

An aerial photograph of the city of Plzeň, Czech Republic, showing a dense urban area with many buildings and green spaces. The city is surrounded by a wide river valley. In the background, there are rolling hills and a clear blue sky. Overlaid on the image is the text 'Perspektivní Plzeň' in a white, sans-serif font. The word 'Plzeň' is enclosed in a white arrow-shaped box pointing to the left.

Perspektivní Plzeň

Strategický plán města Plzně

Tematická analýza

Doprava

Plzeň 2016

Zpracovatelský kolektiv:

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Libuše Bíšková

Ing. Miroslav Palek

Ing. Petr Raška

Ing. Kateřina Routová

Daniela Slepíčková

SPRÁVA VEŘEJNÉHO STATKU MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Jan Hakl

Ing. Monika Klabočová

Ing. Martin Lukeš

Odbor investic Magistrátu města Plzně

Ing. D. Malán

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Ing. Jiří Kohout

Bc. Jiří Pelant

Parking Plzeň, s.r.o.

Mgr. Pavel Netolický

Plzeňský organizátor veřejné dopravy, POVED s.r.o.

Bc. Martin Fencel,

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Plzeň

Bc. Miroslav Blabol Dis,

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.

Michal Nedvěd

Obsah

1	Obsah tématu	4
2	Popis – základní informace	4
2.1	Celkový popis dopravního systému.....	4
2.2	Komunikační síť.....	4
2.2.1	Základní údaje o komunikační síti.....	4
2.2.2	Fungování komunikační sítě	5
2.2.3	Uplatňování konceptu Smart City.....	5
2.2.4	Kritická místa systému	6
2.3	Doprava v klidu.....	6
2.3.1	Základní údaje o dopravě v klidu	6
2.3.2	Fungování systému dopravy v klidu.....	6
2.3.3	Uplatňování konceptu Smart City.....	8
2.3.4	Kritická místa systému	8
2.4	Městská hromadná doprava	8
2.4.1	Základní údaje o systému MHD	8
2.4.2	Fungování systému MHD.....	9
2.4.3	Uplatňování konceptu Smart City.....	10
2.4.4	Kritická místa systému MHD	11
2.5	Veřejná příměstská doprava.....	11
2.5.1	Základní údaje o veřejné příměstské dopravě	11
2.5.2	Fungování systému veřejné příměstské dopravy.....	12
2.5.3	Uplatňování konceptu Smart City.....	13
2.5.4	Kritická místa systému veřejné příměstské dopravy	13
2.6	Pěší a cyklistická doprava	13
2.6.1	základní informace o systému.....	13
2.6.2	fungování systému pěší a cyklistické dopravy	15
2.6.3	Uplatňování konceptu Smart City.....	15
2.6.4	Kritická místa systému pěší a cyklistické dopravy.....	15
3	Zhodnocení vynaložených prostředků.....	15
4	Srovnávací analýza s dalšími městy ČR	16
5	SWOT analýza	18
6	Zhodnocení a východiska pro celkovou analýzu	20

1 Obsah tématu

Obsahem tematické analýzy Doprava je vyhodnocení fungování dopravního systému města. Zdokumentován je stav a vývojové trendy dopravního systému, uplatňování Smart technologií a vyhodnocení vlivu dopravy na ostatní funkce města. Dopravní systém je hodnocen v obecných ukazatelích jako celek a dále detailně po jednotlivých druzích dopravy (automobilová doprava – zastoupená popisem fungování komunikační sítě, doprava v klidu, městská hromadná doprava, příměstská veřejná doprava a pěší a cyklistická doprava).

2 Popis – základní informace

2.1 Celkový popis dopravního systému

Plzeň má poměrně vysoký stupeň automobilizace (463 vozidel na 1000 obyvatel) a využívání automobilů je četné. Dopravní systém Plzně je charakteristický podílem přepravních výkonů MHD 47 %, individuální automobilová doprava (IAD) 38 %, pěší a cyklisté 10 %, ostatní 5 %. Dlouhodobě se projevuje pozvolný pokles užívání MHD a naopak růst významu IAD. Tento trend je pro zdravý rozvoj města nepříznivý. Je ovlivňován jak příčinami, které se nachází mimo dopravní systém (proměna společenských podmínek), tak vlivy působícími uvnitř dopravního systému (nedostatečné využívání preferenčních a regulačních nástrojů). Organizace systému nedostatečně využívá kombinaci jednotlivých druhů dopravy. Rozvoji dopravního systému chybí výraznější regulační přístup zacílený na ovlivňování volby dopravního prostředku. Způsob jak napravit tento nepříznivý stav je řešen v dokumentu Plán udržitelné mobility Plzně, zpracovaném pro město v roce 2016. Rozvoj dopravní infrastruktury je finančně velmi náročný a v Plzni probíhá ve spolupráci jednotlivých investorů (město – PK – ŘSD ČR – SŽDC), kteří se na financování jednotlivých staveb vzájemně podílejí.

2.2 Komunikační síť

2.2.1 Základní údaje o komunikační síti

Struktura komunikační sítě na správním území města Plzně obsahuje dálnice (5,7 km), silnice I. třídy (55,1 km), silnice II. třídy (22,7 km), silnice III. třídy (55,6 km) a místní komunikace (424,4 km). Uspořádání základní komunikační sítě je výrazně radiální, i když některá nově vytvořená propojení již začínají vytvářet zárodky budoucího městského okruhu. Komunikační síť významně doplňuje dálniční obchvat vedený mimo zastavěné území města.

2.2.2 Fungování komunikační sítě

Vlivem radiálního uspořádání komunikační sítě se většina dopravních vztahů realizuje přes střed města. To způsobuje velmi vysoké zatížení komunikací v centru města, které funguje jako křižovatkový uzel hlavních dopravních tahů. Počet cest do centrální oblasti dokládá Příloha D.1. V trasách hlavních radiál jsou vedeny průjezdné úseky silnic I. tříd. Tyto silnice (kromě Slovanské) nabízejí vyšší komfort i kapacitu a nepříznivý dostředný charakter systému se tak zvyrazňuje.

Z hlediska tranzitní dopravy je pro město významné vedení nejsilnějšího tranzitního vztahu východ – západ po dálnici mimo zastavěné území města. Bohužel ostatní tranzitní trasy reprezentované silnicemi prvních tříd jsou vedeny středem města. Realizace dálničních přivaděčů však představuje první kroky k jejich budoucímu přeložení.

Nejvíce zatíženou komunikací je Karlovarská v křižovatce s Boleveckou ulicí (téměř 60. tis. voz. za 24 hod. v součtu za oba směry). Další velmi zatížené komunikace jsou Klatovská, Tyršova, U Prazdroje a Přemyslova. Zatížení komunikační sítě formou pentlového diagramu je doloženo v příloze D.2.

Vysoké intenzity se projevují i na funkční kvalitě sítě. Zejména problémové je napojení Severního předměstí v době dopravních špiček. Obecně hůře průjezdné je širší centrum města, kde se nacházejí další přetížené úseky. Mimo střed města jsou problémové velké světelně řízené křižovatky (U Prazdroje – Jateční; Karlovarská – Plaská, Gerská - Studentská). V zásadě se ale dá konstatovat, že z hlediska dopravních vztahů komunikační systém, až na jistá omezení vyplývající z výše uvedeného, splňuje nároky dopravy. Fungování komunikační sítě doložené zdržením na síti u jednotlivých úseků je doloženo v příloze D.3.

Z hlediska obslužné funkce dopravní systém nezajišťuje potřeby dopravní obsluhy zcela v souladu s potřebami města. Důvodem je, že u urbanisticky významných obestavěných uličních prostorů chybí možnost přímě dopravní obsluhy okolní zástavby. Tento nedostatek omezuje využitelnost zástavby a snižuje atraktivnost kdysi reprezentativních městských prostorů. Chybějící přímá obsluha se týká zejména ulic Rokycanská, Klatovská, Slovanská, Skvrňanská. U komunikací vyznačujících se vyšším zastoupením veřejné, pěší a cyklistické dopravy i polyfunkčním využitím uličního prostoru se nedaří významněji uplatňovat moderní dopravně inženýrské přístupy umožňující větší preferenci neautomobilové dopravy, komfortnější obsluhu uličního parteru, zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu atd.

2.2.3 Uplatňování konceptu Smart City

Z hlediska komunikační sítě se Smart technologie uplatňují při sledování a řízení dopravního provozu. Dopravní systém je sledován a řízen z centrální dopravní ústředny, k dispozici je rozsáhlý kamerový systém i dálkové ovládání všech systémově významných světelně řízených křižovatek, které jsou osazeny inteligentními řadiči s automatickým dynamickým řízením a preferencí vozidel veřejné dopravy (viz přílohu D.4.) Kamerový systém obsahuje 123 kamer (viz přílohu D.5) a kromě centrálního dispečinku ho využívá dalších 11 klientských pracovišť.

2.2.4 Kritická místa systému

Kritickými místy systému je jediné kapacitní napojení Severního předměstí na centrální a jižní oblasti města a závislost systému na funkci několika hlavních křižovatek ve středu města. Nefunkčnost zmíněných prvků by vážně narušila dopravní systém a ohrozila celkové fungování města.

Řešením kritického místa systému je vybudovat další kapacitní napojení Severního předměstí vedené mimo centrum města.

2.3 Doprava v klidu

2.3.1 Základní údaje o dopravě v klidu

Zajištění podmínek pro parkování a odstavování automobilů je službou, která v konkrétních formách poskytování má různé podoby. Ve veřejném prostoru probíhá bezplatně nebo s regulačním poplatkem. Mimo veřejný prostor probíhá bezplatně (např. jako doplňková služba k hlavní činnosti - parkování u obchodních zařízení apod.) nebo za úplatu. Zvláštní skupinou je parkování nákladních automobilů, které se stále více odehrává formou placené privátní služby.

Z hlediska parkování osobních automobilů, aby se tlak na využívání veřejného prostoru zkoordinoval s reálnými možnostmi, město rozvíjí systém organizace dopravy v klidu postavený na regulačních (zóna placeného parkování) a motivačních prvcích (záchytná parkoviště a parkovací objekty). Systém spravuje společnost Parking Plzeň, která je plně vlastněná městem Plzní. Postupně realizovaný systém je koncepčně zpracován v „Generelu dopravy v klidu“, schváleném ZMP.

2.3.2 Fungování systému dopravy v klidu

Systém dopravy v klidu zahrnuje zónu placeného parkování, záchytná parkoviště systému Park & Go (P+G – zaparkuj a jdi) na okraji centra a záchytná parkoviště (P+R – zaparkuj a jeď MHD). Rezidenční čtvrti nacházející se mimo širší centrum města nejsou do organizovaného systému parkování zahrnuty.

Zóna placeného parkování

Na území města Plzně se aktuálně nachází 133 parkovacích automatů, které obsluhují šest zón placeného stání. Stávající rozsah zóny (obsahuje centrum a okolní části Petrohrad, Hamburk, Roudná) tvoří cca 49% její celkové navrhované rozlohy (viz přílohu D.6). V centru města Plzně to představuje regulaci zhruba 2 900 parkovacích stání (viz přílohu D.7).

Respektovanost a obsazenost zóny placeného stání

Nezbytným předpokladem pro fungování zóny placeného stání je její respektovanost ze strany řidičů. V tomto směru proběhl v minulém desetiletí zásadní zlom. Na začátku tohoto období byla respektovanost kolem 12 – 13% (viz přílohu D.7). Regulační funkce zóny, která je klíčová pro životaschopnost celého systému, byla nefunkční. Změna nastala po založení organizátora systému, společnosti Parking Plzeň a po změně legislativy umožňující užívání „technických prostředků pro

zabránění odjezdu vozidla – lidově botiček“ (dále TPZOV). Společnost parking Plzeň ve spolupráci s městskou policií úspěšně zajišťuje dohled nad dodržováním dopravních předpisů (stanovujících pravidla zóny placeného parkování). Podrobný přehled dokládá příloha D.8. Pro zóny placeného stání je čerpán denně z kapacity městské policie lidský zdroj představující průměrně tři strážníky na směny od 7 do 19 hodin. S předpokládaným územním rozvojem zón placeného stání je zapotřebí spojit i zvyšování kapacity dohledu tak, aby jeho kvalita (tj. výchovný účinek na řidiče) se odrážela v optimální hodnotě respektovanosti (tj. okolo minimálně 60 %). Dobrá respektovanost zón placeného parkování umožňuje dosahovat i vhodnou míru jejich obsazenosti, která s výjimkou zóny A dosahuje ve špičkách zaplněnosti zhruba ze ¾, což lze považovat za optimální. Jádrová zóna A překračuje 85 % a v jejím případě tedy lze uvažovat o posílení cenového regulativu. Stav denní obsazenosti zón placeného stání dokládá příloha D.7

Záchytná parkoviště a parkovací objekty Park & Go (dále P+G)

V okolí historického jádra se nacházejí parkovací objekty provozované v režimu „zaparkuj a jdi“ (P+G), které poskytují kapacitu:

- 447 míst v parkovacím domě Rychtářka
- 166 míst v parkovacím domě Nové divadlo
- 112 míst na povrchovém parkovišti v sadech Pětatřicátníků.

Tyto městské parkovací objekty doplňuje také menší počet privátních parkovacích kapacit, např. parkoviště na Anglickém nábřeží, prostor po bývalém Domě kultury na Denisově nábř., nebo placená plocha v Pallově ulici.

Městské parkovací objekty P+G pokrývají severní a severozápadní okolí historického jádra, v jižním a jihovýchodním směru toto pokrytí chybí. Příčinou je, že realizovaný parkovací objekt U Ježíška není optimálně zapojen do systému parkování. Nastavené tarify jsou vhodné pro dlouhodobé parkování (roční, měsíční), naopak ceny pro krátkodobé parkování (denní, hodinové) jsou nevýhodné. Objekt tak funguje převážně pro garážování vozidel.

Záchytná parkoviště Park & Ride (dále P+R)

Systém záchytných parkovišť P+R v Plzni nefunguje. Na straně nabídky je to z důvodu deficitu kapacity, neboť záchytná parkoviště (kromě lokality Rokycanská – Cvokařská) nejsou realizována. Řidiči preferující kombinovanou formu dopravy tento deficit řeší odstavováním automobilů na parkovištích jiného účelu, například na parkovištích u obchodních zařízení nebo na sídlištích v blízkosti zastávek MHD. Na straně poptávky je důvodem nefunkčnosti systému malý zájem řidičů, neboť vlivem nedostatečného rozsahu zóny placeného parkování je v okolí centra města stále značná nabídka nezpoptatelných parkovacích míst.

V současné době je zřízeno a dopravním značením vyznačeno jediné parkoviště P+R při křižovatce Rokycanská – Cvokařská. Veřejností je hojně využíváno pro kombinovanou formu dopravy „auto – autobusové linky směr Praha“. O jeho využívání v režimu P+R pro cesty do centra města je malý zájem. Pozitivní změnou posilující jeho záchytnou roli je nově zřízená zóna placeného parkování Hamburk.

Doprava v klidu v rezidenčních čtvrtích

Problémy rezidenčních čtvrtí se týkají intenzivní blokové a sídlištní výstavby. U obou typů zástavby jsou možnosti dalšího plošného rozšiřování parkovacích míst téměř vyčerpány a další nárůst parkovacích kapacit je vhodné řešit výstavbou vícepatrových garážových objektů. V tomto směru je nutné motivovat chování obyvatel, kteří dosud preferují plošně náročnější, ale bezplatné parkování na terénu. Tento přístup jako převažující již není možné v území aplikovat.

