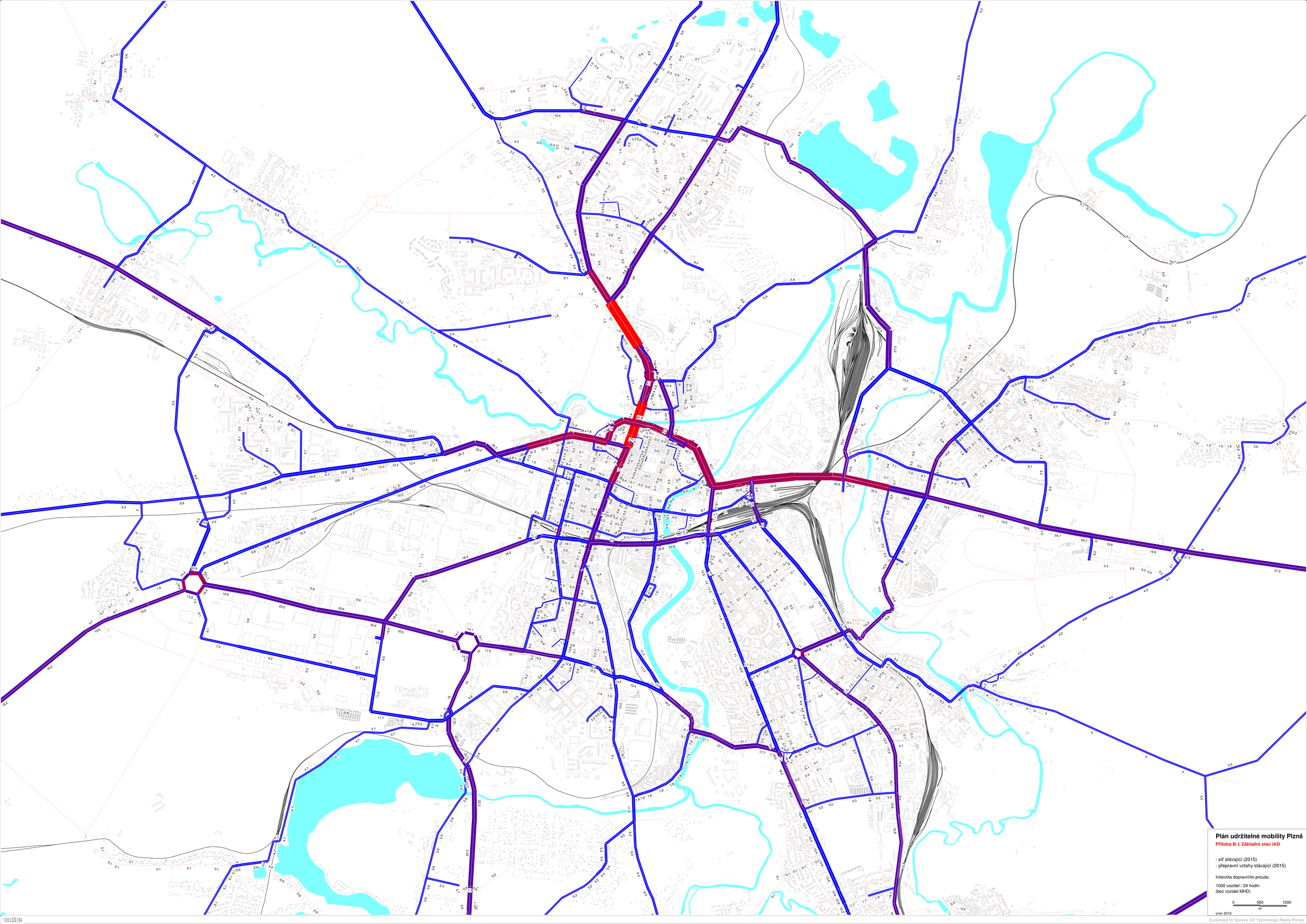
B.5. Základní stav VHD bez MHD

B.6. Základní stav VHD

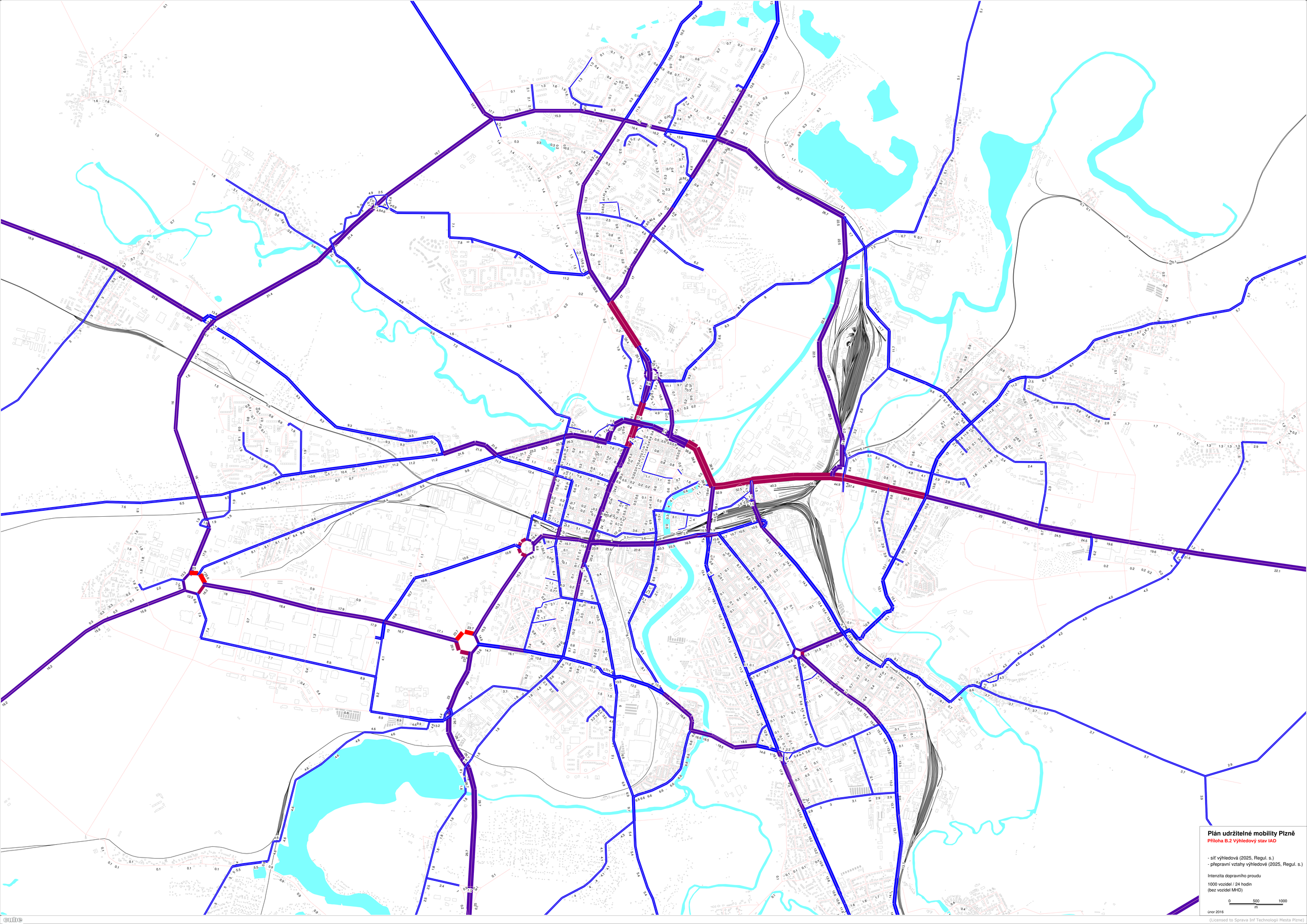
B.7. Výhledový stav MHD

B.8. Výhledový stav VHD bez MHD

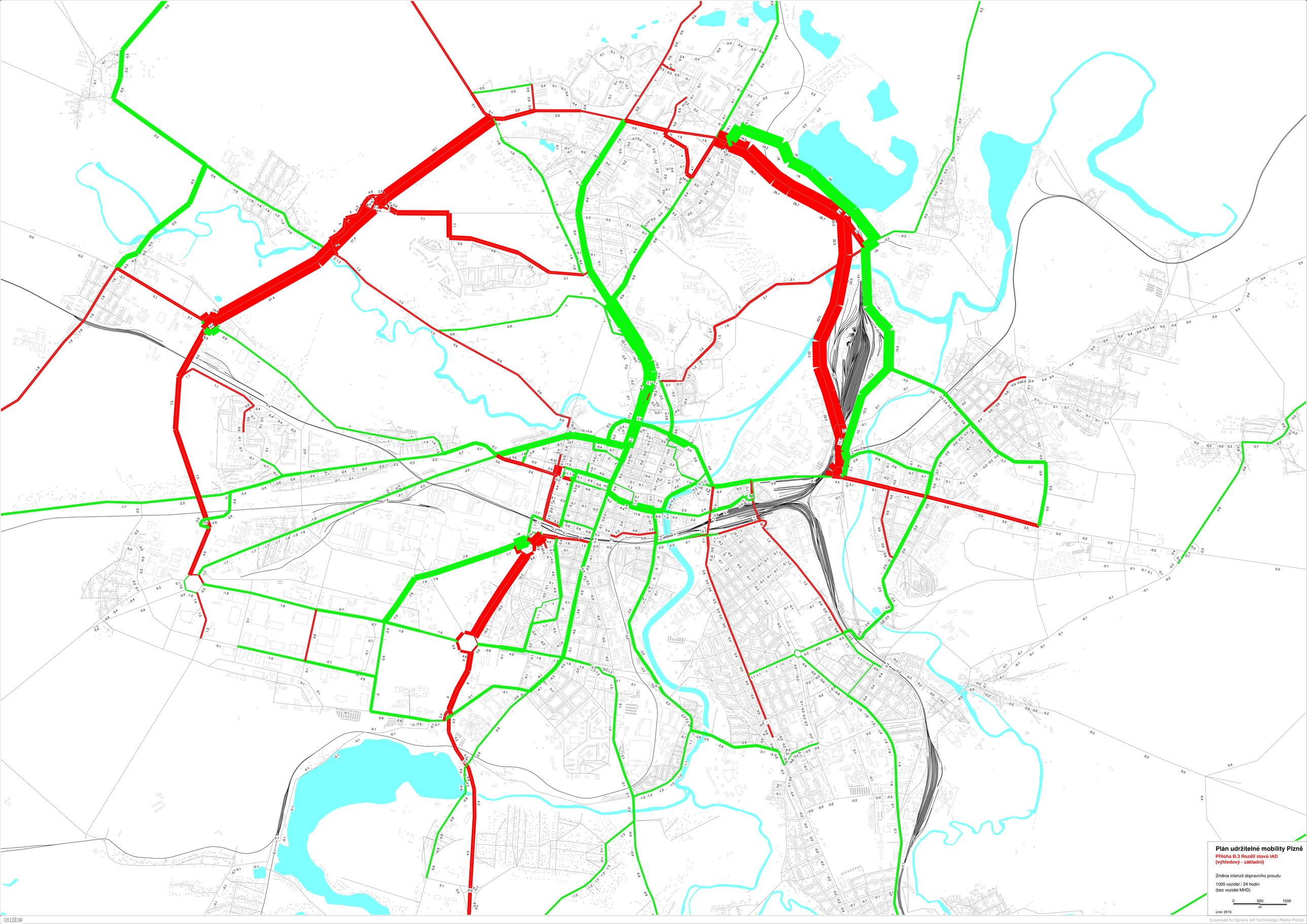
B.9. Výhledový stav VHD



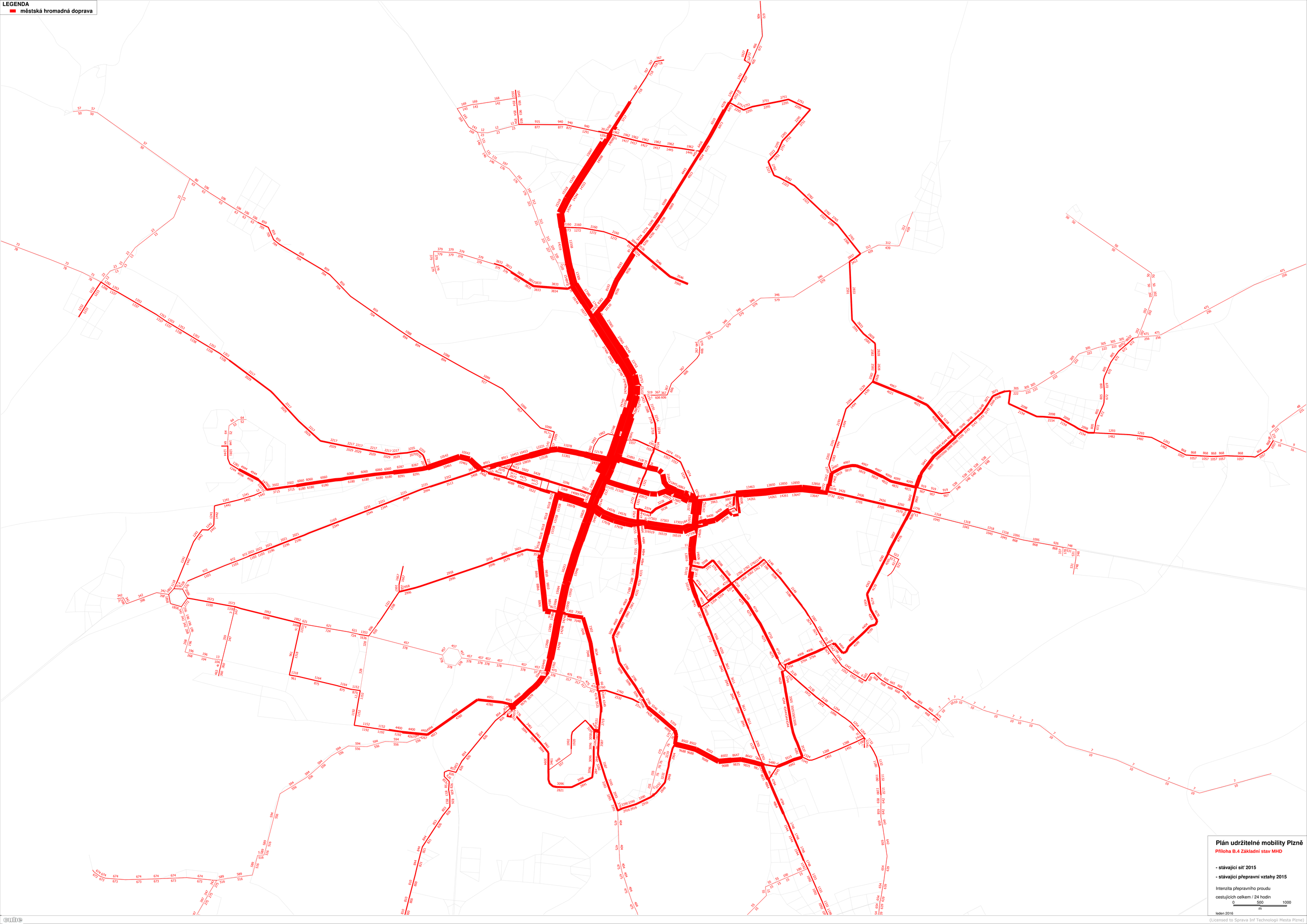
(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



(Licensed to Správa Inf Technologií Města Plzne.)



(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



Plán udržitelné mobility Plzně

Příloha B.4 Základní stav MHD

- stávající síť 2015

- stávající přepravní vztahy 2015

Intenzita přepravního proudu

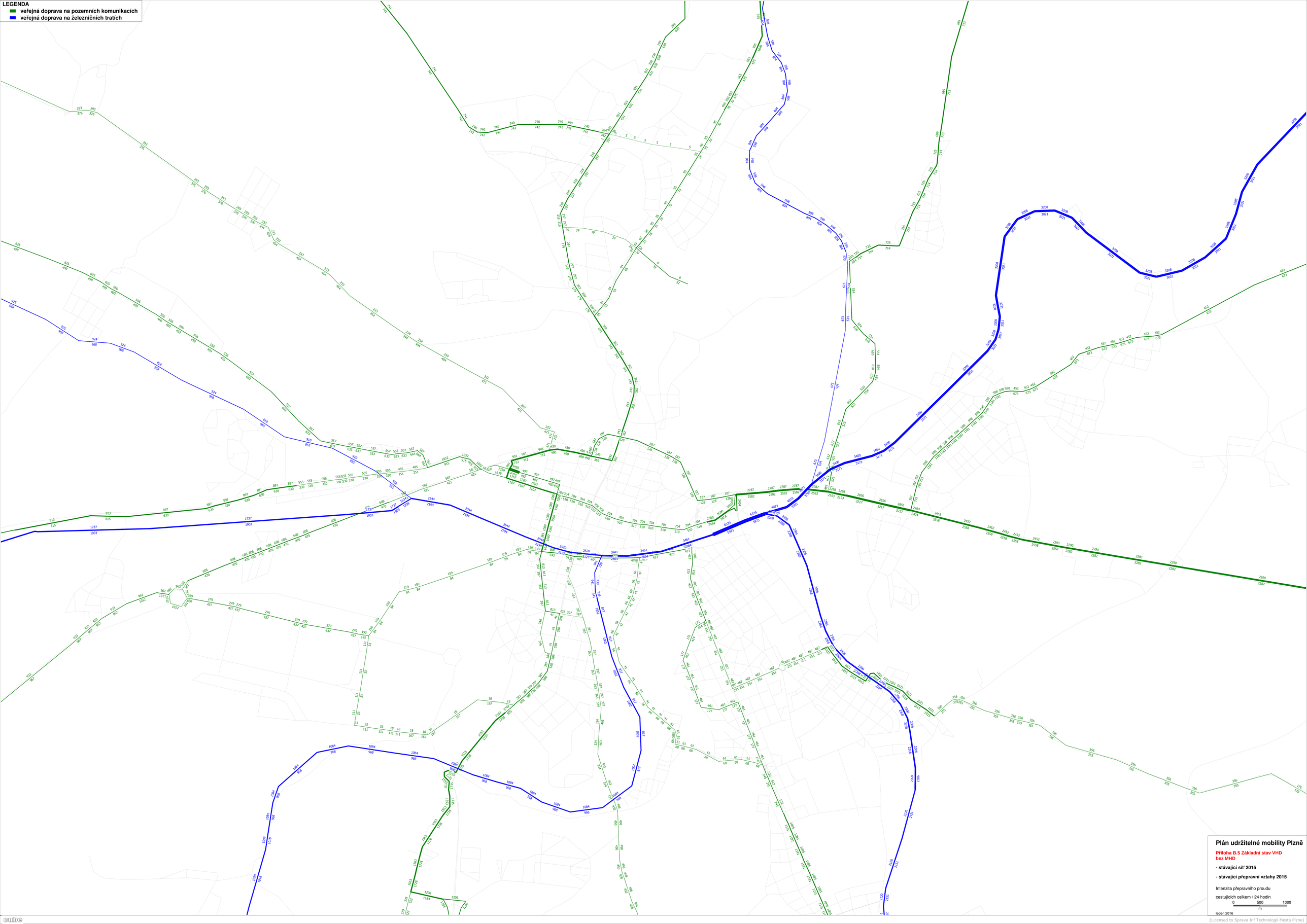
cestujících celkem / 24 hodin

0 500 1000

m

leden 2016

(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



Plán udržitelné mobility Plzně

Příloha B.5 Základní stav VHD bez MHD

- stávající síť 2015

- stávající přepravní vztahy 2015

Intenzita přepravního proudu

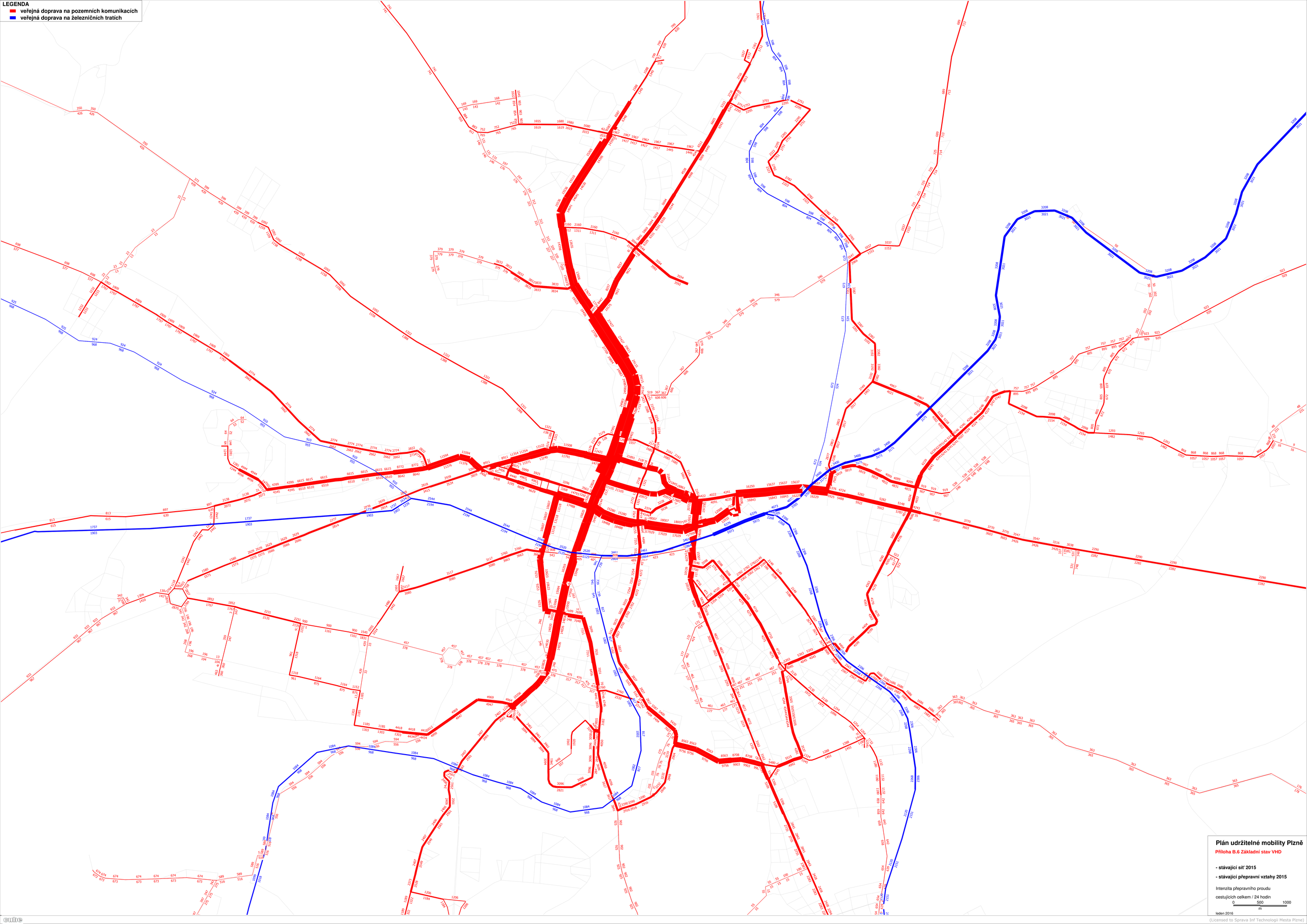
cestujících celkem / 24 hodin

0 500 1000

m

leden 2016

(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



Plán udržitelné mobility Plzně

Příloha B.6 Základní stav VHD

- stávající síť 2015

- stávající přepravní vztahy 2015

Intenzita přepravního proudu

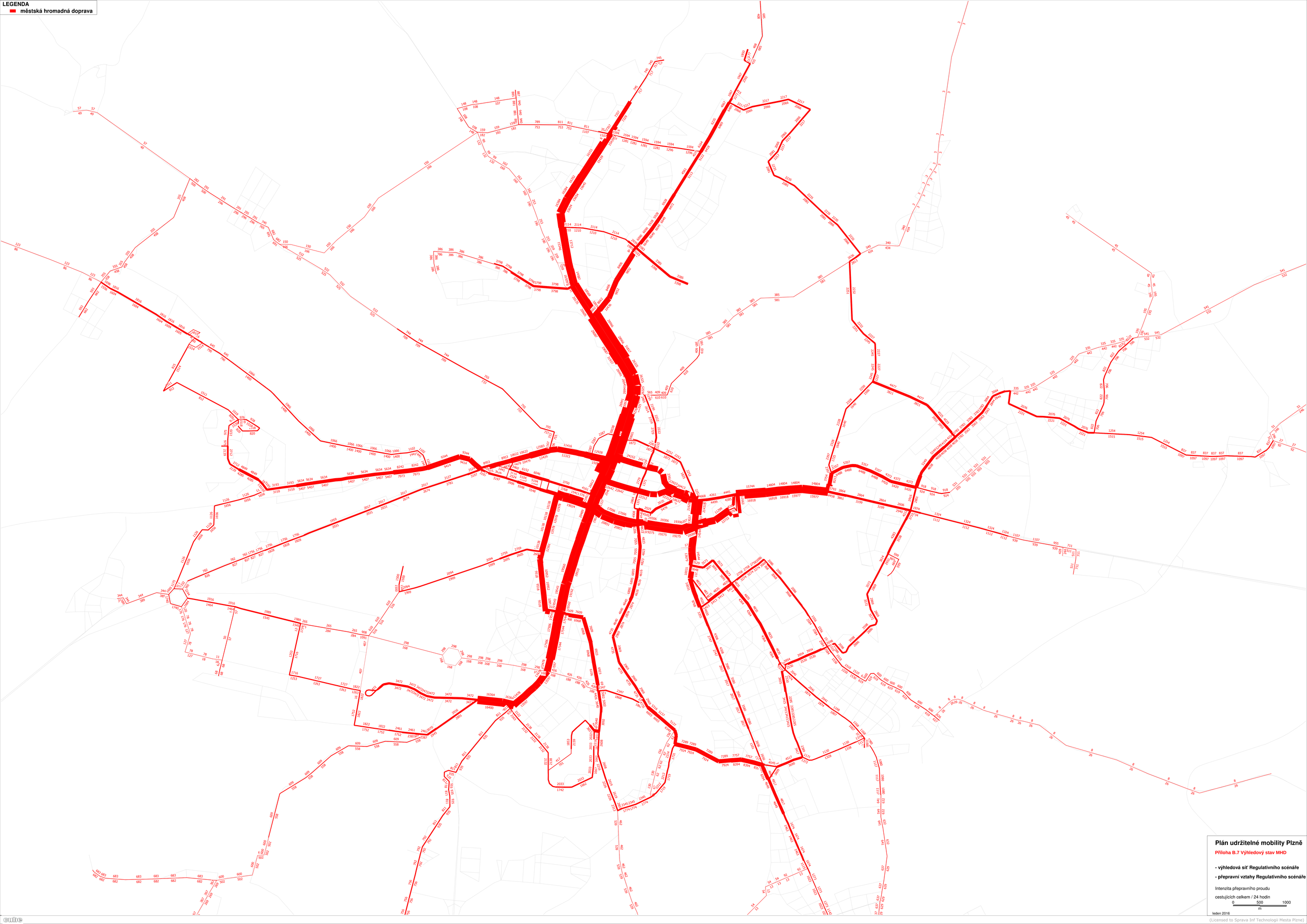
cestujících celkem / 24 hodin

0 500 1000

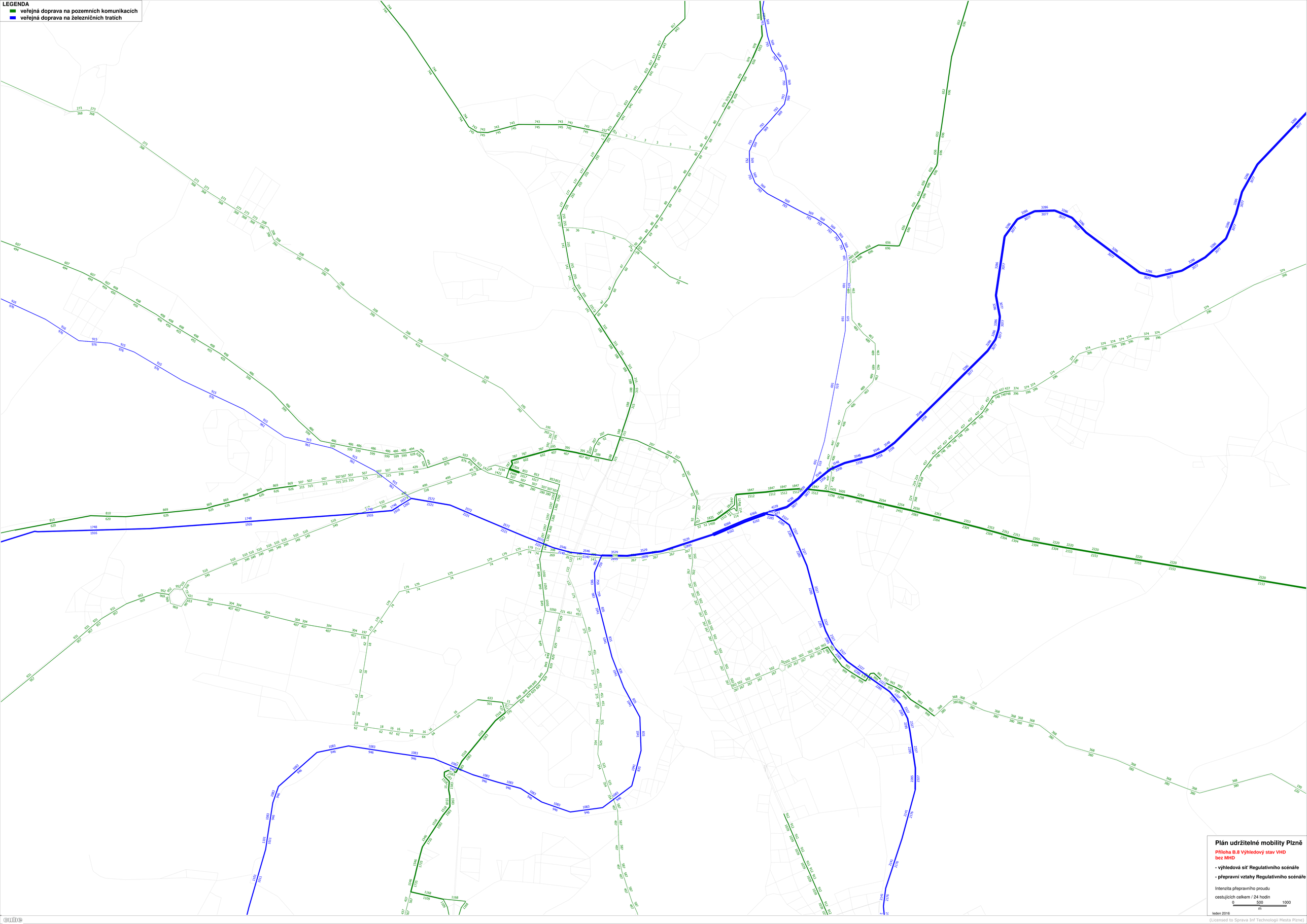
m

leden 2016

(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



Plán udržitelné mobility Plzně

Příloha B.8 Výhledový stav VHD bez MHD

- výhledová síť Regulativního scénáře

- přepravní vztahy Regulativního scénáře

Intenzita přepravního proudu

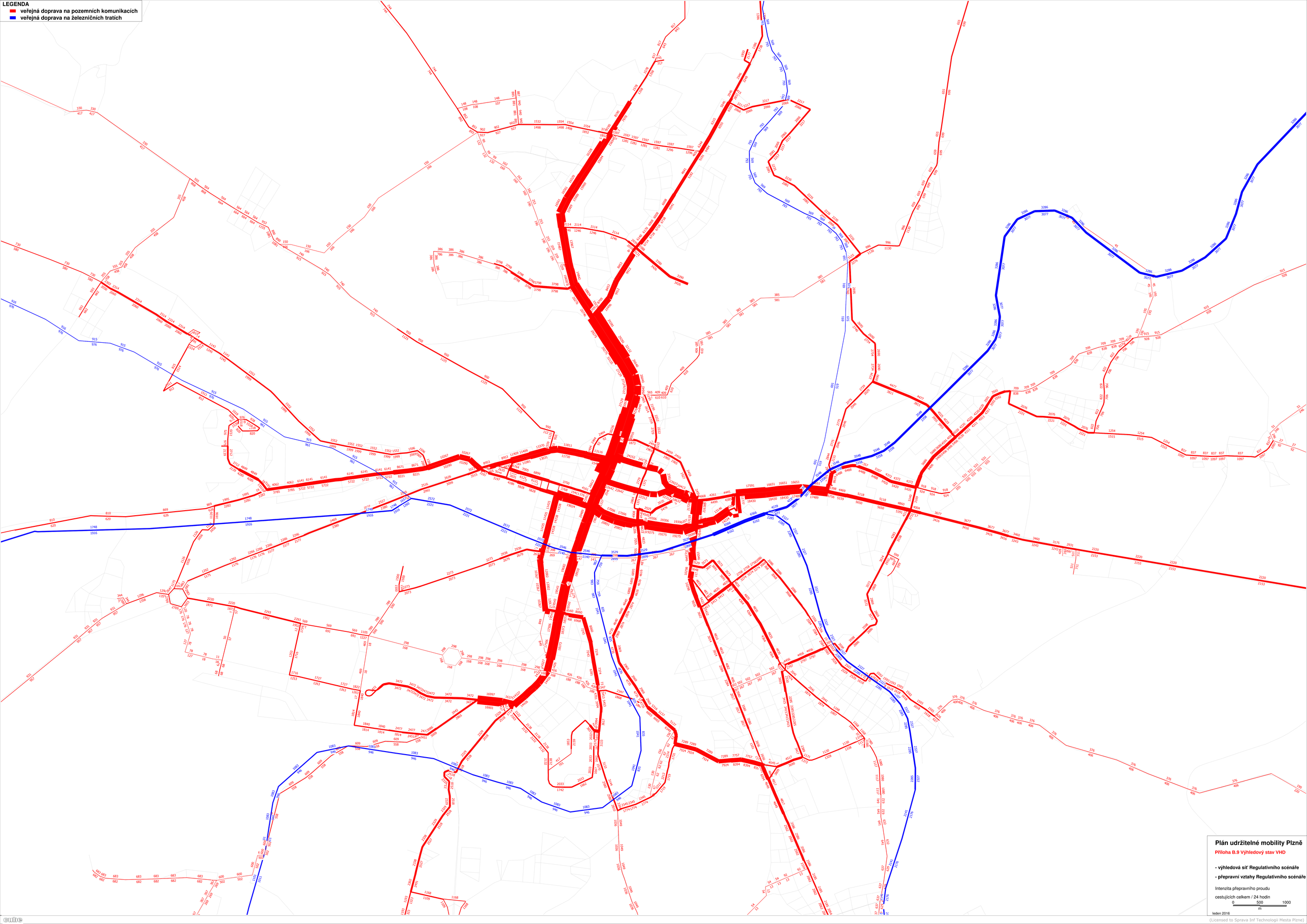
cestujících celkem / 24 hodin

0 500 1000

m

leden 2016

(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)



Plán udržitelné mobility Plzně

Příloha B.9 Výhledový stav VHD

- výhledová síť Regulativního scénáře

- přepravní vztahy Regulativního scénáře

Intenzita přepravního proudu

cestujících celkem / 24 hodin

0 500 1000

m

leden 2016

(Licensed to Sprava Inf Technologii Mesta Plzne)

Appendix C. Zásobník opatření

PUMP - ZÁSOBNÍK OPATŘENÍ

Kategorie opatření (1-8)	Číslo opatření v mapě	Číslo balíčku opatření	Součet bodů v hodnocení	Název opatření	Kapitálové výdaje města (mil.Kč)	Dotace předpoklad (mil. Kč)	Kapitálové výdaje celkem (mil. Kč)	Spolufinancování	Nositel opatření město	Zahájení stavby	Ukončení stavby	Model
6 Automobilová	1	1	● 23.2	Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)	253.4		1752.1	PK	OI FKD	2018	2020	IAD – zapnutí úseku v modelu, VHD – linka 24 prodloužena na Krašovskou (Lochotín), projede Račice, Křimice, Skvrňany, špičkový interval 20 minut
6 Automobilová	4	2	◑ 11.3	I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská	48.0		151.0	ŘSD	OI 1	2016	2018	IAD - otevření úseku
6 Automobilová	8	2	● 19.9	I/20 Plaská - Na Roudné	150.0		650.0	ŘSD	OI 1	2018	2020	IAD – zapnutí úseku v modelu, VHD – úprava jízdní doby na lince 30 -1 minuta
6 Automobilová	30	2	◕ 18.6	I/20 Na Roudné – Rokycanská	210.1		1962.3	ŘSD	OI 1	2020	2023	IAD – zapnutí úseku v modelu
5 Veřejná	32	2	● 19.7	SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka	0.0		SŽDC	SŽDC	OI 1	2020	2023	
6 Automobilová	34	2	◕ 18.6	I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská	133.4		223.1	ŘSD	OI 1	2020	2023	
5 Veřejná	40	2	● 19.7	SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov	0.0		384.0	SŽDC	OI 1	2018	2019	
2 Uliční prostor	54	3	◕ 17.2	Revitalizace uličního prostoru - Klatovská	140.0		140.0	Ne	OI 2	2023	2025	
6 Automobilová	57	3	◕ 16.7	I/27 Sukova – Borská	50.0		250.0	ŘSD	OI 1	2020	2022	IAD – zapnutí úseku v modelu, čtyřpruh s OK v Borské ulici
4 Cyklistická	58	3	◕ 18.4	Dokončení propojení ZČU s centrem města	0.0			Ne	OI 1	2020	2022	
6 Automobilová	7	4	◔ 9.3	I/27 Třemošenský rybník – Orlík	15.0		298.0	ŘSD	OI 1	2016	2017	IAD - čtyřpruhové uspořádání
5 Veřejná	10	5	● 20.1	SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati	77.0		1737.0	SŽDC	OI 1	2017	2019	
4 Cyklistická	76	5	◔ 9.3	Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty	20.0		20.0	Ne	OI 2	2017	2018	
5 Veřejná	26	6	● 19.5	Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží	18.0	102.0	120.0	IROP	OI FKD	2017	2018	VHD – regionální linky od Rokycan a Radnic zde budou ukončeny, zastavují zde dálkové linky (úprava trasy), návrh linkového vedení POVED – viz DÚR
5 Veřejná	27	6	● 20.4	SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská	66.0		1373.0	SŽDC	OI 1	2016	2018	
1 Parkování	63	6	◑ 11.4	Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)	0.0			Ne	TU	2016	2025	
6 Automobilová	33	7	◑ 13.2	Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská)	60.0	20.0	80.0	VP	SVS 2	2016	2017	
6 Automobilová	38	7	◑ 13.2	Rekonstrukce Dlouhé ulice	92.0		92.0	Ne	OI 2	2020	2021	
6 Automobilová	41	7	◑ 13.2	Rekonstrukce Lobezské ulice	85.0		85.0	Ne	OI 2	2021	2022	
3 Pěší	21	8	◑ 13.0	Pěší propojení centra s Roudnou	10.0	10.0	20.0	SFDI	OI 1	2023	2025	
2 Uliční prostor	22	8	◑ 13.2	Revitalizace uličního prostoru - Tyršova	5.0		5.0	Ne	SVS 1	2018	2018	
3 Pěší	25	8	◕ 15.2	Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj)	30.0	30.0	60.0	SFDI	SVS 2	2018	2019	
3 Pěší	36	8	◑ 10.7	Lávka přes Rokycanskou ulici	15.0	15.0	30.0	SFDI	OI 1	2023	2025	
2 Uliční prostor	37	8	◑ 13.2	Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská	20.0		20.0	Ne	SVS 1	2016	2025	
2 Uliční prostor	84	9	◔ 9.6	Zóny „Tempo 30“	20.0		20.0	Ne	SVS 2	2016	2025	
4 Cyklistická	2	10	● 19.4	Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok	9.0	51.0	60.0	IROP	OI FKD	2016	2022	
4 Cyklistická	9	10	● 19.4	Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO)	1.9	10.6	12.5	IROP	OI FKD	2016	2016	
4 Cyklistická	31	10	● 19.3	Stezka Úslava (Chrástecká-Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec)	1.0	5.8	6.8	IROP	OI FKD	2016	2022	
4 Cyklistická	47	10	● 19.4	Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)	1.3	7.1	8.4	IROP	OI FKD	2016	2022	
4 Cyklistická	49	10	● 19.3	Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská)	1.4	7.9	9.3	IROP	OI FKD	2016	2022	

4 Cyklistická	50	10	●	19.3	Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice)	4.1	23.0	27.0	IROP	OI FKD	2016	2022	
4 Cyklistická	77	10	●	19.7	Pokračování výstavby Greenways	2.4	13.6	16.0	IROP	OI FKD	2016	2022	
4 Cyklistická	80	11	◔	7.1	Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku	10.0		10.0	Ne	SVS 5	2016	2025	
4 Cyklistická	81	11	◑	10.7	Podpora bike-sharingu	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
4 Cyklistická	82	11	◑	11.1	Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru	2.0		2.0	Ne	SVS 2	2016	2025	
4 Cyklistická	83	11	◔	9.4	Úschovny pro kola – městský systém	8.0		8.0	Ne	SVS 2	2016	2025	
1 Parkování	6	12	◕	16.5	Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec	10.0		10.0	Ne	SVS 2	2018	2018	
1 Parkování	11	12	◑	12.4	Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy	15.0		15.0	Ne	SVS 5	2017	2018	
1 Parkování	13	12	◔	8.8	Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ	4.0		4.0	Ne	SVS 2	2016	2017	
1 Parkování	28	12	◕	16.2	Vznik zóny placeného parkování Hamburk	3.5		3.5	Ne	SVS 5	2016	2016	
5 Veřejná	53	13	◑	14.1	Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka)	37.5	212.5	250.0	OPD	OI FKD	2018	2019	
5 Veřejná	55	13	●	21.9	Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole	96.0	544.0	640.0	OPD	OI FKD	2017	2019	VHD – linka 4 mezi Kaplířovou a Univerzitou ½ spojů, linky MHD zrušení vložených spojů Bory – Univerzita, spoje ukončené na Borech a u Univerzity sloučeny v terminálu
5 Veřejná	3	13	●	21.9	Přestupní uzel v Kaplířově ulici	6.0	34.0	40.0	IROP	OI FKD	2017	2019	
1 Parkování	56	13	●	19.0	Parkoviště P+R v Kaplířově ulici	2.3	12.8	15.0	IROP	OI FKD	2018	2019	
1 Parkování	12	14	◕	17.1	Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody	13.0		13.0	Ne	SVS 2	2017	2017	
6 Automobilová	14	14	◔	8.9	Husovo náměstí - obousměrný provoz	20.0		20.0	Ne	SVS 2	2018	2018	IAD – čistě úprava na Husově náměstí (zobousměrnění západní příčky), křižovatka s Husovou ulicí bude mít pruhy L, R+P od severu i od jihu, bez křižovatky Tylova ×
5 Veřejná	15	14	◑	13.2	Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova	0.0		1.0	Ne	SVS 2	2018	2018	IAD – jednosměrná uzavírka Plachého – Tylova, VHD - úprava jízdní doby -1 minuta ve směru Plachého – Tylova
5 Veřejná	16	14	◕	15.9	Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické	0.0		1.0	Ne	SVS 2	2016	2018	IAD – uzavírka v Tylově ulici (Klatovská - K.Berana), VHD - úprava jízdní doby -1 minuta ve směru k nádraží, -1 minuty ve směru CAN
5 Veřejná	23	14	◑	13.8	Preference MHD v historickém jádru	0.0		1.0	Ne	SVS 2	2017	2017	IAD – obousměrná uzavírka úseků Veleslavínova - sady 5. května + Bezručova - Zbrojnická, VHD - úprava jízdní doby -2 minuty
5 Veřejná	24	14	●	19.9	Uzavírka / restrikce IAD Americká	0.0		1.0	Ne	SVS 2	2016	2016	IAD – obousměrná uzavírka Americké v úseku Mrakodrap – Škroupova, VHD - úprava jízdní doby -1 minuta ve směru k nádraží, -2 minuty ve směru CAN
5 Veřejná	52	15	◔	9.7	Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská	5.0		23.0	Ne	SVS 2	2017	2018	IAD – bez úprav, VHD – úprava jízdní doby -1 minuta pro linku 29 ve směru od Klatovské
5 Veřejná	18	16	◕	16.5	Vyhrazený pruh Karlovarská	25.0		25.0	Ne	OI 2	2016	2016	IAD – bez úprav, VHD – ve směru do centra od křižovatky s Lidickou po Rondel přidaný vyhrazený jízdní pruh, přeložení zastávky Rondel do společné polohy pro
6 Automobilová	19	16	◔	8.0	Úprava Rondelu	9.0		9.0	Ne	SVS 2	2016	2016	IAD – změna intervalu následné jízdy na vjezdu do okružní křižovatky, VHD bez úprav
5 Veřejná	29	16	◑	13.8	Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská	40.0		80.0	ŘSD	OI 1	2018	2019	IAD – Rokycanská × Jateční – levé odbočení U Prazdroje – Jateční jen jeden pruh, druhý pruh vyhrazený pro MHD, výjezd z Jateční do ulice U Prazdroje jeden pruh IAD,
5 Veřejná	59	16	◑	10.2	Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská)	5.0		5.0	Ne	SVS 2	2020	2021	IAD – změna řazení na rameni od severu L, R, P, VHD – úprava jízdní doby -1 minuta ve směru Karlov – Tesco
5 Veřejná	75	16	◑	13.4	Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)	2.3	12.8	15.0	IROP	SVS 2	2016	2022	
4 Cyklistická	79	16	◔	6.2	Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD	0.0		0.0	Ne	SVS 2	2016	2025	
5 Veřejná	46	17	◕	15.5	Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové	6.0	34.0	40.0	IROP	OI FKD	2018	2019	VHD – vytvoření přestupní vazby regionálních linek od jihu (Nepomucká ulice, Koterovská ulice)
5 Veřejná	48	17	◑	10.8	Vyhrazený pruh Malostranská	1.0		1.0	Ne	SVS 2	2017	2018	IAD – ubrání 1 jízdního pruhu ve směru Jasanová – Nám. Milady Horákové, VHD - úprava jízdní doby z Doudlevec na Slovany -1 minuta
5 Veřejná	73	18	◑	12.5	Reseni konecnych zastavek v rozvojovych oblastech	20.0		20.0	Ne	SVS 4	2016	2025	
5 Veřejná	17	19	◑	13.9	Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova	100.0		100.0	Ne	OI 2	2020	2020	
5 Veřejná	42	19	◑	13.9	Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky	200.0		200.0	VP	OI 2	2019	2019	
5 Veřejná	44	19	◑	13.9	Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany	50.0		50.0	Ne	SVS 4	2018	2018	

5 Veřejná	5	20	◔	7.3	Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany	80.0		80.0	Ne	SVS 4	2019	2020	
5 Veřejná	35	20	◑	13.5	Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná	0.0	64.5	86.0	Ne	PMDP	2018	2019	
5 Veřejná	43	20	◔	5.9	Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany	0.0		750.0	Ne	PMDP	2021	2025	
5 Veřejná	60	20	◕	15.2	Modernizace elektrického vozového parku MHD	0.0	530.0	904.0	IROP	PMDP	2016	2023	
5 Veřejná	74	20	◕	15.2	Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech	4.5	25.5	30.0	OPD	PMDP	2019	2022	
7 Mobilita	62	21	○	1.4	Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
5 Veřejná	69	21	◔	8.7	Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled)	0.0		0.0	Ne	SVS 3	2016	2025	
5 Veřejná	70	21	◔	9.8	Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled)	0.0		0.0	Ne	SVS 3	2016	2017	
5 Veřejná	72	21	◔	7.2	Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě	2.0		2.0	Ne	SVS 3	2016	2018	
5 Veřejná	68	22	◔	9.8	Rozšíření inteligentních zastávek	10.0		10.0	Ne	SVS 4	2016	2025	
7 Mobilita	89	22	◔	10.1	Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)	0.0		0.0	Ne	PMDP	2016	2025	
7 Mobilita	90	22	◕	14.5	Jednotný informační systém pro uživatele dopravy	0.0		0.0	Ne	PMDP	2016	2025	
8 Nákladní	61	23	◔	10.0	Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností)	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
1 Parkování	66	23	○	1.9	K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod. (odstranění konfliktů s MHD)	0.0		0.0	Ne	SVS 3	2016	2025	
8 Nákladní	67	23	◔	7.7	Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)	2.0		2.0	Ne	SVS 2	2016	2025	
7 Mobilita	87	23	◔	9.1	Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
7 Mobilita	88	23	◔	9.6	Řešení docházky dětí do škol (nestavebni)	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
7 Mobilita	91	23	○	4.5	Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	
2 Uliční prostor	85	24	◔	7.9	Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí	0.0		0.0	Ne	TU	2016	2025	

Appendix D. Karty opatření

- 1 Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)
- 2 Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok
- 3 Přestupní uzel v Kaplířově ulici
- 4 I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská
- 5 Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany
- 6 Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec
- 7 I/27 Třemošenský rybník – Orlík
- 8 I/20 Plaská - Na Roudné
- 9 Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO)
- 10 SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati
- 11 Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy
- 12 Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody
- 13 Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ
- 14 Husovo náměstí - obousměrný provoz
- 15 Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova
- 16 Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické
- 17 Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova
- 18 Vyhrazený pruh Karlovarská
- 19 Úprava Rondelu
- 21 Pěší propojení centra s Roudnou
- 22 Revitalizace uličního prostoru - Tyršova
- 23 Preference MHD v historickém jádru
- 24 Uzavírka / restrikce IAD Americká
- 25 Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města
- 26 Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží
- 27 SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – jižní polovina osobního nádraží + mosty Mikulášská
- 28 Vznik zóny placeného parkování Hamburk
- 29 Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská
- 30 I/20 Na Roudné – Rokycanská
- 31 Stezka Úslava (Chrástecká-Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec)
- 32 SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka
- 33 Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská)
- 34 I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská
- 35 Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná
- 36 Lávka přes Rokycanskou ulici
- 37 Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská
- 38 Rekonstrukce Dlouhé ulice
- 40 SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov
- 41 Rekonstrukce Lobezské ulice
- 42 Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky
- 43 Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany
- 44 Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany
- 46 Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové
- 47 Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)
- 48 Vyhrazený pruh Malostranská
- 49 Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská)
- 50 Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park - České údolí - Litice)
- 52 Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E.Beneše × 17. listopadu × Samaritská

- 53 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka)
- 54 Revitalizace uličního prostoru - Klatovská
- 55 Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole
- 56 Parkoviště P+R v Kaplířově ulici
- 57 I/27 Sukova – Borská
- 58 Dokončení propojení ZČU s centrem města
- 59 Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská)
- 60 Modernizace elektrického vozového parku MHD
- 61 Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město
- 62 Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města
- 63 Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně
- 66 K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/školek a pod.
- 67 Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)
- 68 Rozšíření inteligentních zastávek
- 69 Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled)
- 70 Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě)
- 72 Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě
- 73 Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech
- 74 Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech
- 75 Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)
- 76 Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty
- 77 Pokračování výstavby Greenways
- 79 Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD
- 80 Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku
- 81 Podpora bike-sharingu
- 82 Stojany pro parkování kol - doplňky veřejného prostoru
- 83 Úschovny pro kola – městský systém
- 84 Zóny „Tempo 30“
- 85 Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivity centra města
- 87 Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě
- 88 Řešení docházky dětí do škol (nestavební)
- 89 Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny)
- 90 Jednotný informační systém pro uživatele dopravy
- 91 Zřízení koordinátora mobility města Plzně

01 | Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská)

Balíček opatření
1 – Západní okruh

Nositel opatření
Plzeňský kraj

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
1 752,1 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
253,4 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2020

Bodové ohodnocení
23,2 (100%)

Popis opatření
Stavba je pokračováním započaté stavby západní části komunikačního okruhu města Plzně, kdy má být realizováno chybějící propojení mezi Chebskou ulicí a Studentskou ulicí na Košutce. Stavba má být realizována formou dvoupruhové komunikace extravilánového charakteru s mimoúrovňovými křižovatkami (s možností rozšíření na čtyřpruh).

Projektová a majetková příprava probíhá s cílem zajistit vydání stavebního povolení do konce roku 2018.

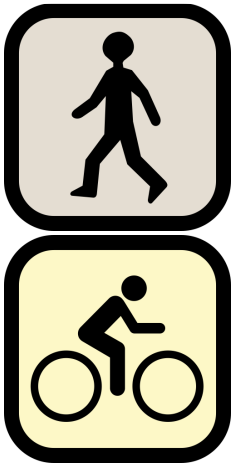
Řešený problém
- realizace okruhové komunikace spojující části města bydlení s částí města s pracovními příležitostmi
- odklonová trasa pro tranzitní dopravu sever <> jih

Přínos pro uživatele / obyvatele

- snížení dopravní, hlukové a emisní zátěže na Karlovarské a Klatovské třídě
- zkrácení cestovních časů
- příležitost pro zavedení okružní linky MHD vč. expresních spojů Košutka <> Borská pole

Bc. Jan Hakl, listopad 2015

02 | Cyklistické a pěší propojení Vejprnický potok



Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
60 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
9 mil. Kč

Předpoklad dotace
51 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

Bodové ohodnocení
19,3 (83%)

Popis opatření
Vybudovat pro uživatele bezpečné a pohodlně pěší a cyklistické propojení v údolí Vejprnického potoka. Na první etapu je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, nutné je však dořešit majetkové vztahy a realizovat stavbu. Současně je nutné pokračovat v přípravě a postupné realizaci dalších navazujících dalších úseků.

Řešený problém
V údolí Vejprnického potoka se nachází poměrně intenzivní osídlení (Vejprnice – 3100 obyv., Tlučná – 3000 obyv., Nýřany - 7000 obyv.) s velkou spádovou dojížďkou do Plzně. Cílovým řešením je vybudování pohodlného a bezpečného propojení pro pěší a cyklisty údolím Vejprnického potoka mezi Plzní – Vejprnicemi – Tlučnou – Nýřany. První etapu představuje realizace smíšené stezky pro chodce a cyklisty mezi Plzní a Vejprnicemi.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Realizací Pěšího a cyklistického propojení Vejprnický potok se vytvoří bezpečná cyklistická a pěší trasa, která nahradí vedení cyklistické dopravy po stávající úzké ale automobilovou dopravou značně zatížené silnici II/203.

- obyvatelé Plzně získají bezpečné cyklistické propojení pro rekreační vyjížďky do krajinného zázemí města
- obyvatelé Vejprnic a navazujících obcí získají pro dojíždění do Plzně vhodnou cyklistickou trasu

LEGENDA:
Červená – úsek první etapy
Modrá – navazující úseky

03 | Přestupní uzel v Kaplířově ulici

Balíček opatření
13 – Tramvajová trať Borská pole

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
40 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
6 mil. Kč

Předpoklad dotace
34 mil. Kč

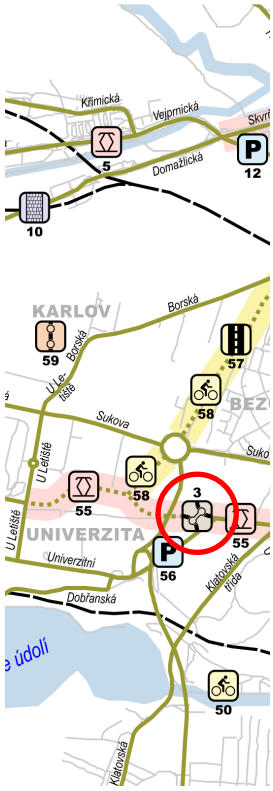
Realizace opatření
2017 – 2019

Bodové ohodnocení
21,9 (94%)

Popis opatření
Přestupní uzel Kaplířova je součástí stavby prodloužení tramvajové trati z Bor k areálu Západočeské univerzity. Kromě prodloužení tramvajové linky číslo 4 dojde k úpravě navazujících autobusových linek MHD a veřejné linkové dopravy integrovaných v IDP.

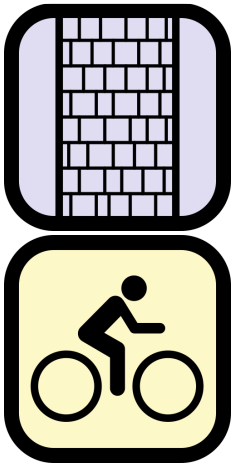
Řešený problém
- Omezená návaznost MHD a regionálních linek.
- Odliv studentů z MHD do IAD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Navýšení podílu ekologické elektrické trakce na celkových výkonech městské dopravy.
- Ukončení linek veřejné linkové dopravy v přestupních terminálech a zlepšení návazností MHD na regionální dopravy.
- Humanizace přestupních uzlů.
- Zvýšení atraktivity MHD pro mladší skupiny cestujících.
- Vytvoření podmínek pro další rozvoj a oživení oblasti, včetně dokončení výstavby areálu univerzity.



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

04 | I/20 Studentská, úseky Plaská – Gerská a Gerská – Krašovská



Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
151 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
48 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

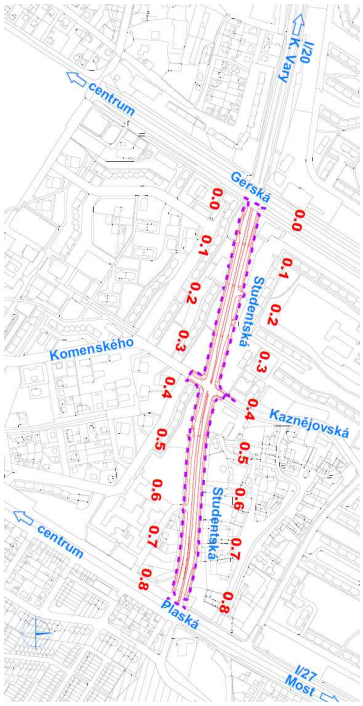
Realizace opatření
2016 – 2018

Bodové ohodnocení
11,3 (49%)

Popis opatření
Stavba bude opravou dnešní Studentské ulice, která je 0. etapa výstavby vnitřního městského okruhu silnice I/20 (tzv. Východní okruh). Komunikace musí být opravena vzhledem k svému stavebně technickému stavu a z důvodu rekonstrukcí páteřních vedení inženýrských sítí. Komunikace slouží výhradně pro převedení dopravy pro I/20. Realizace 2016 až 2018 - společná investice ŘSD ČR a města Plzně.

Řešený problém
- nízká úroveň bezpečnosti,
- absence cyklistických tras,
- vysoká hlučnost v obydlené oblasti

Přínos pro uživatele / obyvatele
- zvýšení bezpečnosti,
- vznik cyklistických tras,
- zlepšení sjízdnosti,
- celková oprava



Bc. Miroslav Blabol, listopad 2015

05 | Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany

Balíček opatření
20 – Zázemí PMDP

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
80 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
80 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2019 – 2020

Bodové ohodnocení
7,3 (32%)

Popis opatření
Zkapacitnění točky Košutka pro odstavování tramvají během noci a poledního sedla formou kompletní přestavby točky nebo doplnění kusých kolejí dovnitř stávající točky. Úprava okolí točky pro pěší a dopravu v klidu. Doplňkově je vhodné provést v menším měřítku obdobnou úpravu v točce Skvrňany.

Řešený problém
Absence alternativního místa pro odstav tramvají na "levém břehu" města. Potřeba najít místo pro odstav tramvají během rekonstrukce vozovny. Vysoký počet manipulačních kilometrů mezi vozovnou a konečnou Košutka. V menším rozsahu je potenciál i v úspoře manipulačních kilometrů mezi vozovnou a konečnou Skvrňany.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Realizace úprav točky Košutka umožní rekonstrukci tramvajové vozovny Slovany, která je nezbytná pro zachování tramvajového provozu v Plzni. Dalším přínosem je zajištění odstavu tramvají v opačné části města, než je poloha vozovny - zajištění provozu i během krizových situací, uzavírek, výluk apod. Úspora manipulačních nájezdů mezi vozovnou a linkou 4, případně též linkou 2. Omezení zatížení historického centra a sídliště manipulačními jízdami v nočních a časných ranních hodinách.

Mapový výřez

Ukázka projektu

Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

06 | Parkoviště P+R u konečné tramvaje Bolevec

Balíček opatření
12 – Zóna placeného stání

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
10 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
10 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018

Bodové ohodnocení
16,5 (71%)

Popis opatření
Vybudování kapacitního záchytného parkoviště v místě kontaktu severní radiály (Plaská, průjezdní úsek silnice I/27) s tramvajovou tratí.

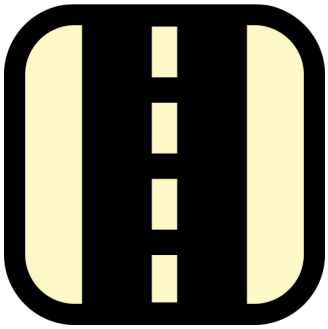
Řešený problém
S postupným rozšiřováním zóny placeného parkování roste potřeba realizace záchytných parkovišť P+R. Severní předměstí nemá záchytné parkoviště P+R. Řidiči buď nevyužívají přestup na MHD, nebo odstavují vozy na sídlištích a zhoršují tak podmínky pro parkování rezidentů.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Záchytné parkoviště vytvoří systémové provázání individuální automobilové a městské hromadné dopravy.

- vytvoření nabídky záchytného parkoviště
- snížení zatížení centra automobilovou dopravou,
- zlepšení podmínek pro rezidenty na sídlištích

Ing. Petr Raška, listopad 2015

07 | I/27 Třemošenský rybník – Orlík



Balíček opatření
4 – Silnice I/27

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
298 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
15 mil. Kč

Předpoklad dotace
15 mil. Kč (SFDI)

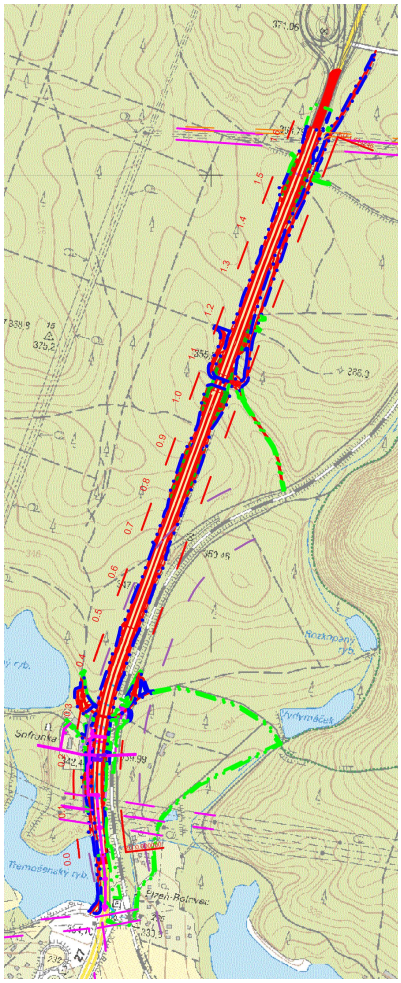
Realizace opatření
2016 – 2017

Bodové ohodnocení
9,3 (40%)

Popis opatření
Jedná se o silniční propojení dnešní čtyřpruhové komunikace I/27 Plaská a v minulosti dokončeného obchvatu města Třemošná. Komunikace bude čtyřpruhová a směrově rozdělená s jedním mostem pod kterým bude převedena lesní technika, která se zde pohybuje mezi městskými lesy na obou stranách komunikace a jednou lávkou pro pěší a cyklisty - lávka přes čtyřpruh a dráhu, která zajistí propojení Kamenného rybníka se stezkou směrem do Třemošné. Termín zahájení výstavby v roce 2017. Společná investice ŘSD ČR a města Plzně.

Řešený problém
- nízká úroveň bezpečnosti,
- absence čtyřpruhového uspořádání

Přínos pro uživatele / obyvatele
- zvýšení bezpečnosti,
- zkapacitnění,
- sjednocení trasy ve čtyřpruhovém uspořádání



Bc. Miroslav Blabol, listopad 2015

08 | I/20 Plaská - Na Roudné

Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
650 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
150 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2020

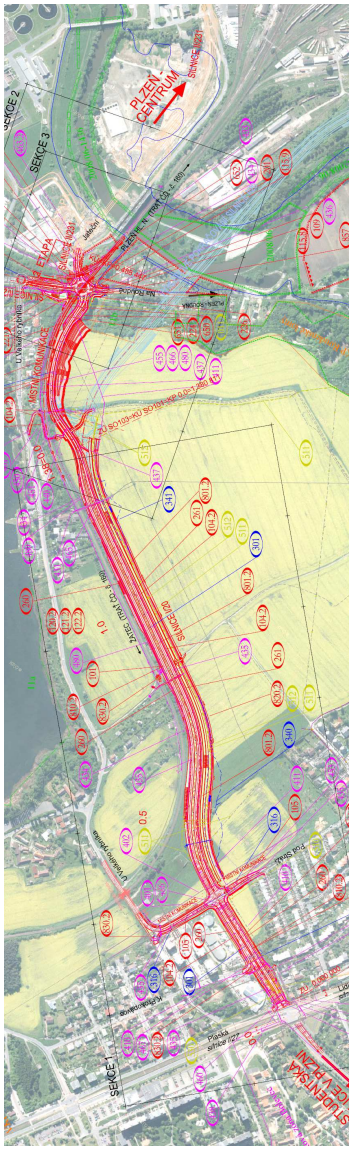
Bodové ohodnocení
19,9 (86%)

Popis opatření
Oficiální název stavby: I/20 a II231 v Plzni, Plaská - Na Roudné - Chrástecká, 2. etapa

Stavba je pokračování v minulosti dokončené I. etapy (která spočívala v přestavbě Jateční ulice a ve výstavbě nového mostu přes řeku Berounku) a zároveň 1. etapou výstavby vnitřního městského okruhu silnice I/20 (východní obchvat). Bude se jednat o novou čtyřpruhovou a směrově rozdělenou komunikaci I. třídy, která bude začínat na stávající křižovatce ulic Studentská, Plaská a Lidická, bude pokračovat v souběhu s dráhou a před ulicí Na Roudné se bude vracet spojovací větví do nově vybudované okružní křižovatky v místě dnešní křižovatky u mostů (vlečka Ferona a železniční most pod Bílou horou v ulici Na Roudné). Realizace stavby bude probíhat po roce 2018 - jedná se o investici ŘSD ČR, města Plzně a Plzeňského kraje.

Řešený problém
- nevyhovující vysoká intenzita dopravy v obydlené oblasti - ulice Karlovarská (Lidická) a ulice Studentská,
- chybějící cyklostezka,
- absence kvalitního silničního spojení kategorie I. třídy oblastí Lochotín - Roudná

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Odlehčení dopravy z centra města po peáži I/27 a I/20 (Karlovarská a Lidická ulice),
- odlehčení silnice - ulice U Velkého rybníka,
- vybudování první části spojky východního obchvatu I/20 v Plzni



09 | Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO)

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
12,5 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
1,9 mil. Kč

Předpoklad dotace
10,6 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2016

Bodové ohodnocení
19,4 (84%)

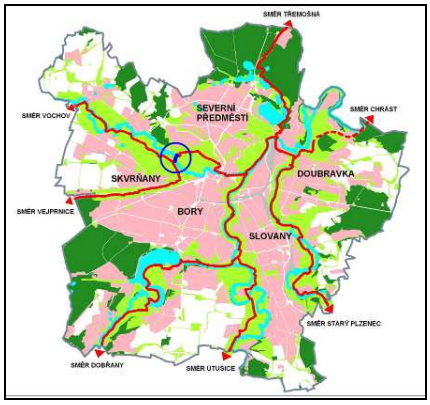
Popis opatření
Realizace lávky přes Mži včetně navazujících úseků.
Stavba má dokončenou investiční přípravu a je možné přistoupit k okamžité realizaci.

Řešený problém
V systému greenways chybí propojení západní části města na centrum, Severní předměstí a Doubravku. Příčinou je chybějící úsek přecházející přes řeku Mži. Řešením je realizace lávky, která propojí do spojité trasy greenway podél Mže. Postupně se tak propojují jednotlivé části systému greenways do spojitého funkčního celku.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Rozšiřování bezpečných a pohodlných tras pro chodce a cyklisty v příjemném prostředí údolních niv.

- nová rekreační trasa vedená z centra západním směrem do krajinného zázemí města.
- významné cyklistické propojení Skvrňan na centrum města, Severní předměstí a Doubravku.

Schéma greenways s vyznačením doplňovaného úseku



10 | SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati

Balíček opatření
5 – Přesmyk domažlické trati

Nositel opatření
Správa železniční dopravní cesty

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
1 627 mil. Kč (SŽDC)

Kapitálové výdaje města
77 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

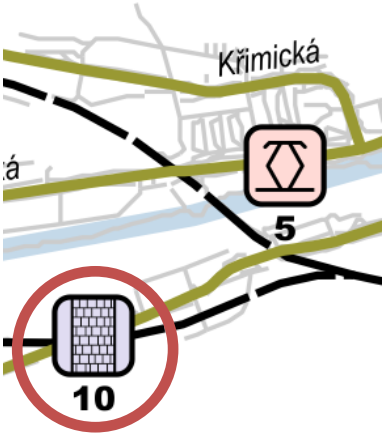
Realizace opatření
2017 – 2019

Bodové ohodnocení
20,1 (87%)

Popis opatření
Oficiální název stavby je „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“. Stavba navazuje na 1. a 2. stavbu modernizace železničního uzlu Plzeň a jednotlivé stavby modernizace III. tranzitního železničního koridoru. Výjezd tratí na Cheb a Domažlice je řešen jako přesmyk. Výjezd ve směru na Domažlice bude dvoukolejný přibližně ve stávající stopě. Bude připraven pro elektrizaci navazující trati Plzeň – Domažlice a jeho parametry umožňují výhledově připojit vysokorychlostní trať. Součástí stavby jsou vyvolané investice na silniční infrastruktuře – přeložka silnice I/26, její mimoúrovňové křížení s tratí a poměrně rozsáhlé úpravy místních komunikací. Stavba vyžaduje provést rozsáhlé výkupy a demolice. Trať na Cheb naváže na stavbu přesmyku již modernizovaným současným stavem. Předpokládaný termín realizace: 05/2017 – 12/2019. Město Plzeň bude druhým investorem na této stavbě.

Řešený problém
- Příprava pro modernizaci a elektrizaci navazující tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice.
- Možnost napojení vysokorychlostní tratě do uzlu Plzeň.
- Odstranění úrovňového přejezdu na Domažlické ulici.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zvýšení bezpečnosti - odstranění úrovňového křížení silnice I. třídy s železniční tratí.
- Zvýšení rychlosti železniční, silniční a MHD dopravy.
- Zlepšení kvality cestování.



Ing. Josef Braun, leden 2016

11 | Rozšíření zóny placeného parkování západně od Klatovské třídy

Balíček opatření
12 – Zóna placeného stání

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
15 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
15 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2018

Bodové ohodnocení
12,4 (53%)

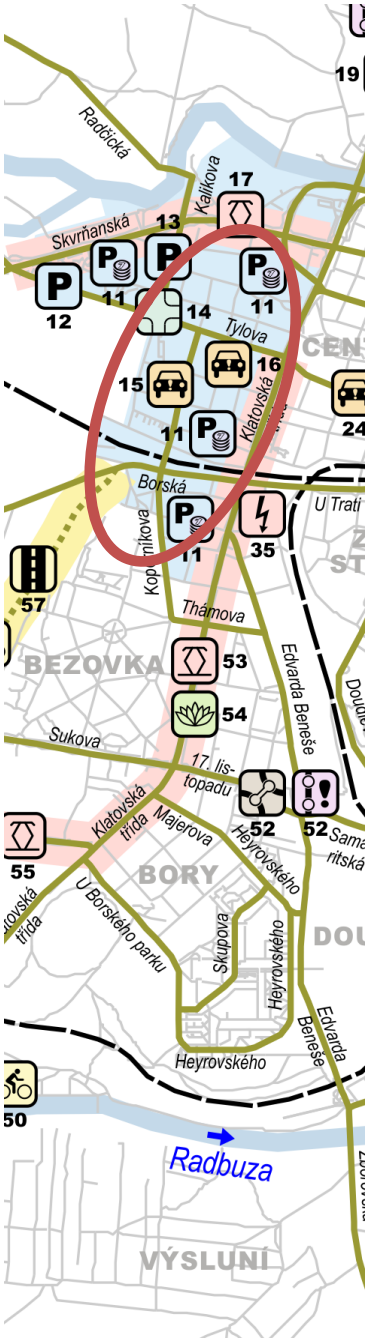
Popis opatření
Rozšíření smíšené zóny placeného parkování (parkovací automaty, rezidentské a podnikatelské karty) s cílem upřednostnění potřeb rezidentů.

Řešený problém
Nezpoplatněná, a tedy přetížená část západního okraje centra, kde obvyklý nedostatek parkovacích míst je dále prohlubován přelivem aut ze zpoplatněné oblasti centra.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zavedení pravidel pro využívání parkovacích míst se zvýhodněním vybraných skupin uživatelů (obyvatelů), nástroj k aktivaci poptávky po záchytných parkovištích P+G a P+R.

- Snížení přetížení centrální části automobilovou dopravou
- Zlepšení podmínek pro parkování rezidentů
- Impuls pro využívání záchytných parkovišť

Schéma



Ing. Petr Raška, listopad 2015

12 | Parkoviště P+R na náměstí Emila Škody

Balíček opatření
14 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
13 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
13 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2017

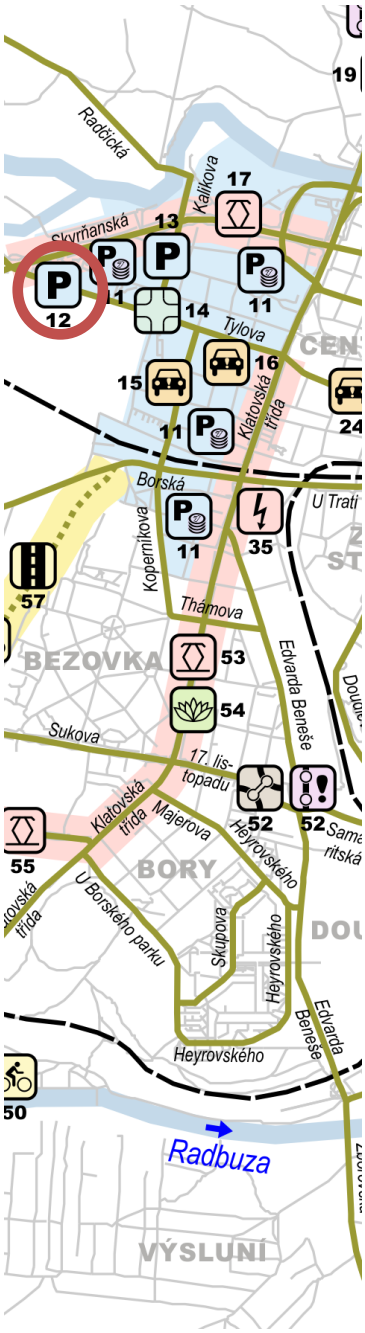
Bodové ohodnocení
17,1 (74%)

Popis opatření
Rozšíření a úprava parkoviště pro 163 aut, pilotní projekt parkoviště s parkovacím lístkem sloužícím jako jízdenka MHD.

Řešený problém
Současné parkoviště na náměstí E. Škody je využíváno zejména zaměstnanci areálu Škoda. Přitom parkoviště v místě napojení na radiální trolejbusové a autobusové linky má výhodnou polohu pro záchytnou funkci. Proto je vhodné parkoviště rozšířit a cenovými nástroji zapojit do systému P+R.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Snížení zatížení centra automobilovou dopravou.
- Zlepšení podmínek parkování pro rezidenty v centru města
- méně aut v centru a tedy vhodnější podmínky pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu

- **Schéma**



Ing. Petr Raška, listopad 2015

13 | Parkoviště P+G Kotkova ve vazbě na zřízení zóny placeného stání Klatovská západ

Balíček opatření
12 – Zóna placeného stání

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
4 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
4 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2017

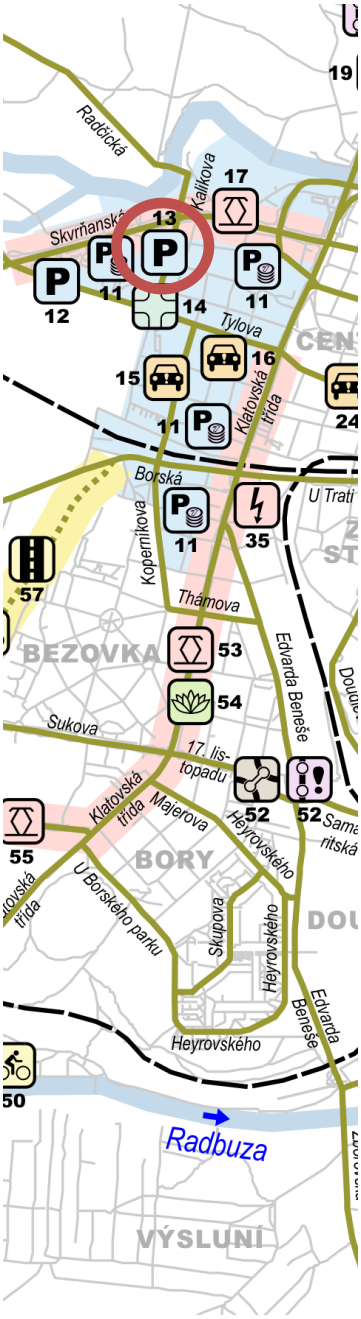
Bodové ohodnocení
8,8 (38%)

Popis opatření
Vybudování záchytného parkoviště v provázanosti na rozšíření zóny placeného
parkování západně od Klatovské.

Řešený problém
Se zpoplatněním zóny západně od Klatovské dojde i k úbytku parkovacích míst. Úbytek bude kompenzován realizovaným záchytným parkovištěm P+G.

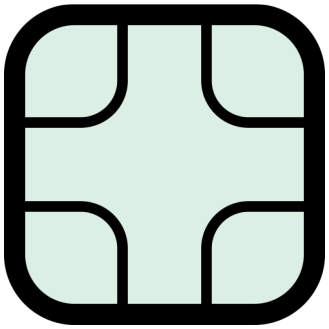
Přínos pro uživatele / obyvatele
- Vytvoření podmínek pro zavedení zóny placeného parkování západně od Klatovské.
- zlepšení podmínek pro rezidenty v centru západně od Klatovské

Schéma



Ing. Petr Raška, listopad 2015

14 | Husovo náměstí - obousměrný provoz



Balíček opatření
14 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
20 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

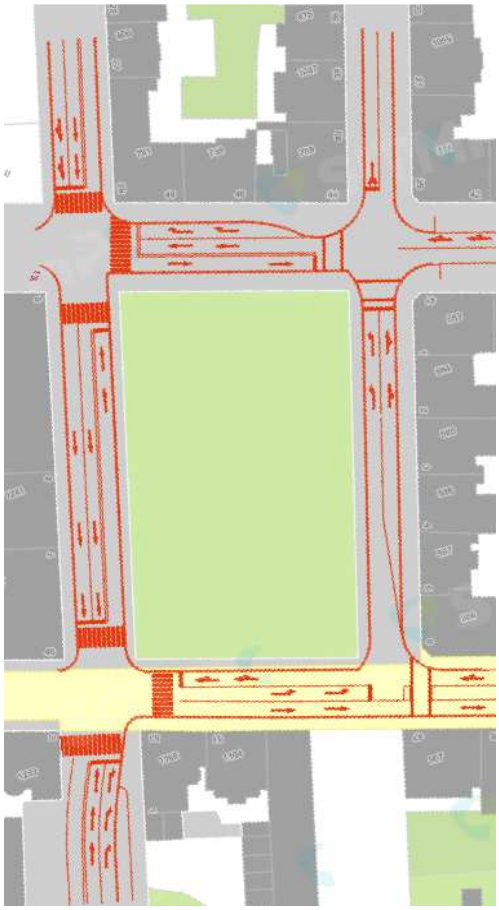
Realizace opatření
2018 – 2018

Bodové ohodnocení
8,9 (38%)

Popis opatření
Stavební úprava komunikací na Husovo náměstí v Plzni. Cílem je zobousměrnění západní části Husova náměstí tak, aby směr od jihu na sever nemusel Husovo náměstí objíždět.

Řešený problém
- Nízká kapacita dopravního uzlu.

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



Bc. Jan Hakl, listopad 2015

15 | Uzavírka / restrikce IAD Koperníkova

Balíček opatření
14 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2018

Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

Popis opatření
Uzavření úseku Koperníkovy ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy v úseku Plachého-Tylova pomocí instalace svislého dopravního značení. Následná přestavba komunikace – v ideální variantě v celé délce – do uspořádání urbanisticky kvalitní městské třídy s dostatečným prostorem pro pěší dopravu (přestavba není zahrnuta do výdajů, nepodmiňuje realizaci uzavírky pro IAD). Doplnění opatření dalšími drobnými opatřeními v organizaci dopravy v klidu a zajištění zásobování.

Řešený problém
Zdržování MHD před křižovatkou SSZ a objíždění nesprávně parkujících aut apod. Rozšíření úzkých chodníků a nástupního prostoru zastávky.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Efektivnější provoz páteřních trolejbusových linek MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie i úspora zkrácením jízdních dob. Výrazné zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost. Pozvednutí úrovně a kvality bydlení v oblasti západně od Klatovské ulice. Zkvalitnění podmínek pro pěší a cyklo dopravu.

Mapový výřez

Ukázka projektu

Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

16 | Uzavírka / restrikce IAD Tylova, vyhrazený pruh k Domažlické

Balíček opatření
16 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2018

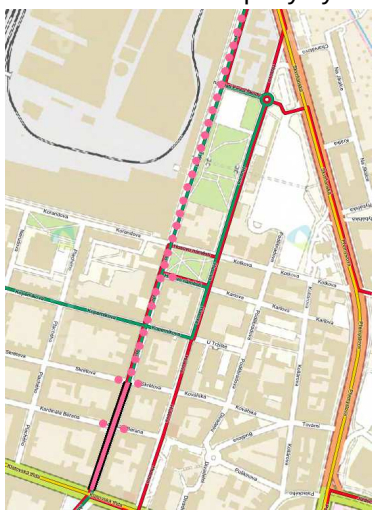
Bodové ohodnocení
15,9 (69%)

Popis opatření
Uzavření vybraného úseku Tylovy ulice (Klatovská - K. Berana) pro průjezd individuální automobilové dopravy pomocí instalace svislého dopravního značení, které zajistí snížení intenzity automobilové dopravy v úseku Klatovská - Koperníkova. Následná přestavba komunikace do uspořádání urbanisticky kvalitní městské třídy s dostatečným prostorem pro pěší dopravu a zeleň (přestavba není zahrnuta do výdajů, nepodmiňuje realizaci uzavírky pro IAD). Doplnění opatření dalšími drobnými opatřeními v organizaci dopravy v klidu a zajištění zásobování, přednostně z příčných komunikací. Realizace vyhrazených jízdních pruhů pro trolejbusy v úseku Husovo náměstí - Domažlická.

Řešený problém
Zdržování MHD v kongescích, objíždění nesprávně parkujících aut apod. Nízká atraktivita Tylovy ul. pro rozvoj společenských a obchodních funkcí, nabídku kvalitního bydlení - riziko pokračujícího vybydlování a vytváření vyloučené lokality.

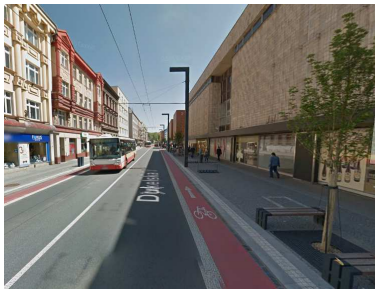
Přínos pro uživatele / obyvatele
Naplnění zásad dopravní politiky v úseku kriticky významném pro MHD. Efektivnější provoz všech páteřních trolejbusových linek MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie i úspora zkrácením jízdních dob. Výrazné zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.
Revitalizace logického pokračování společensko-obchodní osy (Americké ulice) až ke Koperníkově ulici. Pozvednutí úrovně a kvality bydlení v oblasti západně od Klatovské ulice. Zkvalitnění podmínek pro pěší a cyklo dopravu, vytvoření podmínek pro kulturní a obchodní aktivity.

Mapový výřez



Ukázka projektu

Ilustrační foto



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

17 | Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova

Balíček opatření
19 – Rekonstrukce tramvajových tratí

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
100 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
100 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2020

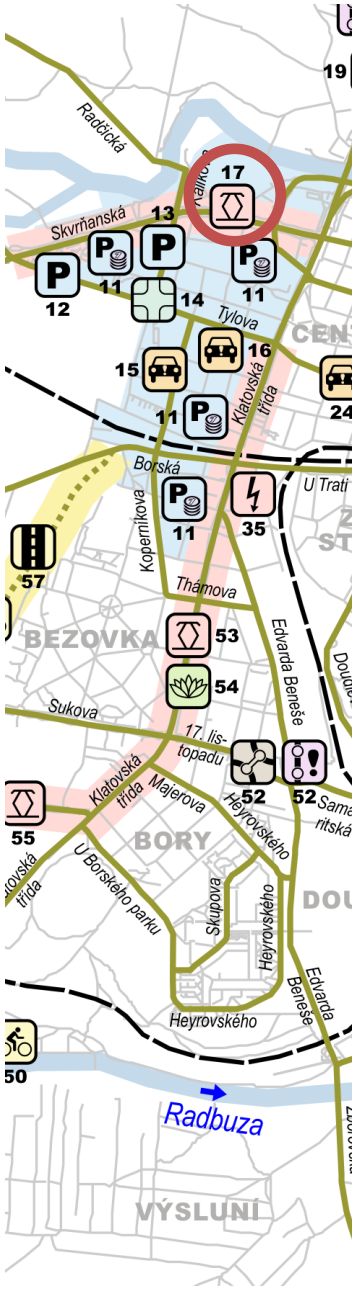
Bodové ohodnocení
13,9 (60%)

Popis opatření
Jedná se o celoplošnou rekonstrukci ulice Skvrňanská včetně tramvajové tratě. Výměna železničního 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 železničního svršku.
- Úseky pomalé jízdy.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zrychlení jízdy tramvají, zvýšení bezpečnosti provozu.
- Úspora trakční energie plynulejší jízdou.