2.3.3 Uplatňování konceptu Smart City

Z hlediska systému dopravy v klidu se technologie Smart uplatňují v odbavovacím a naváděcím systému a při správě jednotlivých zařízení.

Postupně se zlepšuje uživatelská přívětivost odbavovacího systému. Zhruba 54 % parkovacích automatů umožňuje kromě placení mincemi nebo papírovými bankovkami s vrácením přeplatku, bezkontaktní platbu prostřednictvím elektronické peněženky Plzeňské karty. Obdobně fungují odbavovací systémy parkovacích objektů Rychtářka a Divadlo.

V posledních letech se modernizoval orientační systém. Navádění řidičů pomocí prvků dopravního značení bylo doplněno instalovanými směrovkami a proměnným číselníkem informujícím řidiče o aktuálních počtech volných parkovacích míst v objektu Rychtářka a Divadlo.

Z hlediska správy systému je dnes možné 72 parkovacích automatů nejnovější řady TicketLine PSA7 dohlížet a spravovat vzdáleně. Také kompletní provoz parkovacího objektu Divadlo je zajištěn vzdáleným dohledem a správou.

2.3.4 Kritická místa systému

Klíčovým prvkem systému organizace dopravy v klidu je zóna placeného parkování. Její nefunkčnost, tj. ztráta regulačního účinku zóny, způsobená například nedostatečným dohledem, by narušila celou organizaci dopravy v klidu, systém by byl nefunkční. Nefunkčnost systému dopravy v klidu by však nevyvolalo krizový stav ve fungování města.

Řešením kritického místa je zajišťování soustavného dohledu nad dodržováním pravidel zóny placeného parkování včetně účinného využití represivních a sankčních nástrojů.

2.4 Městská hromadná doprava

2.4.1 Základní údaje o systému MHD

Systém městské hromadné dopravy pokrývá téměř celé zastavěné území města, Výjimkou je lokalita Dolní Vlkyš a odtržená území individuální rekreace (chatové kolonie a rekreační domy). Systém městské hromadné dopravy je tvořen tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. Technický stav tramvajových tratí se u některých částí sítě dostal na hranici životnosti a postupně probíhají rekonstrukce jednotlivých úseků. Obdobně dožívá technická základna systému, která prochází postupnou rekonstrukcí. Průběžně je obnovován vozový park, a to nákupem moderních vozidel.

Tratě městské hromadné dopravy

- délka tratí (dvoustopé/jednostopé): tramvaje 20,5/10,9 km, trolejbusy 35,1/26,0 km
- tramvajové tratě vyžadující rekonstrukci: Karlovarská – Gerská, Klatovská, Skvrňanská – Přemyslova, Koterovská (část Sladkovského – nám. G. Píky)

Technická základna městské hromadné dopravy

- autobusová a trolejbusová vozovna Karlov – nově vybudovaný areál
- tramvajová vozovna Slovany (vyžaduje rekonstrukci),
- 9 měníren, modernizaci vyžaduje měnírna Bory a Letná, ve stavbě měnírna Černice

Vozový park

- počet vozů (z toho podíl nízkopodlažních): tramvaje 114 (68 %), trolejbusy 87 (90 %), autobusy 130 (99 %), celkem 331 (86 %)
- počet linek: 3 tramvajové, 10 trolejbusových, 35 autobusových, celkem 48
- délka sítě linek (peážé jedenkrát): tramvaje 21,6 km, trolejbusy 45,4 km, autobusy 228,4 km
- roční dopravní výkon: 15,1 mil. km, z toho 35 % tramvaje, 29 % trolejbusy, 36 % autobusy

2.4.2 Fungování systému MHD

Město Plzeň se vyznačuje kvalitním systémem MHD. Městská veřejná doprava je u veřejnosti oblíbenou formou přepravy, přesto počet přepravených cestujících dlouhodobě mírně klesá. To je způsobeno jak vlivy mimo systém dopravy (změny způsobu života, cenová dostupnost automobilů, nízké ceny pohonných hmot), tak vlivy uvnitř dopravního systému (nedostatečná preference MHD způsobuje zdržování vozů MHD v kolonách vozidel, MHD tak ztrácí svoji atraktivnost).

Přepravní parametry systému MHD

- podíl MHD v modal split dle vzdálenosti: 47,3 % pro vnitřní cesty, 33,1 % pro všechny cesty
- počet přepravených cestujících – údaj odvozený z tržeb: 102 mil. osob/rok, trend: stagnace přecházející v mírný pokles
- cena přepravy: roční 3962 Kč, měsíční 446 Kč, denní 60 Kč, 60min. 20 Kč, nepřestupní 18 Kč
- druhy odbavení: Plzeňská karta, bankovní karta, papírová nepřestupní jízdenka, SMS jízdenka

Preference a segregace MHD (bez obratišť, vozoven, trasy manipulační a nočních linek)

- délka vyhrazených pruhů pro autobusy a trolejbusy, vč. pojíždění tram. pásu: 0,4 km
- délka úseků výlučného směru v řadicím pruhu: 0,6 km
- délka úseků obousměrného projíždění jednosměrek: 0,7 km

Pravidelný výskyt kongescí zpomalujících a zdražujících provoz MHD

- Americká, Tylova, Koperníková
- U Prazdroje – Rokycanská, křižovatka s Jateční, budoucí řešení napojení Těšínské

- historické centrum: Goethova, Františkánská – Rooseveltova
- most. gen. Pattona, O. Beníškové – Rooseveltův most, vjezd na Rondel
- Malostranská, oblast náměstí Milady Horákové
- Samaritská – Zborovská, Samaritská – 17. listopadu
- Borská, výjezd z Obchodní ulice na rondel

Občasný výskyt kongescí, kritické místo pro MHD v případě nahodilých událostí

- Karlovarská směr Rondel, Mikulášská

Úseky s častým omezením provozu auty parkujícími v zastávkách a koridorech MHD,

- zastávky MHD v centru
- ulice Rooseveltova, Františkánská, Tylova, Husova, Doudlevecká
- zastávky alej Svobody, Anglické nábřeží, Kalikova, Dobrovského, ZČU

Hlavní přestupní uzly MHD

- fungující: Sady Pětatřicátníků, Severka, Gera, Okounová, Mrakodrap, U Práce, Pietas
- vyžadující úpravy: Hlavní nádraží, Slovany, Bory, Doubravka, CAN

Řídící a informační systémy

- dispečink MHD včetně pracoviště dispečinku IDP, vlastní rádiová síť PMDP
- vozidla – hlasová a datová komunikace s centrem, GPS, Cityscreen (část) atd.
- 20 velkých LED panelů inteligentních zastávek
- internetové stránky včetně vyhledávače, mobilní aplikace, Facebook, Twitter

Další slabé stránky systému MHD

- chybějící tramvajová trať na Borská Pole, Vinice; nevyhovující napojení FN Lochotín
- nevyhovující stav konečných z hlediska kapacity, stavebního řešení nebo docházkové vzdálenosti k nové zastávbě: Červený Hrádek, Černice, Dolní Vlkyš, Koterov, Lhota, Valcha, Výsluní, Křimice, Bílá Hora, Bukovec
- chybějící obratiště linek MHD v centru
- výskyt bezdomovců, agresivních či znečištěných cestujících v MHD (nejvýrazněji vnímaný problém MHD dle dotazníkových průzkumů)

2.4.3 Uplatňování konceptu Smart City

Plzeňský městský dopravní podnik a.s. se velmi intenzivně věnuje zavádění a rozvíjení Smart technologií v řídicích, orientačních a odbavovacích systémech i v dalších oblastech provozu MHD.

Aplikace Smart City – oblast provozu

- dopravní dispečink MHD včetně pracoviště dispečinku IDP
- vlastní rádiová síť PMDP
- hlasová a datová komunikace vozidel s centrem
- sledování polohy vozidel systémem GPS
- Cityscreen (část)
- preference MHD na křižovatkách pomocí systému GPS
- testování provozu bateriových elektro busů v rámci projektu ZeUS

Aplikace Smart City – Odbavovací systém

- Plzeňská karta se širokým spektrem služeb a aplikací
- využití mobilního telefonu jako substituce Plzeňské karty
- SMS jízdenka

Aplikace Smart City – Informační systém

- inteligentní zastávky (20 velkých LED panelů)
- internetové stránky včetně vyhledávače, mobilní aplikace, Facebook, Twitter
- využití RQ kódů umístěných na označicích zastávek
- LCD informační panely ve vozidlech MHD
- Inteligentní akustický informační systém pro nevidomé umožňuje zvukovou komunikaci mezi nevidomým a vozidlem (hlášení čísla linky) a komunikaci mezi nevidomým a řidičem (informace o zájmu nastoupit do vozidla).

2.4.4 Kritická místa systému MHD

Pro zajištění provozu MHD je klíčové propojení tras MHD s vozovny. U tramvajové dopravy je centrální část tramvajové sítě napojená na vozovnu v úseku Zvon – Sladkovského jedinou tramvajovou tratí. V případě, že by byla tato trať nesjízdná, bude centrální část sítě od vozovny odpojená a nebude možné zajistit dlouhodobější provoz tramvajové dopravy. Obdobná situace je u trolejbusové dopravy, kde klíčovým úsekem trolejbusové sítě je trať Tylova - Americká.

Řešením kritického místa systému trolejbusové dopravy je vybudovat k úseku Tylova – Americká alternativní trať ve stopě ulic Borská – U Trati – Železniční – most Nad Nádražím – U Prazdroje. U tramvajové dopravy, vzhledem k tomu, že systémově nelze zajistit další alternativní napojení vozovny, je východiskem rozmístit odstavné tramvajové zastávky do alespoň dvou lokalit, s umístěním druhé lokality na protilehlé části sítě (Košutka, Skvrňany). V případě umístění odstavných ploch do oblasti Košutky dojde i k významnému úbytku manipulačních jízd, což se příznivě projeví v celkovém snížení provozních nákladů.

2.5 Veřejná příměstská doprava

2.5.1 Základní údaje o veřejné příměstské dopravě

Plzeňskou aglomeraci obsluhuje šest železničních tratí směřujících do jádrového města. Železnice tak vytváří potenciál být páteří příměstské veřejné dopravy. Do Plzně se sbíhají tratě: 160 (Plzeň – Žatec), 170 (Cheb – Plzeň – Praha), 180 (Plzeň – Domažlice – Furth im Wald), 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín) a 190 (Plzeň – České Budějovice). Zastávky na území města jsou: Plzeň-Orlík; Plzeň-Bílá Hora; Plzeň-Bolevec; Plzeň hlavní nádraží; Plzeň-Koterov; Plzeň-Jižní předměstí; Plzeň-Zadní Skvrňany; Plzeň-Skvrňany; Plzeň-Křimice; Plzeň-Zastávka; Plzeň-Doudlevec; Plzeň-Valcha a Plzeň-Doubravka.

Autobusová doprava využívá jako hlavní terminál Centrální autobusové nádraží (CAN). Mimo CAN existuje v Plzni několik důležitých přestupních zastávek mezi páteřními tramvajovými linkami a linkou č. 30 a linkami VLD. Jde o zastávky: Bory, NC Borská pole, Tyršův most, U školky/Slovany, Hlavní nádraží/Železniční, Částkova, Pietas, Opavská, Nádraží Bílá Hora, Okounová, U Gery, Severka a Sady Pětatřicátníků.

Nevýhodou systému je špatná vazba mezi autobusovou a železniční dopravou, neboť Hlavní železniční nádraží a centrální autobusové nádraží se nacházejí na opačných koncích centra města.

2.5.2 Fungování systému veřejné příměstské dopravy

Ve veřejné dopravě směřující do města Plzně je stále patrný vliv průmyslu, zejména v autobusových linkách jsou dodnes posilové spoje pro lidi jedoucí do továren na směny. Dnešní trend je širší rozprostření spojů po celý den. U vlaků jezdilo do/z Plzně v roce 2005 251 spojů, v roce 2013 332 spojů a v roce 2015 318 spojů. Dle sčítání domů, lidu a bytu z roku 2011 jezdilo do Plzně 8910 lidí. Dle průzkumů společnosti EDIP, s.r.o z roku 2013 šlo o 19 110 lidí denně (výjezd i dojezd).

V železniční dopravě jsou na kraji dotovaných spojích klasické soupravy složené z několika vagonů a lokomotivy, či motorové jednotky řady 814 (Regionova), 842 (Kvatro), 844 (Žralok). Bezbariérovost je na tratích zastoupena následovně: trať 160 75 %, trať 170 směr Praha 5 %, směr Stříbro na spěšných vlacích 70 %, na osobních 60 %, na trati 180 94 %, na trati 183 0%, na trati 190 31%. Na rychlících jezdí většinou klasické soupravy, někdy složené z modernizovaných vozů (kategorie Rx) či jednotky Pendolino (řada 680). Ve všech vlacích kategorie: Rx, R, EC, Ex a SC jsou řazeny vozy umožňující převoz cestujících na vozíku. Jízdné se platí na nádražích či u průvodčího (také možnost koupě na internetu), na všech osobních a spěšných vlacích je uznáván doklad IDP, na rychlících (resp. vlacích Ex/EC) pouze na tratích 170 (úsek Kařez – Plzeň hlavní nádraží) a 183 (Plzeň hlavní nádraží – Borovy). Výhradním dopravcem jsou České dráhy.

Od roku 2006 je používán taktový grafikon. Základem je hodinový takt, na vybraných úsecích zkrácený ve špičce na 30 minut (např. Plzeň – Kozolupy).

Vlakové spojení doplňuje autobusová doprava. Plzeňský kraj dotuje linky příměstské a vybrané dálkové (tzv. linky v závazku veřejné služby - ZVS), je zde ovšem celá řada linek, které nejsou dotované (ať už jde o linky dálkové nebo mezinárodní). Dopravci jezdící do Plzně v závazku veřejné služby jsou: Plzeňské městské dopravní podniky, ČSAD autobusy Plzeň, PROBO BUS, Autobusová doprava – Miroslav Hrouda. Jízdné se kupuje u řidiče, případně je možné použít doklad IDP (u všech linek v ZVS včetně dálkových linek ČSAD autobusy Plzeň a PROBO BUS směr Domažlice, Klatovy a Karlovy Vary). V autobusové dopravě byl počet spojů v roce 2005 557, v roce 2013 603 spojů a v roce 2015 571 spojů. Pokles spojů je mimo jiné v důsledku omezení některých nevyužívaných spojů nebo přesun některých spojů pod MHD. Počet cestujících pak byl v roce 2013 měsíčně zhruba 288 792 cestujících za měsíc, resp. 276 190 lidí v roce 2015 (do počtů nejsou zahrnuty hraniční zastávky, kde software strojů neumožňuje získat přesné údaje). V údajích nejsou zahrnuty linky jezdící mimo závazek veřejné služby Plzeňského kraje. Od těchto linek nejsou údaje k dispozici. Počty spojů jsou platné k počátku daného roku, v průběhu roku dochází ke změnám, které mohou mít na počet spojů vliv.