Mapový výřez



Ing. Jiří Pelant, listopad 2015

18 | Vyhrazený pruh Karlovarská

Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
25 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
25 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016

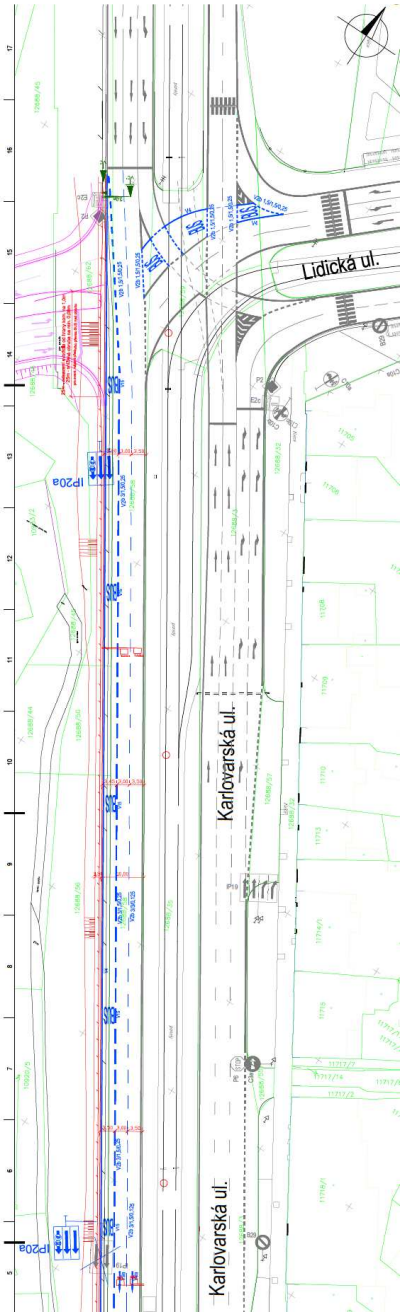
Bodové ohodnocení
16,5 (71%)

Popis opatření
Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD.

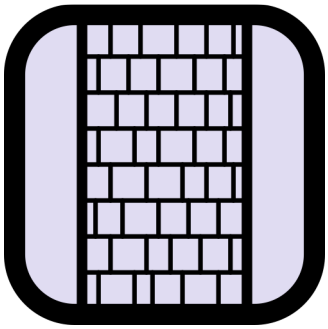
Stavba zahrnuje rozšíření ulice Karlovarská ve směru do centra o jeden jízdní pruh při pravé straně komunikace a zřízení preferenčního řadícího pruhu z ulice Lidická (levé odbočení z pravého řadícího pruhu na preferenční SSZ). Tento pruh bude vyhrazen výhradně pro provoz městské hromadné dopravy, případně veřejné linkové autobusové dopravy. Opatření je vhodné doplnit v budoucnu o vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu i na mostu gen. Pattona ve směru do centra.

Řešený problém
- Zdržování MHD v kongescích.
- Neekonomičnost provozu MHD

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie
- Zkrácení jízdních dob na autobusových linkách MHD.
- Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.
- Zrychlení spojení Severního předměstí s centrem Plzně.



19 | Úprava Rondelu



Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
9 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
9 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2016

Bodové ohodnocení
8,0 (35%)

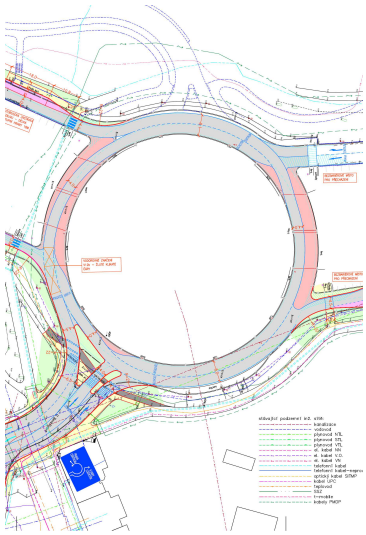
Popis opatření
Úprava uspořádání okružní křižovatky Rondel na spirálovou.

Řešený problém
- nedostatečná kapacita křižovatky

Přínos pro uživatele / obyvatele
- zkapacitnění napojení ul. O. Beníškové do OK Rondel
- snížení zdržování MHD v kolonách IAD
- odstranění kolizních míst a zjednodušení pohybů v OK Rondel

Schéma

Ukázka projektu



Bc. Jan Hakl, listopad 2015

21 | Pěší propojení centra s Roudnou

Balíček opatření
8 – Chůze a veřejný prostor

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
10 mil. Kč

Předpoklad dotace
10 mil. Kč

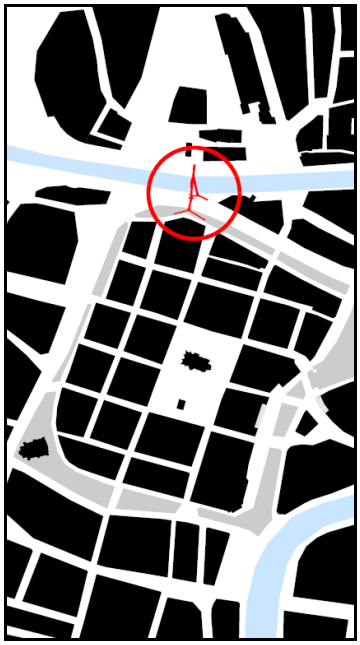
Realizace opatření
2023 – 2025

Bodové ohodnocení
13,0 (56%)

Popis opatření
Realizace lávky pro pěší a cyklisty propojující centrum města s Roudnou, která současně překlene silnici I/26 a řeku Mži.

Řešený problém
Roudná je čtvrtí sousedící s centrem města, její nevýhodou je špatné propojení s centrem z hlediska pěší a cyklistické dopravy. Realizace silnice I/26 vytvořila v území urbanistickou bariéru a přerušila tradiční pěší a cyklistické propojení. V místě bývalé trasy dochází k nebezpečnému živelnému přebíhání přes čtyřpruhovou komunikaci.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Vytváření základních podmínek pro pohyb chodců v centru města
- vytvoření bezpečného, pohodlného a bezbariérového pěšího propojení
- vytvoření nové cyklistické trasy směrem z historického jádra města na Severní předměstí
- odstranění nebezpečného místa s živelným přebíháním přes čtyřpruhovou komunikaci



Ing. Petr Raška, listopad 2015

22 | Revitalizace uličního prostoru - Tyršova

Balíček opatření
8 – Chůze a veřejný prostor

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
5 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
5 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2018

Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

Popis opatření
Doplnění chodníků a celková změna podmínek pro chodce, úpravy veřejné zeleně (stromy místo keřových pásů), Zvýšení intenzity údržby a péče o veřejný prostor - zejména zeleň.

Řešený problém
Komunikace procházející centrem města vytváří bariéru pro chodce, chybí i chodníky podél komunikace, celková úprava veřejného prostoru neodpovídá centru města.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zlepšení kvality veřejného prostoru významné městské ulice
- zapojení komunikace do městského prostředí
- odstranění bariérového účinku pro chodce

Schéma

Ing. Petr Raška, listopad 2015

23 | Preference MHD v historickém jádru

Balíček opatření
14 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2017

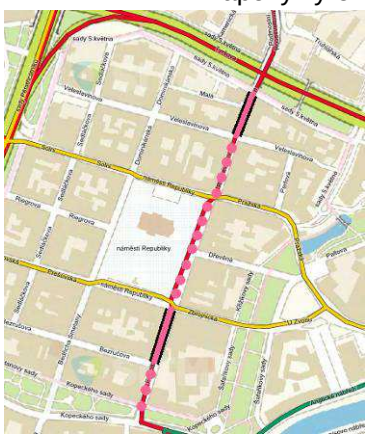
Bodové ohodnocení
13,8 (60%)

Popis opatření
Posílení preference MHD v historickém jádru zejména v severojižním směru, kudy jsou vedeny autobusové linky přes nám. Republiky. Zamezení průjezdu individuální dopravy v úseku z Kopeckého sadů ul. Františkánská a Rooseveltova do sadů 5. května např. uzavřením pro IAD mezi Veleslavínovou ul. a sady 5. května a mezi Bezručova - Zbrojnická. Realizace formou osazení svislého dopravního značení.

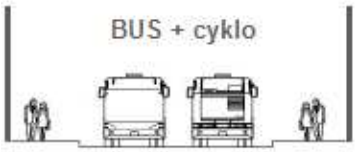
Řešený problém
Zdržování MHD při průjezdu centrem, zejména před křižovatkami s ulicí 5. května a Zbrojnickou severním směrem. Množství projíždějících a zastavujících aut omezuje i průjezd směrem jih kvůli nemožnosti vzájemného míjení autobusů. Vysoká intenzita IAD zhoršující podmínky pro společenské a kulturní využití historického centra.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Naplnění zásad dopravní politiky v nejcennější oblasti města. Efektivnější provoz linek MHD, úspora v podobě paliva i zkrácením jízdních dob. Eliminace kolon aut před SSZ s ulicí 5. května. Omezení vzájemných konfliktů mezi MHD a IAD. Výrazné zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.
Zkvalitnění podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu a rozvoj kulturních a společenských funkcí historického centra. Oživení pěšího koridoru v severojižním směru.

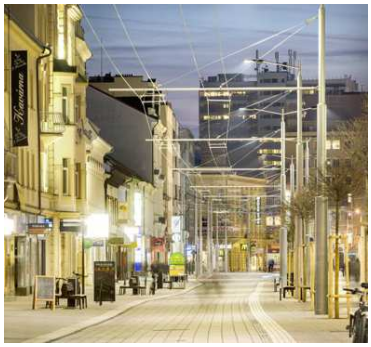
Mapový výřez



Ukázka projektu



Ilustrační foto



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

24 | Uzavírka / restrikce IAD Americká

Balíček opatření
14 – Regulace v centru města

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2016

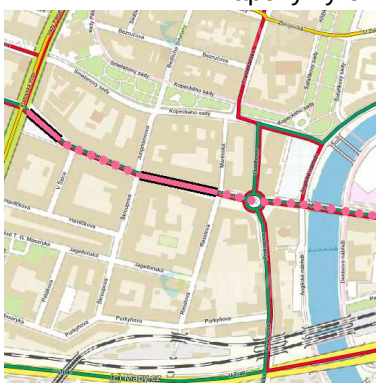
Bodové ohodnocení
19,9 (86%)

Popis opatření
Uzavření vybraného úseku či úseků Americké ulice (alespoň Martinská - Škroupova) pro individuální automobilovou dopravu pomocí instalace svislého dopravního značení, které zajistí výrazné snížení intenzity automobilové dopravy tranzitující v úseku Prokopova - Klatovská. Doplnění dalšími drobnými opatřeními v organizaci dopravy v klidu, zásobování, napojení jednosměrek. Následně možno stavebně upravit část před křižovatkou s Klatovskou ulicí – redukce odbočovacích pruhů, rozšíření pěšího koridoru do Tylovy ulice (není v kalkulaci výdajů, nepodmiňuje realizaci).

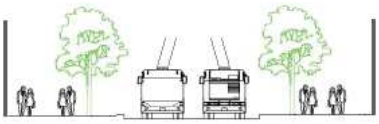
Řešený problém
Výrazné zdržování MHD v kongescích, při zajíždění a vyjíždění do zastávek, objíždění parkujících aut apod. Vzájemné konflikty MHD a IAD, kdy je omezeno i vzájemné míjení vozidel v protisměru. Zahlcování okružní křižovatky kombinací silného automobilového a pěšího provozu. Zbytečný tranzit Americkou ulicí auty, která nemají zdroj ani cíl v těsné blízkosti ulice.
Omezení rozvoje společenské funkce Americké ul. silnou intenzitou automobilové dopravy, vliv hluku a exhalací na pěší.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Naplnění zásad dopravní politiky v úseku kriticky významném pro MHD. Zkvalitnění podmínek pro pěší dopravu, kulturní a obchodní aktivity na hlavní společensko-obchodní třídě.
Efektivnější provoz všech páteřních trolejbusových linek MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie i úspora zkrácením jízdních dob. Výrazné zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

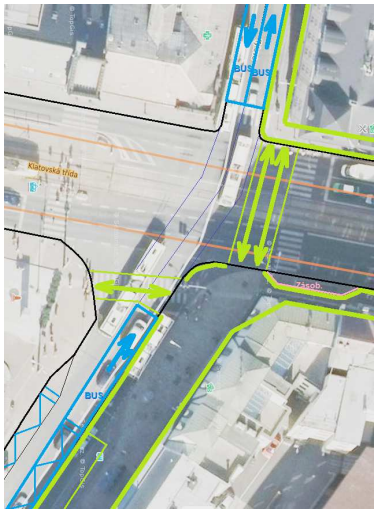
Mapový výřez



Ukázka projektu



úsek Martinská – Škroupova



úsek v křižovatce U Práce, v návaznosti na opatření č. 16 v Tylově ul. (možný cílový stav)

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

25 | Křižovatka U Jána - Úprava pěších tras a veřejných prostorů ve vnitřní části města (Nádraží - centrum - Prazdroj)

Balíček opatření
8 – Chůze a veřejný prostor

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
60 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
30 mil. Kč

Předpoklad dotace
30 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2019

Bodové ohodnocení
15,2 (66%)

Popis opatření
Rekonstrukce křižovatky Ján s cílem vytvoření signalizovaných míst pro přecházení a vytvoření chodníků podél Sirkové ulice.

Řešený problém
Podél některých významných ulic městského centra chybí podmínky pro pohyb chodců, v křižovatce Ján nemohou chodci přecházet jednotlivá ramena křižovatky. Zablokovány jsou přirozené pěší trasy od Pražské k pivovaru Prazdroj a od Mikulášské do Tyršovy ulice.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Vytváření základních podmínek pro pohyb chodců v centru města
- vytvoření možnosti přecházení křižovatky Ján
- vytvoření možností pro pohyb chodců podél Sirkové ulice

Schéma

Ing. Petr Raška, listopad 2015

26 | Terminál veřejné dopravy Šumavská / Hlavní nádraží

Balíček opatření
6 – Terminály veřejné dopravy

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
120 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
18 mil. Kč

Předpoklad dotace
102 mil. Kč (IROP)

Realizace opatření
2017 – 2018

Bodové ohodnocení
19,5 (84%)

Popis opatření
Stavba autobusového terminálu zahrnující cca 11 odjezdových stanovišť, odstavné plochy pro autobusy a trolejbusy a trolejbusové obratiště. Terminál bude propojen s podchodem pod nástupišti železničního hlavního nádraží.

Realizace autobusového nádraží doplní chybějící přestupní terminál mezi vlaky, veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou. Zároveň vznikne nové dosud chybějící obratiště pro linky MHD v centru města s odstavnou plochou pro čerpání bezpečnostních přestávek, případně předjíždění vozů MHD.

Řešený problém
- Nedostatečná vazba mezi jednotlivými druhy dopravy (vlak dálkový, vlak regionální vs. MHD, VLD).
- Nemožnost ukončení linek MHD a VLD a tedy omezená vazba na vlak.
- Omezení pro správné fungování integrovaného dopravního systému Plzeňska.
- Možnost zkrácení linek VLD a zkrácení souběhů, které jsou navíc neefektivní při průjezdu centrem města.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zkvalitnění přestupních vazeb.
- Zkrácení docházkových vzdáleností při přestupu mezi vlakem a VLD/MHD,
- Zpřehlednění dopravního uzlu.
- Zlepšení informovanosti cestujících.
- Zkrácení linek VLD a tedy úspora ujetých kilometrů.
- Možnost ukončení linek MHD u terminálu.
- Získání nového obratiště s odstavnou plochou pro radiální linky MHD v centru.

Schéma

Ing. Jiří Pelant, listopad 2015

27 | SŽDC - Uzel Plzeň 2. stavba – osobní nádraží + mosty Mikulášská

Balíček opatření
6 – Terminály veřejné dopravy

Nositel opatření
Správa železniční dopravní cesty

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
1 373 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
66 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2018

Bodové ohodnocení
20,4 (88%)

Popis opatření
Stavba, pod jejímž názvem se skrývá zásadní modernizace nádraží včetně výpravní budovy, nástupišť a kolejí. Zároveň zajistí zkapacitnění celého železničního uzlu. Pod mosty Mikulášská dojde navíc k rekonstrukci tramvajové trati, rozšíření ulice Mikulášská o jeden jízdní pruh a zvýšení světlé výšky podjezdu, které zajistí průjezd i vyšším vozidlům než doposud. Dále nebude chybět doplnění chodníků, cyklostezek a parkovacích míst v přednádražním prostoru.

Řešený problém
- Nevyhovující zázemí pro cestující ve výpravní budově.
- Nízké nástupní hrany – pouze cca 330 mm nad TK.
- Omezení průjezdu vozidlům výšky větší než 3,7 m pod mosty Mikulášská.
- Nevyhovující technický stav tramvajové trati.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zlepšení kultury cestování,
- Bezbariérový pohyb po nádraží i v jeho okolí pro cestující,
- Zvýšení nástupních hran na standardní výšku 550 mm nad TK.
- Modernizace mostů a jejich rozšíření.
- Zkapacitnění profilu silnice I/20 pod nádražím,
- Umožnění průjezdu vozidlům větší výšky.
- Zrychlení tramvajového provozu pod mosty Mikulášská

Schéma

28 | Vznik zóny placeného parkování Hamburk

Balíček opatření
12 – Zóna placeného stání

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
3,5 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
3,5 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2016

Bodové ohodnocení
16,2 (70%)

Popis opatření
Rozšíření smíšené zóny placeného parkování (parkovací automaty, rezidentské a podnikatelské karty) do zatím neregulované východní části centra.

Řešený problém
Nezpoplatněná, a tedy přetížená část východního okraje centra, kde obvyklý nedostatek parkovacích míst je dále prohlubován přelivem aut ze zpoplatněné oblasti centra.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zavedení pravidel pro využívání parkovacích míst
- zvýhodněním vybraných skupin uživatelů, zejména rezidentů
- nástroj k aktivaci poptávky po záchytných parkovištích P+G a P+R.

Schéma

Ing. Petr Raška, listopad 2015

29 | Upřednostnění MHD U Prazdroje - Rokycanská

Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
80 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
40 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2019

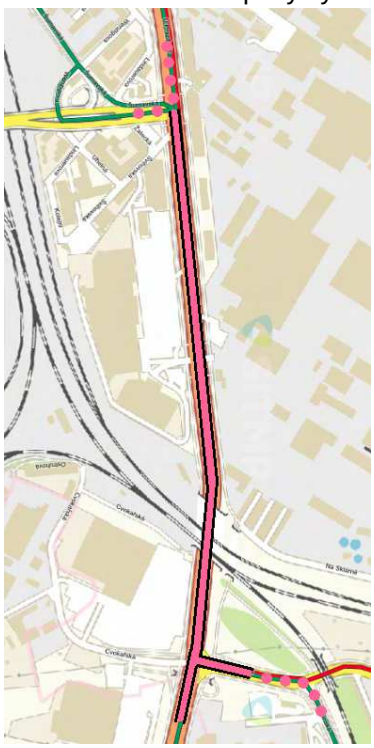
Bodové ohodnocení
16,5 (59%)

Popis opatření
Prostorová segregace MHD před IAD: Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu v úseku mezi Lobezskou a Jateční ulicí pro MHD včetně dalších preferenčních prvků stavebních i dopravně organizačních a preference na SSZ. Realizace vyvolaných přeložek inženýrských sítí. Rozšíření komunikace směr Doubravka o nový vyhrazený jízdní pruh (varianty uspořádání: vpravo/vlevo). Ve směru do centra u Gambrinusu realizace výlučného směru v řadicím pruhu a přímý vjezd do zastávky. Změny organizace a využití řadících pruhů v křižovatkách – levé odbočení do Jateční, výjezd ze zastávky Divadlo Alfa rovně směr centrum do řadicího pruhu s výlučným směrem. V návaznosti na opatření a též realizaci budoucího připojení I/20 zachování plynulého provozu na lince 16 v křižovatce Jateční x Těšínská – realizací SSZ (ať již v průsečné či okružní křižovatce).

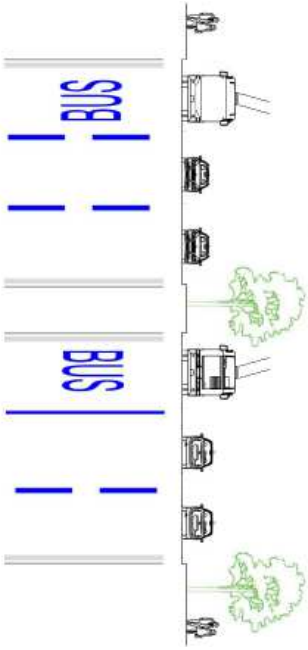
Řešený problém
- Významné zdržování MHD v kongescích (linky 11, 13, 15, 15, 16, 15 a 28), zejména ve směru Doubravka.
- Neefektivnost provozu.
- Nízká atraktivita MHD pro veřejnost.
- V případě zahlcení křižovatky, nehod apod. kolaps kompletního spojení centrum – Doubravka pro MHD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie, vozů a řidičů.
- Časová úspora zkrácením jízdních dob.
- Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.
- Zajištění snadnějšího průjezdu pro IZS.

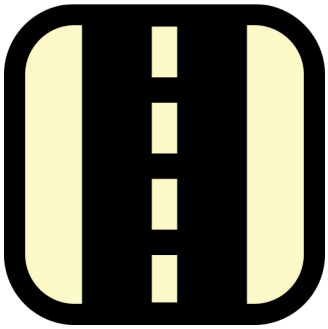
Mapový výřez



Ukázka projektu



30 | I/20 Na Roudné – Rokycanská



Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
1 962 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
210 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2020 – 2023

Bodové ohodnocení
18,6 (80%)

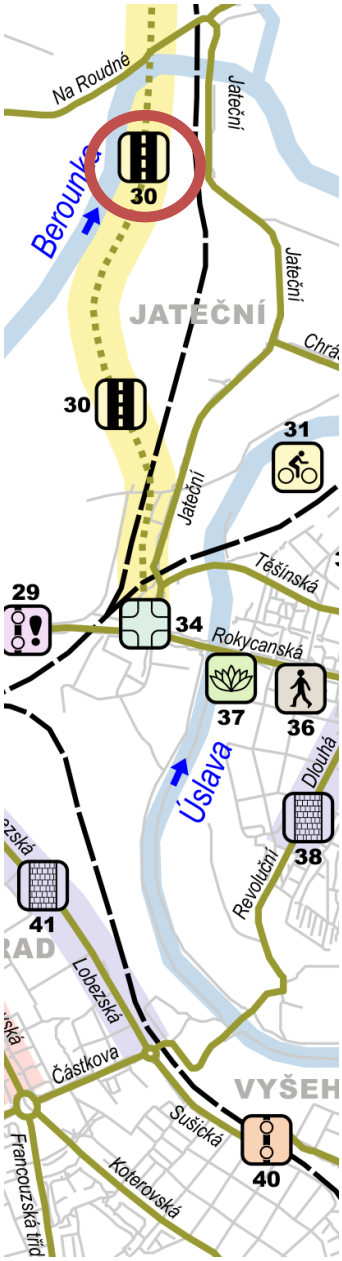
Popis opatření
Oficiální název stavby: Severní etapa (část) - I/20 Plzeň, Jateční - Na Roudné

Stavba bude bezprostředně navazovat na stavbu I/20 A II/231 V PLZNI, PLASKÁ - NA ROUDNÉ - CHRÁSTECKÁ, 2. ETAPA. Bude také ve čtyřpruhovém a směrově rozděleném uspořádání. Realizovat se bude v prostoru od dnešní ulice Na Roudné, novým mostem přes řeku Berounku, kolem koridoru dráhy a pod seřaďovacím nádražím Doubravka až po ulici Jateční ke křižovatce Jateční a Těšínská.

Řešený problém
- absence kvalitního silničního spojení kategorie I. třídy oblastí Roudná - Letná

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Odlehčení dopravy z centra města po peáži I/27 a I/20 (Karlovarská a Lidická ulice),
- vybudování druhé (další) části spojky východního obchvatu I/20 v Plzni

Schéma



31 | Stezka Úslava (Chrástecká-Těšínská, Koterov - hranice města - Starý Plzenec)

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
6,8 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
1,0 mil. Kč

Předpoklad dotace
5,8 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

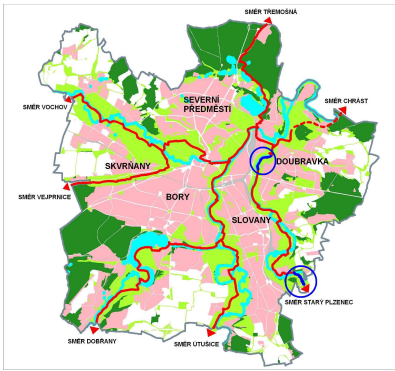
Bodové ohodnocení
19,3 (83%)

Popis opatření
Realizace smíšené pěší a cyklistické stezky v úseku Chrástecká – Těšínská a úseku Koterov – hranice města.

Řešený problém
Dokompletování systému Greenways do uceleného celoměstského systému. Stezka podél Úslavy je hojně využívaná, chybí však upravit úseky "Chrástecká - Těšínská" a "Koterov - hranice města", jehož realizaci je vhodné časově koordinovat s navazujícím úsekem na správním území obce Starý Plzenec.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Rozšiřování bezpečných a pohodlných tras pro chodce a cyklisty v příjemném prostředí údolních niv.
- zlepšení podmínek pro vnitroměstskou cyklistickou dopravu
- zlepšení podmínek pro dojížďku do Plzně pro cyklisty ze Starého Plzence a navazujících obcí
- zkvalitnění rekreační trasy vedené údolím Úslavy do krajinného zázemí města

Schéma greenways s vyznačením doplňovaných úseku trasy



Ing. Petr Raška, listopad 2015

32 | SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka

Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Správa železniční dopravní cesty

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
Nejsou stanoveny (SŽDC)

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2020 – 2023 (odhad)

Bodové ohodnocení
19,7 (85%)

Popis opatření
Oficiální název stavby je „Uzel Plzeň, 4. stavba – Doubravka“. Obsahem stavby bude modernizace seřaďovacího nádraží Plzeň v prostoru městské části Doubravka. Redukce současného rozsahu kapacit je podmínkou pro možnost vést přeložku silnice I/20 mezi seřaďovacím nádražím a teplárnou.

Řešený problém
- Modernizace seřaďovacího nádraží.
- Koordinace s přeložkou silnice I/20.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Optimalizace rozsahu seřaďovacích kapacit.
- Snížení hluku z řadicích prací.

Ing. Josef Braun, leden 2016

33 | Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská)

Balíček opatření
7 – Rekonstrukce ulic

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
80 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
60 mil. Kč

Předpoklad dotace
20 mil. Kč

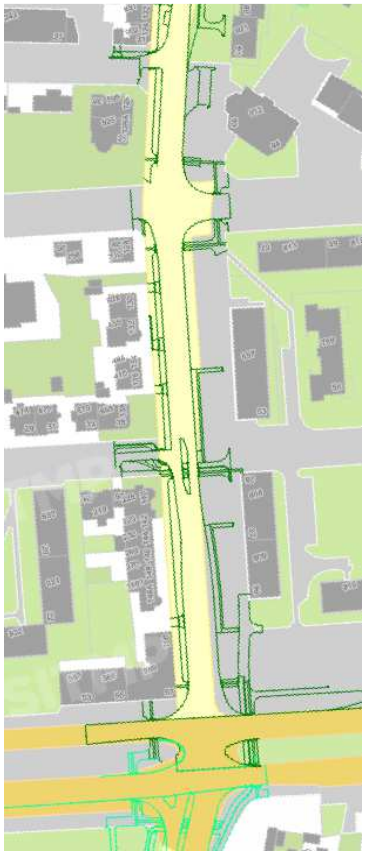
Realizace opatření
2016 – 2017

Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

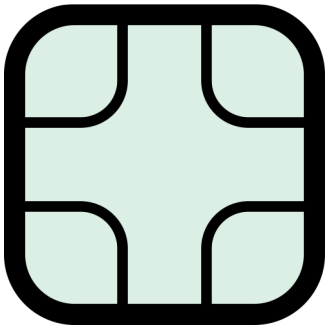
Popis opatření
Jedná se o rekonstrukci Masarykovy ulice v celé šířce uličního profilu od křižovatky s Rokycanskou (včetně úprav přilehlé části Rokycanské) ke křižovatce se Slezskou ulicí, tj. rekonstrukce jízdního pásu, zastávek MHD, parkovacích pruhů, chodníků, zeleně podél komunikace, vybudování stezky pro chodce a cyklisty Součástí stavby jsou úpravy dešťové kanalizace, výměna vodovodů a sadové úpravy přidruženého prostoru komunikace včetně úprav před obchodním domem, kam rekonstrukce komunikace již nezasahuje.

Řešený problém
Špatný technický stav komunikace včetně dešťové kanalizace a vodovodů uložených pod ní. Zeleň před obchodním domem na hranici životnosti.

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



34 | I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská



Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
223 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
133 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

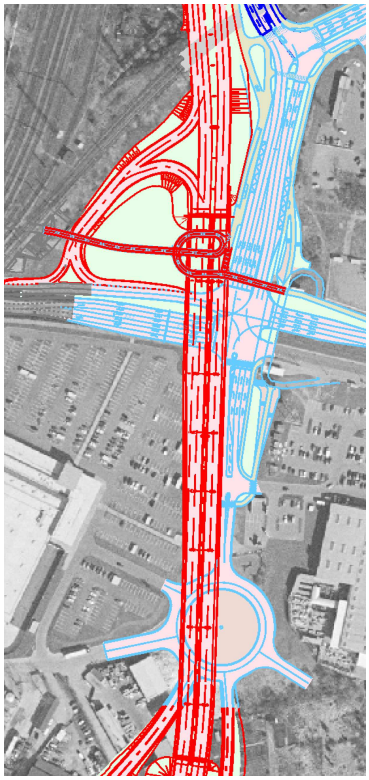
Realizace opatření
2020 – 2023

Bodové ohodnocení
18,6 (80%)

Popis opatření
Tato stavba bude realizována současně se severní nebo jižní etapou výstavby I/20 v Plzni - vnitřní městský okruh (východní obchvat). Bude přimknuta ke stavbě, která bude realizována dříve. Jedná se o část silnice I/26, která je kolmá na budoucí stopu I/20 v prostoru křižovatky u Intersparu (dříve U stavebních strojů).

Řešený problém
- nutnost řešení vykřížení dvou silnic I. třídy - I/20 a I/26 v prostoru u křižovatky U Intersparu (na Letné)

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Součást vnitřního městského okruhu I/20 (východní obchvat města Plzně)



Bc. Miroslav Blabol, listopad 2015

35 | Modernizace technologie v trakčních měnírnách Bory a Letná

Balíček opatření
20 – Zázemí PMDP

Nositel opatření
Plzeňské městské dopravní podniky

Nositel opatření za město
Plzeňské městské dopravní podniky

Kapitálové výdaje celkem
86 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
64,5 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2019

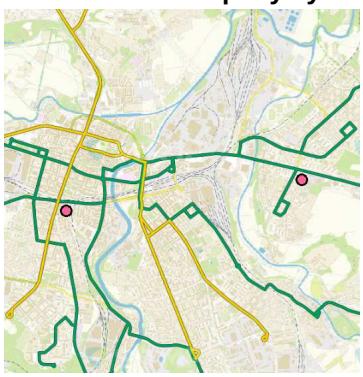
Bodové ohodnocení
13,5 (58%)

Popis opatření
Modernizace vybavení měníren Bory a Letná na spolehlivější a úspornější technologii pro napájení tramvajových a trolejbusových tratí (výměna tyristorových usměrňovačů za diodové). Související oprava obou budov měníren.

Řešený problém
Zastaralá technologie napájení tratí, překročena životnost technologie stávajících měníren.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení spolehlivosti a snížení spotřeby elektrické energie tramvajové a trolejbusové dopravy.
Zajištění udržitelnosti provozu závislých trakcí – nejvýznamnějších tramvajových (4) a trolejbusových linek (13, 15, 16…).

Mapový výřez



Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

36 | Lávka přes Rokycanskou ulici

Balíček opatření
8 – Chůze a veřejný prostor

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
30 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
15 mil. Kč

Předpoklad dotace
15 mil. Kč

Realizace opatření
2023 – 2025

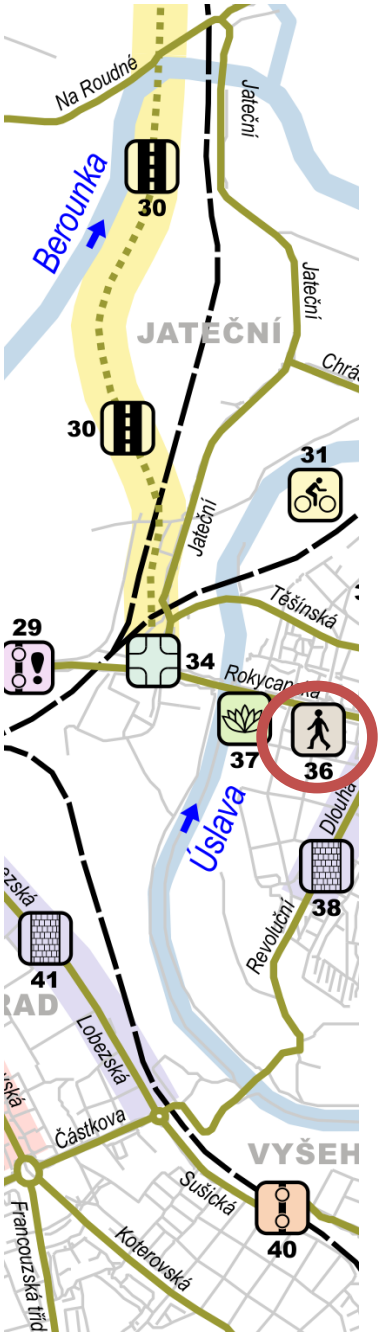
Bodové ohodnocení
10,7 (46%)

Popis opatření
Projektová příprava a realizace lávky přes Rokycanskou ulici a zajištění podmínek pro dotaci ze SFDI.

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 spojité městské zástavby.
- nahrazení nevyhovujícího podchodu bezbariérovou lávkou
- odstranění živelného přebíhání chodců přes nebezpečnou čtyřpruhovou komunikaci

Schéma



37 | Revitalizace uličního prostoru - Rokycanská

Balíček opatření
8 – Chůze a veřejný prostor

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
20 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

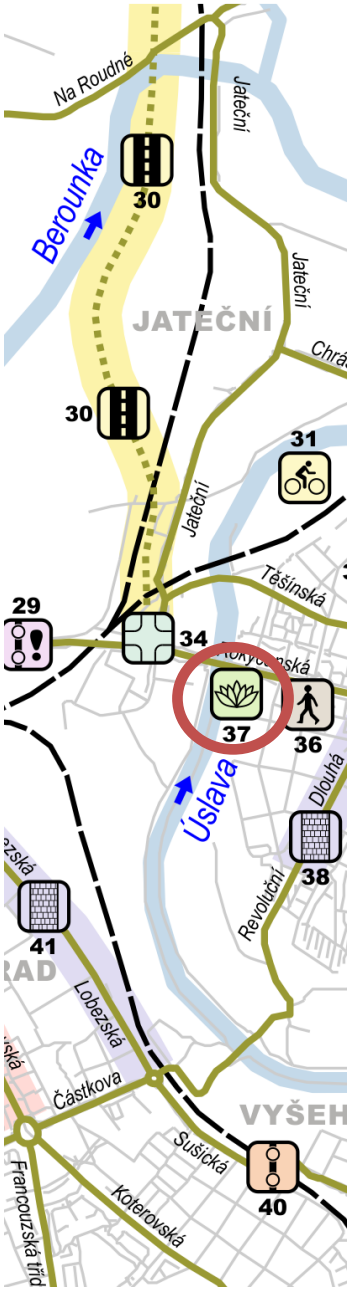
Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

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
- Snížení rychlosti projíždějících vozidel.



38 | Rekonstrukce Dlouhé ulice

Balíček opatření
7 – Rekonstrukce ulic

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
92 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
92 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

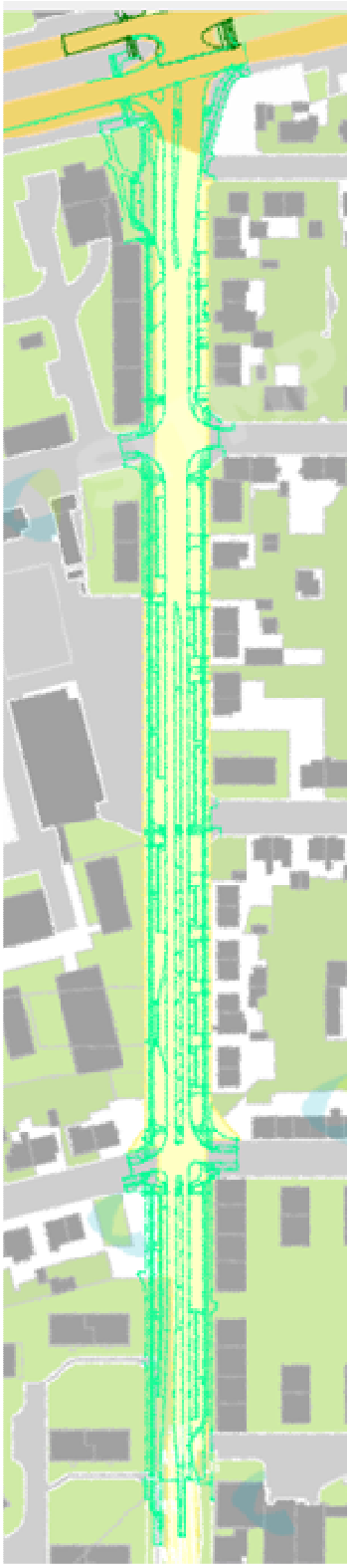
Realizace opatření
2020 – 2021

Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

Popis opatření
Celková oprava uličního prostoru, jehož součástí je: redukce počtu jízdních pruhů ze čtyř na dva, doplnění parkovacích stání, vznik přechodů pro chodce a míst pro přecházení se středovými ostrůvky, doplnění stromořadí, rekonstrukce zastávek MHD. Tvary křižovatek zůstávají v principu zachovány.

Řešený problém
- špatný technický stav komunikace
- nedostatek parkovacích stání v oblasti

Přínos pro uživatele / obyvatele
- odstranění nevyhovujícího technického stavu
- nová parkovací místa



Bc. Jan Hakl, listopad 2015

40 | SŽDC - Uzel Plzeň 5. stavba – Lobzy, Koterov

Balíček opatření
2 – Východní okruh

Nositel opatření
Správa železniční dopravní cesty

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
384 mil. Kč (SŽDC)

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

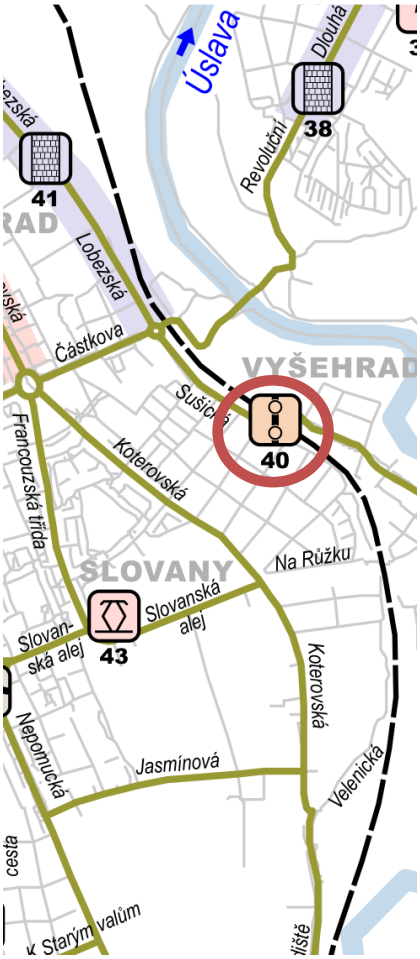
Realizace opatření
2018 – 2019 (předpoklad)

Bodové ohodnocení
19,7 (85%)

Popis opatření
Oficiální název stavby je „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy, Koterov“. Stavba navazuje na 1. a 2. stavbu modernizace železničního uzlu Plzeň. Obsahem stavby bude modernizace traťového úseku Plzeň Koterov – Plzeň hlavní nádraží (do prostoru Lobzy) a části žst. Plzeň Koterov. Stavba je připravována v koordinaci s přeložkou silnice I/20 (dopravní koridor železnice + silnice). V rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace se řeší se možnost výstavby nové zastávky Plzeň Slovany (popř. náhrada za zastávku Plzeň Koterov).

Řešený problém
- Modernizace zbývající části železničního uzlu Plzeň.
- Koordinace modernizace železniční trati a přeložky silnice I/20.
- Modernizace části žst. Plzeň Koterov.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Výstavba nové zastávky Plzeň Slovany ve vazbě na linky MHD.
- Zvýšení rychlosti přepravy.



Ing. Josef Braun, leden 2016

41 | Rekonstrukce Lobezské ulice

Balíček opatření
7 – Rekonstrukce ulic

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
85 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
85 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

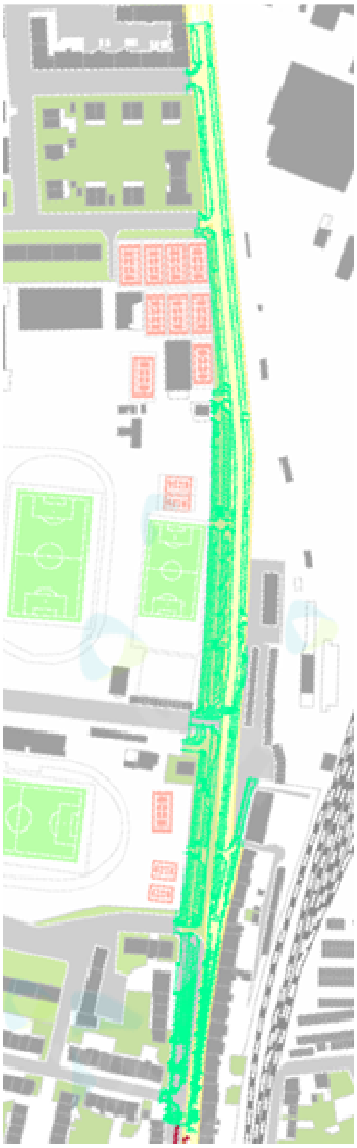
Realizace opatření
2021 – 2022

Bodové ohodnocení
13,2 (57%)

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 sítí technické infrastruktury

Přínos pro uživatele / obyvatele
- odstranění nevyhovujícího technického stavu komunikace
- navýšení kapacity dopravy v klidu
- zlepšení veřejného prostoru



42 | Rekonstrukce tramvajové trati Koterovská, Sladkovského – Nám.Gen.Píky

Balíček opatření
19 – Rekonstrukce tramvajových tratí

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
200 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
200 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2019

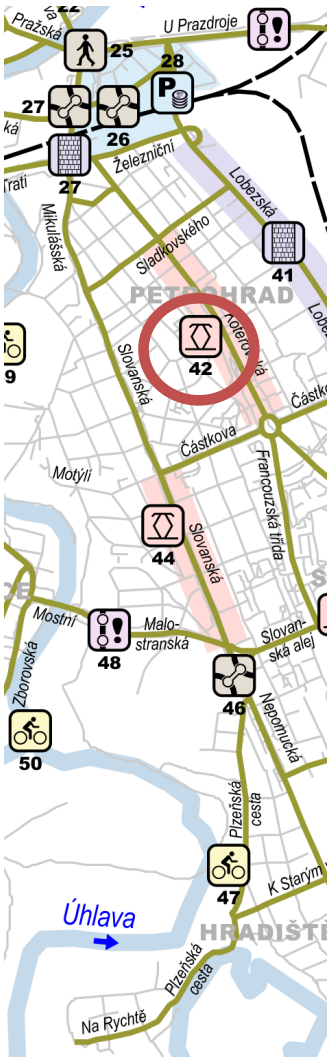
Bodové ohodnocení
13,9 (60%)

Popis opatření
Stavba zahrnuje celoplošnou rekonstrukci ulice Koterovská v úseku od ulice Sladkovského po náměstí Generála Píky včetně rekonstrukce kolejového svršku tramvajové trati. Rekonstrukce zahrnuje nové silnice, chodníky tramvajovou trať včetně nových tramvajových zastávek Bazén Slovany a Nám. Generála Píky a ve směru na Světovar U Duhy a inteligentních označníků v uvedených zastávkách MHD. V rámci stavby budou zřízeny i provizorní nástupiště pro náhradní autobusovou dopravu v případě výluk nebo mimořádností v tramvajovém provozu.

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.
- Zlepšení informovanosti cestujících na zastávkách

Schéma



43 | Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany

Balíček opatření
20 – Zázemí PMDP

Nositel opatření
Plzeňské městské dopravní podniky

Nositel opatření za město
-

Kapitálové výdaje celkem
750 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2021 – 2025

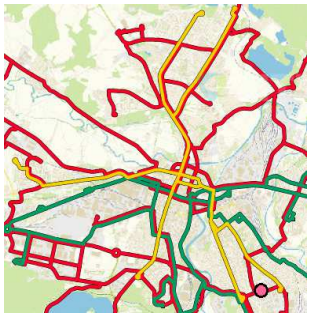
Bodové ohodnocení
5,9 (25%)

Popis opatření
Díky rekonstrukci objektů v prostoru tramvajové vozovny na Slovanech dojde k odstranění havarijního stavu některých objektů a k minimalizaci rizika chybějícího zázemí pro údržbu tramvají. Zároveň dojde k rozšíření zastřešených míst pro odstav tramvají a k celkové reorganizaci využití prostor ve vozovně za účelem efektivnějšího využití volného místa. Mezi důležité body patří doplnění sociálního zázemí a dílen pro pracovníky drážní cesty, kteří nyní pracují v nevyhovujícím prostředí.

Řešený problém
- Havarijní stav objektů,
- nevhodné uspořádání jednotlivých pracovišť, parkovacích míst a skladových prostor v areálu vozovny.
- Úprava kolejového spodku, svršku a trolejového vedení ve vozovně.
- Doplnění chybějících kapacit pro odstav, údržbu a mytí vozů.
- Úprava vozovny pro aktuálně provozované vozy s ohledem na jejich hmotnost a průjezdní profil.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Uživateli změny přinesou zefektivnění využití stávajících prostor vozovny na Slovanech a zabezpečí eliminaci rizika nezajištění tramvajové dopravy z důvodu havarijního stavu vozovny a nízké kapacity krytých i nekrytých stání ve vozovně. Zajištění udržitelnosti a bezpečnosti tramvajového provozu (a obecně dalšího rozvoje tramvajové trakce) je pak přínosem pro uživatele i obyvatele města, jelikož rozvoj tramvajové sítě nebude omezen nedostatečnou kapacitou tramvajové vozovny a stávající provoz nebude nutné omezovat z důvodu špatného technického stavu vozovny.

Mapový výřez



Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

44 | Rekonstrukce tramvajové trati Slovanská v úseku Částkova – Slovany

Balíček opatření
19 – Rekonstrukce tramvajových tratí

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
50 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
50 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

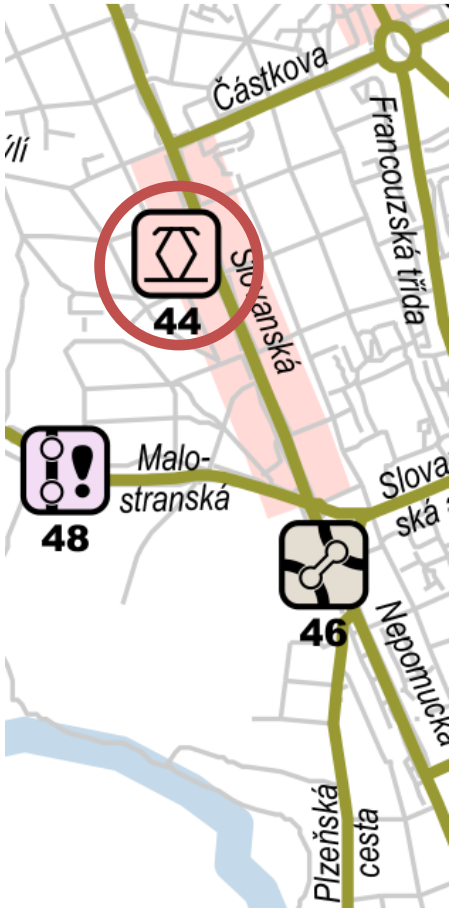
Realizace opatření
2018

Bodové ohodnocení
13,9 (60%)

Popis opatření
Celková oprava kolejí na tramvajové trati na Slovanské třídě v úseku Částkova - Slovany. Zachování současného šířkového uspořádání s kolejemi u kraje komunikace i technologie panelů BKV z důvodu přítomnosti významné vodohospodářské infrastruktury v uličním profilu. Navázání na již provedené opravy úseku směrem do centra.

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.
- Zlepšení informovanosti cestujících na zastávkách.



Ing. Jiří Pelant, listopad 2015

46 | Přestupní uzel Nám. Milady Horákové

Balíček opatření
17 – Přestupní uzel Nám. Milady Horákové

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
40 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
6 mil. Kč

Předpoklad dotace
34 mil. Kč (IROP)

Realizace opatření
2018 – 2019

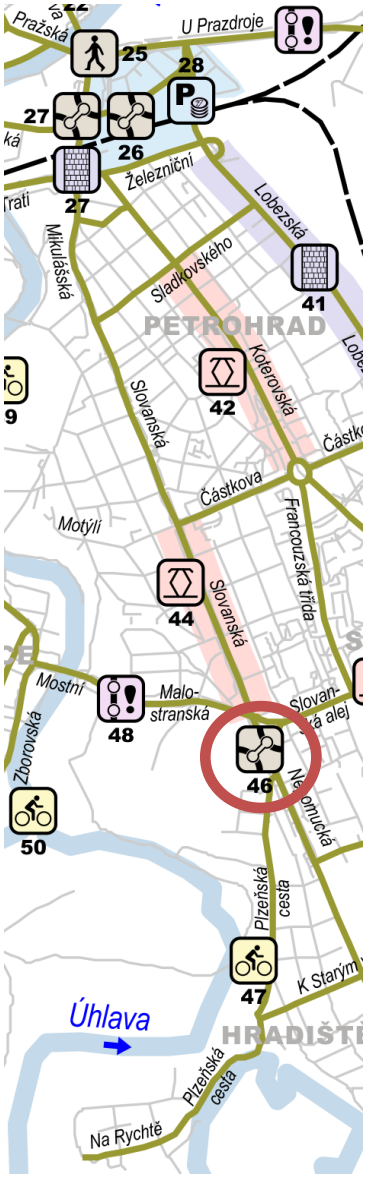
Bodové ohodnocení
16,5 (59%)

Popis opatření
Realizace zastávek VLD v obou směrech na náměstí Milady Horákové.
Dílčí rekonstrukce plochy náměstí v blízkosti nových výstupních a nástupních zastávek. Instalace informačního systému pro cestující.

Řešený problém
- Rozlehlost přestupního uzlu a roztroušenost odjezdových hran po celém náměstí Milady Horákové.
- Velké docházkové vzdálenosti.
- Nepochopitelnost pěších tras pro neznalého cestujícího.
- Absence informačních kanálů, navigací, ukazatelů.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zkrácení přestupních vazeb.
- Bezpečnější pohyb chodců v lokalitě.
- Vznik jednotných odjezdových hran.
- Instalace informačního systému.
- Úspora ujetých kilometrů díky ukončení linek VLD na náměstí Milady Horákové.
- Efektivnější systém integrované dopravy.
- Zajištění návaznosti VLD na páteřní tramvajovou linku.

Schéma



47 | Stezka Úhlava (Plzeňská cesta, Hradiště-Radobyčice)

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
8,4 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
1,3 mil. Kč

Předpoklad dotace
7,1 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

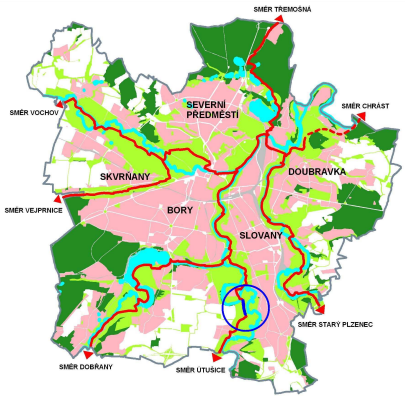
Bodové ohodnocení
19,4 (84%)

Popis opatření
Rekonstrukce neupravené blátivé polní cesty v části úseku Hradiště - Radobyčice na sportovně rekreační trasu s uživatelsky pohodlným asfaltovým krytem.

Řešený problém
Úsek tvoří nedostavěnou část hojně využívaného propojení Hradiště - Radobyčice, stavba zhodnotí investici do již realizované části.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Postupné propojování jednotlivých částí sítě Greenways do spojitého funkčního celku.
- vytvoření příjemné rekreační trasy podél Úhlavy
- bezpečné a pohodlné napojení Radobyčic na centrum města
- vytvoření alternativní trasy pro cyklisty využívající silnici III/180

Schéma greenways s vyznačením doplňovaného úseku



Ing. Petr Raška, listopad 2015

48 | Vyhrazený pruh Malostranská

Balíček opatření
17 – Přestupní uzel Nám. Milady Horákové

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
1 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
1 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2018

Bodové ohodnocení
10,8 (47%)

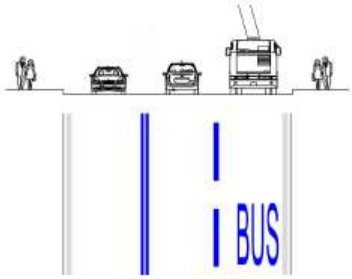
Popis opatření
Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD ve směru Slovany, prostorová segregace MHD od IAD. Jedná se o organizační opatření zahrnující změnu vodorovného a svislého dopravního značení Vyhrazený jízdní pruh lze realizovat v současném šířkovém uspořádání komunikace – využitím pravého jízdního pruhu, přesun IAD do levého pruhu. V případě potřeby lze opatření v budoucnosti prodloužit až na úsek ze zastávky Vodárna. Na náměstí Milady Horákové varianta s pojížděním tramvajového pásu trolejbusy. Realizace nezbytných drobných stavebních úprav v křižovatkovém prostoru na náměstí Milady Horákové (např. úprava hran komunikace a kanalizace křižovatky). Nezbytná úprava trakčního vedení trolejbusů.

Řešený problém
- Zdržování MHD v kongescích – ve stoupání směr Slovany.
- Nízká atraktivita MHD vůči IAD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Efektivnější provoz MHD.
- Úspora v podobě paliva a trakční energie.
- Možná časová úspora zkrácením jízdních dob.
- Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

Mapový výřez

Ukázka projektu



Ilustrační foto

49 | Stezka Radbuza (Papírenská lávka-Malostranská)

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
9,3 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
1,4 mil. Kč

Předpoklad dotace
7,9 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

Bodové ohodnocení
19,3 (83%)

Popis opatření

- Úprava a rozšíření úseku podél Papírny.
- Úprava a rozšíření úseku Malostranská - Cyklistická dle zpracované projektové dokumentace.

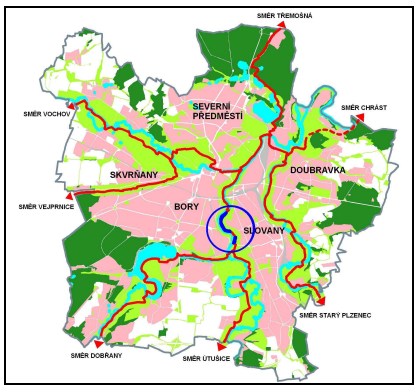
Řešený problém

Úsek Papírenská - Malostranská tvoří významnou osu propojující jihovýchodní části města na centrum. Jedná se o nejzatíženější úsek greenways, který stávající kapacitou neodpovídá dnešním potřebám.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Postupné propojování jednotlivých částí sítě greenways do spojitého funkčního celku.
- Rozšíření cyklostezky v úseku Papírna - Malostranská tak, aby odpovídala intenzitám pěší a cyklistické dopravy.
- vytvoření dostatečně dimenzované trasy pro všechny uživatele (cyklisty, chodce, in-line bruslaře atd.)
- zkvalitnění napojení Slovan na centrum města

Schéma greenways s vyznačením rekonstruovaného úseku



Ing. Petr Raška, listopad 2015

50 | Stezka Radbuza (Škoda sport park - České údolí - Litice)

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
27 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
4,1 mil. Kč

Předpoklad dotace
23 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

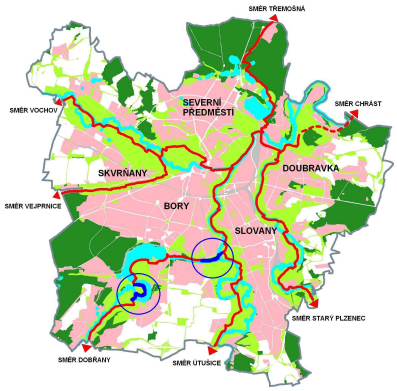
Bodové ohodnocení
19,3 (83%)

Popis opatření
Příprava a realizace
- lávky "Škoda sport park - České údolí" včetně navazujících úseků.
- úseku mezi přehradou a Liticemi.

Řešený problém
Trasa podél Radbuzy převádí dálkovou cyklotrasu č. 3 přes Plzeň západním směrem a současně tvoří významnou spojnici mezi rekreačními areály situovanými podél řeky Radbuzy. Trasa není spojitá, chybí zejména lávka propojující Škoda sport park s Českým údolím a dále již připravené úseky mezi přehradou a Liticemi.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Postupné propojování jednotlivých částí sítě greenways do spojitého funkčního celku.
- vytvoření bezpečných podmínek na mezinárodní trase č. 3 Praha - Plzeň - Regensburg
- vytvoření bezpečných podmínek pro rekreační pěší a cyklistickou dopravu

Schéma greenways s vyznačením doplňovaných úseků



52 | Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E.Beneše×17.listopadu×Samaritská

Balíček opatření
15 – Přestupní uzel Adelova

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
5 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
5 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2018

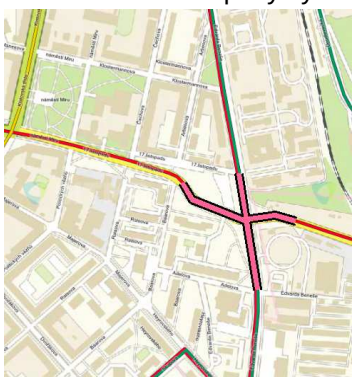
Bodové ohodnocení
9,7 (42%)

Popis opatření
Posílení preference MHD formou úprav stavebních a úprav svislého a vodorovného značení. Pro tangenciální autobusovou linku 29 realizace krátkých vyhrazených jízdních pruhů v ul. 17. listopadu v obou směrech, resp. výlučného směru v řadicím pruhu v ul. Samaritská. Zřízení dvou nových zastávek v obou směrech v ul. 17. listopadu obousměrně, vždy v krátkém vyhrazeném jízdním pruhu umožňujícím předjetí fronty aut, resp. snadný výjezd ze zastávky. Podmínkou je rozšíření vozovky o šířku pro 1 jízdní pruh. (Potenciálně možno rozšířit o obdobné řešení pro linku 16.) Zároveň realizace posílení preference MHD na SSZ křižovatky pro všechny linky (16, 29 a 22). Opatření má smysl realizovat vzhledem k tomu, že zásadně nemění prostorové řešení křižovatky a mimoúrovňové křížení bude vyřešeno až za více než 10 let.

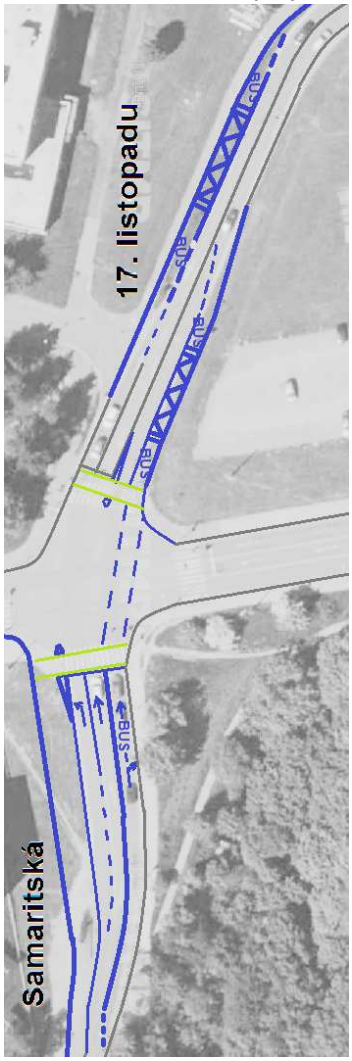
Řešený problém
- Zdržování MHD v kongescích.
- Chybějící zastávky pro linku 29 – docházka do sídlištních bloků v ul. Raisova, Baarova, Adelova, 17. listopadu, Arbesova, Čechova; přestup na linku 16 (zast. Adelova); zkrácení docházky k Transfuzní stanici, sídlu RWE, Fakultní nemocnici Bory atd.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva.
- Možná úspora zkrácením jízdních dob.
- Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.
- Možnost budoucího posílení trasy autobusů ul. 17. listopadu na úkor trasy přes Heyrovského ul. po otevření tramvajové trati na Borská Pole.

Mapový výřez



Ukázka projektu



53 | Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (3 úseky, vč. křižovatky Belánka)

Balíček opatření
13 – Tramvajová trať Borská pole

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
250 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
38 mil. Kč

Předpoklad dotace
212 mil. Kč

Realizace opatření
2018 – 2019

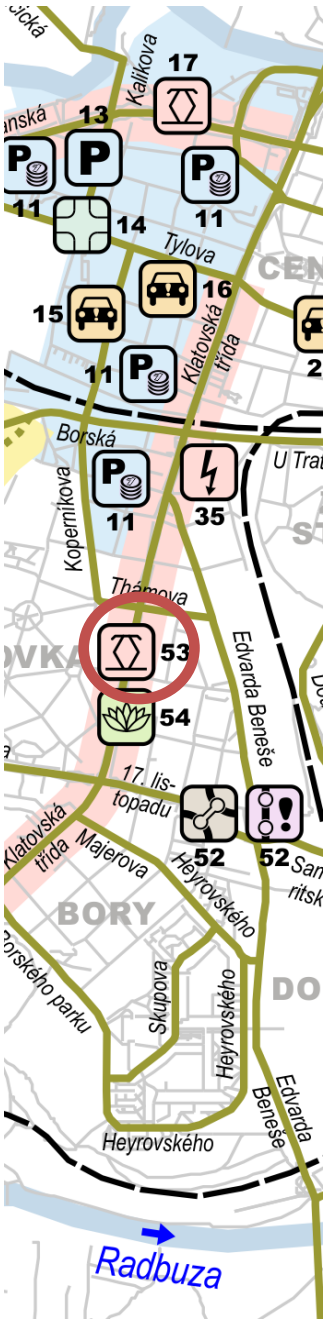
Bodové ohodnocení
14,1 (61%)

Popis opatření
Celková modernizace tramvajového svršku a zastávek na Klatovské třídě v úseku U Práce – Bory. Rekonstrukce zastávek, jejich prodloužení a osazení inteligentními označníky. Zlepšení přístupu pěších na zastávky.

Řešený problém
- Nevyhovující stav tramvajového železničního svršku.
- Úseky pomalé jízdy.
- Nevyhovující ne zcela bezpečný pohyb pěších v okolí zastávek MHD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zrychlení jízdy tramvají,
- Úspora trakční energie plynulejší jízdou.
- Osazení informačního systému na zastávky. Zlepšení informovanosti cestujících.
- Bezpečnější přístup a pohyb na modernizovaných zastávkách.

Mapový výřez



Ing. Jiří Pelant, listopad 2015

54 | Revitalizace uličního prostoru - Klatovská

Balíček opatření
3 – Revitalizace Klatovské třídy

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
140 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
140 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2023 – 2025

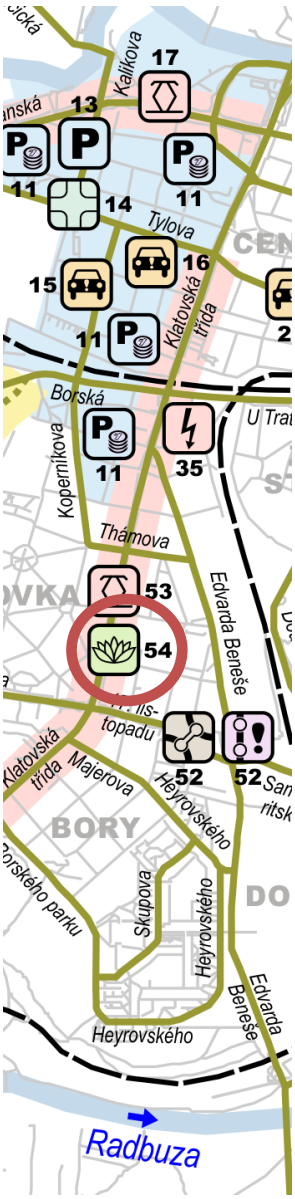
Bodové ohodnocení
17,2 (74%)

Popis opatření
Úprava veřejného prostoru Klatovské (v jižní části) s redukcí jízdních pruhů, realizací parkovacích pruhů, výsadbou alejí, rozšíření chodníků a doplnění městského mobiliáře, Zvýšení intenzity údržby a péče o veřejný prostor.

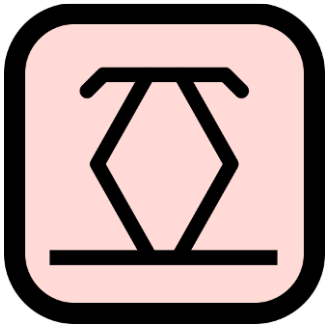
Řešený problém
Klatovská ulice je osou městské čtvrti Bor. V současné době je přetížena automobilovou dopravou se všemi negativními projevy do dopravního systému i do zhoršení podmínek pro využívání okolního území. Realizace jižního úseku přeložky silnice I/27 vytvoří očekávané podmínky pro dopravní zklidnění, zpříjemnění veřejného prostoru Klatovské a zlepšení hygienických parametrů pro bydlení.

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

Schéma



55 | Prodloužení tramvajové trati na Borská Pole



Balíček opatření
13 – Tramvajová trať Borská pole

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
640 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
96 mil. Kč

Předpoklad dotace
544 mil. Kč

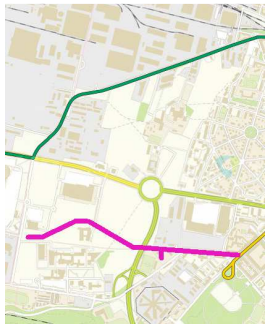
Realizace opatření
2017 – 2019

Bodové ohodnocení
21,9 (94%)

Popis opatření
Stavba prodloužení tramvajové trati z Bor k areálu Západočeské univerzity zahrnuje vybudování dvou přestupních terminálů: Kaplířova a Západočeská univerzita (ZČU). Kromě prodloužení tramvajové linky číslo 4 dojde k úpravě navazujících autobusových linek MHD a veřejné linkové dopravy integrovaných v IDP.

Řešený problém
- Nekvalitní napojení univerzitního areálu a průmyslové zóny v jižní části Borských Polí na páteřní tramvajovou síť
- Absence rychlého přímého spojení s centrem a ostatními fakultami ZČU.
- Absence fungujícího P+R.
- Omezená návaznost MHD a regionálních linek.
- Nedostatečná rezerva kapacity v období zvýšené či nárazové poptávky.
- Odliv studentů z MHD do IAD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zrychlení a zkapacitnění dopravy k univerzitnímu areálu i jižní části Borských Polí.
- Navýšení podílu ekologické elektrické trakce na celkových výkonech městské dopravy.
- Ukončení linek veřejné linkové dopravy v přestupních terminálech a zlepšení návazností MHD na regionální dopravy.
- Humanizace přestupních uzlů.
- Zřízení K+R a vytvoření podmínek pro doplnění P+R a B+R v těsné návaznosti na přivaděč I/27 a ostatní trasy.
- Zvýšení atraktivity MHD pro mladší skupiny cestujících.
- Zvýšení urbanistické kvality periferie Plzně městotvorným účinkem tramvajové tratě.
- Vytvoření podmínek pro další rozvoj a oživení oblasti, včetně dokončení výstavby areálu univerzity.



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

56 | Parkoviště P+R v Kaplířově ulici

Balíček opatření
13 – Tramvajová trať Borská pole

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
15 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
2,3 mil. Kč

Předpoklad dotace
12,8 mil. Kč

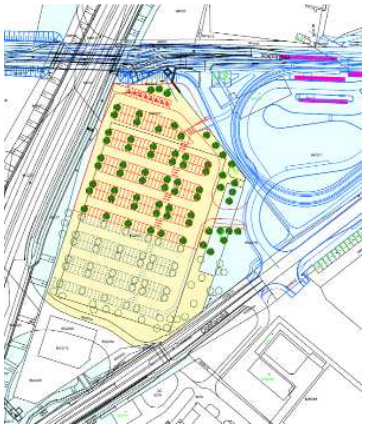
Realizace opatření
2018 – 2019

Bodové ohodnocení
19,0 (82%)

Popis opatření
Vybudování kapacitního záchytného parkoviště v místě křížení tramvajové linky s významným vjezdem do města (jižní část silnice I/27).

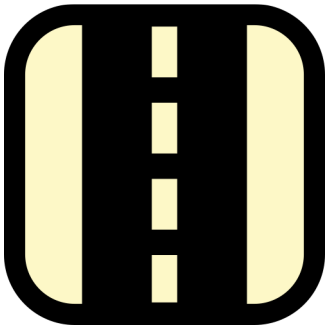
Řešený problém
Současně s prodloužením tramvajové trati k ZČU a výstavbou přestupního terminálu je nutné vybudovat záchytné parkoviště tak, aby vznikl provázaný funkční celek.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Záchytné parkoviště vytvoří systémové provázání individuální automobilové a městské hromadné dopravy.
- vytvoření nabídky záchytného parkoviště
- snížení zatížení centra automobilovou dopravou,
- zlepšení podmínek pro rezidenty v centru města



Ing. Petr Raška, listopad 2015

57 | I/27 Sukova – Borská



Balíček opatření
3 – Revitalizace Klatovské třídy

Nositel opatření
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
250 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
50 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

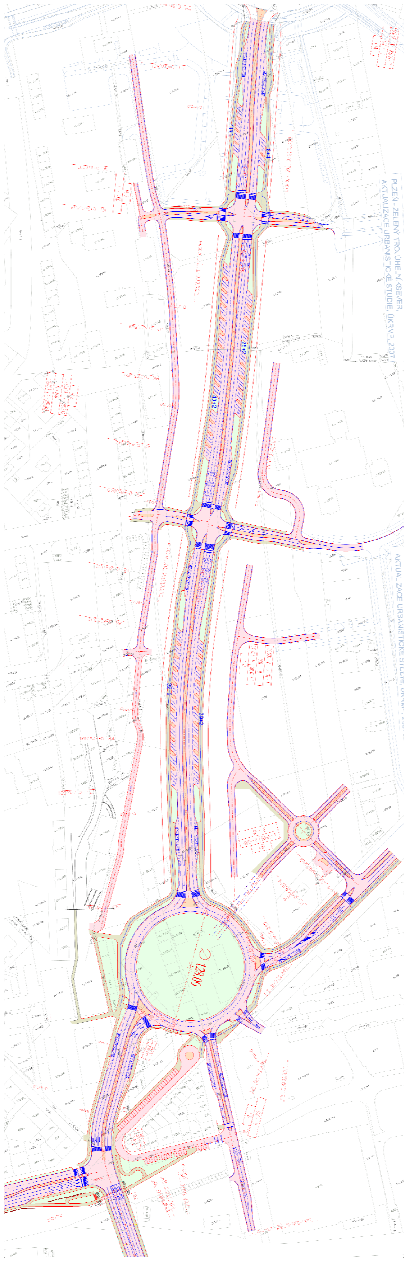
Realizace opatření
2020 – 2022

Bodové ohodnocení
16,7 (72%)

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 dvoupruhovém, případně čtyřpruhovém uspořádání (bude ještě podrobeno podrobnějšímu zkoumání s mikrosimulací) s charakterem městského bulváru. Komunikace bude obestavěna bariérovou zástavbou (bariérovými domy), která zde bude mít protihlukový charakter. Součástí stavby bude i vybudování okružní křižovatky poblíž hotelu Škoda. Tato křižovatka bude navržena ve variantách - klasická okružní křižovatka a okružní křižovatka spirálová. Výstavbou dojde k odlehčení ulice Sukova a hlavně ulice Klatovská třída, 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 hlučnost a prašnost v oblasti

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Odlehčí dnes velmi zatíženou Klatovskou třídu, po které jezdí téměř veškerá doprava z přivaděče Tyršův sad - Sukova



58 | Dokončení propojení ZČU s centrem města

Balíček opatření
3 – Revitalizace Klatovské třídy

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
- mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2020 – 2022

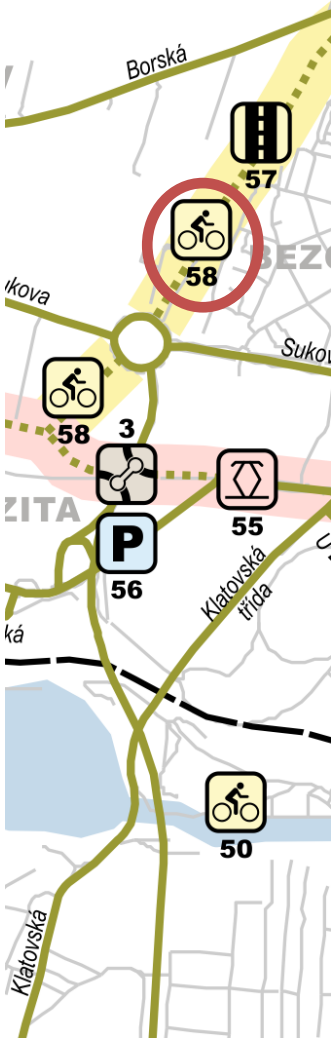
Bodové ohodnocení
18,4 (79%)

Popis opatření
Realizace ucelené cyklotrasy mezi centrem města a Západočeskou universitou podél nově budovaných komunikací.

Řešený problém
- chybějící atraktivní ucelená trasa do areálu ZČU pro cyklisty a pěší

Přínos pro uživatele / obyvatele
- nabídka alternativního druhu dopravy mezi centrem a ZČU
- návazné spojení s Borskými poli

Schéma



Bc. Jan Hakl, listopad 2015

59 | Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská)

Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
5 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
5 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2020 – 2021

Bodové ohodnocení
10,2 (44%)

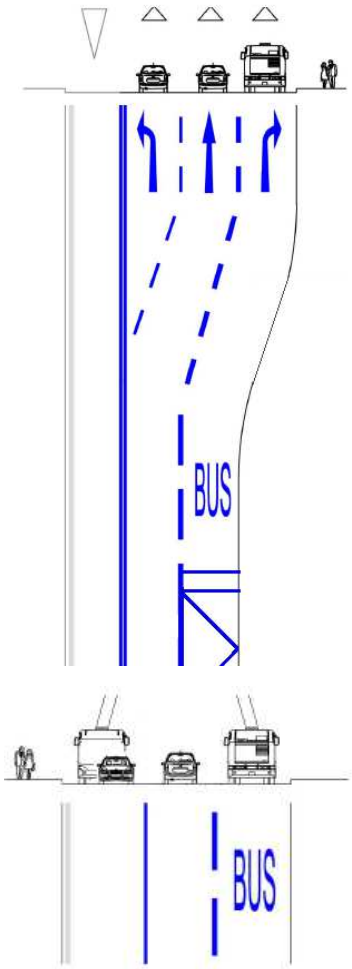
Popis opatření
Preference MHD stavební a pomocí vodorovného a svislého značení - rozšíření komunikace ve směru od ulice Na Pomezí až po křižovatku Borská x Folmavská, vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD v úseku před SSZ. Zastávka Ke Karlovu umístěná přímo ve vyhrazeném jízdním pruhu. Kombinace s preferencí MHD v SSZ křižovatky zesílené ve směru trolejbusové linky.

Řešený problém
Zdržování MHD v kongescích - zejména v odpolední špičce tvorba kolon v úseku Karlov - Folmavská.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie i možná úspora zkrácením jízdních dob. Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

Mapový výřez

Ukázka projektu



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

60 | Modernizace elektrického vozového parku MHD

Balíček opatření
20 – Zázemí PMDP

Nositel opatření
Plzeňské městské dopravní podniky

Nositel opatření za město
-

Kapitálové výdaje celkem
904 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
-

Předpoklad dotace
530 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2023

Bodové ohodnocení
15,2 (66%)

Popis opatření
Modernizace vozového parku MHD nákupem nových elektrických dopravních prostředků (tramvaje, trolejbusy, eventuálně elektrobusy) či jejich modernizací (tramvaje).

Řešený problém
Ve vozovém parku jsou dosud vozidla s bariérovým přístupem, nejstarší vozidla již dalece překročila svou technickou i morální životnost.
Nepříznivá imisní a hluková zátěž všech obytných částí města Plzně, zejména z motorové dopravy. K té přispívají i emise a hluk z autobusů i z provozu trolejbusů na pomocný dieselagregát.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Omlazení vozového parku přinese navýšení podílů nízkopodlažních vozidel, zvýšení komfortu přepravy, snížení maximálního i průměrného stáří vozového parku a tím i zlepšení image MHD jako moderního způsobu přepravy. V případě rozšíření tratí (tramvajová trať na Borská Pole) či využití trolejbusů s bateriemi na autobusových trasách dojde i ke zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD a díky tomu zlepšení životního prostředí města (hluk, emise). Taktéž při náhradě trolejbusů s naftovým agregátem za nový vůz s bateriemi dojde nejen ke snížení spotřeby energie, hluku a emisí.

Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

61 | Návrh a projednání nového vedení tras pro nákladní dopravu skrze město (zejména do velkých společností)

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
10,0 (43%)

Popis opatření
Zejména v závislosti na dokončení kapacitních komunikací vedoucích mimo centrum města budou stanoveny nové trasy pro nákladní dopravu a to ve spolupráci s hlavními přepravci.

Řešený problém
V současné době jezdí značná část nákladní dopravy přes centrum města a to jak dopravy tranzitní, tak dopravy, která má v Plzni zdroj nebo cíl. To má negativní vliv na život ve městě a zdraví obyvatel. Vzhledem k nedostatečné komunikaci mezi vedením města a soukromými subjekty, které jsou významným zdrojem nebo cílem dopravy na území města, dochází k tomu, že tyto subjekty plánují vnitropodnikovou logistiku pouze na současný stav komunikační sítě bez ohledu na její budoucí rozvoj.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Opatření by mělo zajistit převedení podstatné části nákladní dopravy z komunikací vedoucích centrem města Plzně na nová kapacitní spojení mimo tuto oblast. Rovněž nákladní doprava směřující do významných cílů na území města by měla být vedena tak, aby co nejméně zatížila město a jeho obyvatele. To přinese snížení intenzit v centru a obytných lokalitách, snížení hluku a prašnosti a navrácení těmto oblastem jejich původní městskou funkci. Stanovení komunikačního rámce mezi městem a soukromými subjekty bude mít pozitivní vliv na hledání schůdného řešení současné situace pro obě strany.

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

62 | Vypracování analytického dokumentu v oblasti zásobování v centru města

Balíček opatření
21 – Koncepce dopravy

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
1,4 (6%)

Popis opatření
Dokument shrne, jakým způsobem probíhá zásobování v centru města, kde jsou jeho úskalí, a navrhne, jakým způsobem danou situaci řešit.

Řešený problém
Se zásobováním jsou často spojeny problémy jako například stání vozidel v jízdních pruzích, na zastávkách MHD nebo na chodnících. Tato situace znepříjemňuje pohyb po městě jak pěším, tak řidičům, rovněž přispívá ke vzniku rizikových situací.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zvýšení průjezdnosti komunikací pro IAD i MHD,
- zvýšení bezpečnosti,
- omezení stání vozidel na chodníku

Ilustrační foto

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

63 | Parkoviště P+R na železničních stanicích v okolí Plzně (Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Dobřany…)

Balíček opatření
6 – Terminály veřejné dopravy

Nositel opatření
POVED

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
11,4 (49%)

Popis opatření
Vybudování záchytných parkovišť při významných železničních stanicích ve spádové oblasti Plzně.

Řešený problém
Železniční tratě směřující do Plzně vytváří velký, ale nevyužitý potenciál pro dojížďku. Je nutné vytvořit podmínky pro kombinaci automobilové a železniční dopravy s cílem posílit význam železnice v dopravním systému obsluhujícímu spádovou oblast Plzně.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Změna poměru přepravní práce mezi individuální automobilovou a veřejnou dopravou pro dojížďku ze spádové oblasti Plzně.
- snížení zatížení města (centra) automobilovou dopravou
- využití potenciálu železniční sítě

Ing. Petr Raška, listopad 2015

66 | K+R, Opatření na zlepšení krátkodobého parkování v blízkosti škol/ školek apod. (odstranění konfliktů s MHD)

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
1,9 (8%)

Popis opatření
V případě, že se nepodaří prosadit systémové změny, které by snížily potřebu realizace stání K+R, pak se jedná o realizace malého počtu krátkodobých parkovacích stání v blízkosti školských zařízení. Stanoviště by měla ctít zásadu účelu „jen pro výstup spolujezdců“, aniž by řidič opouštěl vozidlo. Jedině tímto způsobem organizace provozu lze maximalizovat počty vozidel, která v ranním krátkém časovém úseku stanoviště K+R využijí.

Řešený problém
- Chybějící nebo nedostatečně kapacitní stanoviště systému K+R s dopady do plynulosti MHD,
- chybějící osvěta a výchova zejména řidiček vozící děti do školy,
- otázka místní příslušnosti a typů ZŠ a MŠ generující potřebu vozit děti do těchto zařízení auty místo pěší docházky.
- všeobecně zvýšení hybnosti obyvatel
- přetěžování komunikačního systému v době začátku vyučování na školách, a to jak v průjezdnosti komunikací, tak v kapacitě odstavným stání u ZŠ
- porušování zákona o provozu na pozemních komunikacích

Přínos pro uživatele / obyvatele
- snížení zdržení MHD a blokování komunikačního systému
- zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatelstva (pěší docházkou do místně příslušných škol a úsporou dopravního výkonu ve městě)

Bc. Jan Hakl, listopad 2015

67 | Realizace parkovacích ploch pro návěsové soupravy (bezpečnostní přestávky)

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
2 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
2 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
7,7 (33%)

Popis opatření
Analýza vhodného území a ploch pro následnou realizaci odstavných a parkovacích ploch pro návěsové soupravy.

Řešený problém
Parkující a odstavené návěsové soupravy jsou často nuceny, z důvodu nedostatečného počtu takovýchto ploch, odstavit vozidlo mnohdy na místech kde je toto odstavení zakázáno, a kde je toto odstavení vozidel nebezpečné z hlediska dopravního provozu, což vede k dopravním nehodám.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Snížení dopravní nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu,
- revitalizace dopravního prostoru.

Ilustrační foto

Foto: http://hranicky.denik.cz/

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

68 | Rozšíření inteligentních zastávek

Balíček opatření
22 – Rozvoj ITS

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
10 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
10 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

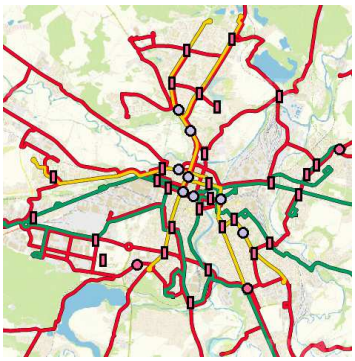
Bodové ohodnocení
9,8 (42%)

Popis opatření
Doplnění elektronických LED panelů pro poskytování dynamických dopravních informací pro cestující MHD v nejvýznamnějších zastávkách a přestupních uzlech. Realizace formou rozšíření počtu stávajících velkých panelů i pomocí panelů integrovaných do označníku.

Řešený problém
Na řadě významných zastávek není cestujícím poskytována přímá informace o aktuálních změnách, zpoždění, omezení či přerušení provozu. Cestující stále důrazněji požadují včasné informace o dopravě, jsou citliví na nepravidelnosti provozu a jeho výpadky. Informační LED panely se již staly standardem vyspělých provozů MHD.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení atraktivity MHD zlepšením informačního servisu pro cestující. Data o zpoždění jsou automaticky generována systémem Dynamického dispečinku, aktuální informace či změnu scénáře zobrazování zasílá dispečer. Zlepšení dostupnosti MHD pro cestující se sníženou schopností pohybu či orientace (v případě velkých ozvučených panelů). Pomoc při řešení krizových situací - zlepšení informovanosti obyvatelstva.