Největším přestupním uzlem je CAN (132 930 cestujících/měsíc), dále jsou důležité zastávky: Hlavní nádraží (31 733 cestujících), Severka (17 371 cest.), U Gery (11 167 cest.), Slovany/U školky (11 903 cest.), Bory (9718 cestujících/měsíc). Data jsou za vybraný měsíc roku 2015 u linek v ZVS Plzeňského kraje, bez dálkových linek. Předpokládá se výstavba menšího autobusového nádraží u hlavního nádraží, kde budou ukončeny linky od Chrástu, Rokycan, Zruče-Sence a jižního Plzeňska

(dálkové). Dále výstavba přestupního uzlu Kaplířova (ukončení vybraných spojů od Dobřan, Chlumčan a Přeštic), Slovany (zlepšení stávajícího stavu, ukončení posilových linek od Starého Plzně a Losiné). Dnes fungují u vybraných spojů přestupní uzly Bory, Slovany a Nemocnice Lochotín. POVED, s.r.o. v současné době připravuje dopravní řešení, která zlepší dopravní obslužnost v příměstské dopravě okolo Plzně (zvýšení počtu spojů ve špičce, rozšíření dopravní obslužnosti o víkendy, snížení počtu posilových spojů). Zlepší se také využití přestupních uzlů u železničních tratí (např. Rokycany, Nezvěstice, Blovice, Přeštica, Dobřany]. Na CANu a Hlavním nádraží jsou elektronické panely informující o odjezdu linkových autobusů.

Od roku 2010 funguje organizátor veřejné dopravy POVED s.r.o., který koordinuje veřejnou dopravu a zajišťuje Integrovanou dopravu Plzeňska (IDP). Ta funguje na systému jednotlivých zón (od roku 2002 Plzeň a blízké okolí – zóny P a Z, od 1. dubna 2012 rozšíření na větší část území, zóny číslovány). Město Plzeň má číslo zóny 001. Okolí města Plzně má zóny IDP stabilní od roku 2012, v celém Plzeňském kraji budou zóny IDP do roku 2019.

Tržby za zónu 001 byly v roce 2013 223 684 500 Kč, v roce 2015 to bylo 215 009 293 Kč. V roce 2013 byl počet kilometrů v zóně 001: PMDP 15 055 949 km, autobusy veřejné linkové dopravy (VLD) 980 116 km, vlaky 390 868 km. V roce 2015 to bylo: 14 989 354 km PMDP, autobusy VLD 1 029 419 km, vlaky 399 448 km. Počty kilometrů jsou platné k počátku daného roku, v průběhu roku dochází ke změnám, které mohou mít na počet kilometrů vliv.

2.5.3 Uplatňování konceptu Smart City

Uplatňování konceptu Smart City v systému příměstské dopravy se teprve rozvíjí. Informační systém na Hlavním vlakovém nádraží a Centrálním autobusovém nádraží využívá pokročilé technologie s velkoplošnými LED panely. Zásadní změna se připravuje z hlediska monitoringu a řízení provozu. V následném období budou všechna vozidla vybavena systémem GPS a napojena na centrální dispečink. Technologicky, technicky a organizačně se využije návaznost na fungující dispečink PMDP.

2.5.4 Kritická místa systému veřejné příměstské dopravy

Systém příměstské dopravy nevykazuje potenciálně problémová místa, která by ohrožovala funkčnost dopravní obsluhy příměstské dopravy.

2.6 Pěší a cyklistická doprava

2.6.1 základní informace o systému

Cyklistická doprava není v Plzni příliš významná. Na tomto stavu se podílí více faktorů, kromě chybějící tradice na prvním místě lze jmenovat nepříznivý terén, kde se střídají vyšší polohy zástavby s níže položenými údolími řek. Také bloková zástavba starších čtvrtí nevytváří příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické infrastruktury. Přesto město postupně vytváří systém cyklistických tras. Jejich realizace probíhá na základě Generel cyklistických tras města, schváleného usnesením RMP č. 1211 ze dne 20. 12. 2001. Cílem je vybudovat na správním území města ucelenou síť cyklotras (v cílovém stavu celkem 395 km), z nichž necelou polovinu tvoří stezky pro chodce a cyklisty (trasy vedou také po polních

a lesních cestách a po komunikacích s nízkou intenzitou motorové dopravy). V současné době existují již více než dvě třetiny generelem navržených tras. Stezky jsou stavěny buď jako samostatné stavby nebo v rámci rozsáhlejších investičních akcí (např. rekonstrukce ulice v celé šířce uličního prostoru). Hlavním cílem generelu cyklistických tras je postupně zajistit nabídku bezpečného, pohodlného a přímého dopravního spojení. Největší důraz je kladen na bezpečnost všech druhů dopravy včetně chodců. Nejvhodnější podmínky pro budování pohodlných a bezpečných tras poskytují údolí řek, v kterých se dle ZMP schválené studie buduje síť sportovně rekreačních tras – greenways, které na hranicích města přecházejí v trasy regionální. Vedení tras v údolí řek vyvolává časté požadavky na překonávání vodních toků, což se odráží ve vyšší investiční náročnosti. Výhodou je jejich malé výškové převýšení, příjemné okolní prostředí a vyšší úroveň bezpečnosti provozu. I přes dílčí pozitivní změny je však rozvoj cyklistické infrastruktury pomalý. Z hlediska doplňkové infrastruktury zejména v centru města, ale i u významných cílů chybí zařízení pro odstavování a úschovu kol.

Tabulka1: Naplňování Generelu cyklistických tras města Plzně:

Generel cyklistických tras města Plzně - délka tras					
kategorie trasy	stav	délka	celkem kategorie	stezek celkem	celkem
pruh pro cyklisty (jednosměrný)	<i>existuje</i>	19,65 km	42,26 km	167 km (z toho existuje 69,6 km)	394,85 km (z toho existuje 261 km)
	<i>neexistuje</i>	22,61 km			
pás pro cyklisty (obousměrný)	<i>existuje</i>	16,05 km	36,19 km		
	<i>neexistuje</i>	20,14 km			
stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	<i>existuje</i>	33,87 km	88,49 km		
	<i>neexistuje</i>	54,62 km			
polní,lesní cesta,obytná zóna	<i>existuje</i>	74,55 km	108,07 km		
	<i>neexistuje</i>	33,52 km			
trasa v komunikaci	<i>existuje</i>	116,88 km	119,84 km		
	<i>neexistuje</i>	2,96 km			

Pěší doprava využívá chodníky podél komunikací i samostatná pěší propojení včetně sítě výše zmíněných greenways. Přesto v síti pěších tras chybí některé důležitá propojení. Nejčastěji se jedná o stavebně nesrostlá území, obvykle původně samostatné vsi, které jsou k jádrovému městu připojeny silnicemi v extravilánové úpravě a pro potřeby pěší dopravy je nutné doplnit chodníky nebo souběžné samostatné stezky. V některých místech chybí pěší propojení přes přírodní nebo technické bariéry. Příkladem mohou být například chybějící podchod pod tratí pro vztah Zadní Skvrňany – Karlov, chybějící lávka přes Rokycanskou pro vztah Doubravka – Lobzy nebo chybějící lávka přes řeku a Tyršovu ulici pro vztah centrum – Roudná. Pro zlepšení bezpečnosti a bezbariérové přístupnosti jsou budovány integrované zpomalovací prahy s přechody pro chodce. V rámci rekonstrukce komunikací a chodníků se provádí bezbariérové úpravy přechodů a míst pro přecházení.

2.6.2 fungování systému pěší a cyklistické dopravy

Nejsilnější provoz chodců je přirozeně v centru města, kde se kříží velká část linek MHD, jsou zde veřejné instituce, nákupní centra, kulturní a restaurační zařízení, památky i naučné stezky. Pohyb chodcům zpříjemňují pěší zóny, které v centru města postupně přibývají.

Provoz cyklistické dopravy částečně narůstá, je však celkově velmi slabý. Nejvíce jsou cyklisty využívané greenways podél řek. Systematické sledování intenzit cyklistické dopravy se neprovádí. Město neprovozuje půjčovnu kol ať už „klasického“ nebo bikesharingového typu. Bikesharing na území města provozuje občanský spolek za částečné finanční podpory města Plzně. Málo využívané jsou i možnosti propagace a marketingu. Obecně se dá konstatovat, že je v Plzni nízká podpora cyklistické dopravy.

2.6.3 Uplatňování konceptu Smart City

Smart city technologie se v rámci cyklistické dopravy uplatňuje při provozu Bikesharingu, kde pro vyhledání volného kola, jeho zajištění a zaplacení poplatku za jeho využití se využívají mobilní aplikace.

2.6.4 Kritická místa systému pěší a cyklistické dopravy

Systém pěší a cyklistické dopravy nevykazuje žádná kritická místa, která by potenciálně ohrožovala jeho funkčnost.

3 Zhodnocení vynaložených prostředků

Základní informace

Zajištění provozu, údržby a rozvoje dopravního systému je jednou z nejvyšších výdajových částí rozpočtu města Plzně. (viz též přílohu D. 13.). Na oblast dopravy vydalo město Plzeň v období 2005 – 2016 celkem téměř 18 mld. Kč. Z toho provozní dosáhly částky cca 12 mld. Kč a investiční výdaje činily za toto období téměř 6 mld. Kč (viz tabulku 2). Vybrané podíly ostatních správců na zajištění provozu a rozvoje systému jsou doloženy v přílohách D.14 a D.15. Z uvedených dat vyplývá, že město Plzeň přes vynakládané výdaje není schopno samo financovat rozvoj dopravního systému. Plzeň tak dlouhodobě velmi úzce spolupracuje s dalšími investory zejména z hlediska projektové a majetkové přípravy i následné realizace staveb. Při realizaci komunikační sítě jsou partnery města především ŘSD ČR a Plzeňský kraj. Město Plzeň ale obdobně úzce spolupracuje též se SŽDC při přípravě a výstavbě železniční infrastruktury, kde se podílí na realizaci souvisejících objektů sloužících městu Plzni (lávky, parkoviště, mosty atd.). Dalším využívaným způsobem mimorozpočtového financování je získávání dotací.

Tabulka 2: Výdaje města Plzně na dopravu, obnovu 2005 - 2015 (v tis. Kč)

	Provozní výdaje	Investiční výdaje	Celkové výdaje
2005	760 692	324 237	1 084 928
2006	812 601	905 284	1 717 885
2007	893 757	532 884	1 426 640
2008	815 220	585 475	1 400 695
2009	1 005 895	758 248	1 764 144
2010	1 001 003	656 840	1 657 843
2011	1 070 889	336 758	1 407 647
2012	1 036 029	301 981	1 338 011
2013	1 061 310	370 133	1 431 443
2014	1 103 346	433 736	1 537 082
2015	1 139 743	299 219	1 438 962
SR 2016	1 151 618	491 436	1 643 054
Celkem	11 852 102	5 996 231	17848 333

Tabulka 3: Investiční dotace na projekty financované z rozpočtu MMP (v tis. Kč)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Celkem
			9	2	119	4	4			31	178
5 740			942	757	790	000	829		514	245	817

Doporučení dalšího postupu

V dalším období vyžaduje systém zásadní investice, které budou naplňovat hlavní cíle:

- odvedení části automobilové dopravy mimo centrum města
- zlepšení provázanosti jednotlivých druhů dopravy
- zajištění další obnovy technické základny PMDP

Při dalším postupu je nezbytné orientovat se na zásadní investice, které jediné mohou účelně řešit naplňování vytyčených cílů. Takové investice však nebude město schopné financovat samo. U rozvoje komunikační sítě bude potřebné zkoordinovat a sloučit možnosti ŘSD ČR, PK, SŽDC. Pro zlepšení provázanosti jednotlivých druhů dopravy a pro pokračování obnovy technické základny PMDP bude nutné hledat možnosti spolufinancování z dotačních zdrojů.

4 Srovnávací analýza s dalšími městy ČR

Z hlediska obdobné velikosti jsou s Plzní v České republice srovnatelná města Brno, Ostrava, Liberec, Olomouc, Ústí nad Labem České Budějovice, Hradec Králové a Pardubice.

V prvním srovnávacím kole byla z podrobného porovnání vyřazena města, která jsou z hlediska vnějších podmínek zásadně rozdílná, a provedení podrobnější srovnávací analýzy by nedávalo smysl. Vyřazena byla města Ostrava, Liberec a Ústí nad

Labem. Ostrava je součástí většího souměstí (Ostrava, Havířov, Bohumín, Orlová, Český Těšín) a její dopravní systém tak funguje v jiných podmínkách. Města Ústí nad Labem a Liberec jsou ve svém fungování a vývoji výrazně determinována morfologií terénu.

Ze zbylých měst byly vybrány Brno, Olomouc a Hradec Králové. Vybraná města se obdobně jako Plzeň vyvíjela postupným rozrůstáním novějších čtvrtí kolem středověkého jádra.

Z hlediska vývoje komunikační sítě a cílů jejího dalšího rozvoje se porovnávaná města v zásadě shodují.

Komunikační síť

Všechna města v minulosti na sebe vázala radiálně uspořádanou síť silnic rozbíhající se z jádrového města do jeho širšího zázemí. Kolem této sítě se v 19. století začaly rozrůstat nové čtvrtě, jejichž uliční rastr vesměs kopíruje radiální uspořádání původní silniční sítě. V současné době tato města budují k průjezdům přes centrum alternativní propojení, a to buď formou okruhu, anebo jednotlivých tangent. Cílem je omezit zatížení centra automobilovou dopravou.

Doprava v klidu

Vybraná města postupně rozvíjejí organizovaný systém dopravy v klidu postavený na regulaci parkování v centrální oblasti. Součástí organizace dopravy v klidu je vždy systém záchytných parkovišť.

Městská hromadná doprava

Všechna města provozují rozvinutý systém MHD s různou kombinací autobusové trolejbusové nebo tramvajové trakce.

Příměstská veřejná doprava

Kolem všech porovnávaných měst se rozvíjí integrovaný systém veřejné příměstské dopravy, zahrnující již nyní nebo ve výhledu i železniční tratě.

Cyklistická doprava

Všechna města se snaží dle místních podmínek rozvíjet infrastrukturu pro cyklistickou dopravu včetně zařízení pro odstavení, úschovu nebo půjčování kol.

Závěr srovnávací analýzy

Cíle a postupy rozvoje dopravního systému města Plzně jsou srovnatelné s rozvojovými cíli a postupy obdobných měst v České republice.

Poznámka:

Podrobné údaje, které sloužily pro zpracování srovnávací analýzy jsou doloženy přílohami D.16, D.17, D.18 a D.19.

5 SWOT analýza

Na základě informací o stavu dopravní infrastruktury kapitoly (viz kapitolu 2. Popis – základní informace) byla řešitelským týmem zpracovaná SWOT analýza, která byla tématem následně uspořádaného workshopu s odbornou veřejností. Výsledné znění SWOT analýzy dokládá následující tabulka.