Mapový výřez



Ilustrační foto

69 | Zpracování Generelu MHD (střednědobý výhled)

Balíček opatření
21 – Koncepce dopravy

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

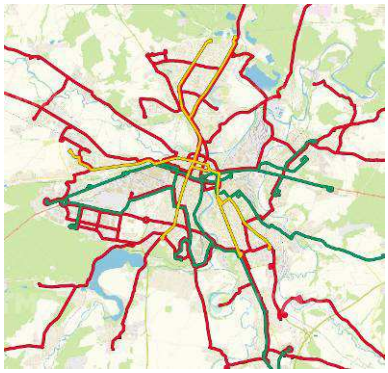
Bodové ohodnocení
8,7 (38%)

Popis opatření
Zpracování střednědobého i dlouhodobého plánu rozvoje MHD se stanovenými konkrétními cíli - dosažení úrovně modal-split v určitém roce. Návrh rozvoje jednotlivých trakcí (tras, výkonů, vozového parku) a zapracování tratí, zastávek, přestupních uzlů a konečných do podkladů pro územní plánování. Definice podmínek pro investory a ekonomicky udržitelný územní rozvoj města. Popis opatření pro preferenci MHD v podmínkách Plzně. Zakotvení standardů dopravní obslužnosti (docházka, intervaly, dostupnost…).

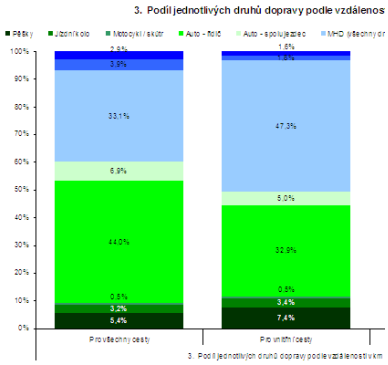
Řešený problém
Vývoj MHD v uplynulé době sledoval územní rozvoj města se zpožděním, často i více než desetiletým. Při projednávání rozvoje území, územním a stavebním řízení nejsou jasné podklady o výsledné podobě obsluhy zajištěné MHD. Nejsou stanoveny jasné podmínky pro investory. Dopravce nemá podklady ke koncepci investičního plánování obnovy vozového parku, která se tvoří na min. dvě desetiletí dopředu. Nejsou stanoveny jasné cíle, jakou roli a podíl na trhu dopravy má zaujmout MHD ve výhledu 5-20 let.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Prostorový i časový soulad rozvoje města, stavebních projektů s rozvojem infrastruktury a provozu MHD. Díky tomu zastavení úbytku cestujících a vytvoření podmínek pro navyšování podílu MHD v modal-split města a zejména centra. Vytvoření jasné nadřazené strategie, podle níž budou schopny vytvořit strategie jednotlivé subjekty vč. dopravce. Zajištění ekonomické udržitelnosti a plánování dopravního systému.

Mapový výřez



Ilustrační obrázek



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

70 | Zpracování koncepce příměstské dopravy (včetně ověření potenciálu železniční sítě, střednědobý výhled)

Balíček opatření
21 – Koncepce dopravy

Nositel opatření
POVED

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2017

Bodové ohodnocení
9,8 (42%)

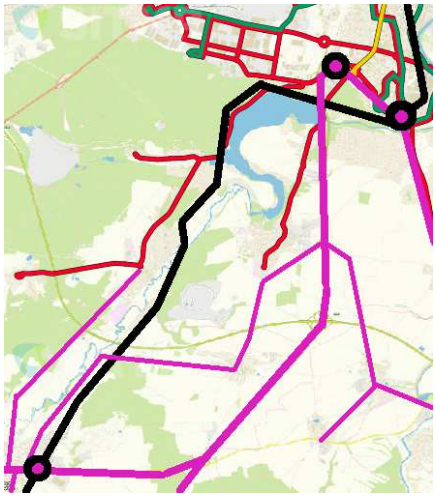
Popis opatření
Zpracování střednědobého i dlouhodobého plánu rozvoje příměstské dopravy a zejména železnice se stanovením potenciálu a cílů přepravních proudů v jednotlivých směrech a módu vlak/bus. Potenciál rozvoje P+R mimo město. Kvantifikace dopadu na přepravní výkony MHD, dimenzování přestupních uzlů a linkotvorbu.

Řešený problém
Při plánování MHD nejsou žádné podklady o vlivu a možnostech budoucího rozvoje IDS. Integrace dopravy se dosud odehrává především na tarifní, nikoli dopravně-plánovací bázi (linkotvorba, jízdní řády). Není plně využit potenciál železnice. Regionální busy jezdí v souběhu s MHD, plýtvání výkonem. Do většiny obcí v okolí Plzně není dostatečné spojení v období nižší přepravní poptávky. Vedení linek je nepřehledné, jízdní řád nepravidelný. Nejsou využity již vybudované přestupní terminály. Nové obytné a průmyslové zóny nemají kvalitní obsluhu veřejnou dopravou.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení ekonomické efektivity veřejné dopravy v aglomeraci. Zlepšení spojení v příměstské aglomeraci přesunem přepravních výkonů na železnici a přesunem souběžných jízd z Plzně na příměstské linky. Zvýšení tržeb a počtu cestujících v IDS.

Mapový výřez

Ilustrační obrázek



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

72 | Integrace jednotlivého jízdného v regionální dopravě

Balíček opatření
21 – Koncepce dopravy

Nositel opatření
POVED

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
koncepční příprava

Kapitálové výdaje města
koncepční příprava

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2018

Bodové ohodnocení
19,5 (84%)

Ing. Jiří Pelant, listopad 2015

Popis opatření

Zavedení integrovaného jízdného do všech typů jízdenek, tedy předplatních, jednotlivých papírových jízdenek, SMS jízdenek apod. Souvisí s přestupními terminály Šumavská, Kaplířova, Nám. Milady Horákové.

Řešený problém

Absence integrovaného jednotlivého jízdného znamená výrazný handicap v konkurenčním boji s IAD. Integrace znamená, že na jeden jízdní doklad může cestující využít všechny druhy veřejné dopravy, což v současné době nelze. Nejednotné jízdné způsobuje, že nelze zrušit souběhy linek VLD a MHD a tedy nelze odbourat duplicitní financování souběžných spojů různých dopravců na území města. Cestující disponující jednotlivým jízdným by byl nucen při nuceném přestupu platit u každého dopravce zvlášť. Současný systém je pro cestující značně neatraktivní a pro objednatele nevýhodný. Na území města vinou neúplné integrace panuje konkurenční prostředí s negativním efektem na cestující.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Efektivnější, pohodlnější a výhodnější cestování pro příležitostné cestující, kteří nejezdí zcela pravidelně a předplatné se jim nevyplatí nebo ty, kteří kombinují veřejnou dopravu s tou individuální.
- Přilákání nových cestujících do veřejné dopravy.
- Vznik skutečné integrace jízdného včetně všech vedlejších efektů.
- Možnost odstranění souběhů linek a zajištění návazností linek různých dopravců.
- Úspora pro všechny objednatele veřejné dopravy na území města.

73 | Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech

Balíček opatření
18 – Konečné zastávky

Nositel opatření
Správa veřejného statku

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
20 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
12,5 (54%)

Popis opatření

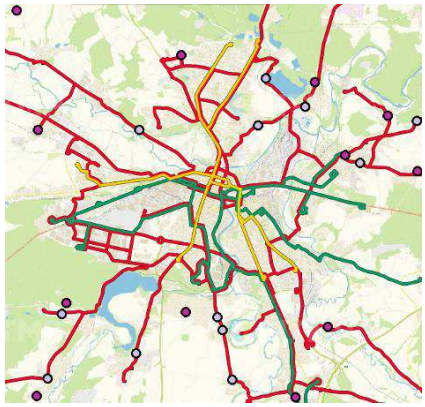
- Vybudování či úprava konečných zastávek v rozvojových částech města, zejména v blízkosti nové zástavby: Červený Hrádek, Černice, Dolní Vlkýš, Koterov, Lhota, Valcha, Výsluní, Křimice, Bílá Hora, Bukovec.
- Oprava a zkapacitnění stávajících konečných zastávek Sídliště Košutka, Doubravka.
- Stavební úpravy zastávek v okrajových částech: Ejpovická (směr centrum), Pod Zámečkem, U Kondrů, V Ráji (směr centrum), Přeučilova, V Zahradách, U Hřbitova, Radobyčice, Severní, Lhota, Malý Bolevec, Zábělá.

Řešený problém
Nové obytné zástavby mají dlouhé docházkové vzdálenosti k MHD, mnohdy při absenci chodníků.
Ve stávajících točkách chybějící bezbariérové zastávky, autobusy nelze přistavit k nástupní hraně, sociální zázemí pro řidiče, nevyhovující rozhledy a bezpečnost.
V případě konečných zastávek Doubravka a Sídliště Košutka jsou obě místa na hranici kapacity. V případě uvedených zastávek problém v chybějících nástupních hranách, bezpečnosti, vybavenosti.

Přínos pro uživatele / obyvatele

- Zlepšení dostupnosti a zatraktivnění MHD.
- Zajištění bezbariérového výstupu a nástupu.
- Zvýšení bezpečnosti provozu.

Mapový výřez



Ilustrační foto

Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

74 | Rozvoj elektromobility – bateriové technologie v trolejbusech a autobusech

Balíček opatření
20 – Zázemí PMDP

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
30 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
4,5 mil. Kč

Předpoklad dotace
25,5 mil. Kč

Realizace opatření
2019 – 2022

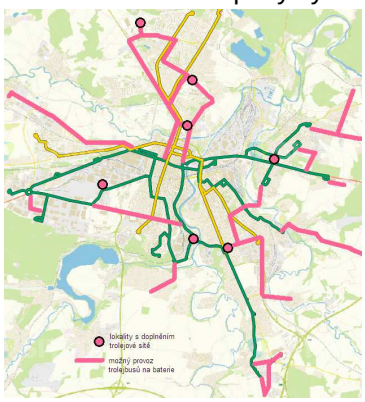
Bodové ohodnocení
15,2 (66%)

Popis opatření
Doplnění trolejbusové sítě o dílčí úseky pro optimální kombinaci trakčního a bateriového pohonu. Změna linek MHD s přesunem části výkonů autobusové dopravy na trolejbusovou, zejména v předměstích a obytných oblastech. Implementace elektrobusů dle aktuálního technického pokroku na periferiích města a aglomeraci. Přesné určení opatření dle studie zohledňující aktuální technologický vývoj elektromobility a plánovaný rozvoj systému MHD v Plzni (optimálně ve vazbě na generel MHD).

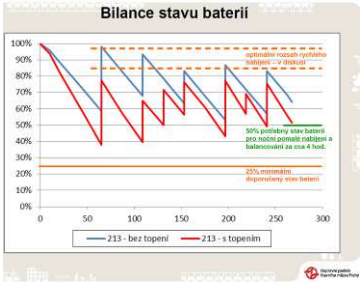
Řešený problém
Nepříznivá imisní a hluková zátěž všech obytných částí města Plzně, zejména z motorové dopravy. K té přispívají i emise a hluk z autobusů i z provozu trolejbusů na pomocný dieselagregát. Nevyužitý potenciál zmodernizované trolejové a napájecí sítě, vyšší fixní náklady trolejbusové dopravy díky stále relativně nízkým výkonům elektrické dopravy.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení podílu elektrické trakce na výkonech MHD a díky tomu zlepšení životního prostředí města (hluk, emise). Rozpuštění fixních nákladů závislé trakce (měnírny, napájecí a trolejová síť) na větší výkony, využití nižších nákladů na elektrickou energii. Snížení závislosti na fosilních zdrojích, nepředvídatelných výkyvech v cenách a dostupnosti paliv.

Mapový výřez



Ukázka projektu
Ilustrační foto



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

75 | Soubor drobných opatření upřednostnění MHD - průběžně (křižovatky - různé lokality)

Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
15 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
2,3 mil. Kč

Předpoklad dotace
12,8 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2022

Bodové ohodnocení
13,4 (58%)

Popis opatření
Realizace opatření ve vybraných problémových místech dle seznamu projednaného mezi PMDP a SVS. Opatření spočívají v úpravách vodorovného či svislého značení. Doplnění či zesílení preference MHD na SSZ – většinou spojeno s výměnou řadičů (např. Gerská-Kralovická, Vejprnická-Křimická). Realizace drobných stavebních úprav ulic či křižovatek (např. či kombinace výše uvedených opatření v daném místě. V místě problematického zajíždění a vyjíždění do/ze zastávkových zálivů MHD či často nesprávně stojících/parkujících aut realizace zastávek přímo v průběžném jízdním pruhu či v krátkém vyhrazeném jízdním pruhu, na nějž navazují řadicí pruhy (např. zast. U Družby směr Košutka nebo Doudlevce ETZ směr centrum).

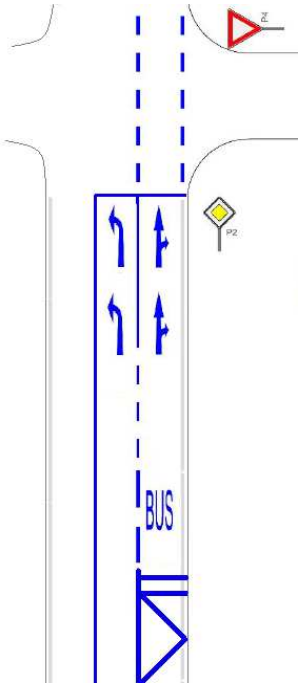
Řešený problém
Zdržování MHD v kongescích. Neplynulý průjezd křižovatkami SSZ – omezení funkce preference na SSZ vlivem vysoké intenzity automobilové dopravy. Vzájemné konflikty a zdržování MHD a IAD při zajíždění a vyjíždění v zastávkách. Místa s vysokou frekvencí nevhodného parkování či stání v rozporu s dopravními předpisy.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Efektivnější provoz MHD, úspora v podobě paliva a trakční energie i možná úspora zkrácením jízdních dob. Zvýšení atraktivity MHD pro veřejnost.

Mapový výřez

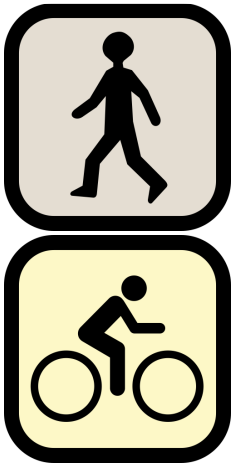
Ilustrační foto

Ukázka projektu



Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

76 | Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty



Balíček opatření
5 – Přesmyk domažlické trati

Nositel opatření
Odbor investic

Nositel opatření za město
Odbor investic

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
20 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2017 – 2018

Bodové ohodnocení
9,3 (40%)

Popis opatření
Nalezení vhodné lokality, projektová a majetková příprava

Řešený problém
- nutnost přemístění mostu z důvodu přestavby železničního přesmyku
- most je dnes technická památka

Přínos pro uživatele / obyvatele
- vznik nového propojení pro pěší/cyklisty
- zachování unikátního prvního svařovaného mostu v Evropě po jeho odstranění z areálu Škoda
- zpřístupnění technické památky veřejnosti

Bc. Jan Hakl, listopad 2015

77 | Pokračování výstavby Greenways

Balíček opatření
10 – Cyklostezky

Nositel opatření
Odbor investic (FKD)

Nositel opatření za město
Odbor investic (FKD)

Kapitálové výdaje celkem
16 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
2,4 mil. Kč

Předpoklad dotace
13,6 mil. Kč

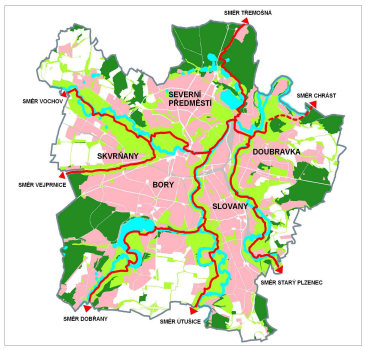
Realizace opatření
2016 – 2022

Bodové ohodnocení
19,7 (85%)

Popis opatření
Realizace dalších úseku greenways dle dříve provedené investiční přípravy nebo tam, kde probíhá spolupráce na realizaci tras se sousedními obcemi.

Řešený problém
Síť greenways přináší žádanou kvalitu (bezpečnost, pohodlnost, příjemné prostředí) a je cyklisty využívaná. Síť ale není spojitá, chybí systémově důležité úseky a propojení do sousedních obcí. Cílovým stavem je dokompletování tras do spojité sítě.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Vznik sítě bezpečných a pohodlných tras pro široké spektrum uživatelů (cyklisté, chodci, in-line bruslaři atd.).
- vytvoření spojité sítě tras pro vnitroměstské vztahy
- vytvoření spojité sítě tras pro rekreační vyjížďky do krajinného zázemí města
- vytvoření spojité sítě tras pro převedení dálkových tras městem



Ing. Petr Raška, listopad 2015

79 | Využívání vyhrazených pruhů pro hromadnou dopravu cyklisty v návaznosti na opatření v MHD

Balíček opatření
16 – Preference MHD

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
6,2 (27%)

Popis opatření
Vybrané vyhrazené jízdní pruhy pro MHD budou moci být využívány rovněž cyklisty. Vzhledem k intenzitě vozidel MHD, která je výrazně nižší než intenzita IAD, bude tímto způsobem nabídnuta bezpečnější a alternativa k jízdě v nevyhrazeném jízdním pruhu.

Řešený problém
Cyklisté využívající v současnosti jízdní pruhy pro automobily s hustým provozem, nízká úroveň bezpečnosti cyklistů, cyklisté jedoucí po chodnících, nedostatečná síť bezpečných cyklotras snižuje potenciál cyklistické dopravy

Přínos pro uživatele / obyvatele
Dojde ke zvýšení bezpečnosti cyklistů na vybraných úsecích kapacitních komunikací a celkovému zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu v Plzni.

Ilustrační foto

http://www.praha.eu/

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

80 | Zázemí škol a zaměstnavatelů pro cyklistiku

Balíček opatření
11 – Zázemí pro cyklisty

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
10 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
10 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
7,1 (31%)

Popis opatření
Koordinátor mobility naváže kontakty s vedením škol a významných zaměstnavatelů na území Plzně za účelem zvýšení angažovanosti těchto subjektů ve způsobu dopravy jejich studentů a zaměstnanců.

Řešený problém
Problematické bezpečné odstavování kol v zaměstnání a školách, nedostatečné zázemí pro dojíždějící na kole, jeden z důvodů proč není plně využívána cyklistika jako dopravní mód ve větší míře

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení podílu ekologicky šetrných druhů dopravy a zefektivnění dojíždění do škol a zaměstnání.

Ilustrační foto

http://www.hybrid.cz/

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

81 | Podpora bike-sharingu

Balíček opatření
11 – Zázemí pro cyklisty

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
10,7 (46%)

Popis opatření
Úkolem bude prověřit možnosti zřízení bike-sharingu provozovaného či přímo podporovaného městem, zjistit zájem mezi veřejností o tuto službu, predikovat míru jejího využití a vliv na modal split ve městě Plzni, stanovit potřebný rozsah půjčoven a počtu kol a investiční a provozní náročnost.

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
Realistické zhodnocení potenciálu takovéhoto opatření, zájmu o něj a investiční a provozní náročnosti.

Ilustrační foto

http://ecosalon.com/

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

82 | Stojany pro parkování kol – doplňky veřejného prostoru

Balíček opatření
11 – Zázemí pro cyklisty

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
2 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
2 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
11,1 (48%)

Popis opatření
Budou realizovány stojany pro parkování kol jakožto součást městského mobiliáře a to v lokalitách, které budou na základě průzkumu vyhodnoceny z hlediska vhodnosti a účelnosti.

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.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Možnost bezpečného odstavení jízdních kol pro uživatele v cíli jejich cest,
- zvýšení atraktivnosti cyklistické dopravy
- podpora cyklistiky pro bezproblémové každodenní využití.

Ilustrační foto

Foto: http://www.cyklodoprava.cz

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

83 | Úschovny pro kola – městský systém

Balíček opatření
11 – Zázemí pro cyklisty

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
8 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
8 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
9,4 (41%)

Popis opatření
Bezpečné úschovny kol budou realizovány zejména v dopravních uzlech v Plzni a okolí.

Řešený problém
Jízdní kola není možné v dopravních uzlech bezpečně odstavit a dále pokračovat MHD, díky kriminalitě je v současné době odstavování kol v těchto lokalitách velmi riskantní a tento problém snižuje zájem o cyklistickou dopravu.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Možnost bezpečného uschování jízdního kola,
- nabídnutí alternativy k cestě IAD.

Ilustrační foto

Foto: http://www.cyklodoprava.cz

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

84 | Zóny „Tempo 30“

Balíček opatření
9 – Zklidnění dopravy

Nositel opatření
Správa veřejného statku města Plzně

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
20 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
20 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
9,6 (41%)

Popis opatření
Celkové zklidnění dopravy díky specifickému uspořádání pozemní komunikace, které vede ke snížení rychlosti a intenzit motorových vozidel ve vyznačeném území.

Řešený problém
Nedodržování maximální povolené rychlosti, dopravní nehodovost a újmy na zdraví a životech účastníků dopravního provozu.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Zvýšení bezpečnosti provozu (nesrovnatelně lepší možnost odvrácení kritické situace),
- zmírnění hlučnosti a emisí škodlivin,
- skromnější dimenzování komunikací ve prospěch společenské funkce ulic
- zmírnění atraktivity pro tranzit (který často hledá improvizované zkratky).

Ilustrační foto

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

85 | Motivační opatření pro investory / developery s cílem zvýšení atraktivity centra města na úkor příměstských oblastí

Balíček opatření
24 – Motivační opatření pro developery

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
7,9 (34%)

Popis opatření
Orgány města, například v rámci působení koordinátora mobility, budou usilovat o hledání cest k tomu, aby přiměly investory /developery k přesunu svých aktivit z lokalit na okraji města do širšího centra města.

Řešený problém
Developeři a investoři se ve velké míře zaměřují na stavby na zelené louce na okraji města, což s sebou přináší celou řadu problémů nejen v oblasti dopravy. Širší centrum města je naproti tomu zanedbáváno a to i přes svůj velký skrytý potenciál.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Vytvoření kompaktního zahuštěného města, které bude snadno obsluhovatelné, doprava se bude odehrávat především na krátké vzdálenosti pomocí udržitelných módů. Zároveň nebude zemědělská půda transformována do urbanizovaných oblastí.

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

87 | Opatření na zlepšení výchovy veřejnosti v udržitelné dopravě

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
9,1 (39%)

Popis opatření
Budou analyzovány a následně realizovány možnosti přístupu k veřejnosti s cílem osvěty v oblasti dopravy a její udržitelnosti, volby dopravního prostředku apod. s důrazem na děti a mladé lidi.

Řešený problém
Lidé si neuvědomují všechny souvislosti, které plynou z volby dopravního prostředku, hromadná doprava je často vnímána jako podřadný druh dopravy, osobní automobil je pořád do značné míry vnímán jako součást společenského statusu.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Ovlivnění modal splitu směrem k udržitelným formám dopravy,
- Zlepšení image hromadné dopravy,
- Orientace uživatele při výběru nejefektivnějšího dopravního prostředku pro každou jednotlivou cestu.

Ilustrační foto

www.kniznicapetrzalka.sk

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

88 | Řešení docházky dětí do škol (nestavební)

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
9,6 (41%)

Popis opatření
Opatření bude zaměřeno na snížení počtu cest, kdy rodiče vozí děti do škol a školek svými automobily. Bude navržen postup, jak vysvětlit rodičům podstatu problému a navrhnout jim řešení spočívající v nahrazení jízd automobilem jiným, bezpečnějším a efektivnějším způsobem, jak přepravit děti do škol a školek.

Řešený problém
Nárazové ranní kongesce v okolí škol, množství zbytné dopravy na krátké vzdálenosti, vznik nebezpečných situací, ohrožení dětí, které docházejí do školy pěšky, demotivace k využití udržitelných forem dopravy.

Přínos pro uživatele / obyvatele
- Snížení intenzity dopravy,
- zvýšení bezpečnosti dětí,
- snížení časových ztrát,
- snížení kongescí v okolí škol a školek a problémů s krátkodobým zastavováním v těchto lokalitách,
- atraktivní alternativa k automobilu,
- změna uvažování o dopravním chování ve městě od raného věku.

Ilustrační foto

http://olomouc.rugby.cz

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

89 | Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, úschovny)

Balíček opatření
22 – Rozvoj ITS

Nositel opatření
Plzeňské městské dopravní podniky

Nositel opatření za město
Plzeňské městské dopravní podniky

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
rok – rok

Bodové ohodnocení
10,1 (44%)

Popis opatření
Bude analyzováno využití potenciálu Plzeňské karty pro použití v dalších oblastech městské mobility, jako například platby za parkování, přístupu do hlídaných cyklo úschoven, půjčení kola v městském systému.

Řešený problém
Různé služby města nejsou integrovány na jednu kartu, například za parkování není možné platit Plzeňskou kartou, což by přinášelo uživatelům větší komfort. Parkovné pro automobily nebo bicykly nelze ve většině případů předplatit paušálem.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zvýšení komfortu uživatelů a motivace k využívání nabízených služeb.
Podpora udržitelných forem dopravy cenovým zvýhodněním služeb při volbě předplatného.

Ilustrační foto

Ing. Jan Dytrych, Ph.D., listopad 2015

90 | Jednotný informační systém pro uživatele dopravy

Balíček opatření
22 – Rozvoj ITS

Nositel opatření
Plzeňské městské dopravní podniky

Nositel opatření za město
Správa veřejného statku města Plzně

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

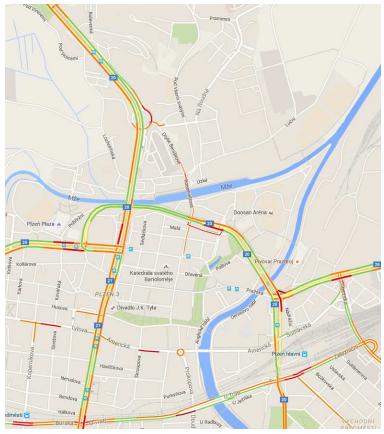
Bodové ohodnocení
14,5 (63%)

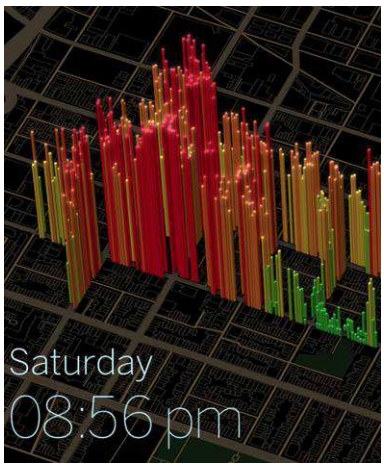
Popis opatření
Integrace a provázání informačních a řídících dopravních systémů (ITS v MHD, parkování, SSZ, navigace, hlášení uzavírek atd.). Přenos vydařených ITS aplikací do prostředí plzeňské dopravy. Vytvoření jednotné datové báze a jednotného systému pro informování řidičů a cestujících. Instalace dopravně-telematických zařízení ve všech módech dopravy. Sledování souladu s trendy národní a evropské strategie v oblasti ITS.

Řešený problém
Informační a řídící dopravní systémy (ITS) se dosud rozvíjejí izolovaně (MHD, parkování, SSZ, navigace, hlášení uzavírek atd.). Řidiči a cestující nemají jednotný zdroj informací. Nelze účinně motivovat v každodenním provozu k využívání MHD dle provozní situace. Dochází k rychlému rozvoji ITS aplikací, individualizaci a růstu nároků uživatelů dopravy. Hrozí odliv cestujících z MHD a přetrvávající vysoké zatížení centra a předměstí motorovou dopravou.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zlepšení informačního systému pro řidiče a cestující. Motivace užívání veřejné dopravy. Omezení vzniku kongescí. Lepší navigace pro návštěvníky města. Vyšší využití P+R a P+G.

Ilustrační obrázky





Ing. Jiří Kohout, Ph. D., listopad 2015

91 | Zřízení koordinátora mobility města Plzně (logistika, zaměstnavatelé, školy, koncepční příprava, koordinace uzavírek)

Balíček opatření
23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility

Nositel opatření
Technický úřad

Nositel opatření za město
Technický úřad

Kapitálové výdaje celkem
0 mil. Kč

Kapitálové výdaje města
0 mil. Kč

Předpoklad dotace
0 mil. Kč

Realizace opatření
2016 – 2025

Bodové ohodnocení
4,5 (19%)

Popis opatření
Koordinátor mobility bude zajišťovat komunikaci mezi městem a jednotlivými organizacemi, které jsou významnými hráči na poli městské mobility. Bude tak působit k vytvoření co nejefektivnějšího a udržitelného dopravního systému města.

Řešený problém
Mezi městem a jednotlivými organizacemi existují komunikační bariéry, které brání identifikování a řešení problémů v oblasti dopravy - například jízdy nákladních vozidel přes centrum města, velký podíl IAD na cestách s dětmi do školy, atd.

Přínos pro uživatele / obyvatele
Zapojení dosud pasivních uživatelů dopravy do procesu vytváření efektivního dopravního systému.

Ilustrační foto

http://www.poved.cz/

Appendix E. Průzkum scénářů mobility

Neprošlo jazykovou korekturou.

Zpráva z dotazníkového šetření mezi uživateli dopravy města Plzně

Hodnocení scénářů rozvoje dopravy v Plzni

Zpracovalo Centrum pro komunitní práci západní Čechy
Americká 29, 301 38 Plzeň
Tel./fax: +420 / 377 329 558
E-mail: zapadni.cechy@cpkp.cz

www.cpkp-zc.cz

CpKP

Řešitelský tým:
Pavla Dusíková-Jindrová. MSc.
Mgr. Marie Kubalíková
Mgr. Iva Gracová

Plzeň 2015

Obsah

1 Metodika šetření 3
1 Charakteristika respondentů 5
1.1 Pohlaví respondentů 5
1.2 Věk respondentů 6
1.3 Socio-ekonomické postavení respondentů 7
1.4 Respondenti podle bydliště 8
1.5 Nejčastější způsob dopravy po Plzni 9
2 Vyhodnocení jednotlivých otázek 10
2.1 Jaký směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava 10
2.2 Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města 11
2.3 Vyhodnocení doplňující otázky – Automobilová doprava 13
2.4 Má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou 18
2.5 Mělo by město budovat záchytná parkoviště 19
2.6 Vyhodnocení doplňující otázky - Parkování 21
2.7 Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy 26
2.8 Jaké oblasti by měli být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy 28
2.9 Vyhodnocení doplňující otázky – Veřejná doprava 31
2.10 Preference ke zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni 36
2.11 Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě 38
2.12 Vyhodnocení doplňující otázky – Chůze, cyklistika a veřejný prostor 41
3 Shrnutí 47
4 Příloha 1 – Tabulkové vyhodnocení otázek 50
5 Příloha 2 – Vzor dotazníku 60

1 Metodika šetření

Cílem šetření bylo zjistit, jak hodnotí uživatelé a účastníci dopravy města Plzně scénáře rozvoje dopravy města navržené pro budoucí Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP) a jaká další doporučení mají pro automobilovou dopravu, parkování, veřejnou dopravu, chůzi, cyklistiku a veřejný prostor v Plzni.

Předmětem šetření bylo zjistit názory uživatelů a účastníků dopravy po Plzni na to:

- jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava,
- na omezení automobilové dopravy v centru města,
- má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality,
- mělo by město budovat záchytná parkoviště,
- má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy,
- jaké oblasti by měly být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy,
- mají být v Plzni zlepšeny podmínky pro pohyb ve veřejném prostoru i za cenu omezení individuální automobilové dopravy,
- co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě,

Dále měli respondenti možnost vyjádřit svými slovy doporučení k:

- co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě,
- co by bylo potřeba změnit v oblasti parkování,
- co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě,
- a v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni

Použitá metoda sběru dat a způsob výběru respondentů:

Pro zjištění výše uvedených názorů bylo využito metody standardizovaného dotazování. Vzor dotazníku je uveden v příloze č. 2.

Sběr dat byl proveden v průběhu měsíce dubna 2015: a) prostřednictvím tazatelů, b) prostřednictvím elektronického dotazníku umístěného na stránkách www.mobilita-plzen.cz.

Sběr odpovědí byl ukončen 26. 4. 2015. Celkem bylo získáno 1502 vyplněných dotazníků, tj. 305 respondentů dotázaných prostřednictvím tazatelů a 1197 respondentů, kteří odpověděli prostřednictvím elektronického formuláře. Jednalo se především o účastníky dopravy po Plzni bydlící v Plzni (77% z celkového počtu respondentů), ostatní byli dojíždějící.

Průzkum prostřednictvím tazatelů proběhl v první polovině dubna a oslovil 305 respondentů. Tito respondenti byli záměrně vybíráni tak, aby bylo zapojeno více respondentů z vyšších věkových kategorií. Průměrný věk respondentů byl 44,7 let, přičemž průměrný věk obyvatel Plzně je 42,5 let (k 31. 12. 2012).

Způsob zpracování dat:

Získaná data, jak z elektronických tak z tištěných dotazníků, byla zpracována pomocí internetové softwaru IBM SPSS Statistics.

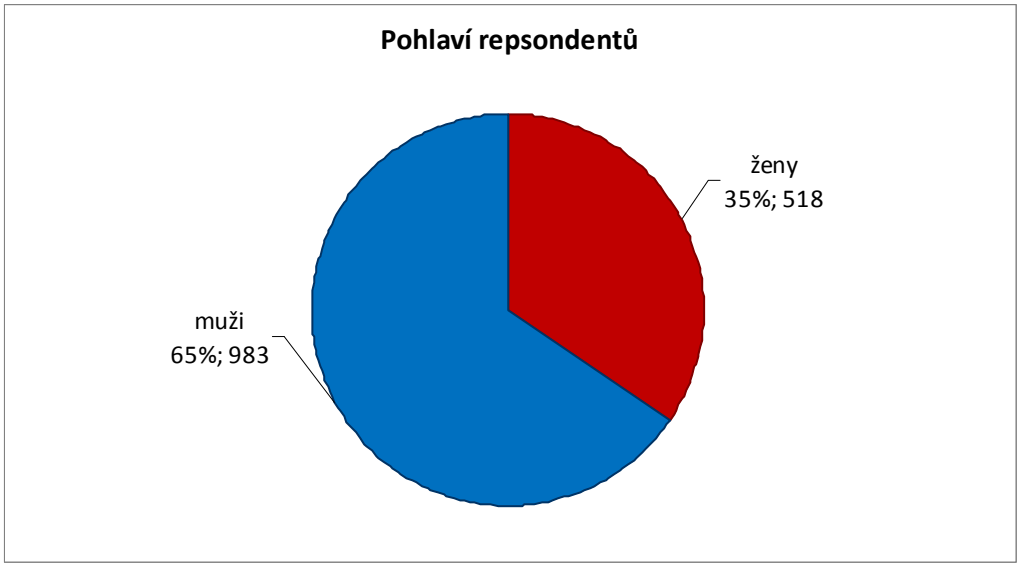
Dotazník obsahoval otázky charakterizující respondenty (věk, pohlaví, socio-ekonomický status a místo bydliště), uzavřené a otevřené otázky zaměřené na zjištění jejich názorů. Odpovědi respondentů byly vyhodnoceny i z hlediska zjišťovaných charakteristik. V případě výraznějších odchylek některých skupin respondentů od celkových výsledků vyhodnocení jednotlivých otázek byly tyto skutečnosti okomentovány. Podrobné vyhodnocení jednotlivých otázek dle zjišťovaných charakteristik respondentů je uvedeno v příloze č. 1.

1 Charakteristika respondentů

Sledovanými třídícími znaky respondentů byly věk, pohlaví, socio-ekonomický status a bydliště. Na základě těchto znaků byly vyhodnoceny jednotlivé otázky dotazníku.

1.1 Pohlaví respondentů

Ve výběrovém souboru jsou zastoupeni jak muži tak ženy, větší je ale podíl mužů (viz graf č. 1 a tabulka č. 1).



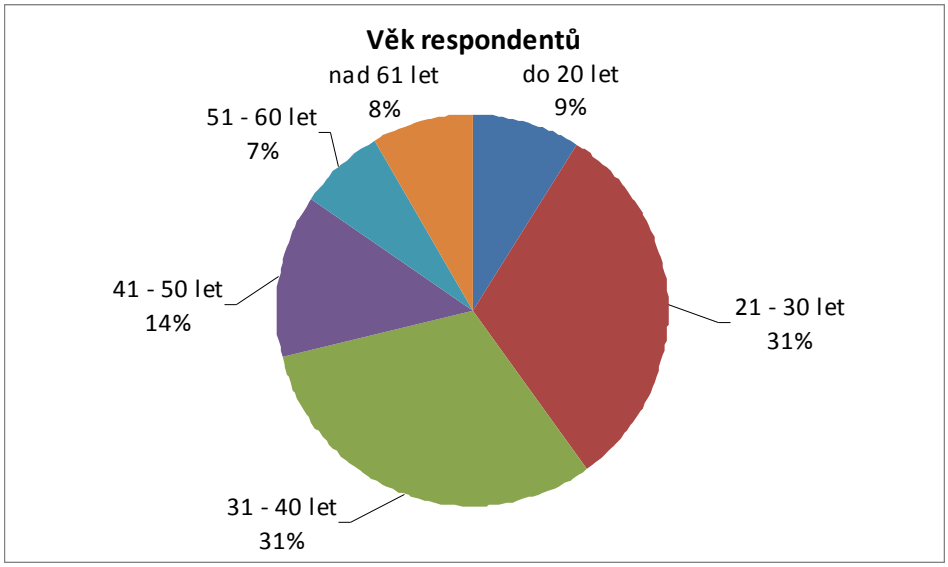
Graf 1 Pohlaví respondentů

Odpověď	Odpovědi	Podíl
Ženy	518	34,5%
Muži	983	65,5%
Celkem	1501	100,0%
Neodpověděli	1	

Tabulka 1 Odpovědi na otázku: „Jste: 1) muž 2) žena“

1.2 Věk respondentů

Průměrný věk respondentů je 37 let. Polovina respondentů je mladších 33 let (medián = 33). Rozložení všech věkových skupin viz graf č. 2 a tabulka č. 2



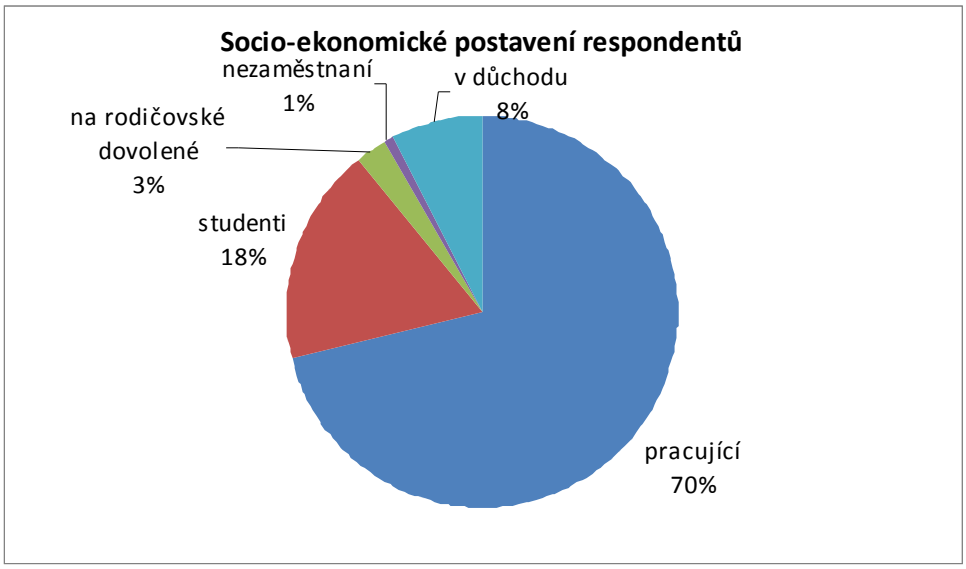
Graf 2 Věk respondentů

Věkové skupiny	Počet respondentů	Podíl
do 20 let	130	8,8%
21 - 30 let	461	31,3%
31 - 40 let	459	31,1%
41 - 50 let	200	13,6%
51 - 60 let	102	6,9%
nad 61 let	123	8,3%
Celkem	1475	100,0%
Neodpověděli	27	

Tabulka 2 Odpovědi na otázku: „Jaký je Váš věk?“

1.3 Socio-ekonomické postavení respondentů

Ve výběrovém souboru je 71% pracujících, 18% jsou studenti, další v důchodu, na rodičovské dovolené nebo nezaměstnaní viz graf č. 3 a tabulka č. 3.



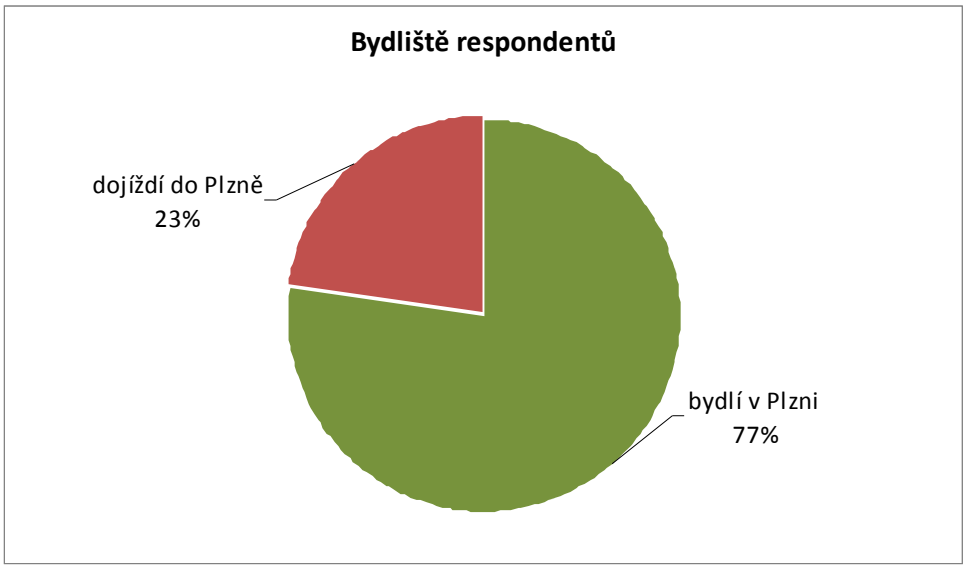
Graf 3 Vzdělání respondentů

Odpověď	Odpovědi	Podíl
Pracující	1065	71,1%
Studenti	268	17,9%
na rodičovské dovolené	39	2,6%
Nezaměstnaní	10	0,7%
v důchodu	114	7,6%
Celkem	1498	100,0%
Neodpověděli	6	

Tabulka 3 Odpovědi na otázku: „Jste: 1) pracující, 2) student, 3) na rodičovské dovolené, 4) nezaměstnaný, 5) důchodce?“

1.4 Respondenti podle bydliště

Většina respondentů má bydliště v Plzni (77% z celkového počtu respondentů). Ostatní jsou dojíždějící.