<p>Výsledné znění SWOT analýzy po Workshopu dne 7. 4. 2016 Silné a slabé stránky</p>	<p>Odhodnocení tvrzení</p>
Silné stránky	
Dálniční obchvat převádí nejsilnější tranzit mimo zastavěnou část města	1,12
Vysoká kvalita systému MHD	1,38
Zpracován PUMP řešící vyvážený rozvoj dopravního systému	1,59
MHD je stále oblíbenou formou dopravy	1,69
Je zavedena Integrovaná doprava Plzeňska	1,72
Technicky i technologicky silný dopravce majetkově ovládaný městem	1,76
Fungující systém organizace dopravy v klidu	1,81
Realizované úseky pěších zón v historickém jádru a podél sadového okruhu	2,04
Možnost využívání tramvajových tratí pro složky IZS	2,17
Slabé stránky	
Chybí záchytná parkoviště P+R	1,33
Městu chybí „městský“ komunikační okruh	1,37
Vedení hlavních dopravních tahů přetěžuje střed města automobilovou dopravou	1,41
Chybí přestupní uzly IDP a MHD	1,50
Nedostatečné prosazování regulačních přístupů při rozvoji dopravního systému	1,56
Finanční udržitelnost systému MHD	1,68
Vysoký podíl IAD na přepravním výkonu ve městě	1,78
Malá vzájemná provázanost jednotlivých druhů dopravy	1,81
Nízká preference a segregace nekolejových trakcí MHD	1,92
Část tramvajové infrastruktury je v nevyhovujícím stavu	2,00
Podmínky pro pěší dopravu jsou omezovány provozem IAD	2,11
Malá podpora rozvoje cyklistické dopravy	2,12
MHD nedostatečně rychle reaguje na územní rozvoj města	2,15
Zóna placeného stání má malý rozsah	2,30
Tramvajová vozovna je napojena jedinou tratí na centrum města	2,33
Nedostatečná koordinace jednotlivých správců při úklidu komunikací	2,80

Příležitosti	
Dotační tituly	1,38
Využit synergie s realizací železniční infrastruktury při realizaci městského okruhu	1,50
Zavedení jednotné taktové dopravy a jednotného přestupního tarifu v celém systému IDP	1,62
Rozvoj informačních a telematických technologií v dopravních systémech	1,85
Zlepšení kvality železniční infrastruktury	1,93
Rozvoj elektromobility a dalších druhů alternativní dopravy	2,11
Spolupráce města a privátního sektoru na rozvíjení Smart City, např. využitím on-line dat	2,24
Hrozby	
Rizika vyplývající z nízkého stupně přípravy přeložky silnice I/20	1,38
Snížený zájem cestujících o městskou a příměstskou veřejnou dopravu	1,56
Neshoda při uplatňování moderních dopravně inženýrských přístupů k řešení komunikací	1,72
Neshoda při uplatňování represivních opatření při organizaci dopravního systému	1,73
Snížení finanční kompenzace na příměstskou dopravu	1,81
Neprohloubení integrace a organizace dopravy v zóně IDP	1,88

Metodické zpracování hodnocení tvrzení SWOT analýzy

Soubor tvrzení SWOT analýzy vzešlý z workshopu byl následně ohodnocen (oznámkován) účastníky workshopu ve stupnici 1 – 4.

Stupnice vyjadřovala toto hodnocení jednotlivých tvrzení:

- 1 – velmi spokojen
- 2 – spíše spokojen
- 3 – spíše nespokojen
- 4 – nespokojen

Nemám názor/nemohu posoudit – proškrtnuté, nebo nevyplněné pole

Zastoupení odborné veřejnosti

Workshopu se zúčastnilo celkem 38 osob, z toho 13 členů pracovní skupiny (řešitelského týmu) a 25 účastníků pozvané odborné veřejnosti. Odevzdaných hodnocení SWOT analýzy bylo celkem 27 (71%), z toho bylo 12 (92%) z pracovní skupiny a 15 (60%) z odborné veřejnosti.

Výsledky hodnocení SWOT analýzy

Výsledky hodnocení jednotlivých tvrzení za pracovní skupinu a odbornou veřejnost se téměř shodovaly. Z toho lze vyvodit, že problémy dopravního systému a jejich příčiny jsou dobře čitelné a vedou v posuzování širšího spektra hodnotitelů k velmi jednoznačným závěrům.

6 Zhodnocení a východiska pro celkovou analýzu

Rozvoj dopravního systému

Dopravní systém Plzně je charakteristický podílem přepravních výkonů MHD 47%, IAD 38%, pěší a cyklisté 10%, ostatní 5%. Dlouhodobě se projevuje pozvolný pokles užívání MHD a naopak růst významu IAD. Tento trend je pro zdravý rozvoj města nepříznivý.

Pro další postup je nezbytné zajistit dobré podmínky pro provázanost jednotlivých druhů dopravy a nastavenými parametry vhodně ovlivňovat volbu dopravního prostředku. Vhodným konkrétním řešením je realizace Programu udržitelné mobility Plzně.

Komunikační síť

Zásadním a finančně nejnáročnějším naplňováním PRMP byla výstavba dálničního obchvatu a navazujících dálničních přivaděčů. Realizace jihozápadního a jižního přivaděče byly současně prvním krokem v přeložení tras silnic I/20 a I/27 mimo historické radiály. Přeložením silnice I/27 se u Klatovské v úseku nám. Míru – Borský park vytvořily předpoklady pro revitalizaci uličního prostoru Klatovské třídy.

Na vnitřní komunikační síti se podařilo ve spolupráci města a kraje realizovat část západního okruhu v úseku Domažlická – Chebská, systémově významná byla i rekonstrukce Jateční ulice s novým mostem přes Berouнку. V pokročilé fázi přípravy jsou další úseky městského okruhu, a to úseky Chebská – Studentská, rekonstrukce Studentské a Plaská – Na Roudné. Z dalších staveb městského okruhu jsou péčí ŘSD ČR postupně připravovány úseky Na Roudné – Rokycanská a Rokycanská – Jasmínová a dále úseky přeložky silnice I/27 Sukova – Borská a Přemyslova – Karlovarská.

Náročná a nákladná realizace uvedených úseků se promítla do částečného zklidnění některých částí města. Dálnice odvedla nejsilnější tranzitní vztah mimo zastavěné území města. Realizace dálničních přivaděčů se promítla pozitivně na odlehčených úsecích Nepomucké, Klatovské a Domažlické. Zásadní změna v potřebném zklidnění

centra však nenastala. Realizované úseky městského okruhu nevytvořily souvislou trasu a tak pro průjezdy centrem nevznikla potřebná alternativa. Komunikační síť má dosud radiální charakter a hlavní dopravní tahy procházejí středem města. Definovaný cíl zklidnění ucelených částí města se dosud nenaplnil. Zejména centrum měst nadále zůstává přetíženo automobilovou dopravou. To se negativně projevuje jak ve funkci dopravního systému (přetížené křižovatky v centru města), tak v oblasti hygieny prostředí (nadlimitní koncentrace škodlivých látek v ovzduší), urbanistického rozvoje (zhoršené podmínky pro bydlení související s vylidňováním centra), tak se ztrátou jeho atraktivnosti v důsledku degradace veřejných prostorů (dopravní funkce vytěsňuje společenské užívání veřejných prostranství).

Nedostatečná údržba silnic ve smyslu čištění vozovek i ostatních částí uličních prostorů výrazně zhoršuje hygienické parametry Prostředí. Doprava je hlavním zdrojem znečištění ovzduší v centru města.

Pro další postup je nezbytné pokračovat ve vytváření podmínek pro zklidňování těch částí města, které jsou nejvíce zasaženy negativními vlivy z dopravy (širší centrum města). Nezbytné je převést část automobilové dopravy mimo centrum města, tj. zejména dokončit poslední úsek západního okruhu a pokračovat v realizaci jeho východní části.

Doprava v klidu

Naplnění PRMP z hlediska systému dopravy v klidu přineslo významné změny. Založení organizátora dopravy v klidu (společnost Parking plzeň s.r.o.) a změny v legislativě umožnily důsledným dohledem zajistit funkčnost zóny placeného parkování, která byla rozšířena do dalších částí centra a byly realizovány záchytné parkovací objekty systému Park & Go (Rychtářka, Divadlo).

Pro další postup je nezbytné rozšířit zónu placeného parkování do dalších částí širšího centra, neboť ve stávajícím rozsahu neplní zcela svoji regulační funkci a jako protiváhu jejímu rozvoji rozvinout systém záchytných parkovišť Park & Ride.

Městská hromadná doprava

V minulém období se dařilo částečně naplňovat PRMP i z hlediska rozvoje městské hromadné dopravy. Byla realizována optimalizace systému MHD, prodlouženy stávající nebo zavedeny nové linky pro obsluhu nových rozvojových ploch (např. obsluha průmyslové zóny Borská pole atd.), provedena rekonstrukce tramvajových tratí a rekonstrukce části technické základny PMDP (realizace trolejbusové a autobusové vozovny Karlov). Z hlediska preference MHD se vybavily všechny významné světelně řízené křižovatky systémem pro preferenci MHD. Nedařilo se však výrazněji prosadit větší segregaci trolejbusové a autobusové dopravy a tím snížit její závislost na automobilovém provozu.

V dalším období je nutné dokončit rekonstrukci technické základny MHD (měnirny, tramvajová vozovna Slovany), odstranit kritická místa systému (závislost tramvajového provozu na jediné vozovně, alternativní propojení k trolejbusové trati Tylova Americká – Šumavská) a zvýšit konkurenceschopnost MHD v dopravním systému zajištěním její větší preference a segregace.

Příměstská veřejná doprava

Naplňování PRMP z hlediska příměstské veřejné dopravy došlo k významným změnám. V provázanosti na MHD se v okolí Plzně začal rozvíjet integrovaný dopravní systém (Integrovaná doprava Plzeňska - IDP) a pro její formování a rozvoj byla založena společnost Plzeňský organizátor veřejné dopravy, PAVED s.r.o. To vytvořilo podmínky pro optimalizaci autobusové příměstské dopravy a zlepšení její provázanosti na železniční dopravu. K významným změnám došlo i u železniční dopravy. V rámci budování III. Tranzitního železničního koridoru získaly tratě ve směru Praha a Stříbro novou kvalitu, přestavbou prošly i některé části plzeňského železničního uzlu. Podstatně byly zlepšeny vazby v přestupním uzlu Hlavní nádraží a byla opravena historická odbavovací budova. V současné době pokračuje celková přestavba nádraží včetně nástupišť a kolejíště.

Pro další postup je nutné na území města vybudováním potřebných terminálů a přestupních uzlů zlepšit provázanost autobusové dopravy na městskou hromadnou a železniční dopravu a vybudováním lokálních odstavných ploch optimalizovat délku manipulačních jízd. Z hlediska železniční dopravy je nutné dokončit přestavbu železničního uzlu Plzeň. V souvislosti s investicemi do železniční infrastruktury je dále nutné efektivnější zapojení železnice do systému příměstské dopravy (železnice páteřním prvkem systému) a zavedení taktové dopravy v celé zóně IDP.

Pěší a cyklistická doprava

Rozvoj pěší dopravy v souladu s PRMP byl podpořen zatraktivněním veřejných prostorů v centru města (rekonstrukce sadů Pětatřicátníků rekonstrukce ulic v historickém jádru, rekonstrukce Americké a Pražské ulice, vznik nových pěších zón Martinská, sady Pětatřicátníků - Bezručova, Riegrova atd.). Nepodařilo se však prosadit zklidnění Americké třídy ani větší rozvoj pěších zón v historickém jádru.

Na celém území města se celoplošně zlepšila bezbariérová přístupnost (přechody pro chodce, místa pro přecházení, zastávky MHD atd.). Budováním greenways v údolích řek vznikla nová pěší propojení a zlepšily se možnosti pro rekreační pěší dopravu.

Z hlediska cyklistické dopravy se postupně realizovaly úseky cyklotras dle Generelu cyklistických tras města Plzně včetně tras greenways. Budované trasy však zatím nevytvořily spojitou síť. Z cyklistických tras se staly nejvyužívanějšími úseky greenways, systémově prováděný monitoring pěší a cyklistické dopravy však městu chybí. Nedostatkem systémového řešení jsou chybějící stojany a boxy pro odstavení kol. Město neprovozuje půjčovnu kol ať už „klasického“ nebo bikesharingového typu. Bikesharing na území města provozuje občanský spolek za částečné finanční podpory města Plzně.

Pro další postup je nezbytné u cyklistické dopravy postupně dobudovat trasy do spojitě sítě, zejména u nejvyužívanější infrastruktury, kterou představují greenways, spolupracovat s okolními obcemi na zajištění návaznosti tras do širšího zázemí města, zajistit dostatek míst pro odstavení a úschovu kol, podporovat provázanost cyklistiky s ostatními druhy dopravy a podporovat rozvíjející se systém bikesharingu.

U pěší dopravy je nutné zlepšovat podmínky pro bezpečnost (doplnění pěších propojení do stavebně nesrostlých částí, uplatňování moderních dopravně inženýrských opatření) a pohodlnost (zklidňování komunikací v centru města,

vytváření nových pěších zón) dopravy a doplnit chybějící úseky přes přírodní a technické bariéry (například lávka přes Rokycanskou a Tyršovu ulici, propojení Zadní Skvrňany – Zátíší atd.)

Uplatňování konceptu Smart City

U všech druhů dopravy jsou již dnes uplatňovány technologie Smart. Nejvíce aplikací je využito v systému městské hromadné dopravy, a to zejména v oblastech řízení provozu a odbavovacího a informačního systému. Významné je i zastoupení Smart technologií v řízení automobilové dopravy. Postupně se tyto technologie začínají uplatňovat v příměstské dopravě a dopravě v klidu a pronikly i do řešení cyklistické dopravy (organizování bikesharingu).

Pro další postup je nezbytné sledovat nové možnosti Smart technologií a postupně je zavádět do všech částí dopravního systému. Zejména je potřebné rozšířit využívání konceptu Smart City v dopravě v klidu a v příměstské dopravě. U dopravy v klidu je nutné zlepšit efektivitu správy systému a zvýšit jeho uživatelskou přívětivost (rozvíjením informačního systému, placení parkovného mobilními aplikacemi atd.). U příměstské dopravy je vhodné aplikovat Smart technologie v úrovni srovnatelné s aplikacemi v systému městské hromadné dopravy.

Vliv dopravního systému na ostatní funkce města

Dopravní systém zvládá zajišťovat dopravní vztahy a vytváří tak předpoklady pro fungování a rozvoj města. Z hlediska zajištění dopravních potřeb nemá dopravní systém zásadní nedostatky. Hlavním problémem dopravního systému jsou negativní vlivy dopravy zasahující nejvíce centrum města. Zejména se jedná o tyto nepříznivé dopady:

- snížená pobytová kvalita zasažených veřejných prostorů
- bariérový účinek přetížených ulic omezující pohyb chodců
- zhoršené parametry kvality ovzduší
- nepříznivé podmínky pro bydlení

V minulém období přispěla zásadním způsobem k snížení vlivu dopravy na ostatní městské funkce realizace dálnice D5. Ostatní realizované stavby zásadní vliv na situaci v centru města neměly.

Pro další postup je nezbytné vytvořit podmínky pro zásadní snížení automobilové dopravy v centru města, a to vyváženým rozvojem dopravního systému dle zpracovaného „Plánu udržitelné mobility Plzně“ a postupnou dostavbou městského okruhu převést část dopravních vztahů mimo centrum města.

Seznam zkratk

MHD	městská hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IZS	integrovaný záchranný systém
VLD	veřejná linková doprava
ZVS	závazek veřejné služby
SSZ	světelné signalizační zařízení
PUMP	Plán udržitelné mobility Plzně
MKS	městský kamerový systém
CAN	Centrální autobusové nádraží
PMDP a.s., PMDP	Plzeňské dopravní podniky, a.s.
PK	Plzeňský kraj
ZMP	Zastupitelstvo města Plzně
RMP	Rada města Plzně
MMP	Magistrát města Plzně
OI MMP	Odbor investic Magistrátu města Plzně
ZČU	Západočeská univerzita
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky, s.o
ÚKRMP	útvár koncepce a rozvoj města Plzně, p.o.
SVSMP	Správa veřejného statku města Plzně, p.o.
Park & Ride , P+R	zaparkuj a jed' (MHD)
Park & Go, P+G	zaparkuj a jdi

Zdroje

Územní plán města Plzně

Územní plán Plzeň, návrh, (ÚKRMP, 2016)

Vyhodnocení šetření názoru veřejnosti na podmínky života v Plzni, (ÚKRMP, 2015)

Plán udržitelné mobility Plzně, (Mott MacDonald, 2016)

Model silniční dopravy v Plzni, (SVSMP, 2015)

Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně (ÚKRMP, 2010)

Zpráva o realizaci programu č. 227 210 „Výstavba dálničního obchvatu Plzně a souvisejících přivaděčů“, (ŘSD ČR, 2013)

Generel dopravy v klidu města Plzně, aktualizace 2013 (ÚKRMP, 2013)

Zpráva o městském parkovacím systému za 2. pololetí 2015, (Parking Plzeň, 2015)

Studie mobility města Plzně, (PMDP a.s., 2015)

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016, (POVED s.r.o., 2011)

Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska na území města Plzně, (POVED s.r.o., 2010)

Plzeň - generel pěších tras města Plzně (ÚKRMP, 2006)

Plzeň – sportovně rekreační trasy v údolích řek, greenways (ÚKRMP, 2007)

Generel cyklistických tras města Plzně (SVSMP, 2009)

Seznam příloh

Kapitola 2. Popis – základní informace

- D.1 Dělna přepravní práce
- D.2 Počet automobilů vjíždějících do centrální oblasti
- C.3 Digitální model komunikační sítě, intenzity dopravy – stav 2015
- D.4 Zdržení vozidel v ranní dopravní špičce
- D.5 Přehledná situace – technologické vybavení světelně řízených křižovatek
- D.6 Přehledná situace – kamerové body
- D.7 Zóna placeného parkování, parkoviště a parkovací objekty v centrální oblasti
- D.8 Vybavenost, obsazenost a respektovanost zóny placeného parkování
- D.9 Dohled nad dodržováním pravidel zóny placeného parkování
- D.10 Charakteristiky systému MHD
- D.11 Dojíždka do Plzně
- D.12 Schéma tras Greenways

Kapitola 3. Zhodnocení vynaložených prostředků

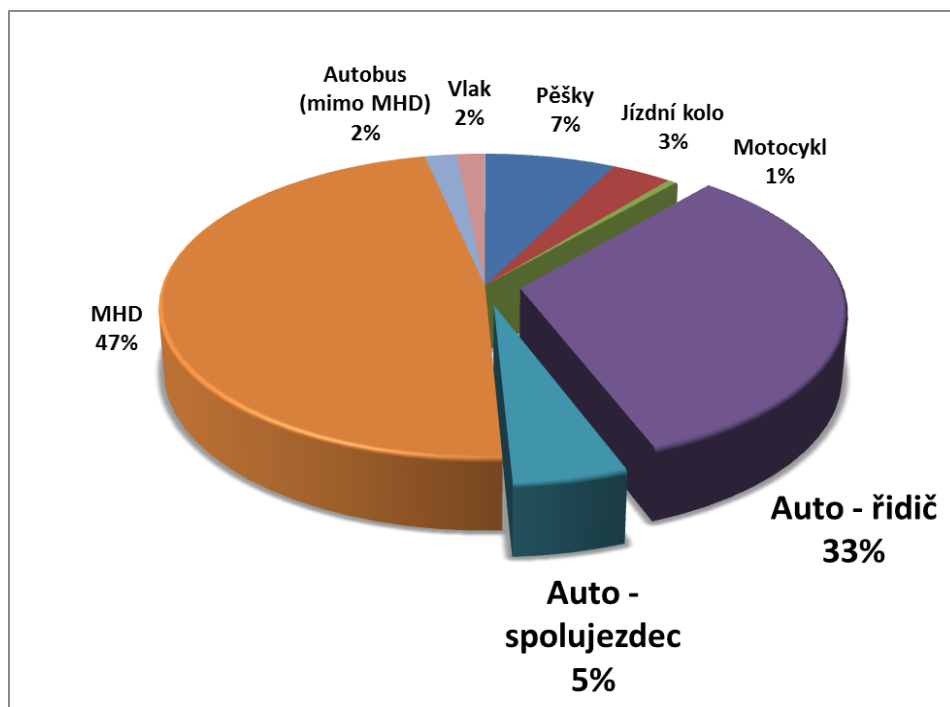
- D.13 Finanční zatížení města Plzně, doprava
- D.14 Náklady na rozhodující stavby dopravní infrastruktury
- D.15 Náklady na opravy a údržbu komunikací

Kapitola 4. Srovnávací analýza s dalšími městy v ČR

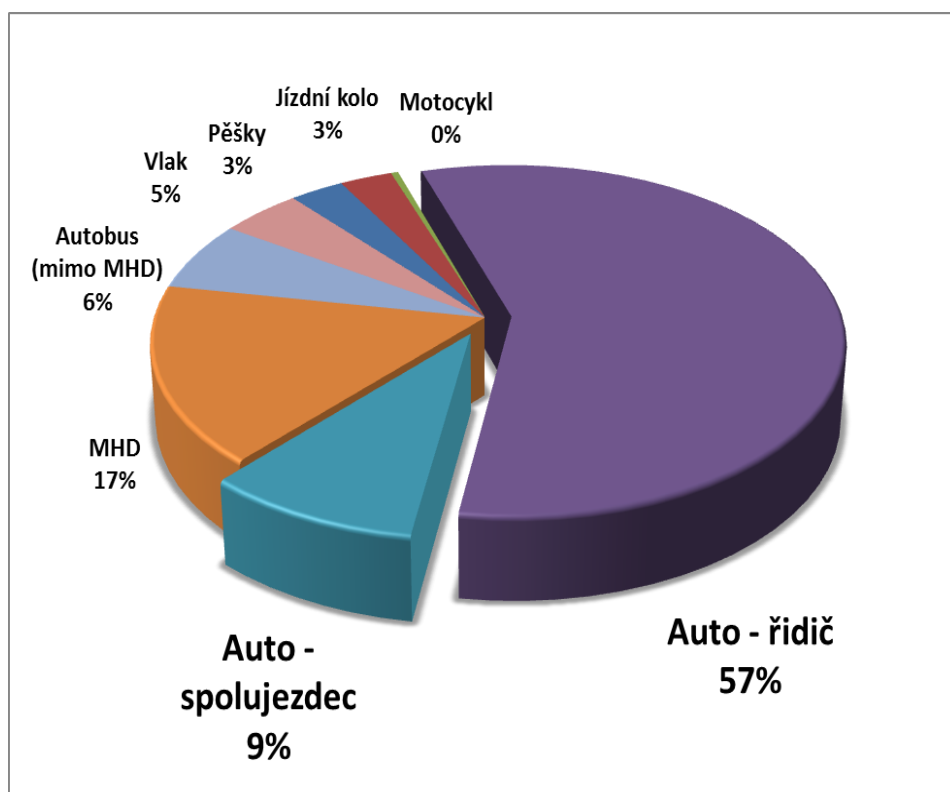
- D.16 Komunikační síť – navržená okružní a tangenciální propojení (Plzeň, Olomouc)
- D.17 Komunikační síť – navržená okružní a tangenciální propojení (Brno, Hradec králové)
- D.18 Srovnávací analýza, komunikační síť a městská hromadná doprava
- D.19 Srovnávací analýza, doprava v klidu a pěší a cyklistická doprava

Příloha D.1: Dělna přepravní práce

Dělna přepravní práce - Město Plzeň



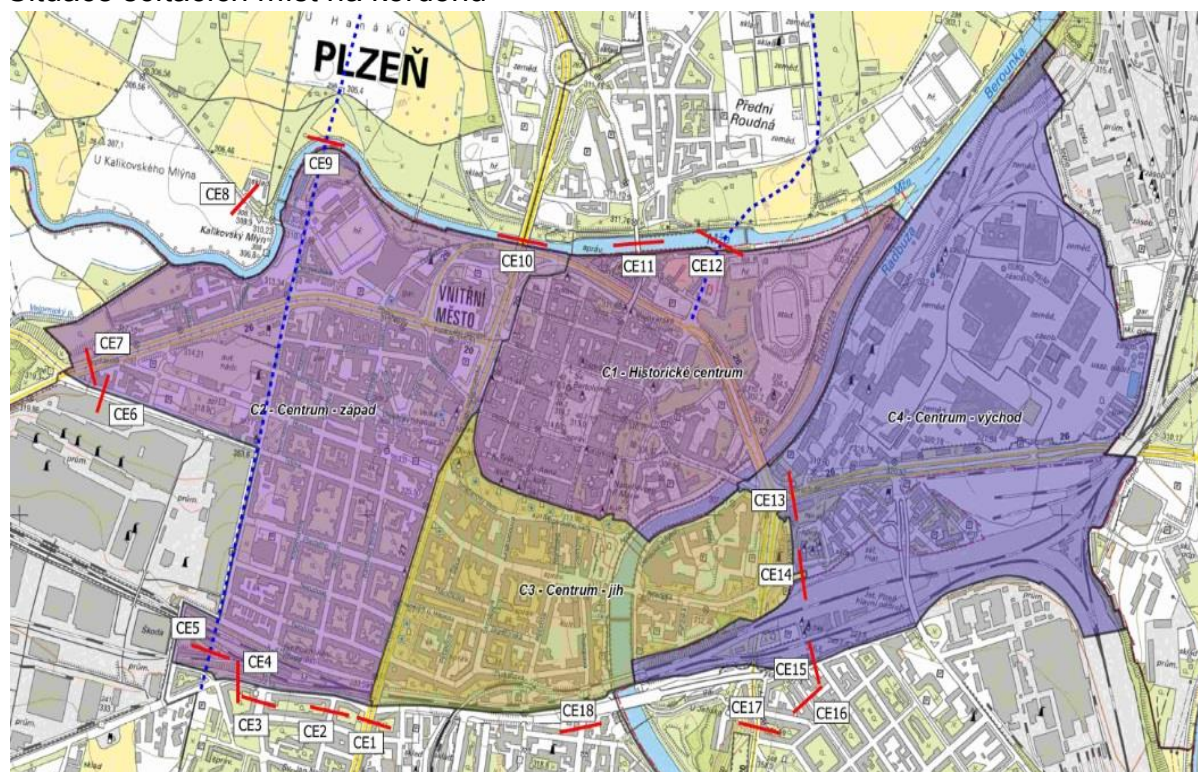
Dělna přepravní práce - Plzeň a okolí



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

Příloha D.2: Počty automobilů vjíždějících do centrální oblasti

Situace sčítacích míst na kordonu



Hodnoty intenzit na jednotlivých profilech (všechna vozidla v tisících za 24 hod).

	stav 2015	výhled 2035
CE1	25,6	17,6
CE2	0,6	0,7
CE3	10,1	6,2
CE4	13,4	23,2
CE5	7,8	24,1
CE6	8,1	7,2
CE7	29,3	21,1
CE8	5,9	4,9
CE9	-	16,6
CE10	51,3	20,5
CE11	21,5	11,1
CE12	-	12,3
CE13	40,1	35,4
CE14	6,9	5,7
CE15	9,4	16,1
CE16	10,0	9,8
CE17	12,8	9,7
CE18	11,1	13,7

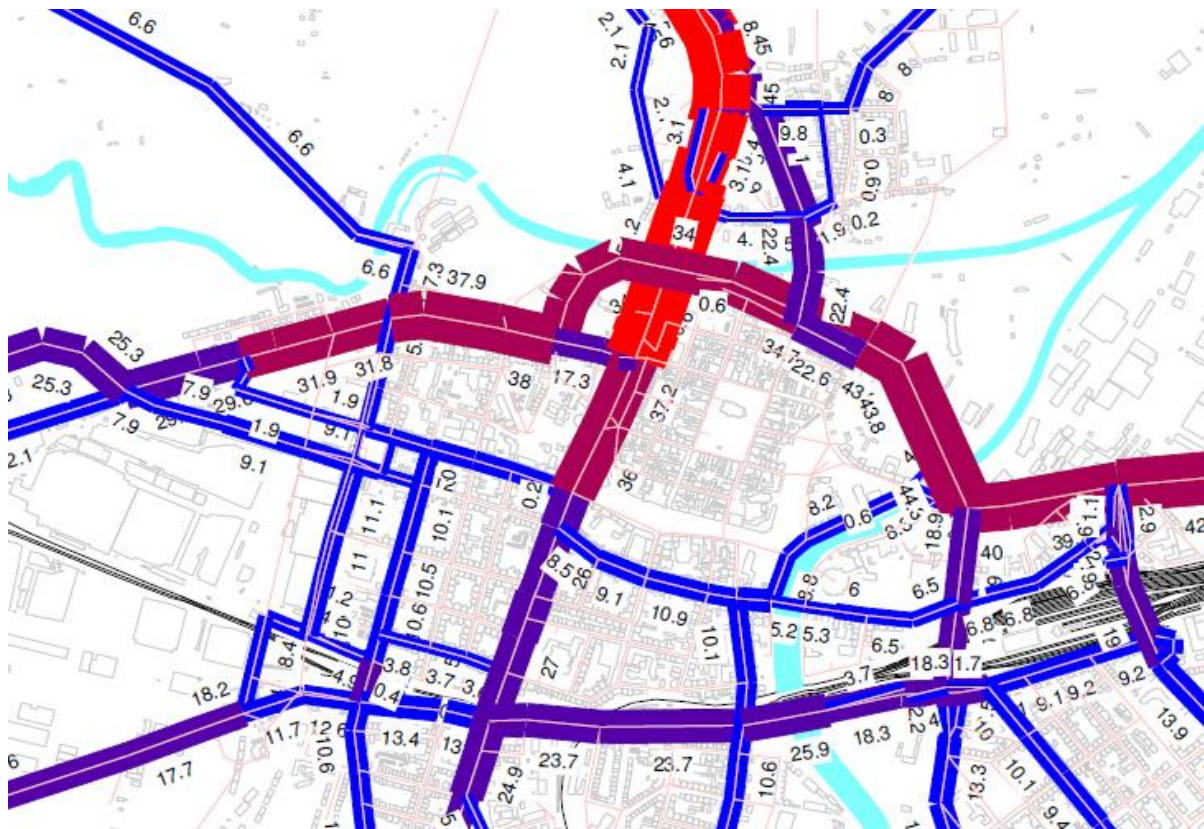
Zdroj dat: Digitální model komunikační sítě Správy veřejného statku města Plzně.