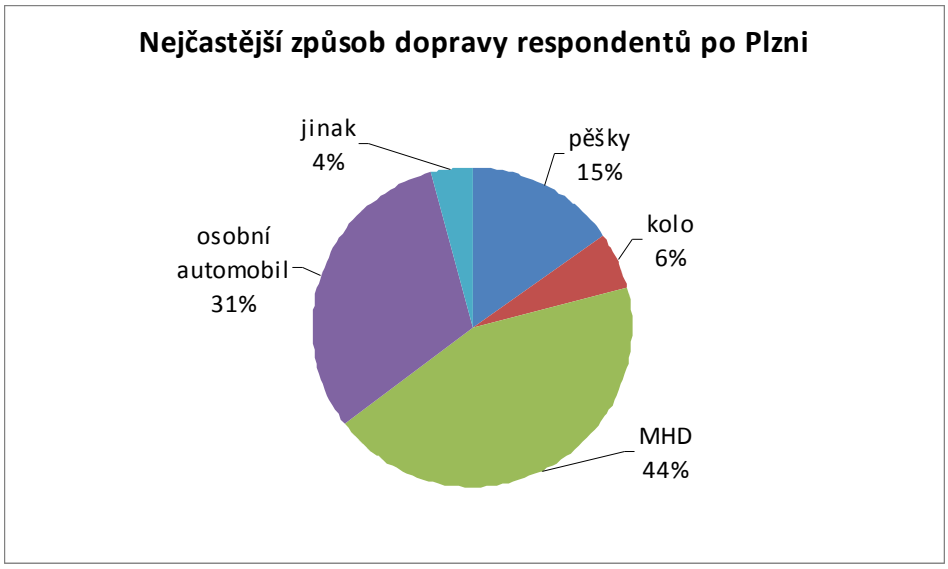
Graf 4 Bydliště respondentů

Odpověď	Odpovědi	Podíl
bydlí v Plzni	1158	77,2%
dojíždí do Plzně	342	22,8%
Celkem	1500	100,0%
Neodpověděli	2	

Tabulka 4 Odpovědi na otázku: „Bydlíte v Plzni?“

1.5 Nejčastější způsob dopravy po Plzni

V souboru jsou zastoupeni respondenti, kteří se dopravují po Plzni různými způsoby.Téměř polovina využívá MHD (44%), třetina osobní automobil (31%) a ostatní pak cestují pěšky (15%), na kole (6%) či jinak (viz graf č. 5)



Graf 5 Odpovědi na otázku: Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?

Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?	Počet	%	validní %
Pěšky	214	14,2	15,2
Kolo	84	5,6	5,9
MHD	613	40,8	43,4
Osobní automobil	437	29,1	30,9
Jinak	58	3,9	4,1
Celkem	1412	94,0	100,0
Neodpověděli	90	6,0	

Tabulka 5 Odpovědi na otázku: „Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?“

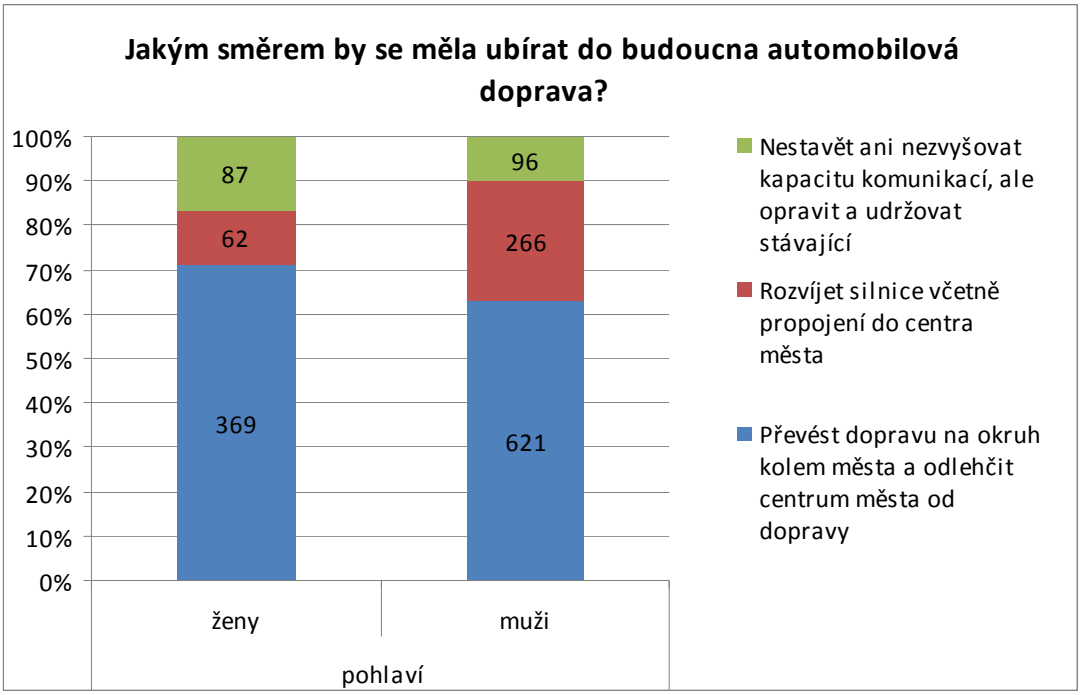
2 Vyhodnocení jednotlivých otázek

2.1 *Jaký směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava*

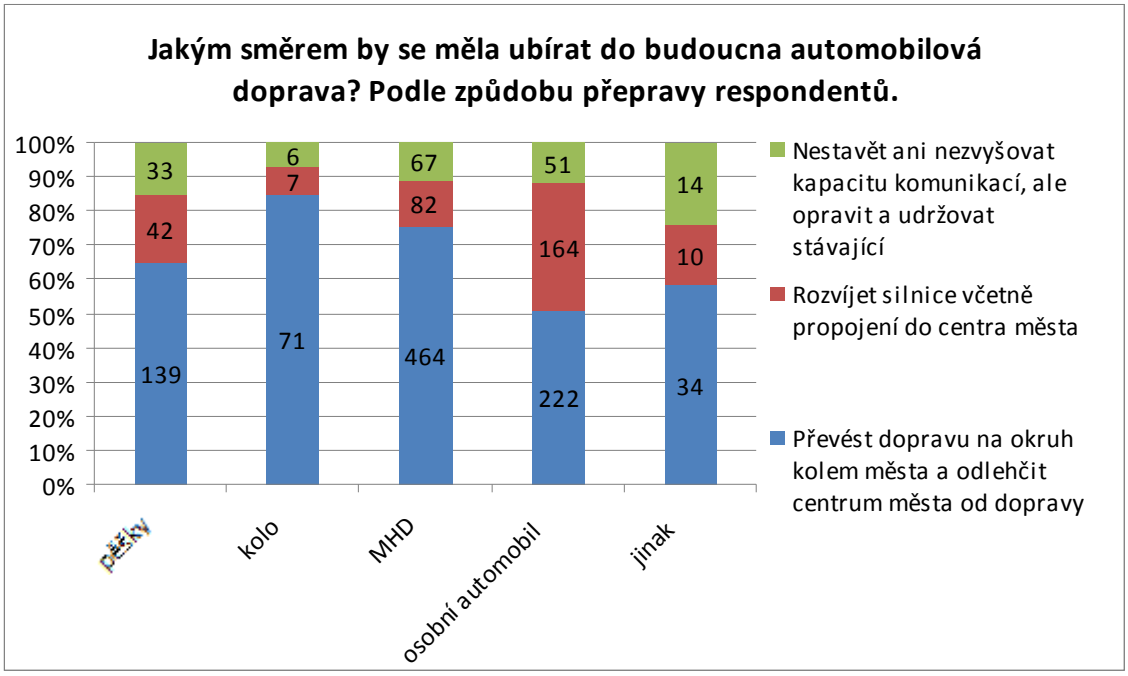
Otázka č. 1: Jakým směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava?
Většina respondentů uvedla, že automobilová doprava by měla být předvedena na okruh města a odlehčit od ní centrum města (odpověď uvedlo 66% z celkového počtu respondentů) viz tabulka č. 6.
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města si přejí více muži než ženy. Ženy naopak preferovaly častěji nenavyšování kapacity komunikací či převést dopravu na okruh (viz srovnání v grafu č. 6).
V závislosti na bydlišti respondenta se odpovědi nelišily.
Rozvoj silnic včetně propojení do centra města nejčastěji volí respondenti, kteří se po Plzni pohybují osobním automobilem. Nejvíce zastánců odklonění dopravy z centra města je mezi cyklisty (resp. mezi respondenty, kteří se nejčastěji po městě pohybují na kole). Viz graf č. 7.

Jaký směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni?	počet	%
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	991	66,0
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	328	21,8
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	183	12,2
Celkem	1502	100,0

Tabulka 6 Odpovědi na otázku: „Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava?“



Graf 6 Odpovědi na otázku: „Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava?“ Podle pohlaví



Graf 7 Odpovědi na otázku: Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava? Podle způsobu přepravy respondentů.

2.2 Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města

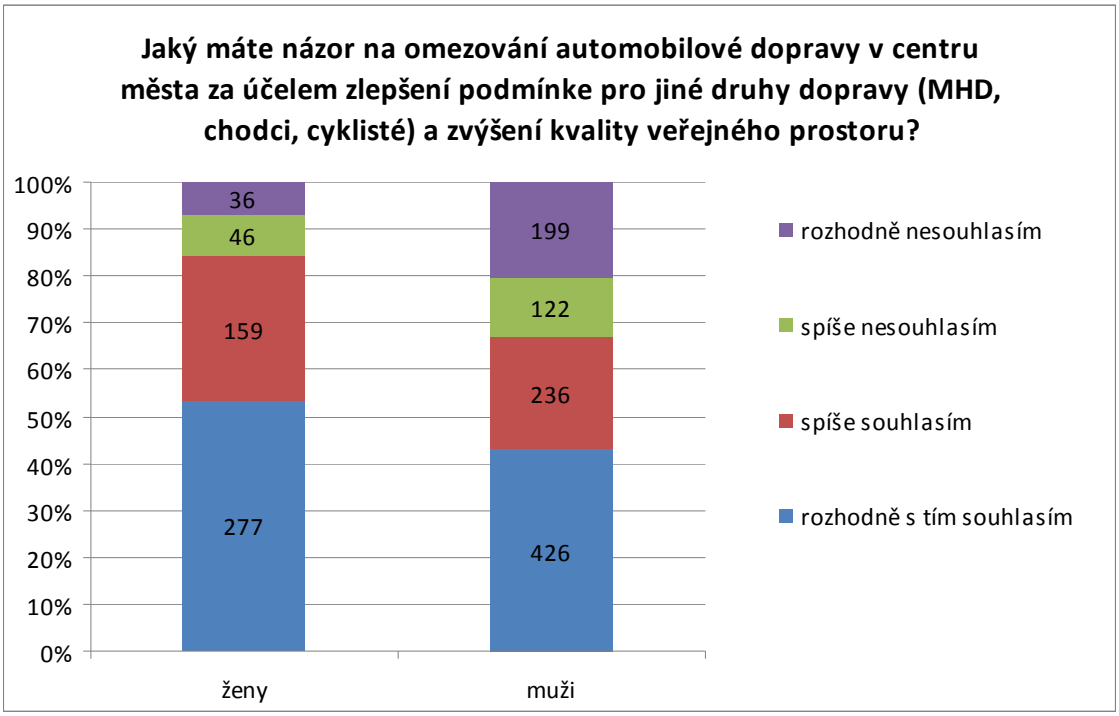
Otázka č. 2: Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?

Většina respondentů rozhodně (47% respondentů) či spíše (26% respondentů) souhlasí s tím, že by měla být automobilová doprava v centru omezována za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru. Proti je celkem 27%. Viz tabulka č. 6.

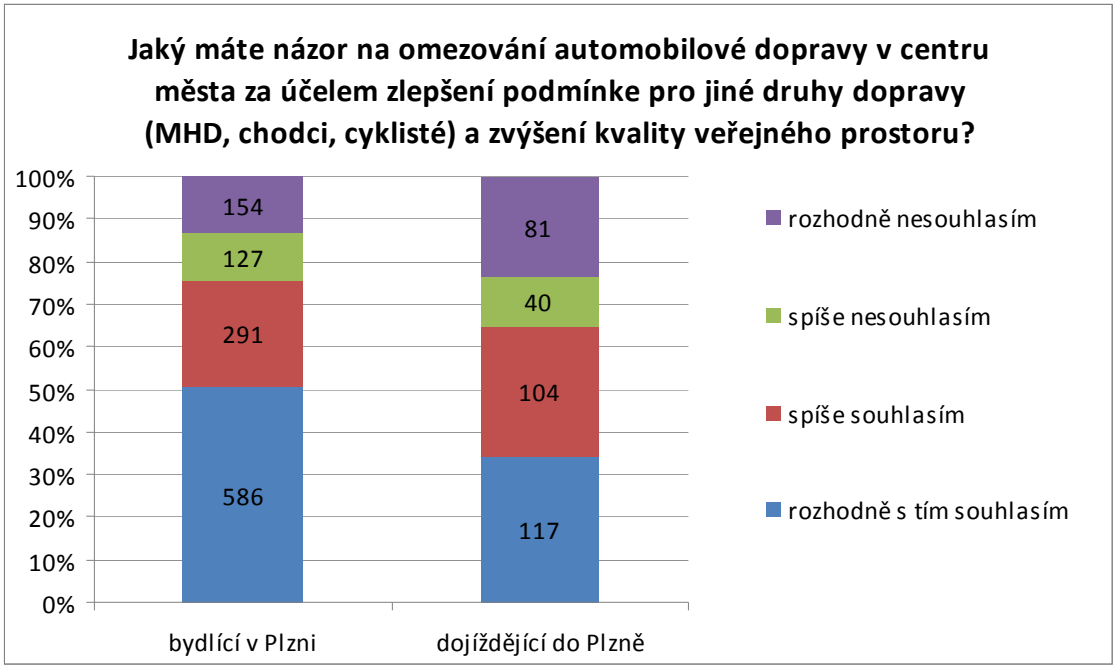
Muži oproti ženám výrazně častěji nesouhlasí s omezováním automobilové dopravy v centru města viz tabulka č.7 a graf č. 8. Dále ti co využívají k přepravě osobní automobil, ti co dojíždí do Plzně (viz graf č. 9 a 10).

Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?	počet	%
rozhodně s tím souhlasím	704	46,9
spíše souhlasím	395	26,3
spíše nesouhlasím	168	11,2
rozhodně nesouhlasím	235	15,6
Celkem	1502	100,0

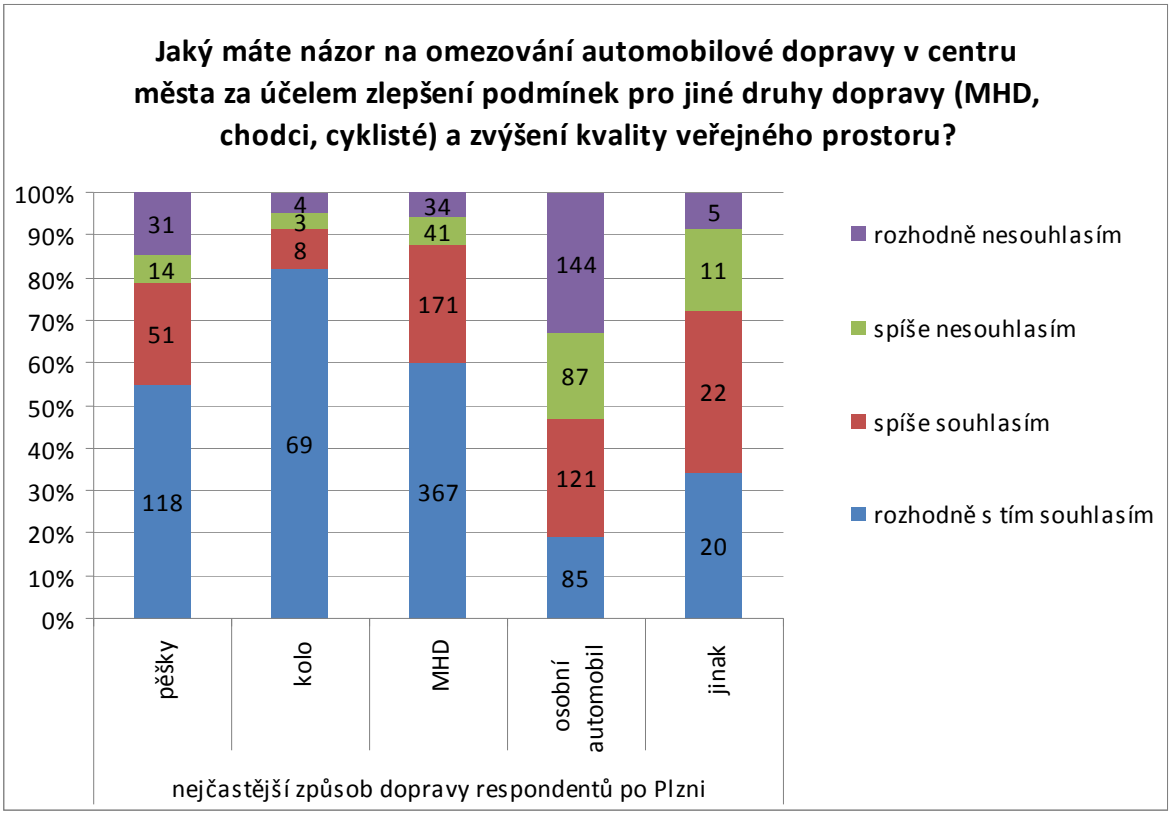
Tabulka 7 Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“



Graf 8 Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle pohlaví



Graf 9 Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle bydliště.



Graf 10 Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů.

2.3 Vyhodnocení doplňující otázky – Automobilová doprava

Otázka. 3 Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni?

odpovědělo celkem respondentů:	**521 (tj. 35% z celkového počtu)**	**100%**
věkový průměr	36,7	
z toho muži	369	71%
z toho pracující	411	79%
z toho Plzeňští	423	81%

Tabulka 8 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti automobilové dopravy po Plzni. Identifikovali jsme několik společných témata. Nejčastěji zmiňovaná témata jsou uvedena na prvním místě. Ke každému tématu jsou pak uvedena konkrétní tvrzení obsahující konkrétní doporučení. V pravém sloupci je součet zmínění daných doporučení. Stručný výčet nejčastěji zmiňovaných témat je shrnutý v tabulce č.9. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto konečný součet zmínění neodpovídá

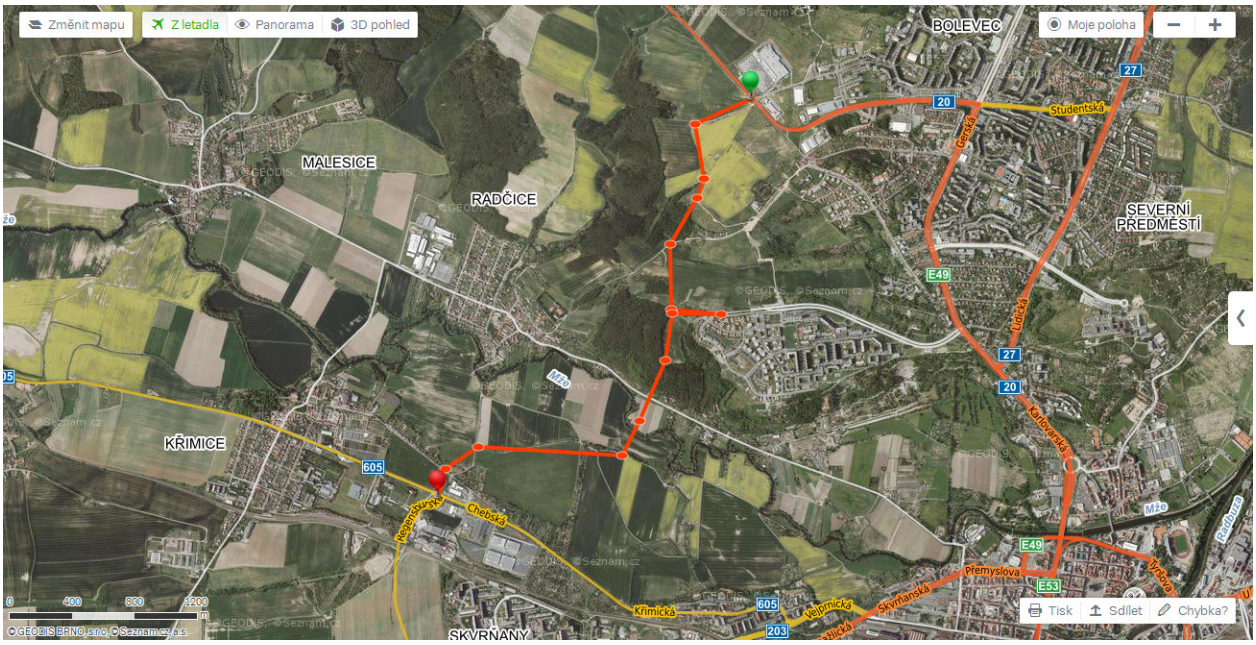
počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli. Jeden z respondentů své doporučení znázornil do mapy, obrázek mapy je přiložen na konci kapitoly.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)	**POČET ZMÍNĚNÍ**
Výstavba nových komunikací	
Dokončení západního okruhu:	47
Výstavba nových komunikací na okraji (obchvaty, okruhy)	37
Dobudovat silnici I/20 (Světovar-Letná-Na Roudné-Bolevec)	15
Nestavět průtahy městem	12
Propojit severu a jih	11
Severojižní průtah I/27	11
Výstavba průtahu/obchvatu přes Roudnou	10
Vybudovat jak průtahy tak obchvat	9
Výstavba mostů	3
Výstavba tunelů v centru	3
Další doporučení k výstavbě silnic *viz příloha č.2*	2
Omezovat IAD a nákladní dopravu	
Zakázat či omezit automobilovou dopravu na náměstí a v historickém centru, pouze MHD a zásobováni	38
Omezit vjezd automobilů do historického centra	12
Uzavření užšího centra (náměstí a sadový okruh) pro AD	15
Omezit, odlehčit dopravu a průjezd automobilů v širším centru	22
Omezit průjezd městem okruhem	12
Uzavřít Americkou ulici (pouze pro MHD nebo pro pěší)	25
Omezit či úplně zakázat kamionovou dopravu skrze centrum, odvést ji na okruhy	17
Obecně omezit IA dopravu, méně aut po celé Plzni	12
Odlehčit Klatovskou a Karlovarskou	9
Motivovat lidi, aby nejezdili autem	4
Podpora (neomezování) automobilové dopravy (+podkategorie jak)	
Synchronizace semaforů – většinou pro zvýhodnění automobilů (zelená vlna), zvýhodnění chodců bylo zmíněno 2krát, přidání odebrání semaforů	41
Rozšíření stávajících silnic; zvýšit kapacitu ve prospěch AD	20
Nechat centrum otevřené pro AD	10
Omezit IAD, ale až po dokončení okruhu	5

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Rychlejší, snazší průjezd městem, urychlit průjezd městem	4
Ve vztahu k parkování po městě	
Záchytná parkoviště s návazností na MHD a výhodami (v některých případech uváděno, jako doporučení, jak omezit dopravu v Plzni)	27
Více parkovacích míst v centru	11
Vice parkovacich mist ve verejnem prostoru	3
Více parkovacích míst v hustě obydlených čtvrtích	2
Méně parkovacích míst a omezení parkování	
Omezit parkování aut v centru a dobu parkování	2
Zrušit parkoviště na Náměstí republiky	3
Změna cen a systému parkování	
parkoviště u úřadů vyhradit pouze pro návštěvníky, ne pro zaměstnance	3
Změnit, upravit systému stávajících komunikací, komunikační sítě či systému automobilové dopravy:	
Změna rychlosti, úprava (snížení/zvýšení) rychlosti dle potřeby a s ohledem na konkrétní lokalitu	8
Systémové a systematické řešení;(kvalitní dopravní koncepce a její dodržování, koordinace činností)	5
Vyřešit dopravní spojení mezi Severním předměstím a centrem města	4
Změna charakteru velkokapacitních silnic a jejich vedení městem	3
Vyřešit zácpy v dopravě (dopravní špička)	3
Nezpoplatňovat okruh kolem města	3
Odvést cyklisty ze silnic	2
Zákaz stání uprostřed silnice	2
Omezit retardéry - Nebudovat zpomalovací prahy na hlavních silnicích	2
Upravit značení na komunikacích	2
Zkorigovat využití kruhových objezdů společně s dopravními omezeními pro plynulost silničního provozu (např.zákaz odbočovani z Jatecni ulice na Roudnou- využití kruhového objezdu)	2
Podpořit plynulost dopravy **budováním** odbočovacích/připojovacích pruhů	2
Podpora MHD a taxi - Speciální pruhy pro autobusy a taxi	
Zvážit potřebnost preferencí MHD –zejména předností v jízdě	
Odlehčit přetíženým úsekům (rondel)	
Tramvajové spojení na "zelený trojúhelník"	
Zkontrolovat funkčnost kruhových objezdů -zpřehlednění a zjednodušení, nutnost/ nepotřebnost	
Řešení zastávek MHD(zrušit zastávky, které znemožňují průjezd vozidel za autobusem)	
Přechody pro chodce- zjednodušit, zajistit bezpečnost	
Doporučení ve vztahu k veřejné dopravě:	

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Podporovat více MHD místo AD	21
Zlevnění MHD, jízdného	19
Zavedení speciálních jízdních pruhů pro MHD	3
Přednost MHD na křižovatkách	3
MHD zdarma	3
Více spojů MHD; častější spoje	2
Zlepšit kvalitu dopravních prostředků (frekvence, cena, rychlost, čistota bezpečnost..apod.)	
Doporučení ve vztahu k chodcům, cyklistům a veřejnému prostoru	
Rozšíření pěších zón	9
Podporovat více cyklisty a pěší než AD	7
Zvýšit preferenci chodců/cyklistů/MHD pomocí semaforů (např. zvětšením intervalu na semaforu, zajištění plynulého přechodu)	3
upřednostňovat prostor pro chodce a bydlení	
Doporučení ve vztahu k cyklistům	
Cyklostezky; budování sítě cyklostezek a cyklistických pruhů;jejich propojenost	8
více cyklostezek v centru města; Centrum přátelštější cyklistům.;	2
vznik "parkovacích" prostorů pro kola (v blízkostí úřadů, obchodů , nádraží, apod.)	
Jiné:	
Zefektivnit a zvýšit kontrolu řidičů, cyklistů a chodců	17
Opravovat a udržovat silnice a komunikace	15
Zavést emisní známky/zóny	6
Podpora eko-dopravy	4
Nestavět cyklostezky (na úkor IAD a chodců)	3
Výchova řidičů	3
Podporovat všechny druhy dopravy - stavět širší ulice, aby se na ně všichni účastníci dopravy	2
Neomezovat rezidenty v centru města	
Nestavět nesmyslné stavby (např. soubor kruhových objezdů Olympia, či ostrůvek Mostní - Malostranská)	

Tabulka 9 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni



Obrázek 1 Návrh trasy „západního“ okruhu od respondenta (číslo dotazníku 618)
Url: http://www.mapy.cz/zakladni?mereni-vzdalenosti&x=13.3361149&y=49.7497744&z=14&base=ophoto&rm=93ym1xW47mfENf-DUNetAGnf3KfdNfB0NnegZgq0H9fKNNzHNf0Cfd1emufknfNs351WgfY1fahG1fU9

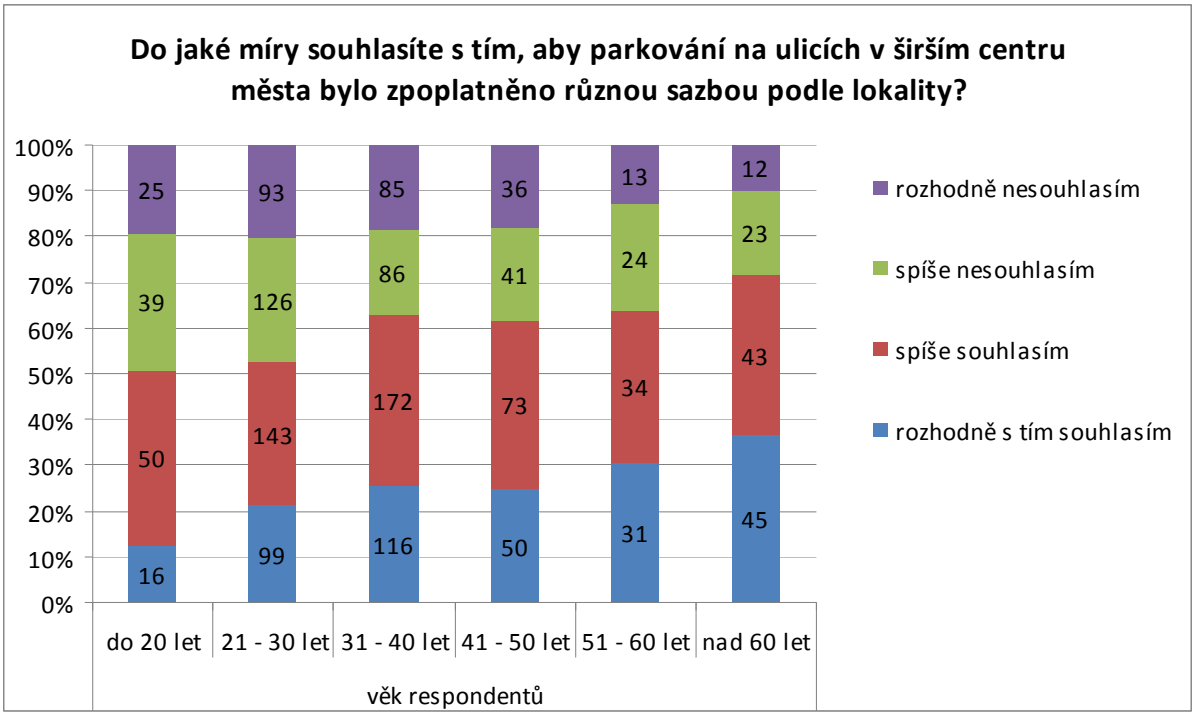
2.4 Má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality

Otázka č. 4: Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?

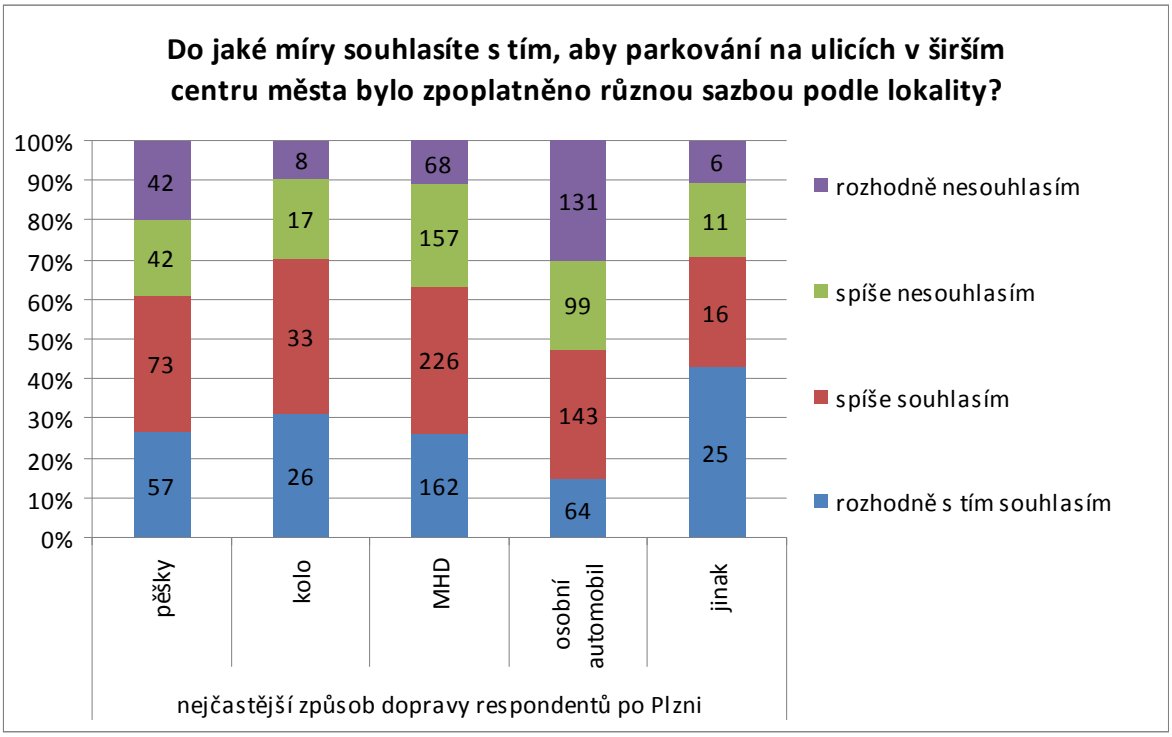
S tím, aby bylo parkování na ulicích v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality spíše či rozhodně souhlasí celkově 59% respondentů, 41% respondentů s tím nesouhlasí (18% rozhodně) viz tabulka č. 10.
V závislosti na bydlišti se názory významným způsobem neliší.
V závislosti na pohlaví se názory významným způsobem neliší.
Častěji s danou sazbou za parkování nesouhlasí respondenti ve věku mladší 30ti let – přibližně 49% z této skupiny (viz graf 11) a respondenti cestující po Plzni osobním automobilem (viz graf č. 12). Naopak je zpoplatnění více podporováno u respondentů starších 31 let a s narůstajícím věkem podpora narůstá.

Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?	počet	%	kumulativní %
rozhodně souhlasím	361	24,0	24,0
spíše souhlasím	528	35,2	59,2
spíše nesouhlasím	343	22,8	82,0
rozhodně nesouhlasím	270	18,0	100,0
Celkem	1502	100,0	

Tabulka 10 Odpovědi na otázku: „Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?“



Graf 11 Odpovědi podle věku respondentů



Graf 12 Odpovědi podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů Plzni

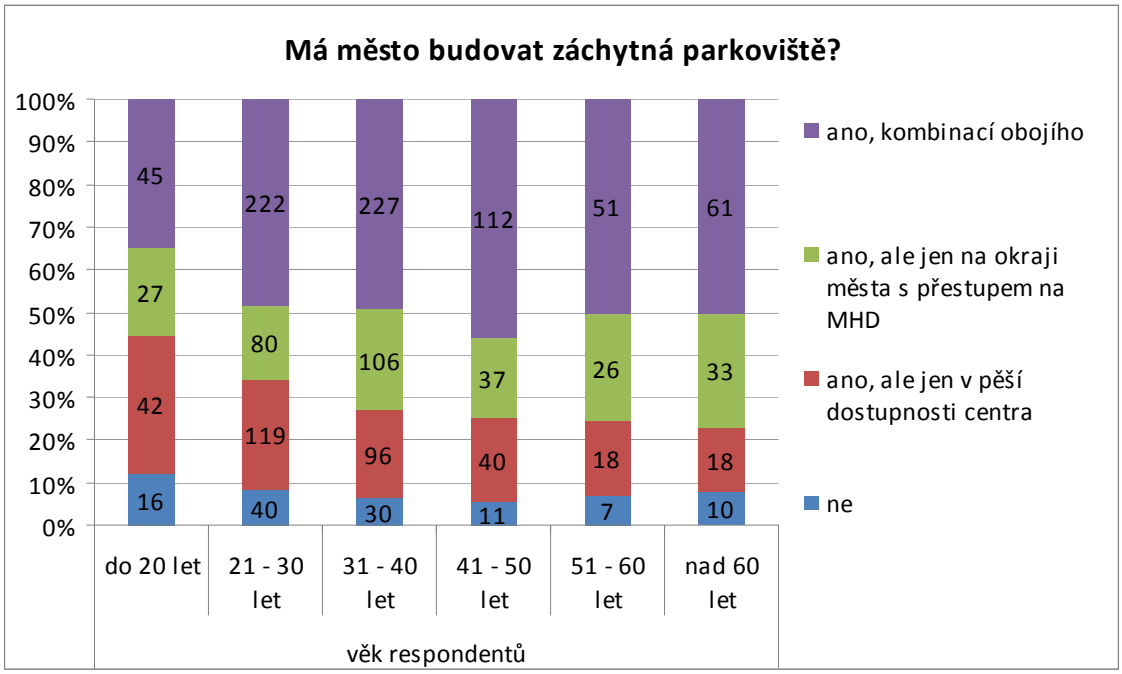
2.5 Mělo by město budovat záchytná parkoviště

Otázka č. 5: Má město budovat záchytná parkoviště?
Polovina respondentů (přesně 48,7% z celkového počtu) preferuje, aby město budovalo záchytná parkoviště jak v pěší dostupnosti centra, tak na okraji města s přestupem na MHD. Druhá polovina preferuje budování záchytných parkovišť buď v jedné, nebo druhé variantě. Jen 7,6% si nemyslí, že je třeba záchytná parkoviště budovat. Výsledky viz tabulka č. 11.
V závislosti na pohlaví, bydlišti respondentů, socio-ekonomickém statusu respondentů se významným způsobem názory neliší.

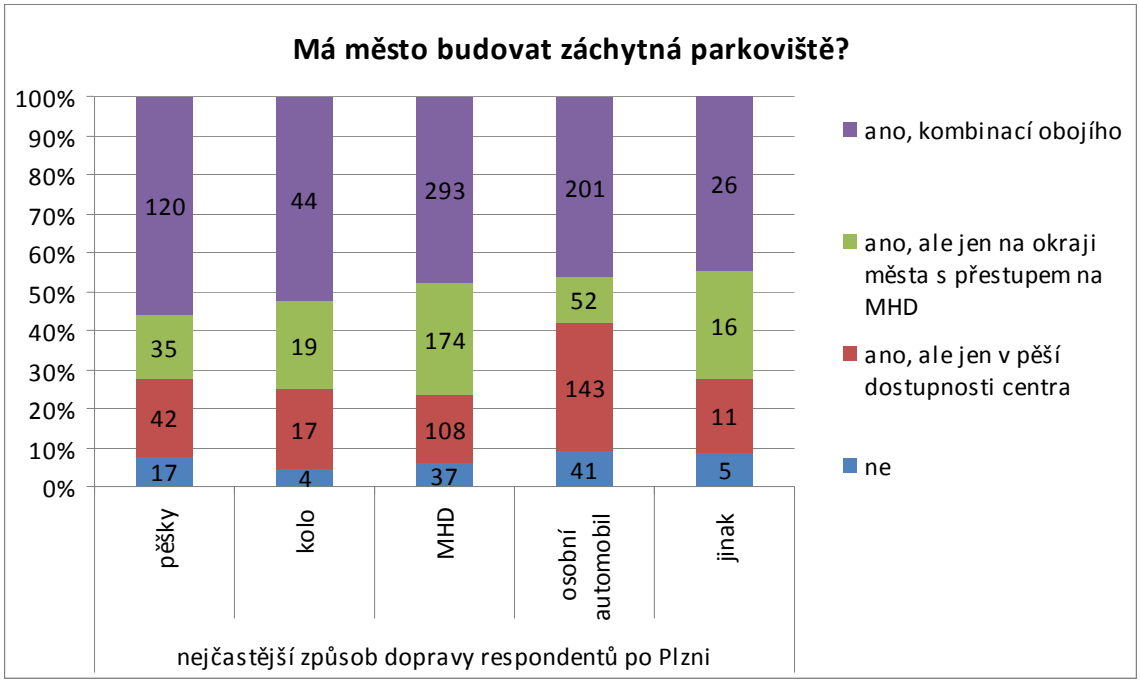
Respondenti ve věku do 20ti let a ve věkové skupině 21 až 30 let preferují více záchytná parkoviště jen v pěší dostupnosti centra než ostatní věkové skupiny. Viz graf č. 13.
Nejvíce preferují záchytná parkoviště v pěší dostupnosti centra ti respondenti, kteří nejčastěji cestují po Plzni automobilem (přibližně 33% uvedlo tuto odpověď). Výrazně méně preferují záchytná parkoviště pouze na okraji, než respondenti, kteří využívají jiné druhy dopravy. Viz graf č. 14.

Má město budovat záchytná parkoviště?	počet	%	validní %
ne	114	7,6	7,6
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	341	22,7	22,7
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	315	21,0	21,0
ano, kombinací obojího	731	48,7	48,7
Celkem odpovědělo	1501	99,9	100,0
Neodpověděli	1	0,1	

Tabulka 11 Odpovědi na otázku : „Má město budovat záchytná parkoviště?“



Graf 13 Odpovědi na otázku: Má město budovat záchytná parkoviště? Podle věku respondentů.



Graf 14 Odpovědi na otázku: Má město budovat záchytná parkoviště? Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni.

2.6 Vyhodnocení doplňující otázky - Parkování

Otázka č. 6: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni.