Příloha D.3: Digitální model komunikační sítě, intenzity dopravy – stav 2015

a) celek

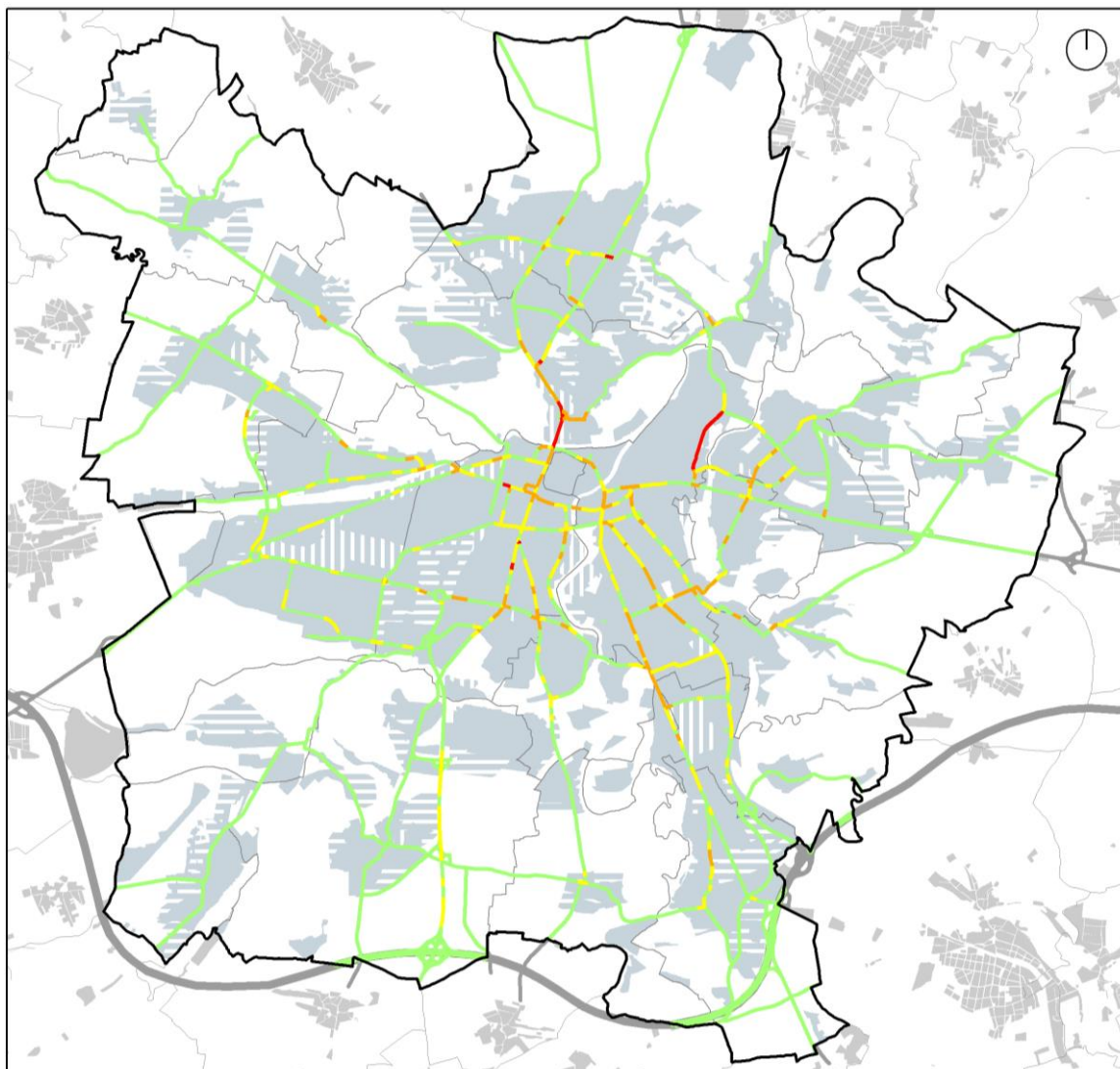


b) výřez – centrální část města







Zdroj dat: Digitální model komunikační sítě Správy veřejného statku města Plzně

Příloha D.4: Komunikační síť - zdržení vozidel v ranní dopravní špičce

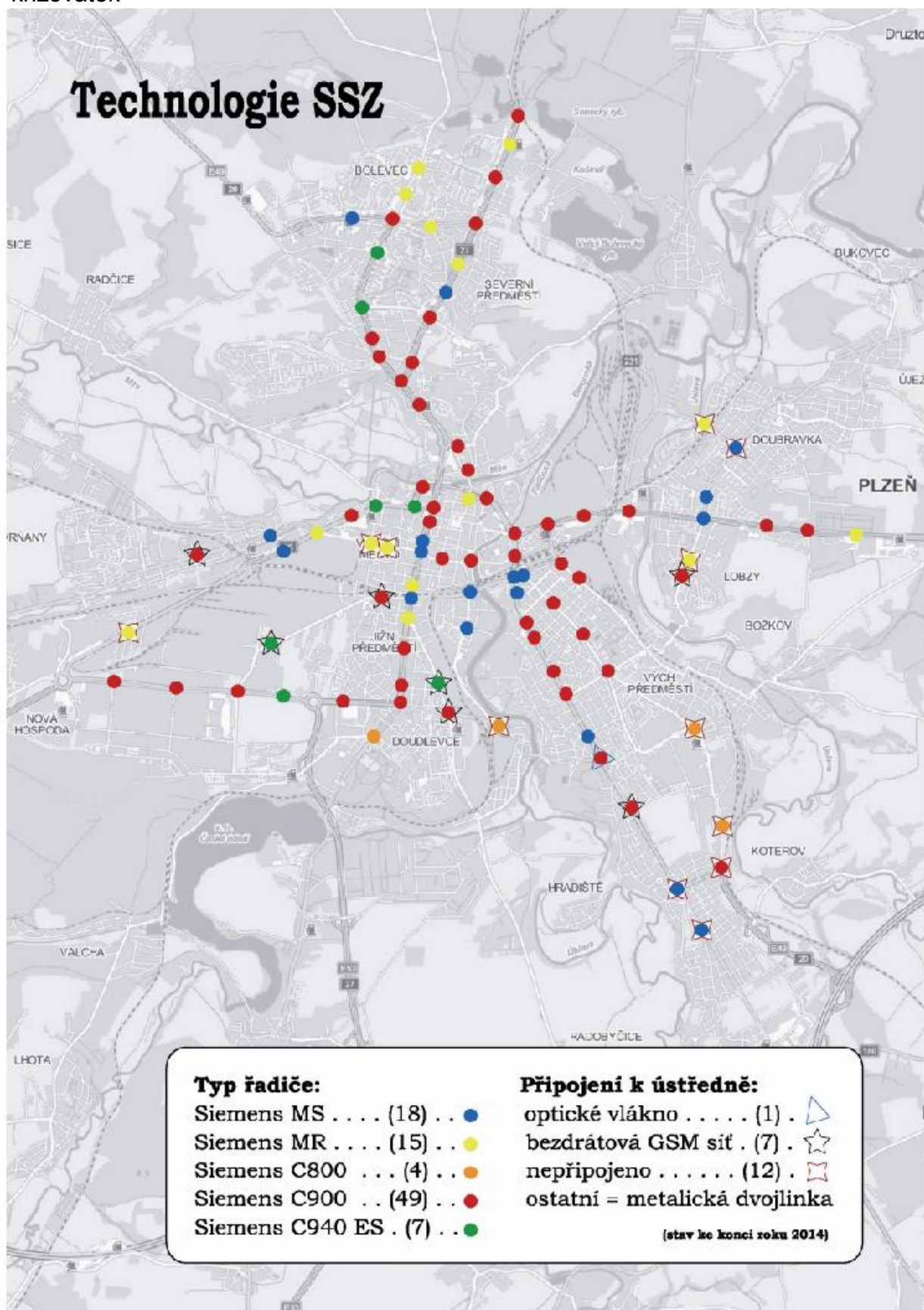


LEGENDA

-  PLYNULÝ PROVOZ BEZ OMEZENÍ RYCHLOSTI
-  PLYNULÝ PROVOZ S OMEZENÍM RYCHLOSTI
-  NEPLYNULÝ PROVOZ, ZDRŽENÍ VOZIDEL
-  NEPLYNULÝ PROVOZ, VELKÉ ZDRŽENÍ VOZIDEL

Zdroj dat: Mapy Google

Příloha D.5: Přehledná situace – technologické vybavení světelně řízených křižovatek



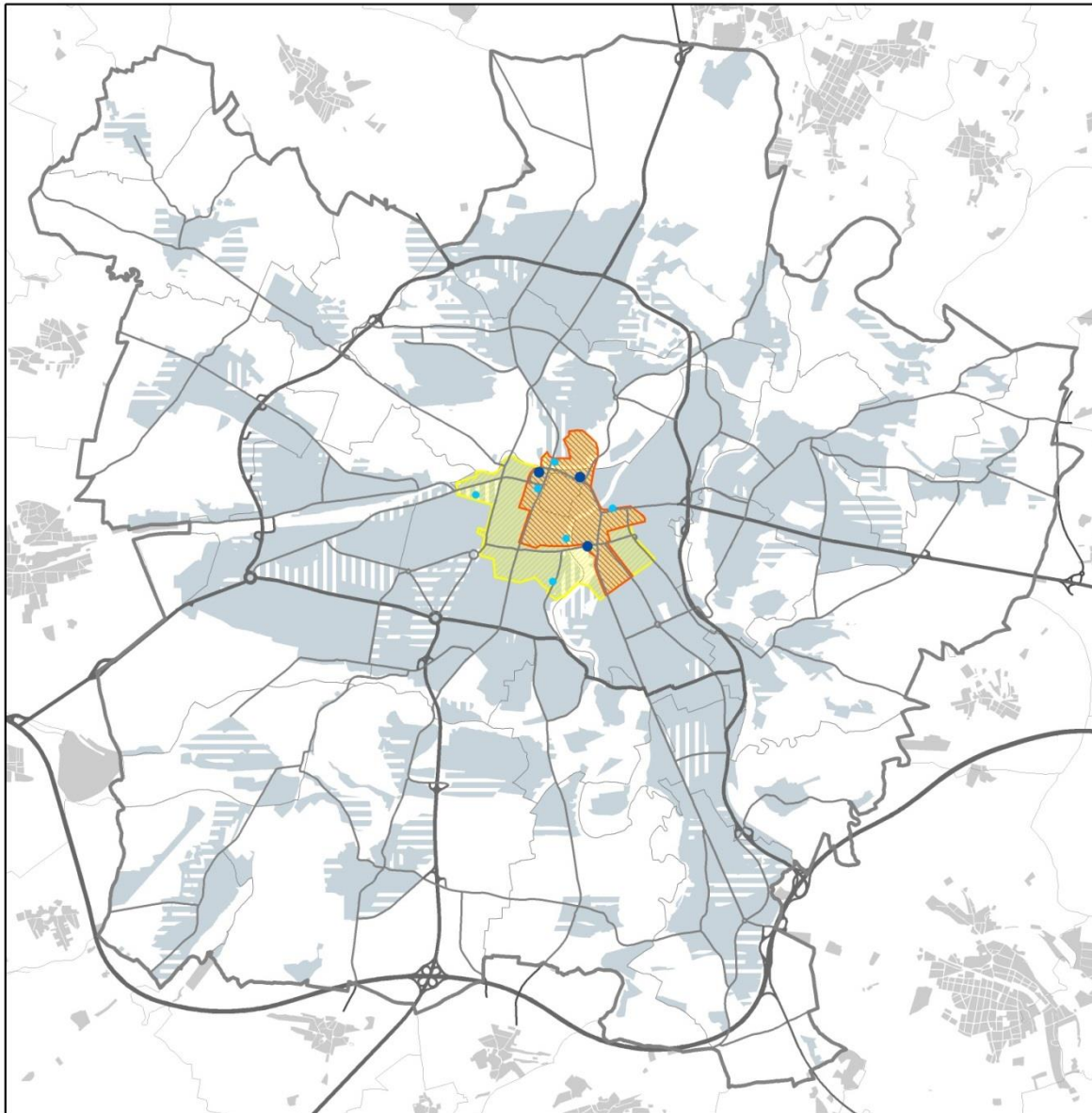
Zdroj dat: Správa veřejného statku města Plzně, Informace o dopravě za rok 2014

Příloha D.6: Přehledná situace – kamerové body



Zdroj dat: Správa veřejného statku města Plzně, Informace o dopravě za rok 2014

Příloha D.7: Zóna placeného parkování, parkoviště a parkovací objekty v centrální oblasti



Legenda:

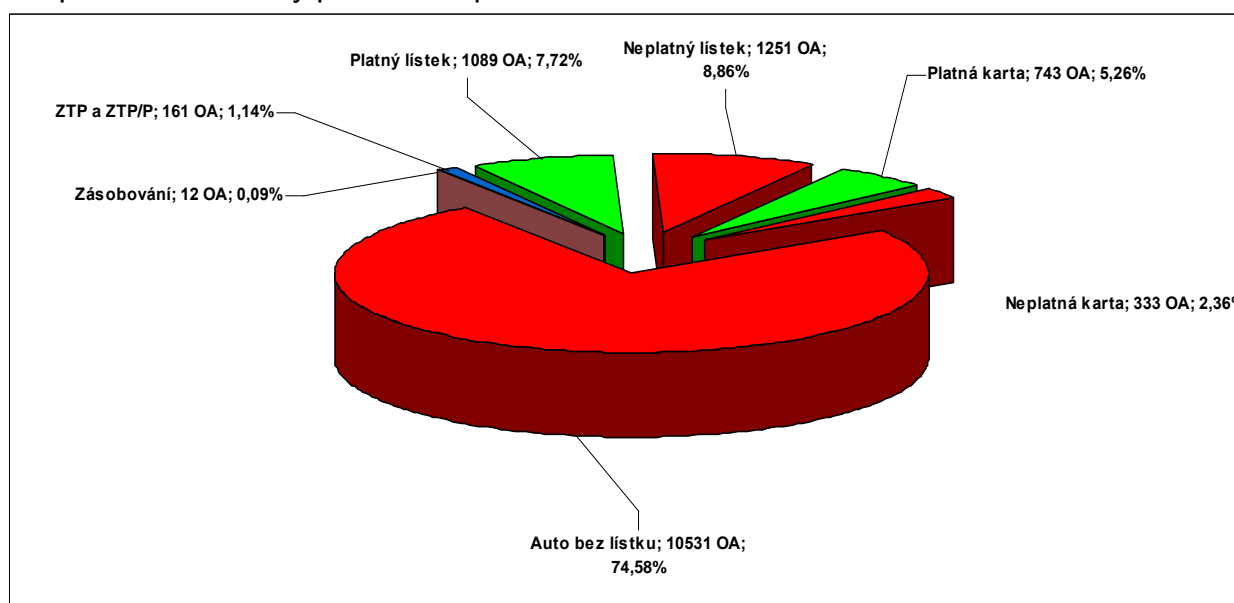
- Žlutá - návrhový rozsah zóny placeného parkování
- Červená - stávající rozsah zóny placeného parkování
- Tmavě modrá - parkovací objekty realizované městem Plzeň
- Světle modrá - veřejná parkoviště

Zdroj dat: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

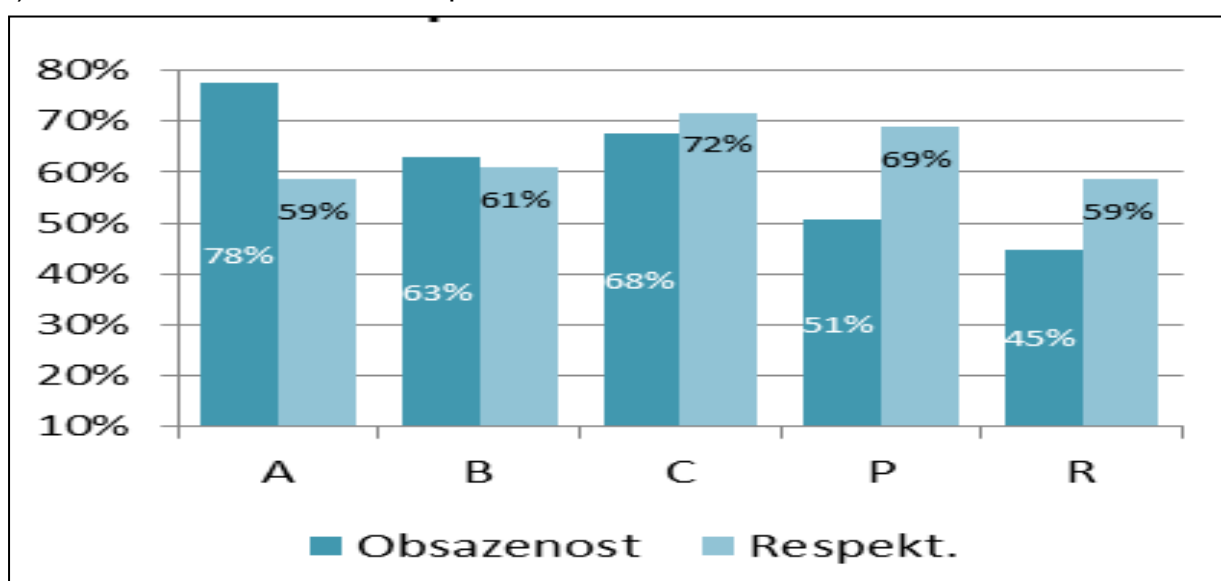
Příloha D.8: Vybavenost, obsazenost a respektovanost zóny placeného parkování
Počet parkovacích automatů a parkovacích míst v zónách placeného stání – stav 2015

Parkovací zóna	Počet parkomatů	Odhad stání
A	19	348
B	30	632
C	19	577
D (od 14. 3. 2016)	23	410
Petrohrad	23	516
Roudná	19	427
Celkem	133	2910

Respektovanost zóny placeného parkování v roce 2006



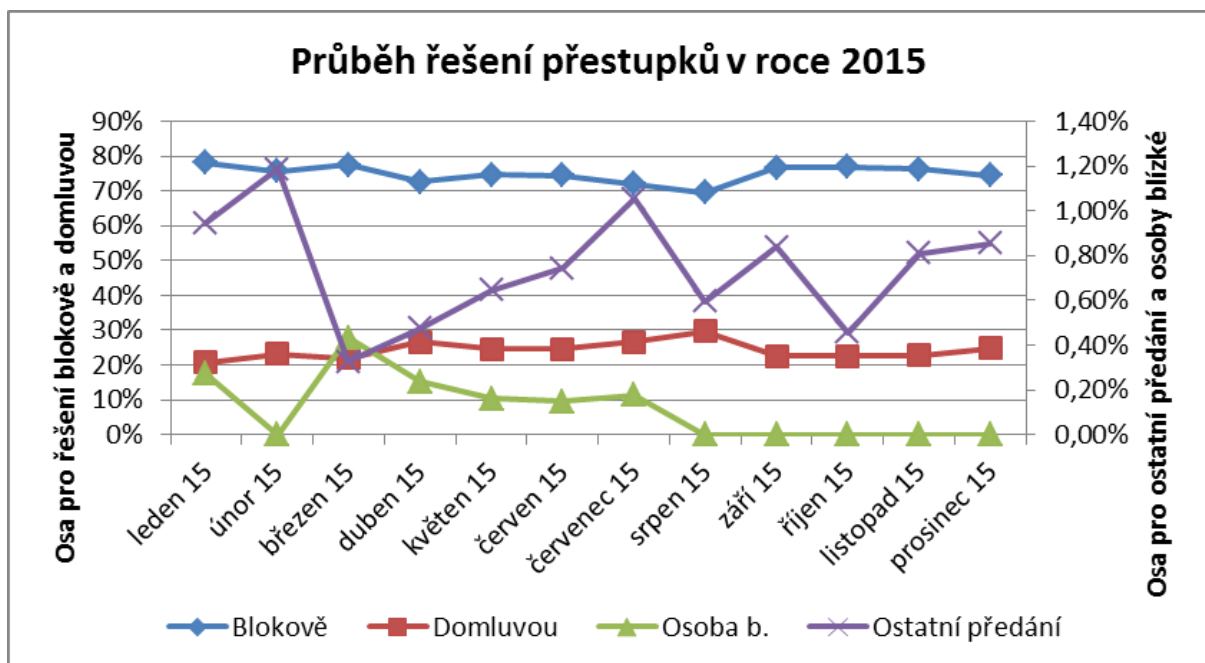
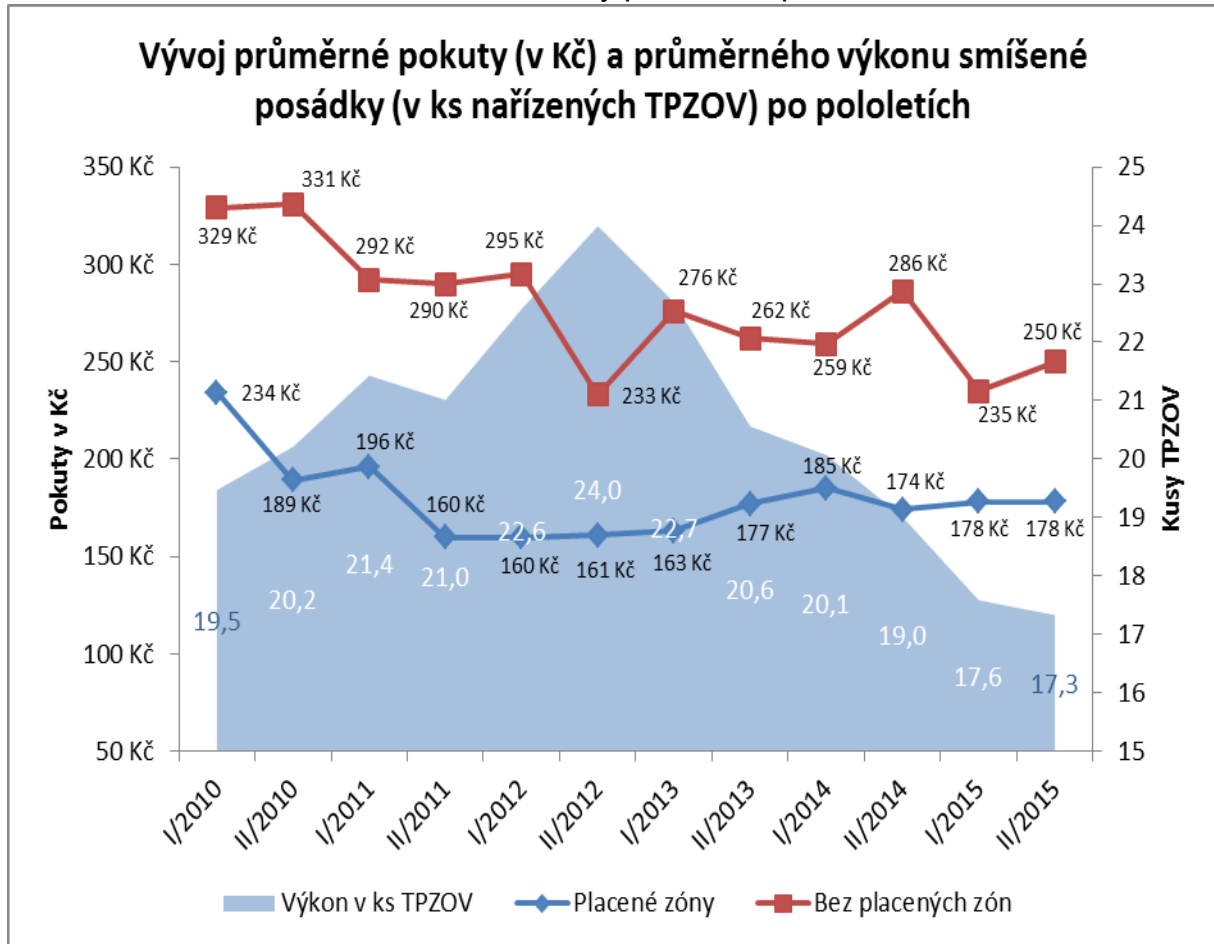
a) Průměrná obsazenost a respektovanost zón v roce 2015



Zdroj dat: část a) a c) – Parking Plzeň

Zdroj dat: část b) – Generel dopravy v klidu města Plzně - aktualizace 206

Příloha D.9: Dohled nad dodržováním zóny placeného parkování

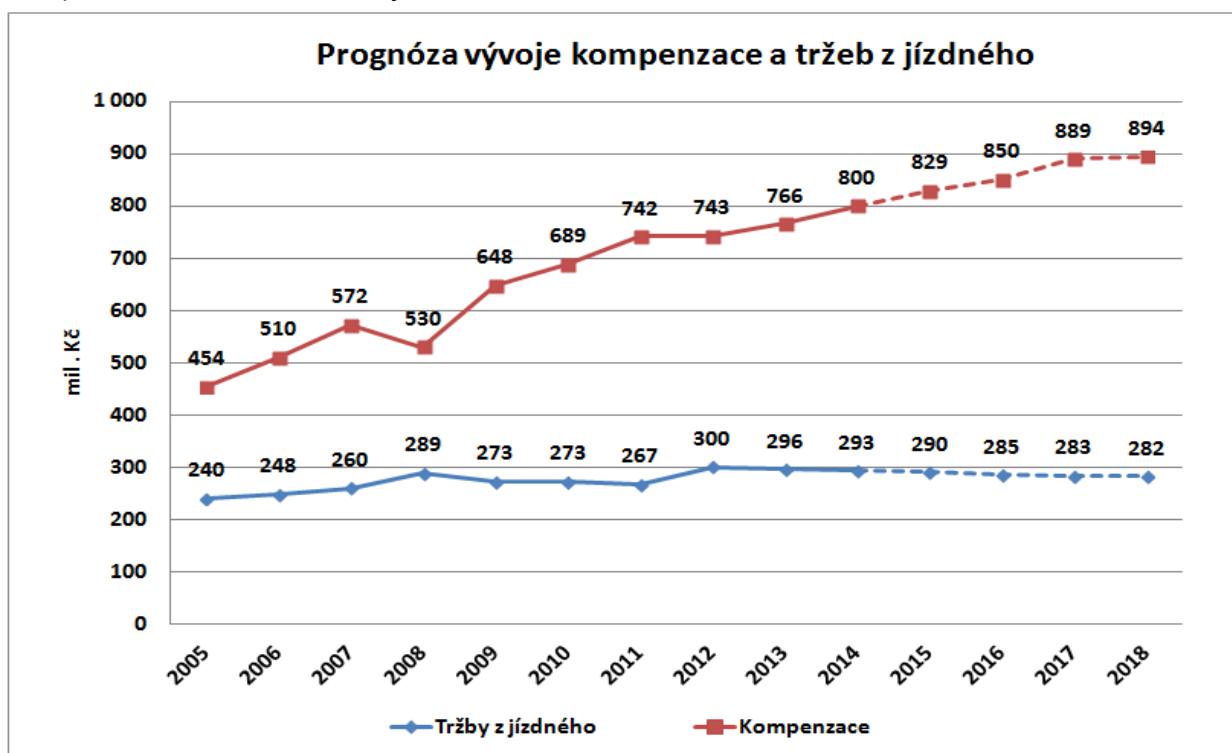


Příloha D.10: Charakteristiky systému MHD

a) Základní technické a provozní parametry

Délka linek (v km)	23,9	86,4	471,92	582,22
Počet zastávek	-----	-----	-----	790
Počet vozidel	114	87	136	337
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	68,42	89,66	95,59	84,87
Počet řidičů	154	178	207	539
Počet přepravených osob v tis. osob (statistický ukazatel)	35 986	29 301	36 700	101 987
Ujeté vozokilometry	5 330 814	4 363 192	5 404 815	15 098 821