Odpovědělo celkem respondentů:	376 (tj. 25% z celk. počtu)	100%
věkový průměr	38,1	
z toho muži	253	67%
z toho pracující	287	76%
z toho Plzenští	309	82%

Tabulka 12 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti parkování po Plzni. V odpovědích jsme identifikovali několik společných témat: parkování na okraji města, parkování v historickém centru a širším centru, poplatky za parkování, parkovací automaty, zavedení záchytných parkovišť P+R a omezení parkování. Odpovědi na otázku byly shrnuty do následující tabulky č. 13. Nejčastěji zmiňovaná doporučení jsou u daného tématu uvedena v tabulce na prvním místě. V pravém sloupci je součet zmínění konkrétních doporučení. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto konečný součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Parkování na okraji města	
Málo parkovacích míst na sídlištích/zvýšit počet, na Slovanech, Vinicích, Borech, Malá kapacita parkoviště u Atomu	13
Parkovací domy na sídlištích (okrajích města) Lochotín, Košutka, Manětínská, podzemní parkování	9
Automatické zpoplatnění parkování pro firemní vozy i v okrajových částech města (Lochotín)	2
Parkovací místa na sídlišti – jedna povolenka na jeden byt, zpoplatnění dalších vozů	2
Využít vnitrobloky na sídlištích pro parkoviště, parkovací domy (parkovací domy by mohly obsahovat i zeleň, hřiště apod. a	2
Vyhrazené Rezidenční parkování i v některých okrajových částech (část Slovan, Bor)	2
Označit čárami parkovací místa v obytných zónách a na sídlištích, na Lochotíně v Sokolovské ulici	2
Zrušit zeleň, vybudovat parkoviště	
Povinné podzemní parkování pro nové bytové domy, nedovolovat jim nadzemní parkoviště	
Zefektivnit parkování na sídlištích	
lépe revitalizovat městský prostor na sídlištích s ohledem právě na parkování. Ne jako např. v Šimerově ulici (u Luny)	
Vybudovat spíše než malá parkovací místa centrální parkoviště s vyšší kapacitou	
nezhoršovat podmínky pro parkování na velkých sídlištích zastavováním volných pozemků objekty, které generují zvýšené nároky na počet parkovacích míst, a už vůbec ne zastavováním stávajících parkovacích ploch,	
Rozšířit počet míst zavedením kolmého/šikmého parkování místo podélného	
Rychtářka	

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Levnější parkování na Rychtářce, parkování zdarma, alespoň první 3 hodiny, SO-Ne zdarma	7
Ponechat levné parkování na Rychtářce 5kč za hod	7
Špatné technické provedení, kluzká podlaha, obrubníky, úzký průjezd,	4
Historické centrum	
Parkování v historickém centru	
Zrušit parkování na náměstí**,** (zrušit parkoviště před radnicí – to že jsou tam vůbec auta bez ohledu na to čí (3)	14
Omezit parkování v centru (od Dominikánské po sady resp. Americkou 1x)	11
Zrušit (výrazně zdražit) parkování v centru, postupně rušit - ubrat každý rok 10% parkovacích míst v ulicích centra	9
Zrušit vyhrazené parkování pro politiky před radnicí,	4
Podzemní parkovací dům v centru města	3
Nezahušťovat zástavbu a nevytvářet potřebu nových parkovacích míst,	
Zrušit dlouhodobé stání v centru kromě rezidentů	
Parkování v historickém centru umožnit pouze rezidentům (2x), zásobování a případně i zákazníkům, ale pouze v omezeném čase	
Ne nový parkovací dům v centru	
Rezidenční zóny	
v centru zavést víc zón parkování pro rezidenty	9
Parkování pro rezidenty zdarma, levnější	2
Omezit možnost rezidenčního parkování pouze pro jedno vozidlo na byt	
Odstranit rezidenční zóny	
Přenositelnou parkovací kartu pro rezidenty (nevázanou na SPZ)	
Jednotná sazba za parkování pro rezidenty	
Širší centrum (včetně historického centra)	
Přidat parkovací místa s časově omezeným stáním do 30 /15 min (v parkovacích domech 60 min), umožnit stání pro max. 2 hod	9
Více parkování v širším centru/na okraji širšího centra	5
Nebudovat nová záchytná parkoviště, kapacita stačí, Rychtářka prázdná, parkovišť v širším centru je dostatek	4
Nová podzemní parkoviště v centru (4x), parkovací dům	5
Omezit parkování, umožnit pouze po jedné straně vozovky	
Konkrétní lokality	
Parkovací domy na lepších místech (FN 6x, Bazén, Pallova, Sady Pětatřicátníků (3x), Angl. Nábř. Před KB, Fugnerova, nádraží, u Práce ve vnitrobloku, parkování u nemocnice na Borech, od Klatovské ke Škodovce), parkovací domy ze staré zástavby se zachováním obvodových stěn, podzemní parkování v sadech 35	10

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Podzemní Parkování u vlakového a autobusového nádraží	6
Parkoviště na místě Inwestu, U Zvonu	2
Parkování pod mostem Milénia (obnovit původní rozsah a vybudovat průchod na Americkou, Řešit parkování nám. E.Škody, Mánesova/Družstevní/; U Svépomoci/Hruškova	3
Zrušit parkoviště Palackého	
zpoplatnit parkování v oblasti vymezené nádražím Jižní předměstí, Klatovskou, Korandovou/Kotkovou a Kollárovou.	
Poplatky za parkování	
Zvýhodnit parkování v parkovacích domech (Rychtářka, U divadla) oproti parkování na ulici,	23
Zdražit parkování na ulicích v centru, v úzkém historickém jádru (1x), Nízké nebo žádné parkovné v parkovacích domech	11
Snížit poplatky za parkování, zrušit poplatky za parkování (2x), Občané s trvalým pobytem by neměli platit parkovné (2x)	10
Parkování v širším centru zdarma, Parkování mimo centrum zdarma	5
Parkování ve středu města zpoplatnit progresivně **(**levnější na krátkou dobu a dražší na delší), první hodina parkování zdarma	4
Nerozšiřovat placené parkování dále od centra	3
Progresivně zpoplatnit parkovací místa pro druhý a další vozy rezidentů (v celé Plzni).	
Ponechat parkování zdarma v SO-NE svátky	
Zrušit placené parkování na Roudné	
Zrušení parkovného pro pracující v dané lokalitě,	
Zpoplatnit parkování mezi Klatovskou a Korandovou	
Slevy na parkovném pro zaměstnance v nedostatečně obsazených park.domech v pěší vzdálenosti do práce..jedná se především o ulice na západ od Klatovské	
Širší centrum (např. Mikulášské nám). neplacené, rezidenční zóny – rezervované parkování	
Různé sazby za parkování dle lokality	
Sjednotit sazby parkování všude	
Parkoviště P+Go zdarma	
Parkovací zóny pro zaměstnance/studenty v dané lokalitě	
P+R:	
Chybí záchytná parkoviště na okraji města s přestupem na MHD, u všech konečných tramvajových a některých trolejbusových zastávek (2x), u každé příjezdové komunikace	19
Propojit jízdenku na MHD s parkovacím lístkem na záchytné parkoviště na okraji města, zatraktivnit, finančně zvýhodnit oproti parkování na ulici, umožnit i spolucestujícím slevu na MHD, Ideálně formou měsíční platby (pro ty co dojíždějí pravidelně) ve výši jen o málo vyšší než měsíční jízdenka mhd, cenově propojená s plzeňskou kartou, slevu na MHD spojenou s parkovacím lístkem -	17

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
MHD je dost drahá a prodražuje cestu do centra	
P+R jsou u nákupních center **,** doplnit spojení MHD, posílit MHD a vlakové spojení od parkovišť do centra (na Borská pole 1x)	9
Záchytná parkoviště bezplatná	3
Zvýhodnit parkování na odstavných parkovištích	3
Záchytná parkoviště by mohla nabízet pronájmy kol, bikesharing, úschovnu kol	3
Na okrajích v návaznosti na MHD je dostatek parkovacích míst, P+R nemá v Plzni smysl, Plzeň je moc malá,	2
Zvýšit kapacitu záchytných parkovišť	1
Parkoviště u obchodních center i v noci a první 2 hod bezplatná	
Parkoviště u nádraží v okolí Plzně a doprava lidí do města vlakem	
Stavět K+R	
Městská policie	
Důsledně vymáhat **dodržování pravidel** ve vztahu k parkování (stání na místech pro zásobování apod.) Pokutovat parkování na místech pro invalidy a na cyklostezkách, přechodech, taxikáři na místech pro zásobování déle než 15 min v protisměru apod. ...a to i na sídlištích	18
Více parkovacích míst	
Více parkovacích domů a garáží, na okraji i v centru	14
Navyšovat parkovací místa dle potřeb občanů	6
Zúžit některé silnice za účelem rozšíření parkovišť podzemí a nadzemní parkoviště	
Méně parkovacích míst	
Parkování pod zemí, hledat řešení aby parkování neubíralo zeleň, místo, kvalitnější parkovací systémy, pod zemí nikoliv parkovací domy nad zemí	18
Motivovat lidi, aby nejezdili autem	4
Preferovat stromy místo parkovacích míst, nebourat domy a parky.	4
Předplacené parkovací karty do centra (pro opakované krátkodobé stání) průkazky na parkování pro pracující v oblasti služeb, vícedenní parkovací lístek	3
Stávající situace je vyhovující	2
Podmínka pro nově stavěné budovy zajistit parkování mimo pozemky města/parkování pod zemí	2
Nezavádět nové parkovací a rezidenční zóny větších rozsahů	
Nestavět předražené parkovací domy	
Rezidenční parkování dostupné i pro obyvatele s přechodným bydlištěm	
Zákaz parkování v daném místě pro všechny kdo zde nebydlí nebo nepracují	
Parkovací automaty	
Parkovací automaty rozšířit na bezhotovostní placení	2

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Viditelné dopravní značky a hlášení nebo oznámení o změnách v parkování v centru,	2
Není dobré, že případné pokuty řeší soukromá společnost a parkovací automaty nejsou dostatečně dostupné a vždy funkční	
lépe označit parkovací automaty – třeba šipky na chodniku smerem k nejbližšímu automatu	
více platebních automatů s výběrem místa (displej jako v počítači)	
Jiné	
Označit rezidenční zóny pruhem na zemi, zvýraznit značení, zvýraznit značení zákazu stání i čarou na vozovce	5
Nedostatečná kapacita či absence parkovišť u zdravotnických zařízení, FN, polikliniky v jednotlivých městských, parkování u škol a školek , úřadů	3
Mít koncepci parkování, neřešit problémy ad hoc, v každém obvodu jinak	2
Vyznačit parkovací místa na vozovce	
Využít zanedbaných ploch pro parkování	
Při rekonstrukcích a opravách nerušit parkovací místa a budovat nová	
Zakázat parkování kamionu na území Plzně, parkování nákladních aut v obytných zónách	
Méně parkování vyhrazeného pro invalidy	
Výstavbu nákupních center a podobných objektů podmínit výstavbou veřejně přístupného parkoviště na náklady investora	
Výdělek z poplatků za parkování investovat do prostředků na omezení automobilové dopravy do centra	
Vyhradit ve městě místa pro zvýhodněné stání vozidel s nulovými emisemi.	
kontaktovat majitele vraků (velmi dlouhodobě nepojízdných aut) zabírající parkovací místa v jednotlivých částech města, aby jej nějakým způsobem odstranili a umožnili tak parkovat	

Tabulka 13 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni

2.7 Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy

Otázka č. 7: Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?

V odpovědích na to zda má město podporovat rozvoj veřejné dopravy na úkor jiných druhů dopravy nebyli respondenti jednotní. Přibližné 37% respondentů souhlasí s rozvojem veřejné dopravy i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech, 39% souhlasí podporovat veřejnou dopravu jen v oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy. 24% respondentů pak vůbec nesouhlasí s podporou veřejné dopravy v následujících 10ti letech. Viz tabulka č. 14.

Ti respondenti, kteří dojíždí do Plzně preferují spíše podporu veřejné dopravy pouze v takových oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy (43,7% z nich uvedlo tuto odpověď).

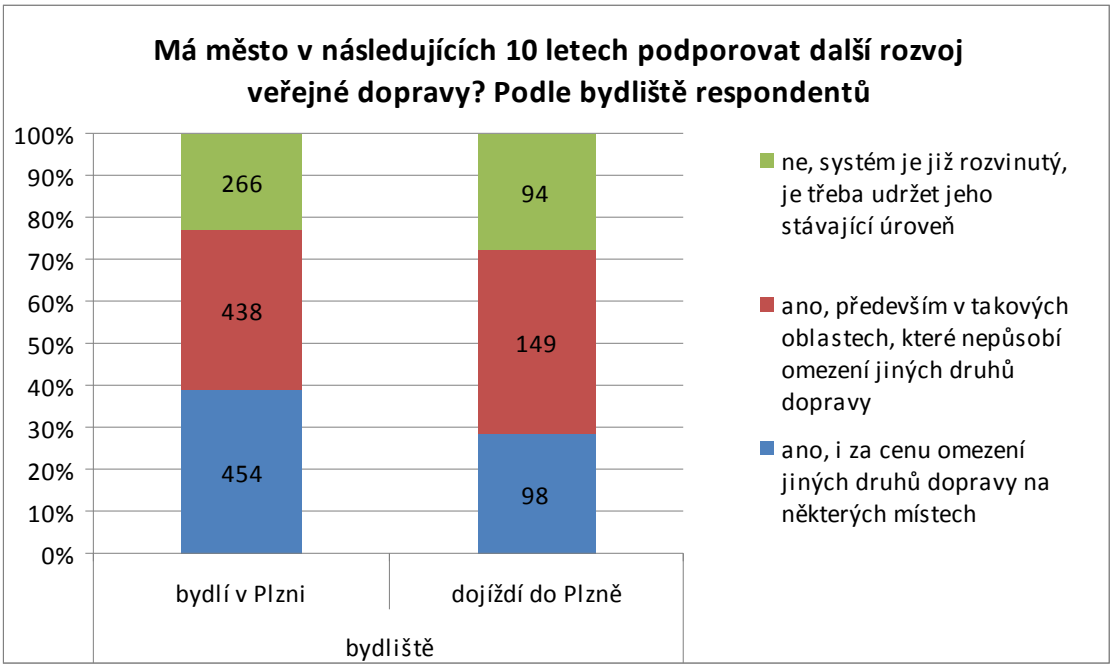
V závislosti na pohlaví respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

V závislosti na věku respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

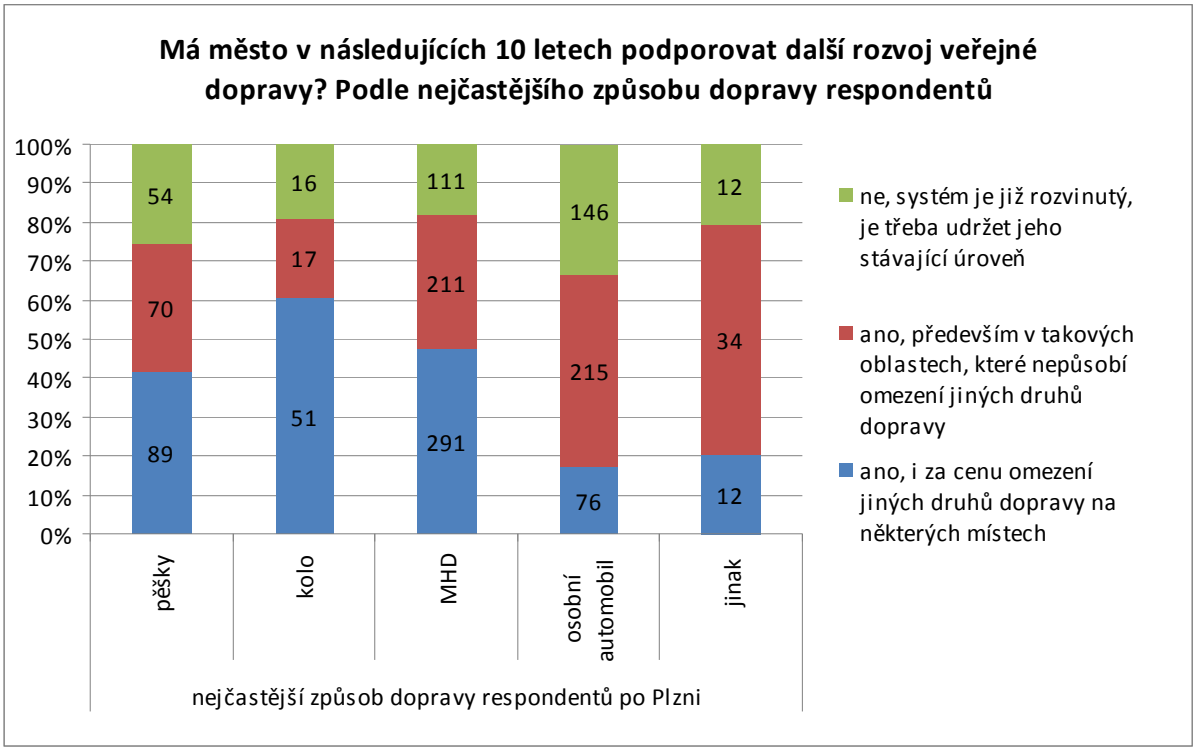
V závislosti na socio-ekonomickém postavení respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?	počet	%	validní %
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	553	36,8	36,8
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	588	39,1	39,2
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	360	24,0	24,0
Celkem odpovědělo	1501	99,9	100,0
Neodpověděli	1	0,1	

Tabulka 14 Odpovědi na otázku: „Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?“



Graf 15 Odpovědi na otázku Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? Podle bydliště respondentů.

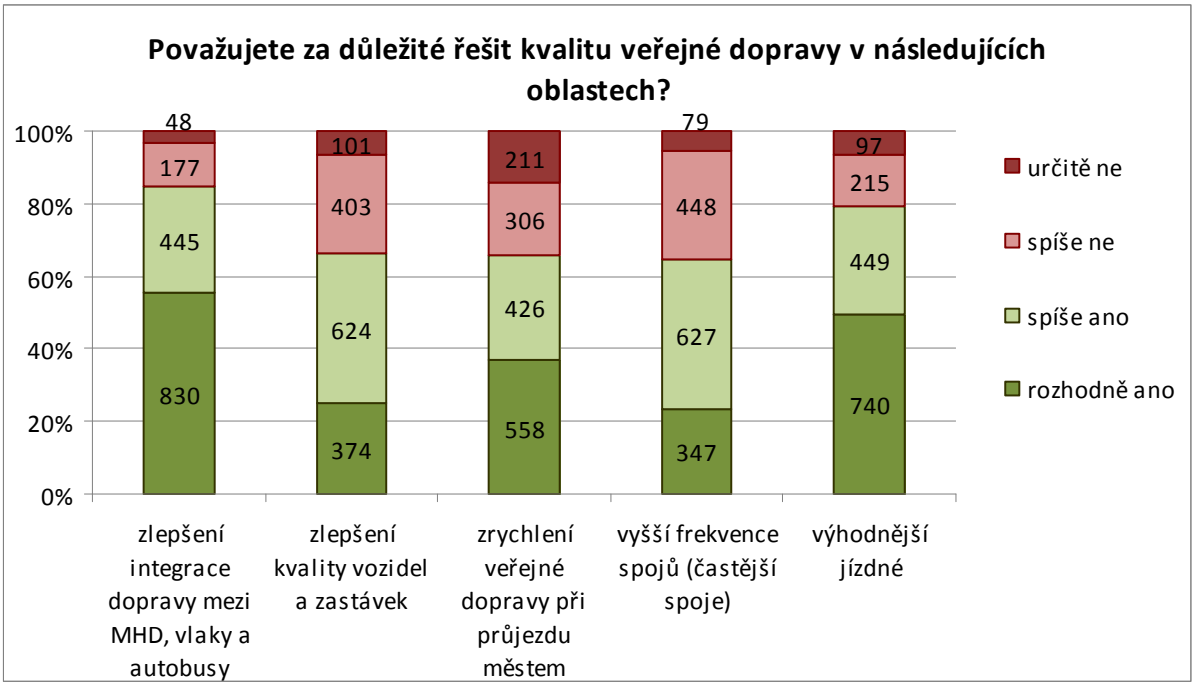


Graf 16 Odpovědi na otázku Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? Podle způsobu dopravy respondentů.

2.8 Jaké oblasti by měli být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy

Otázka č. 8: Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech: 1) zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy; 2) zlepšení kvality vozidel a zastávek; 3) zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem; 4) vyšší frekvence spojů (častější spoje); 5)výhodnější jízdné

Za nejdůležitější pro zlepšení kvality veřejné dopravy považuje více jak 80% respondentů zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy. Více jak 50% z nich uvádí, že by měla být tato oblast rozhodně řešena pro zlepšení kvality veřejné dopravy. Stejně tak považují za důležité v tomto ohledu zavést výhodnější jízdné (uvedlo přibližně 80% respondentů). Výsledky odpovědí u jednotlivých aspektů jsou uvedeny v grafu 17 a tabulce č. 15.
V závislosti na pohlaví se názory neliší. V závislosti na bydlišti, věku a socio-ekonomickém postavení se liší názory jen nepatrně. Výhodnější jízdné preferovali na prvním místě respondenti ve věku 51 až 60 let a respondenti na rodičovské dovolené. Výrazněji se odlišovali názory v závislosti na způsobu cestování po Plzni (viz tabulka 20). Ti co jezdí automobilem spíše nesouhlasí se zrychlením veřejné dopravy.



Graf 17 Odpovědi na otázku: „ Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v …“

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech:	průměr[1]
1. zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,63
2. výhodnější jízdné	1,78
3. zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,11
4. zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,15
5. vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,17

Tabulka 15 Odpovědi na otázku: „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v .“

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle pohlaví respondentů	pohlaví		Celkový[2] průměr
	ženy	muži	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,49	1,70	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,07	2,20	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	1,96	2,19	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	1,99	2,27	2,17
výhodnější jízdné	1,56	1,89	1,78

Tabulka 16 Odpovědi na otázku: „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle pohlaví.

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle bydliště respondentů	bydliště		Celkový průměr[3]
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,55	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,15	2,17	2,15
Zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,06	2,30	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,18	2,16	2,17
výhodnější jízdné	1,75	1,87	1,78

Tabulka 17 Odpovědi na otázku „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle bydliště respondentů.

[1] *Průměrná hodnota je vypočtena z hodnocení na škále 1 - 4, kde 1=rozhodně ano, 2=spíše ano, 3=spíše ne, 4=určitě ne (čím je hodnota průměru nižší, tím více je daná položka podle respondentů důležitá, tím více je potřeba ji řešit) V této tabulce jsou položky seřazeny od nejdůležitější.*

[2] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle pohlaví respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3.*

[3] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle bydliště respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3.*

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle věku respondentů	věk respondentů						Celkový průměr[4]
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,52	1,71	1,62	1,64	1,61	1,48	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	1,98	2,23	2,21	2,20	2,08	1,87	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	1,80	2,18	2,17	2,15	1,91	2,08	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	1,92	2,19	2,25	2,23	2,25	1,97	2,17
výhodnější jízdné	1,54	1,81	1,91	1,84	1,59	1,52	1,78

Tabulka 18 Odpovědi na otázku :„Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle věku respondentů.

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle socio-ekonomického postavení respondentů	socioekonomické postavení				Celkový průměr[5]
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	v důchodu	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,58	1,79	1,49	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,22	2,05	2,21	1,80	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,19	1,92	2,03	1,98	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,25	1,99	2,26	1,88	2,17
výhodnější jízdné	1,85	1,66	1,54	1,55	1,78

Tabulka 19 Odpovědi na otázku :„Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle socio-ekonomického postavení

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkový průměr[6]
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,54	1,55	1,73	1,67	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,18	2,30	2,01	2,23	2,66	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,20	1,68	1,78	2,58	2,43	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,26	2,25	2,01	2,35	2,19	2,17
výhodnější jízdné	1,76	1,71	1,71	1,92	1,74	1,78

Tabulka 20 Odpovědi na otázku :„Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni

[4] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle věku respondentů Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé věkové skupiny respondentů.*

[5] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle socio-ekonomického postavení respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé skupiny respondentů.*

[6] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni*
Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé skupiny respondentů.

2.9 Vyhodnocení doplňující otázky – Veřejná doprava

Otázka č. 9: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)?

odpovědělo celkem respondentů:	**370 (tj. 25% z celk. počtu)**	**120%**
věkový průměr	37,5	
z toho muži	245	80%
z toho pracující	267	87%
z toho Plzeňští	298	97%

Tabulka 212 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti veřejné dopravy v Plzni. Odpovědi jsou rozděleny v tabulce č. 22 do třech oblastí: MHD v Plzni, Integrovaná doprava a Vlaková a autobusová doprava. Ke každé oblasti jsou pak uvedena konkrétní nejčastěji se opakující témata a doporučení respondentů. V právem sloupci je součet zmínění konkrétních doporučení. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto celkový součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)	**POČET ZMÍNĚNÍ**
MHD v Plzni	
Jízdné a ceny jízdného pro MHD	
Zlevnit cenu jízdného	41
MHD zdarma	17
Možnost zakoupení levnější jízdenky na krátké vzdálenosti dle počtu zastávek (např. na 3 zastávky za 5 Kč)	9
Levnější předplatné, předplacené kupóny, paušál pro MHD	5
Zavést výhodnější "rodinné" jízdné	4
Zavedení dalších druhů jízdného a předplatného: např.cenově zvýhodněná 2 nebo 3-hodinová jízdenka MHD pro jednorázovou cestu (hodinová jízdenka je málo);Také bych navrhnul tzv. víkendovou jízdenku pro rodinny – 2+2 (např) za 200 třeba apod.;rodinné předplatné v MHD;	4
Některé dny vyhlásit MHD zdarma	3
Jednotné ceny při nákupu jízdenky jakýmkoliv způsobem	2
Dlouhodobě stanovit cenu jízdného a neměnit ji	
Výrazné zdražení jednotlivého jízdného a naopak výrazně zlevnění jízdného dlouhodobého	
Prodloužit třiceti minutovou jízdenku na čtyřicet minut	
Způsob nákupu jízdného MHD:	
Automaty na jízdenky na zastávkách; info i cizojazyčně (1x)	4
Všechny jízdenky by měly být přestupní	4
Možnost nákupu jízdenky v dopravním prostředku pomocí bezkontaktní kreditní karty	2

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)	POČET ZMÍNĚNÍ
Přestupní jízdné i pro cestující bez Plzeňské karty,;	
Koupě SMS jízdenky i ze zahraničního čísla.;	
Jednodušší nákup jízdenek(=otevření konkurence pro plzeňskou kartu - urychleně)	
dát více času, než se vypne systém po nástupu revizorů; (při nakupování lístků v MHD s dětmi)	
papírové jízdenky i "poloviční", ne jen za plnou cenu;	
Časové jízdenky, které by bylo možno koupit i jinde než ve voze (zvýhodněné).;	
Plzeňská karta:	
Zrušit poplatek za výměnu plzeňské karty	4
Platnost ročního předplatného by měla začínat od data nákupu a nikoliv fixně od 1.ledna !!; možnost dobytí ročního předplatného kdykoli na 365 dní (ne pouze v lednu);	2
plzeňská karta zdarma;	
Možnost zjistit stav nabití plzeňské karty jinde než jen ve vozidle	
Plzeňská karta ,proč je nutno ji každých 5 let měnit?	
Plzeňská karta - bylo by určtiě cestujícími uvítáno, pokud by si mohli vybrat pouze některé dny, které by chtěli mít předplaceny. Např. pouze pracovní dny na půl roku dopředu apod.;	
možnost dobíjení plzeňské karty přes web bez aktivace v bankomatu	
Uvítali bychom rozšíření platnosti Plzeňské karty na vlaky a autobusy do širšího okolí Plzně.	
Jednotlivé linky MHD a doporučení k rozvoji spojů	
Posílit a rozšířit tramvajové linky (rozšíření zejména sítě tramvají místo aut).	43
Posílit spojení/ zavést nové linky trolejbusů a autobusů	21
Posílit spoje / dostupnost okrajových částí Plzně MHD	15
Rozšiřovat a posílit noční provoz trolejbusových a tramvajových linek;	11
Posílení (frekvence) všech spojů MHD, kratší intervaly MHD – všechny spoje.	5
Posílení některých spojů	2
Posílení ranních spojů, posílit spoje mezi 7:30 a 8:00	2
Na méně frekventovaných linkách kapacitně menší dopravní prostředek, ale častěji; Zavést častější spoje menšími autobusy do některých menších lokalit.	2
Zavést linky od parkovišť a parkovacích domů	
Zavést pravidelné linky (všech trakcí), obsluhované výhradně historickými vozidly	
Rozvoj MHD nyní soustředit i do centra,	
Zlepšit návaznost spojů	29
Garantování přestupů v rámci MHD o víkendech a ve večerních hodinách;	
Zlepšit informovanost o spojích MHD, rozšíření obrazovek s odjezdy na zastávkách či ve vozech MHD	13

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)	POČET ZMÍNĚNÍ
větší přehlednost informací o linkách MHD, vlaků i autobusů pro cizince (i např. během jízdy v MHD);Mělo by být VŠE (informace, výstrahy atp) dvojjazyčné;	2
Zrychlení spojů MHD – časově kratší dojezdy spojů, rychlejší než automobilová doprava , zrychlení průjezdů ve špičce	13
Přednost MHD před IAD	7
Dodržování jízdních řádů – časů odjezdů i příjezdů	5
Úprava dosavadních linek - zastavování na zastávkách, konečné, nové zastávky	
Vrátit k původní trase přesměrování autobusu 41 (Vinice - Borská pole)	3
Vybudování nových zastávek MHD, častější četnost zastávek u některých spojů	
Vozy MHD, jejich vybavení a interiér	
Zlepšit by se měla čistota tramvajových vozů, čištění a hygiena	18
Na delších linkách (30, 41..) nasadit vozy s klimatizací (zejména v létě);	6
Ekologičtější vozidla, preferovat tramvaje, trolejbusy, autobusy s elektro-motory či hybridní	5
Modernizace, vyšší kvalita a komfort vozů, snížit hlučnost tramvají	7
Více nízkopodlažních dopravních prostředků, MHD řešit pouze jako nízkopodlažní;	4
Změnit signál pro zavírání a otvírání dveří (trhá to uši), prostory pro velké psy	
Na každém vozidle odpočítávač, za jak dlouho odjíždí ze zastávky;	
Nedávat na autobusy tak výraznou a křiklavou reklamu	
Při koupi nových vozidel preferovat omyvatelné sedačky (plast, dřevo).	
Kupovat vhodnější vozy, více míst k sezení, sedadla bezpečněji nastavená - některá jsou příliš vysoká, málo záchytných bodů - jsou umístěny vysoko, nebo plně chybí, nebo jsou pohyblivá	
Zbytečně nevyřazovat starší vozy	
Prostor kolem zastávek MHD	
Zlepšení kvality zastávek, jejich komfortu (zastínění) a čistoty a počtu laviček na zastávkách	9
častější kontroly zastávek MHD	5
Přiblížení zastávek „Hlavní nádraží“ blíže k vlakovému	3
Zlepšit větší bezpečnost zastávek (bezpečný přístup, ne zasklené zastávky, dobře umístěné)	3
Jiná doporučení související s MHD	
(Častěji) kontrolovat a vykazovat z MHD osoby pod vlivem alkoholu, omamných látek a obtěžující ostatní cestující s pomocí policie či jiné služby	21
zvýšit bezpečnost ; ve večerních a nočních spojích	3
Častější revize jízdenek a kontrola černých pasažérů	12
Nepreferovat MHD na úkor individuální automobilové či jiné dopravy	9
Omezit investice do MHD	3

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)	POČET ZMÍNĚNÍ
Omezit MHD	*3*
Hromadná doprava funguje v současné době velmi dobře, nevidím důvod k jejímu rozšiřování.	
Zatraktivnit MHD, propagovat MHD jako ekologičtější variantu individuální automobilové dopravě -Jednotná informace/ kampaň o tom, jak se dá ve městě jezdit a spojovat dopravu v rámci Integrované dopravy - tedy propojení PMDP, ČSAD a ČD.	7
Větší ohleduplnost řidičů - Řidiči by měli brát ohled na nastupující a nezavírat dveře, když lidé nastupují.	4
Rozšířit možnost přepravy jízdních kol ve veřejné dopravě.	3
Vybudovat metro	2
vstřícnější přístup PMDP - Změna přepravních podmínek (pokuty)	2
Vybudovat Muzeum MHD	
Americkou jen pro MHD, centrum (uvnitř "sadového okruhu" jen pro MHD.	
Vybudování nové tramvajové vozovny.	
koordinovat omezování hromadné dopravy s opravami silnic,	
Vstřícnější chování úřadníků MHD	
Zlepšit kulturu cestování.	
Investovat do dopravy nikoli hledat úsporná řešení, která se z krátkodobého hlediska zdají být výhodná	
Integrovaná doprava	
Zlepšit integraci, časovou provázanost MHD a regionální dopravy (vlaků a autobusů) v jakoukoliv denní dobu integrace	18
Budovat přestupních uzlů a terminály, odstavná parkoviště na okraji a návazností na MHD	7
Integrace vlaků do MHD po Plzni (více zastávek, častější průjezd)	6
Více spojů (MHD nebo regionální) do přilehlých obcí Plzně / v první vnější zóně,	4
Změna systému pásem / zón	2
Doporučení k jízdnému – IDP	
Zlevnit IDP	5
Integrované přestupní jízdenky pro vnější i vnitřní zónu bez nutnosti užití plzeňské karty	2
Možnost cestování na jeden doklad u různých dopravců. vzájemné uznávání jízdenek při přestupech VLD x MHD.	2
Upravit jízdné MHD v souladu s regionálními spoji (linka ČSAD do některých bližších příměstských obcí levnější než MHD)	2
Předplatné IDP na veškerou hromadnou dopravu v zónách	
zavést integrované jednotlivé jízdné, následně ukončit spoje regionální dopravy na okraji města.	
Vlaková a autobusová doprava	
Přesunout k či přiblížit autobusové (CAN) a vlakové nádraží, spojit v jednotný terminál	13
Zlepšit prostory CAN (WC zdarma).; Zlepšit CAN	4

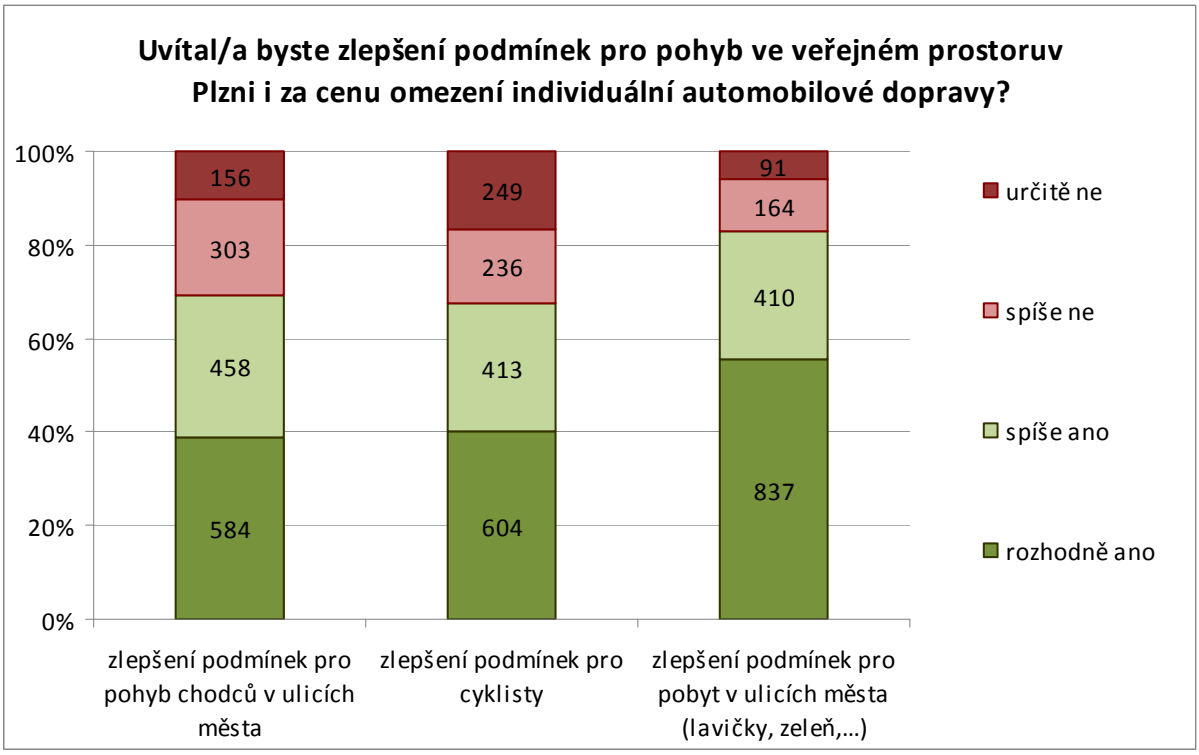
TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)	POČET ZMÍNĚNÍ
lepší kvalita vlaků – zrychlení, topení	3
Upravit prostory kolem vlakového nádraží ; lavičky na hlavním vlakovém nádraží, vybudování ukazatelů a informačních tabulí pro lepší orientaci ve městě.	2
rozšíření regionálních vlaků - Regionální vlaky, v rozsahu jako již funguje spojení Blovice – Kozolupy; přidat noční spoje (vlaky), které by jely třeba až po půlnoci;	2
vlaky a autobusy by mohly jezdit častěji; Posílit regionální spoje přes víkend	2
Lepší koordinace dopravy	
Zlepšení dopravy z vlakového i autobusového nádraží směrem do centra,	
Lepší koordinace vlakových a autobusových spojů v celém kraji;	
Odjezd regionálních autobusů z předměstí místo z CAN (s možností návaznosti na MHD, společné jízdenky…)	
V rámci možnosti protáhnout regionální vlakové linky skrz cele město bez přestupu	
Propojení jižního a hlavního nádraží – dokončení nebo začátek spoje.	
Nerozprodávat malé tratě a naopak je obnovovat.	
Sjednocení přístup ke kontrolám průkazek a Plzeňské karty ve vlakových spojích	
Umožnit vstup konkurence ČD na vlakovou dráhu	

Tabulka 22 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni

2.10 Preference ke zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni

Otázka č. 10: Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?

Většina respondentů (70%-80%) by uvítala (rozhodně nebo spíše) zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města, pro pohyb chodců v ulicích i zlepšení podmínek pro cyklisty a to i za cenu omezení individuální automobilové dopravy. Nejvíce by respondenti uvítali zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…). Výraznější nesouhlas se projevil jen u názoru na zlepšení podmínek pro cyklisty, přibližně 20% respondentů s podporou cyklistické dopravy na úkor automobilové dopravy rozhodně nesouhlasí. Výsledky preferencí všech respondentů u jednotlivých úprav jsou vyjádřeny v grafu č. 18 a v tabulce č. 23.
Z hlediska věku a socio-ekonomického postavení rozhodně preferují zlepšením podmínek pro pobyt v ulicích a pro pohyb chodců spíše studující, respondenti na rodičovské dovolené a důchodci (průměr jejich odpovědí byl kolem 1,50, 1= rozhodně ano) než ti, co pracují či jsou v produktivním věku (průměr kolem 1,7). Viz tabulky číslo 26 až 27.
Preference se také liší dle nejčastějšího způsobu přepravy respondentů. Ti co používají automobil nejsou tak přikloněni ke zlepšování podmínek především pro cyklisty a chodce. Jejich odpovědi se pohybovaly mezi spíše ano (=2) a spíše ne (= 3), průměr jejich odpovědí byl kolem hodnoty 2,5 (viz tabulka č. 28).
V návaznosti na pohlaví a bydliště respondentů se názory neliší.



Graf 18 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	průměr[7]
1. zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,67
2. zlepšení podmínek pro cyklisty	2,02
3. zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,09

Tabulka 23 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Podle pohlaví respondentů	pohlaví		Celkový průměr[8]
	ženy	muži	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,77	2,15	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	1,89	2,19	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,49	1,77	1,67

Tabulka 24 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Dle pohlaví.

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoruv Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Podle bydliště respondentů	bydliště		Celkový průměr[9]
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,99	2,13	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,02	2,31	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,64	1,78	1,67

Tabulka 25 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle bydliště

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoruv Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	věk respondentů						Celkový průměr[10]
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,04	2,14	2,01	2,06	1,95	1,58	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,18	2,10	2,04	2,03	2,05	2,22	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,50	1,70	1,68	1,78	1,74	1,50	1,67

Tabulka 26 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle věku.

[7] *Průměrná hodnota je vypočtena z odpovědí na škále 1 - 4, kde 1=rozhodně ano, 2=spíše ano, 3=spíše ne, 4=určitě ne (čím je hodnota průměru nižší, tím více by respondenti uvítali zlepšení). V této tabulce jsou položky seřazeny podle průměrných hodnot od nejdůležitější.*

[8] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle pohlaví respondentů Barevně znázorněno pořadí.*

[9] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle bydliště respondentů. Barevně znázorněno pořadí.*

[10] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle věku respondentů Barevně znázorněno pořadí.*

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostory Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	socioekonomické postavení				Celkový průměr [11]
	pracující	Studenti	na rodičovské dovolené	v důchodu	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,09	2,02	1,59	1,52	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,11	2,04	1,46	2,19	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,74	1,51	1,49	1,49	1,67

Tabulka 27 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podel socio-ekonomického postavení

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkový průměr[12]
	pěšky	Kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,82	1,73	1,78	2,51	2,12	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	1,92	1,19	1,96	2,53	1,93	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,…)	1,68	1,54	1,50	1,94	1,60	1,67

Tabulka 28 Odpovědi na otázku :„ Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů.

2.11 Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě

Otázka č. 11: Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?

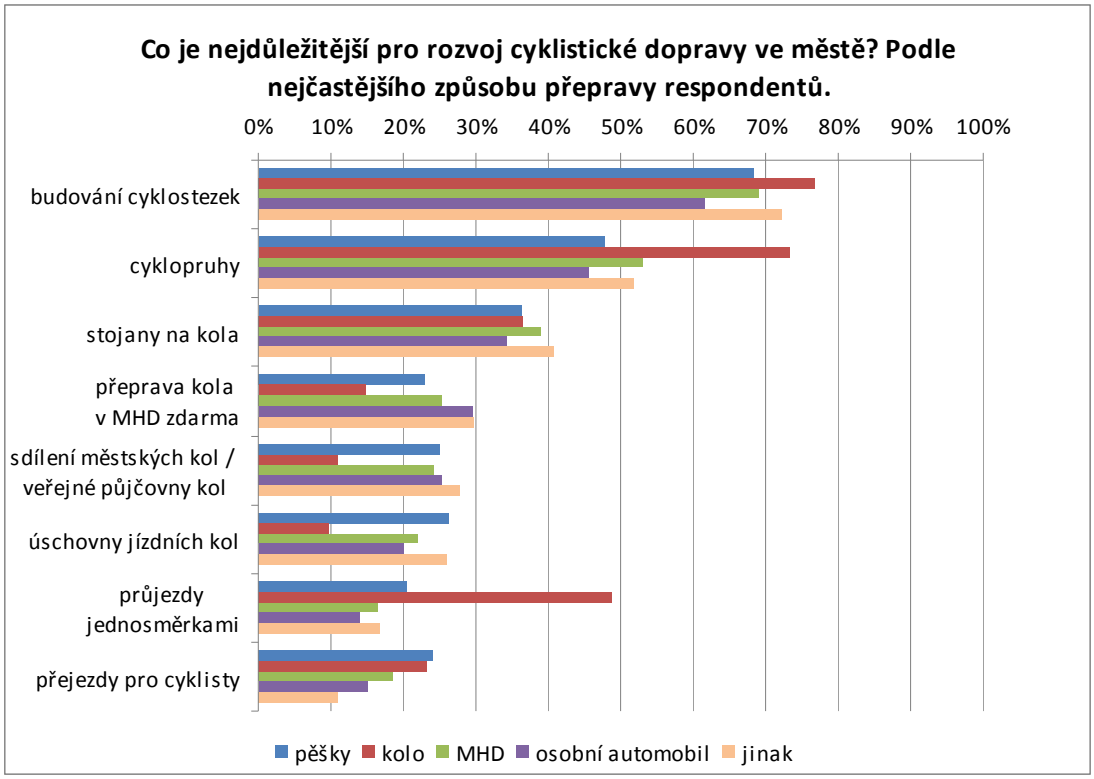
Respondenti měli u této otázky možnost označit více aspektů. První tři nejčastěji označované byly: 1) budování cyklostezek (58,3% respondentů označilo tuto odpověď), 2) cyklopruhů (44,6% respondentů označilo tuto odpověď) a 3) stojanů na kola (32,5% respondentů označilo tuto odpověď). Preference u jednotlivých aspektů jsou uvedeny v tabulce č. 29.
Cyklopruhy si přejí převážně ti, kteří cestují po Plzni na kole. Cyklisté považují budování cyklopruhů a cyklostezkek za nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě (tuto možnost označilo přes 70% z nich). Výrazně častěji si, na rozdíl od těch, co cestují po Plzni jiným způsobem, přejí průjezdy jednosměrkami. Viz graf č. 19. V závislosti na pohlaví a bydlišti respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

[11] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle socio-ekonomického postavení respondentů. Barevně znázorněno pořadí.*

[12] *Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle* nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni. *Barevně znázorněno pořadí.*

Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?[13]	počet	%
1. budování cyklostezek	875	58,3
2. cyklopruhy	670	44,6
3. stojany na kola	488	32,5
4. přeprava kola v MHD zdarma	328	21,8
5. systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	310	20,6
6. úschovny jízdních kol	277	18,4
7. průjezdy jednosměrkami	246	16,4
8. přejezdy pro cyklisty	235	15,6
9. jiné	100	6,6

Tabulka 29 Odpovědi na otázku :„ Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“



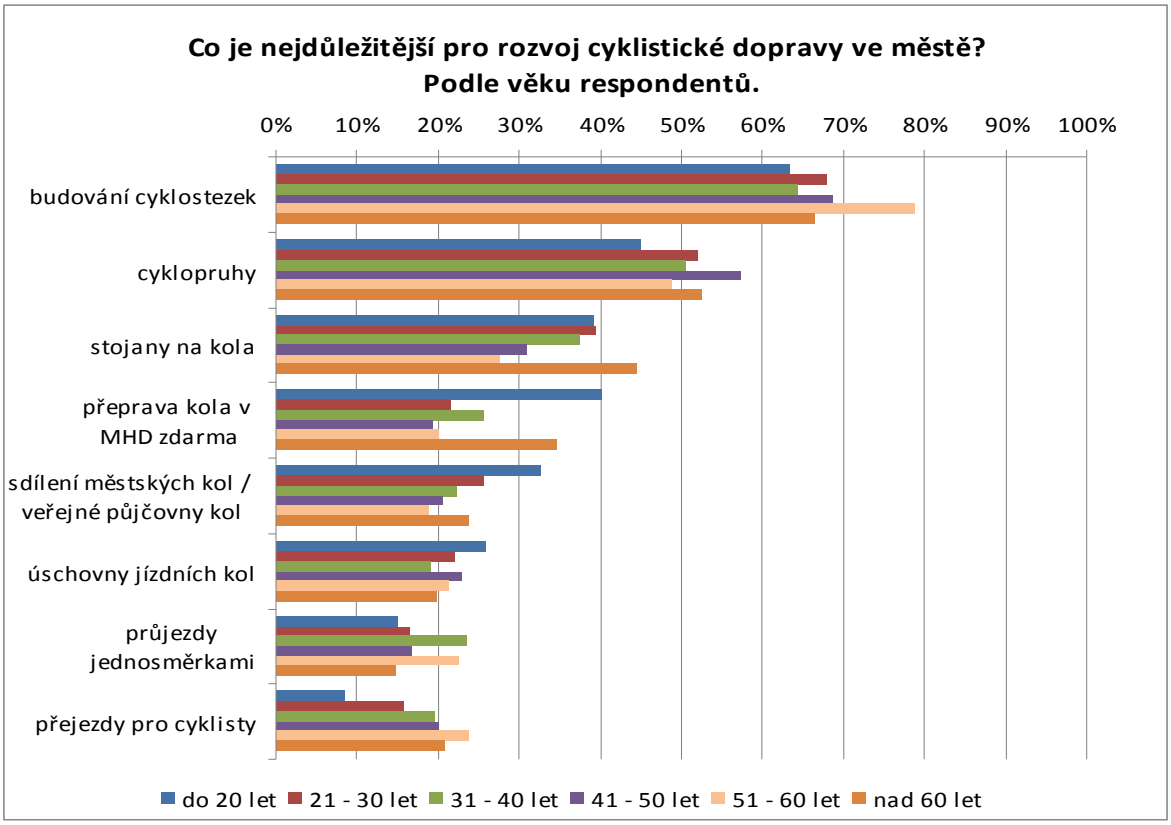
Graf 19 Odpovědi na otázku :„ Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle nejčastějšího způsobu přepravy

Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Podle nejčastějšího způsobu přepravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
budování cyklostezek	137	63	377	210	39
Cyklopruhy	96	60	290	155	28
stojany na kola	73	30	213	117	22
přeprava kola v MHD zdarma	46	12	138	101	16
systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	50	9	133	86	15
úschovny jízdních kol	53	8	121	68	14
průjezdy jednosměrkami	41	40	90	48	9

[13] *Položky v tabulce jsou seřazeny od nejdůležitější.*

přejezdy pro cyklisty	48	19	101	51	6
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
%	**pěšky**	**kolo**	**MHD**	**osobní automobil**	**jinak**
budování cyklostezek	68,2%	76,8%	68,9%	61,6%	72,2%
Cyklopruhy	47,8%	73,2%	53,0%	45,5%	51,9%
stojany na kola	36,3%	36,6%	38,9%	34,3%	40,7%
přeprava kola v MHD zdarma	22,9%	14,6%	25,2%	29,6%	29,6%
sdílení městských kol / veřejné půjčovny kol	24,9%	11,0%	24,3%	25,2%	27,8%
úschovny jízdních kol	26,4%	9,8%	22,1%	19,9%	25,9%
průjezdy jednosměrkami	20,4%	48,8%	16,5%	14,1%	16,7%
přejezdy pro cyklisty	23,9%	23,2%	18,5%	15,0%	11,1%

Tabulka 30 Odpovědi na otázku :„ Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle nejčastějšího způsobu přepravy



Graf 20 Odpovědi na otázku :„ Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle věku.

Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Podle věku respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
budování cyklostezek	76	278	255	120	63	67	859
Cyklopruhy	54	212	200	100	39	53	658
stojany na kola	47	161	149	54	22	45	478
přeprava kola v MHD zdarma	48	88	102	34	16	35	323
systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	39	105	88	36	15	24	307
úschovny jízdních kol	31	90	76	40	17	20	274
průjezdy jednosměrkami	18	67	93	29	18	15	240
přejezdy pro cyklisty	10	64	78	35	19	21	227
%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
budování cyklostezek	63,3%	68,0%	64,2%	68,6%	78,8%	66,3%	
Cyklopruhy	45,0%	51,8%	50,4%	57,1%	48,8%	52,5%	
stojany na kola	39,2%	39,4%	37,5%	30,9%	27,5%	44,6%	
přeprava kola v MHD zdarma	40,0%	21,5%	25,7%	19,4%	20,0%	34,7%	
sdílení městských kol / veřejné půjčovny kol	32,5%	25,7%	22,2%	20,6%	18,8%	23,8%	
úschovny jízdních kol	25,8%	22,0%	19,1%	22,9%	21,3%	19,8%	
průjezdy jednosměrkami	15,0%	16,4%	23,4%	16,6%	22,5%	14,9%	
přejezdy pro cyklisty	8,3%	15,6%	19,6%	20,0%	23,8%	20,8%	

Tabulka 31 Odpovědi na otázku :„ Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle věku respondentů.

2.12 Vyhodnocení doplňující otázky – Chůze, cyklistika a veřejný prostor

Otázka č. 12: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v této oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni?

odpovědělo celkem respondentů:	308 (tj. 21% z celk. počtu)	100%
věkový průměr	41,3	
z toho muži	210	68%
z toho pracující	233	76%
z toho Plzenští	245	80%

Tabulka 313 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni. Odpovědi jsou rozděleny v tabulce č. 33 dle oblastí: A. Kvalita veřejného prostoru, B. Opatření pro pěší, C. Opatření pro cyklistiku, D. Doporučení pro úpravu v konkrétních místech. Ke každé oblasti jsou pak uvedena konkrétní témata a doporučení. V právem sloupci je součet zmínění daných témat. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto celkový součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
A. Kvalita veřejného prostoru	
Více zeleně v centru (čistota, údržba zeleně)	9
Více pěších zón v širším centru, nejen v sadovém okruhu, *(historické centrum by mělo mít podobný charakter jako Kopeckého a Smetanovy sady, bez aut, s předzahrádkami)*	6
Více laviček, lepší kvalita (čistota, údržba), možnost posadit se podél řek	6
Zlepšovat kvalitu veřejného prostoru v širším území okolo centra – např až k autobusovému nádraží	2
Vyřešit přítomnost nepřizpůsobivých osob, alkoholiků, narkomanů atd. ve veřejném prostoru	2
Zkvalitnění veřejného prostoru pro pobyt by mělo být prioritou před ostatním	
Více zeleně v místech přehnaně velkých dopravních staveb z minulosti (např. Tyršova),	
Nepřehánět zřizování předzahrádek, které v některých ulicích brání chůzi po chodníku.	
Střed města je již dostatečně přizpůsoben chodcům, není zde potřeba dalších úprav	
B. Pěší doprava	
Chodníky	
Budovat bezbariérové sjezdy z chodníků, doplnit tam kde nejsou	4
Pokutovat parkování aut u bezbariérových sjezdů z chodníků	
Vybudování chodníků podél frekventovaných silnic	
Chodníky oddělit pruhy zeleně	
Opravit rozbité chodníky	
Přechody	
Definovat maximální čekání po stisku tlačítka pro chodce (ve vteřinách). *Některé přechody (zvláště při preferenci MHD) budí dojem nepřekonatelné překážky – nikdo nevydrží čekat 2-3 minuty na zelenou. Někdy i déle.*	3
Delší zelená na dlouhých přechodech	3
Osvětlení rizikových přechodů	
Víc přechodů	
Kola v pěších zónách	
Zakázat kola v pěších zónách, případně jiných místech městské zeleně omezit provoz segway	3
Povolit kola v pěších zónách	
C. Opatření pro cyklistiku	
Nové cyklostezky/trasy/pruhy	
Zajistit navazování cyklostezek, mít strategii/koncepci a podle ní budovat cyklostezky, přestat přerušovat cyklostezky (Nové divadlo), zaměřit se na návaznost cyklopruhů a cyklostezek, návaznost cyklostezek/tras přes centrum	39

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Dostavět páteřní cyklostezky mezi centrem města s jednotlivými předměstími, využít tras kolem řek, dostatečně kapacitní	13
Vybudovat více cyklostezek (v centru a širším centru 2x)	11
Cyklostezky do okolních vesnic, (*samostatné bezpečné cyklostezky podél krajských silnic do vzdálenosti alespoň 10 km (nebo první obce) od hranic města viz cyklostezka do Třemošné)*	5
Parkování a úschova kol	
Chybí stojany: v centru (na náměstí 1x), u nádraží, u Boleveckého rybníka, u veřejných budov, banky, úřady, povolovat cyklostojany před obchody – třeba s reklamou, kvalitní stojany (*více různých zábradlí apod., kde jde kolo opřít a zamknout přes rám)*. město by mělo motivovat k budování stojanů (1x),	18
Zajistit bezpečí zaparkovaných kol - MPolicie – hlídat kola před krádeží, kamery u cyklostojanů, zřízení databáze kradených kol a náhodné kontroly výrobních čísel MP, uzamykatelné cykloúschovny, hlídaná cykloparkoviště	7
Kvalita a provedení cyklostezek	
Cyklostezky/trasy/pruhy vést mimo chodníky, obtěžuje to chodce, omezuje cyklisty	17
Cyklostezky by mely byt vhodne zaroven i pro inline brusleni případně pro longboardy, tzn.mely by byt dostatecne siroke s hladkym povrchem. cyklopruhy by neměly být dlážděné; zámková dlažba není vhodná, cyklostezky využívají i cyklisté s dětským vozíkem (nároky na šířku, překonávání schodů, obrubníků) a koloběžky (potřebují nižší obrubník), Mimo centrum není nutné stezky asfaltovat, stačí písková drť	11
Zrušit vjezd kol do jednosměrek - nebezpečné	5
Udržovat cyklostezky v čistotě, včasný prořez křovin zasahujících do cyklostezky, zametat sklo, štěrk, zajistit aby nebyly na cyklostezkách popelnice a jiné bariéry	4
Cyklopruh oddělený pásem zeleně nebo parkujícími auty	2
Umožnit jizdu po nefrekventovaných chodnících	2
Přednost cyklistů na přechodech/křižovatkách před auty	2
Preferovat cyklopruhy oproti cyklostezkám jako levnější řešení	2
Viditelnější značení pro cyklistiku v běžném provozu (vodorovné značení)	2
Předělat semafory spínané váhou – cyklista je nesepne	
Obousměrné cyklostezky nikoliv na každé straně silnice cyklostezka pro jeden směr	
Odstranit značky „cyklisto sesedni z kola“	
Veřejné wc na cyklostezkách	
Opatření v MHD	
Možnost vzít kolo/koloběžku do MHD i ve všední den, možnost kol v MHD v úsecích do kopce, omezit počet kol v soupravě ve špičce, (motivace - roční jízdné=kolo v MHD do kopce zdarma) přeprava kol v MHD zdarma	3
Okružní cyklobus spojující okrajové části města	
Systémová opatření	

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
U nových veřejných a dopravních staveb se vždy zavádí opatření pro cyklistiku (pruhy, stezky, cyklostojany, bezpečné přejezdy) systémově vyčleňovat cyklopruh v rámci komunikací	5
Spolupracovat se spolky, zejm ve fázi plánování výstavby a úpravy silnic	2
zavést opakovaná "testovací období", kdy by bylo nutné v městském provozu prokazovat nezbytnost použití veškerých motorových vozidel. /Ochromení veškeré dopravy ve městě v důsledku povodní v roce 2002 přece Plzeň přežila i přes velmi zásadní výpadky důležitých spojovacích komunikací	
dořešení práva předosti cyklistů při souvislé jízdě po cyklostezce křižující vedlejší komunikace, tak jako např. v Německu a nikoli obrácený systém praktikovaný v Plzni,	
Výchova, osvěta,	
Motivace, výchova a kontrola ohleduplného chování cyklistů vůči chodcům a respektování pravidel (ježdění po chodníku), používání zvonku, zapojení městské policie	23
Cyklo – aby cyklisté nejezdili po silnici, pokud je vedle vyznačen cyklopruh na chodníku, případně cykklostezka, zakázat cyklistům jízdu značením	9
Ohleduplnost vůči cyklistům (od řidičů aut, MHD, chodců)	7
Informační kampaň a osvěta na podporu cyklistiky, o cyklistice jako plnohodnotné alternativě automobilové dopravy, kampaň města, ve školách,	9
Ostatní opatření na podporu cyklistiky	
Podpořit bikesharing nebo podobný systém městských sdílených kol, půjčovny kol	8
Zavést opatření na zvýšení pocitu bezpečnosti pro pohyb cyklistů	8
Inspirovat se v zahraničí	5
Cyklomapy města, mapy cykloopatření, mapu doporučených cyklotras pro spojeni nejčastějších destinaci, tj Borská pole, sídliště - centrum, nákupní centra, nemocnice, nádraží bus/vlak	4
Ustanovit cyklokoordinátora, zapojit se do Asociace cykloměst, dát jasný signál, že město podporuje městskou cyklistiku (např. organizací akcí či podporou místních iniciativ),	3
Zvýhodnit zaměstnance, kteří dojížději na kole	2
Kampaň na využívání reflexnich prvků a denního svícení cyklistů	2
Zaměřit se na volnočasové stezky pro cyklisty	
Neoddělovat auta, cyklisty a chodce, naopak integrovat (podle vzoru Kadaně a Karlína)	
Efektivní vynakládání peněz na cyklodopravu	
Dále nepodporovat, omezovat cyklistiku	
Cyklisté mohou využívat silnic, neomezovat kvůli cyklistům automobilovou dopravu, kolo jako dopravní prostředek do města nepatří, co již je to stačí , cyklistů je málo, nestojí za to do toho investovat, cyklistika ne na úkor automobilové dopravy	22
Vytlačit cyklisty mimo město, zakázat cyklistiku	2
D. Doporučení pro úpravy v konkrétních místech	
Chodci	

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Dobudování chodníků podél Domažlické, z Doubravky do Červeného Hrádku, podél Nepomucké k Olympii, v ulici Do Zámostí, Kotíkovské do Globusu,	10
Dodělat bezbarierové sjezdy v Korandově ul. ve směru ke Kalikovskému mlýnu, na křižovatce U práce na Klatovské tř. blíže do centra	2
Dobudovat přechod mezi OD Tesco na Americké a zastávkou MHD Prazdroj.	
Umístění semaforu v místě cestou z Dominikánské k červené lávce přes řeku	
Upravit svah Sylvanskeho kopce smerem na Vinice - dobudovat pevnou cestu.	
Kvalita veřejného prostoru	
Odstranit kroviny podel trasy linky 41 na ulici Na Chmelnicich	
Doplnit lavičky na vlakové nádraží	
Přidat zeleň a vodu před budovu nového divadla a do prostoru za skulpturou oblázku	
Vyčistit cestu kolem hřbitova na Mikulášském náměstí.	
Cyklistika	
Vytvořit bezpečné přejezdy pro cyklisty přes: i) Klatovskou ul. (např. křižovatka Belánka, - přejezd existuje pouze u Hl. pošty), (3x) ii) Přemyslovu ul., iii) v ose cyklostezek z Mikulášského na Borská Pole, iv) kruhového objezdu pod Bílou Horou (z Luční ulice končí cyklostezka na silnici, z Doubravky také nebo u schodů) v) viadukt Bílá Hora..Jateční, vi) křižovatka Jateční/Na Roudné vii) Sady pětatřicátníků *(Cestou od FN. Po cyklostezce se dostanu až na konec sadů, kde ale cyklostezka končí. Abych mohl pokračovat mým směrem, musím buď přejít po přechodu pro chodce a pak se se svým kolem si stoupnout do silnice, či z přechodu pro chodce rovnou vjet do rušné vozovky)* viii) na Chodské náměstí	9
Dobudovat cyklostezky/trasy/pruhy na: Klatovské ul (cyklopruhy) Benešové ul (cyklopruhy) Zadní Roudná - Nádraží Bílá Hora (cyklostezka) Napojení Severního předměstí a soustavy Boleveckých rybníků cyklostezkou na centrum města přes pole na Roudné k vodárně pod Mikulkou: *(úsek po silnici Na Roudné od vodárny ke kruhovému objezdu u Boleváku je pro cyklisty a automobilisty extrémně kolizní)* Ke Globusu po pravé straně po chodníku ve směru K.V. až na konec chodníku před hasičskou základnou	4
Rozšířit cyklostezku podél Radbůzy	4
Propojit cyklostezky z Němejcovy ulice do ulice U Trati	
Propojit stávající cyklostezky na území ÚMO3,	
Vybudování souvislé/nepřerušované cyklostezky okolo pivovaru	
Cyklostezky na Borských polích jsou ze zámkové dlažby, v cyklostezce jsou kanály, odpadkové koše, lavičky a autobusové zastávky	
Prořezat křoviny, uklidit povrch cyklostezky v úseku Korandův sbor – loděnice	

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
Dobudovat výjezdy pro kola na perony nádraží ČD	
Při plánované rekonstrukci Lobezské ulice doplnit cyklostezku	
Vybudovat cyklostezku splňující požadavky na inline bruslení v trase rozumné délky - např kolem Boleváku nebo podél Mže	

Tabulka 33 Doporučení respondentů co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru

3 Shrnutí

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 1501 respondentů. **Převážně se jedná o respondenty bydlící v Plzni** (77% má zde bydliště), **kteří pracující** (70% z celkového počtu) **a jsou v mladšího či středního věku** (průměrný věk respondentů j 37 let). 18% respondentů jsou studenti. **Větší podíl tvořili muži 65%** (žen odpovědělo 34%). Jedná se o respondenty, kteří se po Plzni dopravují různými způsoby: MHD (44%), osobním automobilem (31%), pěšky (15%), na kole (6%) nebo jinak.

Zjištění týkající se komunikační sítě a automobilové dopravy

Větší část respondentů uvedla, že v budoucnu by měla být automobilová doprava převedena na okruh města a mělo by dojít k odlehčení centra (odpověď uvedlo 66% z celkového počtu respondentů). 22% respondentů je pro to, aby se rozvíjely silnice včetně propojení do centra města (automobilisté tuto variantu preferují více) a 12% respondentů nepovažuje za nutné navyšovat kapacitu komunikací, ale opravovat a udržovat stávající stav.

Celkově respondenti (73% z celkového počtu) rozhodně či spíše souhlasí s tím, že by měla být automobilová doprava v centru omezována za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru. 53% z těch co se nejčastěji dopravují autem s tímto nesouhlasí (33% rozhodně).

35% respondentů navrhlo další doporučení na změnu v automobilové dopravě po Plzni. Týkala se následujících témat (řazeno sestupně, dle četnosti zmínění):

- *výstavby nových komunikací (dokončení západního obchvatu a dalších konkrétních silnic: 1/20, 1/27 nebo obchvat Roudné),*
- *snížení a omezování individuální automobilové či kamionové dopravy v centru,*
- *podporovat IAD, například synchronizací semaforů či rozšířením komunikací*
- *vybudovat záchytná parkoviště s návazností na MHD*
- *dalšími méně zmiňovanými tématy byly návrhy konkrétních změn ve stávajícím systému komunikací (změna rychlosti, atd.), častěji kontrolovat řidiče, opravovat a udržovat silnice, vybudovat více cyklostezek či omezit IAD na vrub MHD.*

Zjištění týkající se parkování

Zpoplatnění parkování v širším centru města různou sazbou podle lokality podporuje 59% respondentů, 41% se zpoplatněním nesouhlasí (nesouhlas projevili výrazněji ti, co se dopravují po Plzni autem, nicméně i část z těch, kteří využívají nejčastěji k cestovaní kolo, MHD či chodí pěšky vyjadřovalo nesouhlas se zpoplatněním). Starším 31 let by zpoplatnění vadilo méně než mladším ročníkům.

Podporu vzniku záchytných parkovišť jen na okraji města s přestupem na MHD vyjádřilo 21% respondentů, 23% by uvítalo záchytná parkoviště jen v pěší dostupnosti centra a 48% respondentů se domnívá, že by mělo město budovat oba typy parkovišť. Výlučně záchytná parkoviště na okraji uvedlo jen 12% z těch, co jezdí automobilem, většina z nich by podpořila spíše kombinaci obou variant (46%) nebo parkoviště v pěší dostupnosti centra (33%).

25% respondentů uvedlo doporučení pro změny v parkování po Plzni, společná identifikovaná témata jsou:

- *zlepšit parkování na okraji města; zavedení domů P+R s úzkým propojením na MHD*
- *zrušit či omezit parkování v historickém centru města / snížení parkovacích míst,*
- *zvýhodnit parkování v širším centru města / zvýšení počtu parkovacích míst*
- *zefektivnit činnost Městské policie*

Zjištění týkající se veřejné dopravy

V tom zda má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy nejsou respondenti jednotní: 39% souhlasí s podporou veřejné dopravy jen v oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy, 37% respondentů souhlasí s rozvojem veřejné dopravy i za cenu omezení, 24% respondentů pak vůbec nesouhlasí s podporou veřejné dopravy v následujících 10ti letech.

Za nejdůležitější pro zlepšení kvality veřejné dopravy považuje přibližně 80% respondentů zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy a zvýhodnění jízdného. Ti, co jezdí nejčastěji MHD, by stejně jako výhodné jízdné uvítali i zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem.

25% respondentů uvedlo doporučení pro změnu v hromadné dopravě v Plzni, společná identifikovaná témata jsou:

- *zvýhodnit jízdné – zlevnit či MHD zdarma*
- *posílit a rozšířit tramvajové, trolejbusové a autobusové linky – vícekrát zmiňované lokality: Borská pole, Vinice, okrajové části Plzně; několikrát zmíněno i posílení regionálních linek*
- *zlepšit návaznost spojů, zlepšit informovanost o MHD, zrychlit spoje, klimatizovat a zvýšit bezpečnost v MHD*
- *zlepšit integraci, časovou provázanost MHD a regionální dopravy, vlaků i autobusů mezi sebou*

Zjištění týkající se chůze, cyklistiky a veřejného prostoru

Většina respondentů (70-80%) by spíše či rozhodně uvítala zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města, pro pohyb chodců v ulicích i pro cyklisty i za cenu omezení individuální automobilové dopravy. Rozhodně s tímto souhlasí především v ohledu se zlepšením podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň…). Při úpravách pro chodce či cyklisty není podpora tak silná (průměr odpovědi je <2,00, hodnota 2=spíše ano)

Cyklisté považují budování cyklostezek a cyklopruhů za nejdůležitější aspekt pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě. Tuto možnost označilo 70% z nich. Celkově jsou výsledky stejné - pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě je podle 58% respondentů nejdůležitější budovat cyklostezky, dále cyklopruhy (zmíněno 45% respondentů) a stojany na kola (zmíněno 33% respondentů).

21% respondentů uvedlo doporučení pro změnu týkající se chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v a po městě, společná témata jsou:

- *více zeleně, pěších zón, laviček*
- *budovat bezbariérové přechody, zkvalitnit přechody, dobudovat konkrétní chodníky*
- *zajistit navazování cyklostezek, dostavět páteřní cyklostezky, více a kvalitněji provedené cyklostezky,*
- *více stojanů a parkování pro kola*
- *výchova k ohleduplnému chování cyklistů vůči chodcům*
- *podporovat bikesharing, bezpečnostní opatření pro cyklisty*
- *dále nepodporovat, omezovat cyklistiku*

4 Příloha 1 – Tabulkové vyhodnocení otázek

Otázka č. 1: Jakým směrem by se podle Vašeho názoru měla do budoucna ubírat osobní automobilová doprava?

Jaký směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni?	počet	%
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	991	66,0
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	328	21,8
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	183	12,2
Total	1502	100,0

Tabulka 34 Odpověď na otázku č.1

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * pohlaví respondentů					
	pohlaví		Celkem	pohlaví	
	ženy	muži		ženy	muži
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	369	621	990	71%	63%
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	62	266	328	12%	27%
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	87	96	183	17%	10%
Total	518	983	1501	100%	100%

Tabulka 35 Odpověď na otázku č.1 podle pohlaví respondentů.

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * socio-ekonomické postavení						
	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	698	171	31	7	81	989
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	265	50	2	2	9	328
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	102	47	6	1	24	181
Celkem	1065	268	39	10	114	1498
%	socioekonomické postavení					
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	65,5%	63,8%	79,5%	70,0%	71,1%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	24,9%	18,7%	5,1%	20,0%	7,9%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	9,6%	17,5%	15,4%	10,0%	21,1%	
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%	

Tabulka 146 Odpověď na otázku č. 1 podle socioekonomického postavení

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * věk respondentů							
	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	80	296	308	132	74	86	976
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	21	113	105	48	17	13	317
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	29	52	46	20	11	24	182
Celkem	130	461	459	200	102	123	1475
%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	61,5%	64,2%	67,1%	66,0%	72,5%	69,9%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	16,2%	24,5%	22,9%	24,0%	16,7%	10,6%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	22,3%	11,3%	10,0%	10,0%	10,8%	19,5%	
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Tabulka 37 Odpověď na otázku č.1 podle věku.

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * ot.13_Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?						
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	139	71	464	222	34	930
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	42	7	82	164	10	305
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	33	6	67	51	14	171
Celkem	2	84	613	437	58	
%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	65,0%	84,5%	75,7%	50,8%	58,6%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	19,6%	8,3%	13,4%	37,5%	17,2%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	15,4%	7,1%	10,9%	11,7%	24,1%	
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%	

Tabulka 38 Odpověď na otázku č.1 podle nejčastějšího způsobu přepravy po Plzni

Otázka č. 2 Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle pohlaví	pohlaví		
	ženy	muži	Celkem
Rozhodně s tím souhlasím	277	426	703,0
spíše souhlasím	159	236	395
spíše nesouhlasím	46	122	168
Rozhodně nesouhlasím	36	199	235
Celkem	518	983	1501
	pohlaví		
%	ženy	muži	
Rozhodně s tím souhlasím	53,5%	43,3%	
spíše souhlasím	30,7%	24,0%	
spíše nesouhlasím	8,9%	12,4%	
Rozhodně nesouhlasím	6,9%	20,2%	
Celkem	100,0%	100,0%	

Tabulka 39 Odpověď na otázku č.2 podle pohlaví

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle bydliště	bydliště		
	bydlící v Plzni	dojíždějící do Plzně	Celkem
Rozhodně s tím souhlasím	586	117	703
spíše souhlasím	291	104	395
spíše nesouhlasím	127	40	167
Rozhodně nesouhlasím	154	81	235
Celkem	1158	342	1500
	pohlaví		
%	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
Rozhodně s tím souhlasím	50,6%	34,2%	
spíše souhlasím	25,1%	30,4%	
spíše nesouhlasím	11,0%	11,7%	
Rozhodně nesouhlasím	13,3%	23,7%	
Celkem	100,0%	100,0%	

Tabulka 40 Odpověď na otázku č.2 podle bydliště

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle socio-ekonomického postavení	socioekonomické postavení					
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	Celkem
Rozhodně s tím souhlasím	476	136	25	7	58	702
spíše souhlasím	254	85	12	2	40	393
spíše nesouhlasím	126	26	1	0	13	166
rozhodně nesouhlasím	209	21	1	1	3	235
Celkem	1065	268	39	10	114	1496
	socioekonomické postavení					
%	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	

rozhodně s tím souhlasím	44,7%	50,7%	64,1%	70,0%	50,9%
spíše souhlasím	23,8%	31,7%	30,8%	20,0%	35,1%
spíše nesouhlasím	11,8%	9,7%	2,6%	0,0%	11,4%
rozhodně nesouhlasím	19,6%	7,8%	2,6%	10,0%	2,6%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 41 Odpověď na otázku č.2 podle socioekonomického postavení

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle věku	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	Celkem
rozhodně s tím souhlasím	64	210	220	87	51	57	689
spíše souhlasím	45	117	100	57	26	45	390
spíše nesouhlasím	17	54	43	24	13	15	166
rozhodně nesouhlasím	4	80	96	32	12	6	230
Celkem	130	461	459	200	102	123	1475
	věk respondentů						
%	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	49,2%	45,6%	47,9%	43,5%	50,0%	46,3%	
spíše souhlasím	34,6%	25,4%	21,8%	28,5%	25,5%	36,6%	
spíše nesouhlasím	13,1%	11,7%	9,4%	12,0%	12,7%	12,2%	
rozhodně nesouhlasím	3,1%	17,4%	20,9%	16,0%	11,8%	4,9%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabulka 42 Odpověď na otázku č.2 podle věku

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle způsobu dopravy po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	Celkem
rozhodně s tím souhlasím	118	69	367	85	20	659
spíše souhlasím	51	8	171	121	22	373
spíše nesouhlasím	14	3	41	87	11	156
rozhodně nesouhlasím	31	4	34	144	5	218
Celkem	214	84	613	437	58	1406
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
%	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
rozhodně s tím souhlasím	55,1%	82,1%	59,9%	19,5%	34,5%	
spíše souhlasím	23,8%	9,5%	27,9%	27,7%	37,9%	
spíše nesouhlasím	6,6%	3,6%	6,7%	19,9%	19,0%	
rozhodně nesouhlasím	14,5%	4,8%	5,5%	33,0%	8,6%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabulka 43 Odpověď na otázku č.2 podle způsobu dopravy respondentů po Plzni

Otázka č. 4 Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle socio-ekonomického postavení	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
rozhodně souhlasím	259	45	12	2	42	360
spíše souhlasím	368	100	15	4	41	528
spíše nesouhlasím	232	83	7	2	18	342
rozhodně nesouhlasím	206	40	5	2	13	266
Celkem	1065	268	39	10	114	1496
	socioekonomické postavení					
%	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
rozhodně souhlasím	24,3%	16,8%	30,8%	20,0%	36,8%	
spíše souhlasím	34,6%	37,3%	38,5%	40,0%	36,0%	
spíše nesouhlasím	21,8%	31,0%	17,9%	20,0%	15,8%	
rozhodně nesouhlasím	19,3%	14,9%	12,8%	20,0%	11,4%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabulka 44 Odpověď na otázku č.4 podle socioekonomického postavení

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle věku respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	16	99	116	50	31	45	357
spíše souhlasím	50	143	172	73	34	43	515
spíše nesouhlasím	39	126	86	41	24	23	339
rozhodně nesouhlasím	25	93	85	36	13	12	264
Celkem	130	461	459	200	102	123	1475
	věk respondentů						
%	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	12,3%	21,5%	25,3%	25,0%	30,4%	36,6%	
spíše souhlasím	38,5%	31,0%	37,5%	36,5%	33,3%	35,0%	
spíše nesouhlasím	30,0%	27,3%	18,7%	20,5%	23,5%	18,7%	
rozhodně nesouhlasím	19,2%	20,2%	18,5%	18,0%	12,7%	9,8%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabulka 45 Odpověď na otázku č.4 podle věku

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle způsobu dopravy po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
rozhodně s tím souhlasím	57	26	162	64	25	334
spíše souhlasím	73	33	226	143	16	491
spíše nesouhlasím	42	17	157	99	11	326
rozhodně nesouhlasím	42	8	68	131	6	255
Celkem	214	84	613	437	58	1406
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					

%	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
rozhodně s tím souhlasím	26,6%	31,0%	26,4%	14,6%	43,1%
spíše souhlasím	34,1%	39,3%	36,9%	32,7%	27,6%
spíše nesouhlasím	19,6%	20,2%	25,6%	22,7%	19,0%
rozhodně nesouhlasím	19,6%	9,5%	11,1%	30,0%	10,3%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 46 Odpověď na otázku č.4 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni

Otázka č. 7 Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?

ot.7_Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? podle bydliště respondentů	bydliště		
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	Celkem
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	454	98	552
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	438	149	587
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	266	94	360
Celkem	1158	341	1499

%	pohlaví	
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	39,2%	28,7%
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	37,8%	43,7%
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	23,0%	27,6%
Celkem	100,0%	100,0%

Tabulka 47 Odpověď na otázku č.7 podle bydliště

ot.7_Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	Celkem
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	89	51	291	76	12	523
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	70	17	211	215	34	547
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	54	16	111	146	12	341
Celkem	213	84	613	437	58	1411

%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	41,8%	60,7%	47,5%	17,4%	20,7%
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	32,9%	20,2%	34,4%	49,2%	58,6%
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	25,4%	19,0%	18,1%	33,4%	20,7%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 48 Odpověď na otázku č.7 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni

Otázka č. 5 Má město budovat záchytná parkoviště?

ot.5_Má město budovat záchytná parkoviště? * věk respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
ne	16	40	30	11	7	10	114
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	42	119	96	40	18	18	333
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	27	80	106	37	26	33	309
ano, kombinací obojího	45	222	227	112	51	61	718
Celkem	130	461	459	200	102	122	1474

%	věk respondentů					
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let
ne	12,3%	8,7%	6,5%	5,5%	6,9%	8,2%
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	32,3%	25,8%	20,9%	20,0%	17,6%	14,8%
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	20,8%	17,4%	23,1%	18,5%	25,5%	27,0%
ano, kombinací obojího	34,6%	48,2%	49,5%	56,0%	50,0%	50,0%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 49 Odpověď na otázku č.5 podle věku

ot.5_Má město budovat záchytná parkoviště? * nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
ne	17	4	37	41	5	104
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	42	17	108	143	11	321
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	35	19	174	52	16	296
ano, kombinací obojího	120	44	293	201	26	684
Celkem	214	84	612	437	58	1405

%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
ne	7,9%	4,8%	6,0%	9,4%	8,6%
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	19,6%	20,2%	17,6%	32,7%	19,0%
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	16,4%	22,6%	28,4%	11,9%	27,6%
ano, kombinací obojího	56,1%	52,4%	47,9%	46,0%	44,8%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 50 Odpověď na otázku č.5 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni

Otázka č. 13: Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle pohlaví			
	pohlaví		Celkem
	ženy	muži	
pěšky	80	134	214
kolo	19	65	84
MHD	253	359	612
osobní automobil	95	342	437
jinak	34	24	58
Celkem	481	924	1405

%	pohlaví	
	ženy	muži
pěšky	16,5%	14,5%
kolo	3,9%	7,0%
MHD	52,1%	38,8%
osobní automobil	19,5%	37,0%
jinak	7,0%	2,6%
Celkem	100,0%	100,0%

Tabulka 51

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle socio-ekonomického postavení						
	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
pěšky	156	28	11	2	13	210
kolo	71	10	0	1	2	84
MHD	351	177	13	5	67	613
osobní automobil	382	35	9	1	9	436
jinak	35	8	3	0	12	58
Celkem	995	258	36	9	103	1401

%	socioekonomické postavení				
pěšky	15,6%	10,8%	30,6%	22,2%	12,5%
kolo	7,1%	3,9%	0,0%	11,1%	1,9%
MHD	35,1%	68,3%	36,1%	55,6%	64,4%
osobní automobil	38,2%	13,5%	25,0%	11,1%	8,7%
jinak	3,5%	3,1%	8,3%	0,0%	11,5%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 52

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle bydliště respondentů			
	bydliště		
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	Celkem
pěšky	162	51	213
kolo	80	4	84
MHD	519	94	613
osobní automobil	279	158	437
jinak	42	16	58
Celkem	1082	323	1405

%	bydliště	
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně
pěšky	14,9%	15,7%
kolo	7,4%	1,2%
MHD	47,7%	29,0%
osobní automobil	25,7%	48,8%
jinak	3,9%	4,9%
Celkem	100,0%	100,0%

Tabulka 53

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle věku respondentů							
	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	Celkem
pěšky	8	76	65	27	18	16	210
kolo	4	21	41	13	3	2	84
MHD	97	195	145	50	44	68	599
osobní automobil	12	127	161	86	32	13	431
jinak	3	16	10	11	5	13	58
Celkem	124	435	422	187	102	112	1382

%	věk respondentů					
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let
pěšky	6,4%	17,4%	15,4%	14,4%	17,6%	14,2%
kolo	3,2%	4,8%	9,7%	6,9%	2,9%	1,8%
MHD	77,6%	44,7%	34,3%	26,6%	43,1%	60,2%
osobní automobil	9,6%	29,1%	38,1%	45,7%	31,4%	11,5%
jinak	2,4%	3,7%	2,4%	5,9%	4,9%	11,5%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabulka 54

5 Příloha 2 – Vzor dotazníku

fond pro NNO | NROS | nadace partnerství | ICELAND LIECHTENSTEIN NORWAY eea grants

Plán udržitelné mobility města Plzně

DOTAZNÍK

Komunikační síť

1. Jakým směrem by se podle Vašeho názoru měla do budoucna ubírat osobní automobilová doprava v Plzni?
Vyberete prosím pouze jednu odpověď, která nejlépe vystihuje Váš názor.
   1) Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy,
   2) Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města,
   3) Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající.

2. Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?
   1) rozhodně s tím souhlasím,
   2) spíše souhlasím,
   3) spíše nesouhlasím,
   4) rozhodně nesouhlasím.

3. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni?
.....
.....
.....
.....

Parkování

4. Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?
   1) rozhodně souhlasím,
   2) spíše souhlasím,
   3) spíše nesouhlasím,
   4) rozhodně nesouhlasím.

5. Má město budovat záchytná parkoviště?
   1) ne,
   2) ano, ale jen v pěší dostupnosti centra,
   3) ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD,
   4) ano, kombinací obojího.

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz

6. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni?

.....

.....

.....

.....

.....

Veřejná doprava

7. Má dle Vašeho názoru město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? *Vyberete prosím pouze jednu odpověď, která nejlépe vystihuje Váš názor.*

1) ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech,
2) ano, především v takových oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy,
3) ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň.

8. Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech?
U každé položky vyberte vždy jedno číslo vyjadřující Váš názor (1 = rozhodně ano, 2 = spíše ano; 3 = spíše ne; 4 = určitě ne).

a) lepší integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy (návaznost spojů)	1	2	3	4
b) lepší kvalita vozidel a zastávek	1	2	3	4
c) zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem (vyhrazené pruhy, priorita na křižovatkách)	1	2	3	4
d) vyšší frekvence spojů (častější spoje)	1	2	3	4
e) výhodnější jízdné	1	2	3	4

9. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)?

.....

.....

.....

.....

.....

Chůze, cyklistika a veřejný prostor

10. Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Který z následujících výroků nejlépe vyjadřuje Váš názor:
U každé položky zvolte vždy jedno číslo vyjadřující Váš názor (1 = rozhodně ano, 2 = spíše ano; 3 = spíše ne; 4 = určitě ne).

a) Uvítal bych zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1	2	3	4
b) Uvítal bych zlepšení podmínek pro cyklisty	1	2	3	4
c) Uvítal bych zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň, předzahrádky,..)	1	2	3	4

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz

11. Co je podle Vašeho názoru nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?
Vyberte 3 nejdůležitější

a) budování cyklostezek,
b) průjezdy jednosměrkami,
c) cyklopruhy,
d) přejezdy pro cyklisty,
e) stojany na kola (kolostav),
f) systém sdílených městských kol/veřejné půjčovny kol,
g) úschovny jízdních kol,
h) přeprava kola v MHD zdarma,
i) nevím, neumím posoudit
a) jiné co ..... ?

12. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v této oblasti v Plzni?
.....
.....
.....
.....
.....
.....

13. Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?

1) pěšky
2) kolo
3) MHD
4) osobní automobil
5) jinak .....

Charakteristika respondenta

A. Pohlaví: 1) žena
2) muž

B. Věk:.....

C. Bydlíte v Plzni?

1) ano
2) ne, dojíždím

D. Jste:

1) pracující
2) student
3) na rodičovské dovolené
4) nezaměstnaný
5) důchodce

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz

Pokud máte zájem uveďte e-mailovou adresu, na kterou Vám zašleme výsledky průzkumu: .....

Jméno tazatele: .....

Číslo dotazníku: .....

Datum a přibl. čas vyplnění: .....

Doplňující informace:

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz

Appendix F. Seznam zkratek

- IAD Individuální automobilová doprava
- MHD Městská hromadná doprava
- MM Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
- OI Odbor investic (město Plzeň)
- POVED POVED s.r.o. (Plzeňský organizátor veřejné dopravy)
- PUMP Plán udržitelné mobility Plzně
- ŘSD Ředitelství silnic a dálnic České republiky
- SIT Správa informačních technologií
- SÚS Správa a údržba silnic Plzeňského kraje p.o.
- SVS Správa veřejného statku města Plzně p.o.
- SŽDC Správa železniční dopravní cesty s.o.
- ÚKEP Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p.o.
- ÚKR Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, p.o.
- VHD Veřejná hromadná doprava
- VLD Veřejná linková doprava