b) Finanční náročnost systému MHD

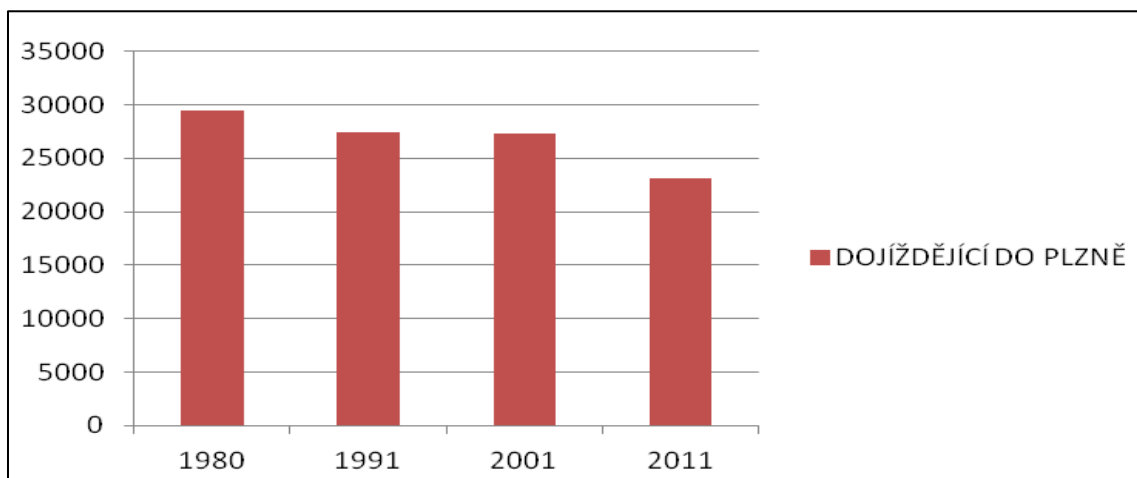


Zdroj dat: část a) - Výroční zpráva PMDP 2015

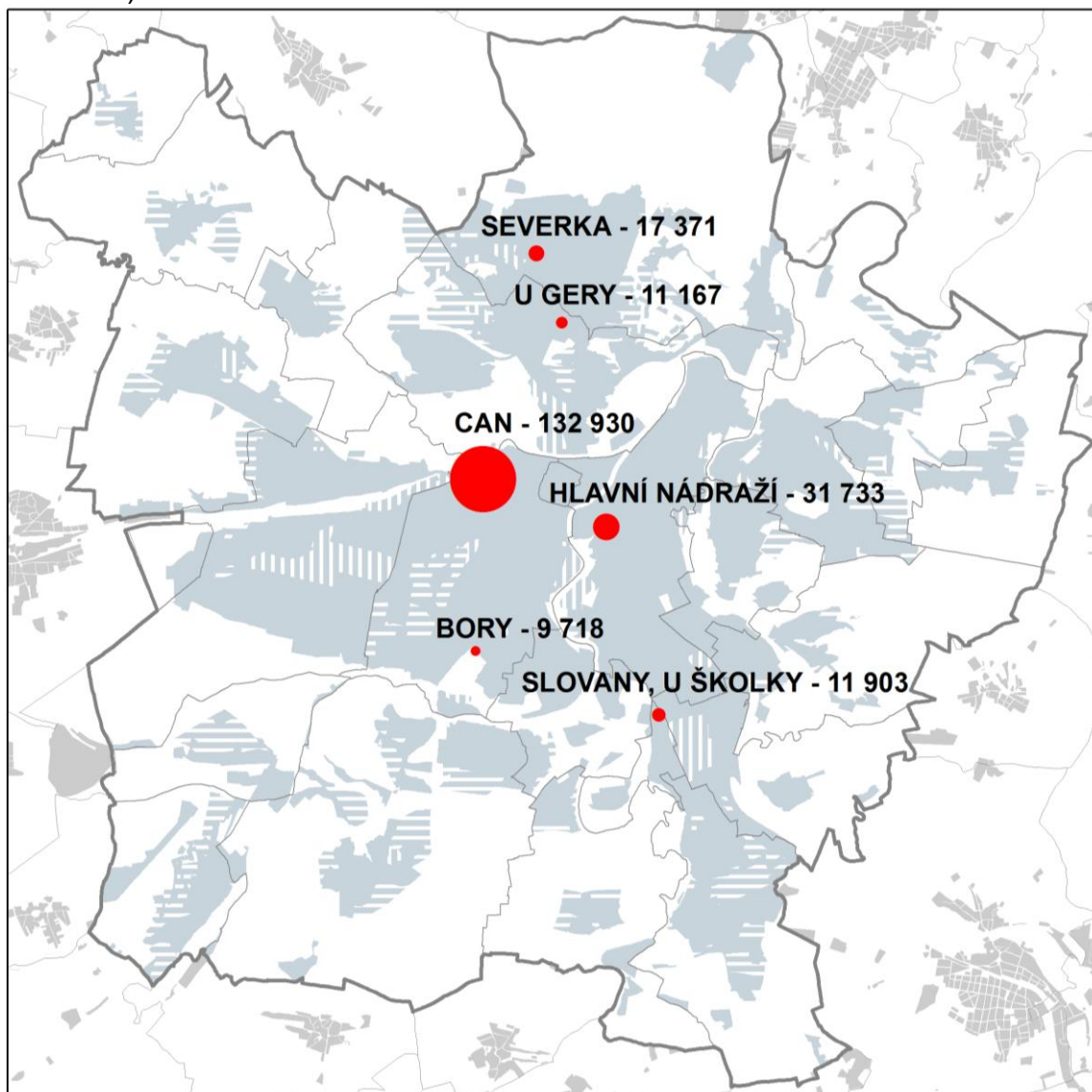
Zdroj dat: část b) – Studie mobility města Plzně, PMDP, 2015

Příloha D.11: Dojíždka do Plzně

a) Vývoj počtu dojíždějících do Plzně, období 1980 – 2011

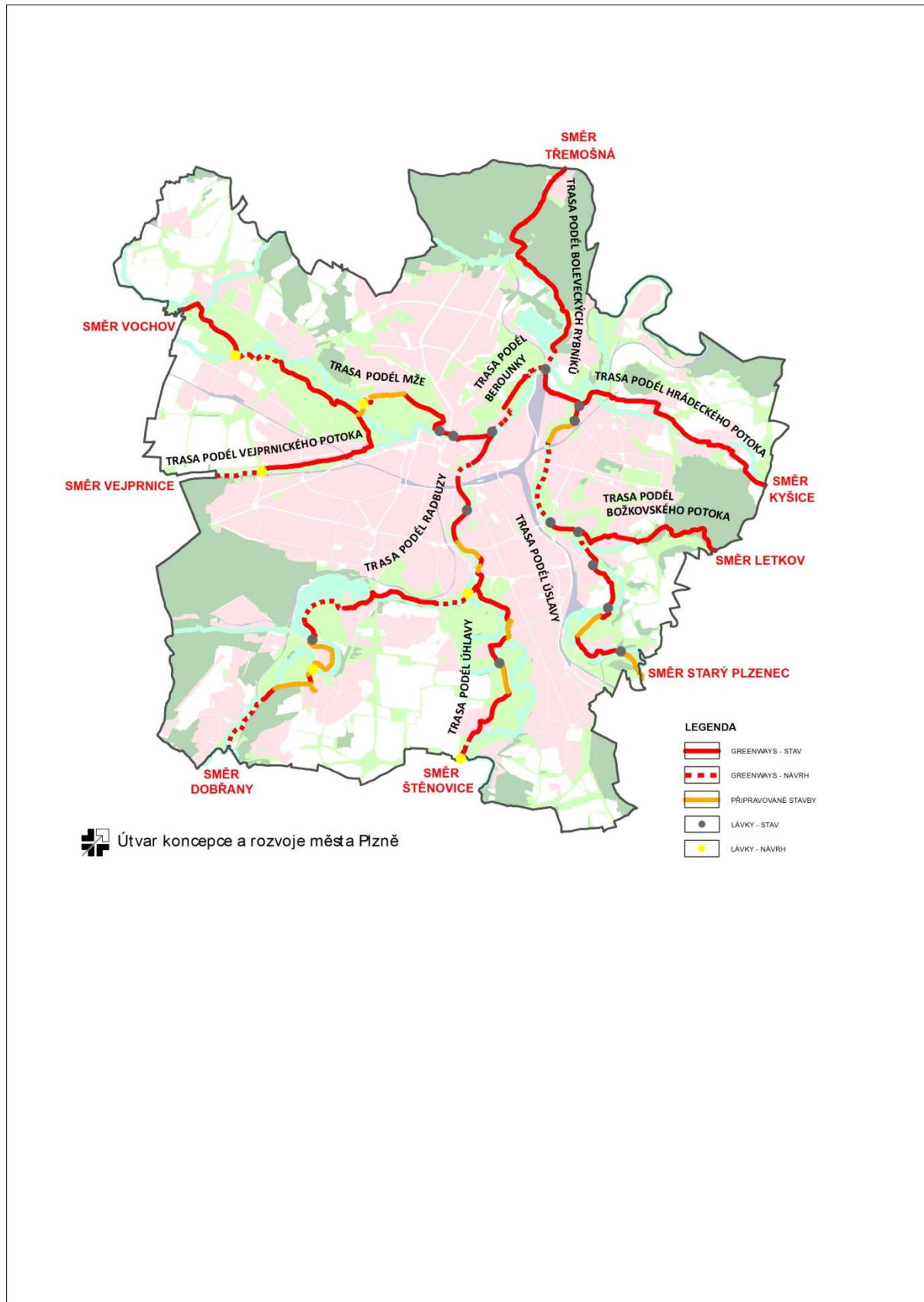


b) Počty dojíždějících dle výstupních zastávek (průměrné měsíční hodnoty za rok 2015)



Zdroj dat: Plzeňský organizátor veřejné dopravy, spol. POVED s.r.o.

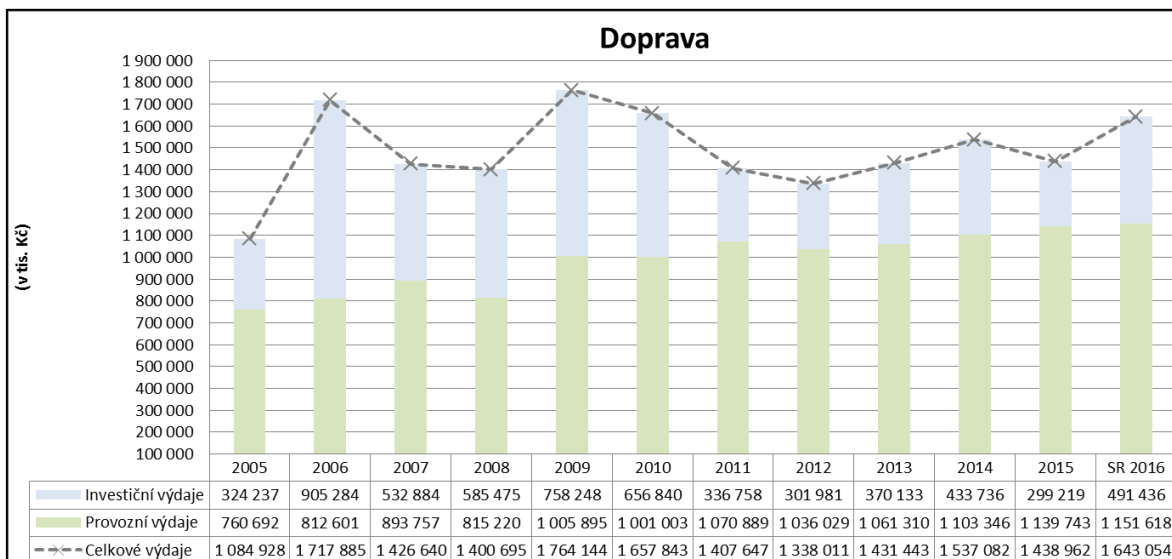
D.12: Schéma systému tras Greenweays



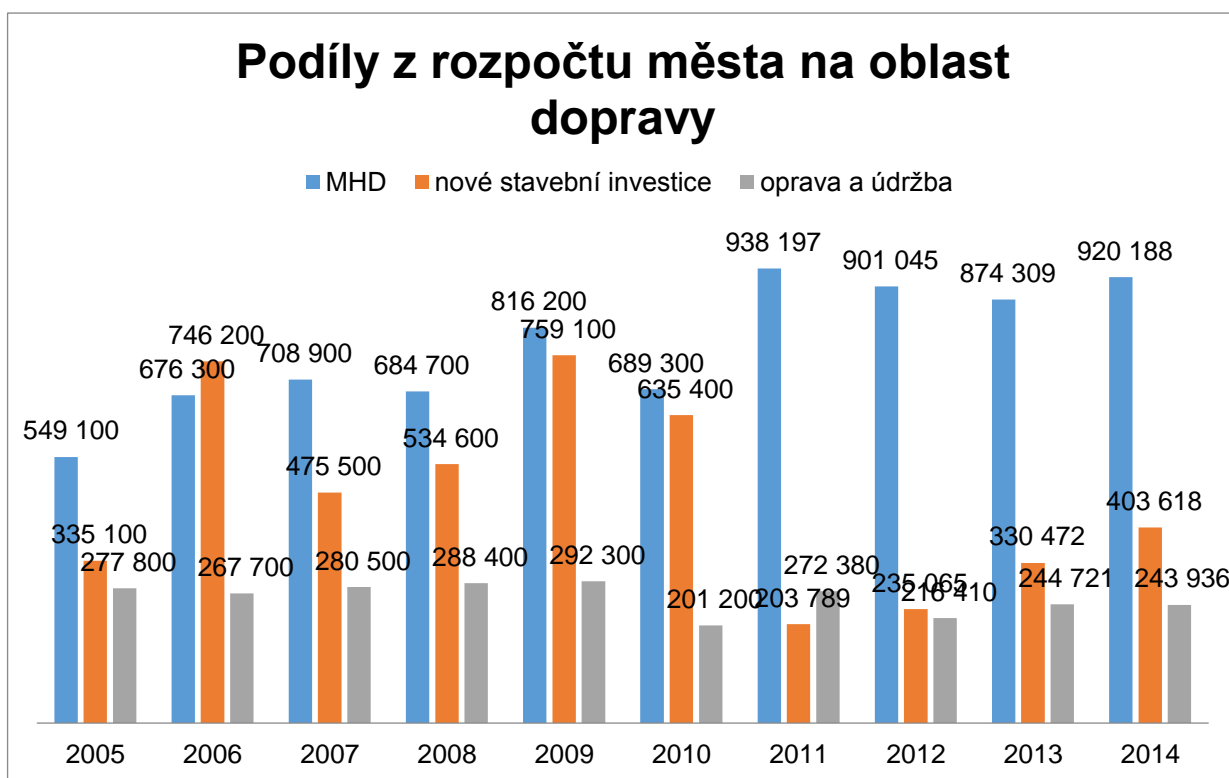
Zdroj dat: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

D.13: Finanční zatížení města Plzně

a) náklady na dopravu v tis. Kč z rozpočtu MMP (nejsou zahrnuty výdaje městských obvodů)



b) Podíly z rozpočtu města pro oblast dopravy (tis. Kč)



Zdroj dat: a) Ekonomický úřad MMP;

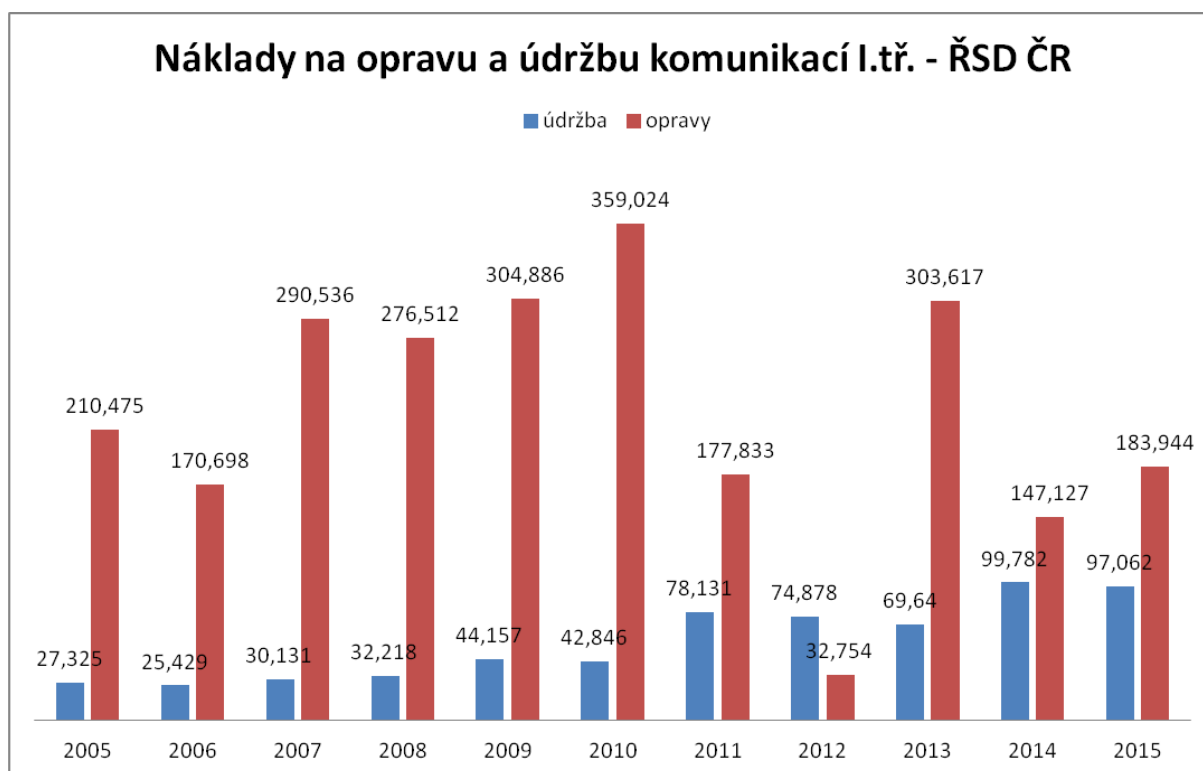
b) Informace o dopravě v Plzni, SVSMP, roky 2005 - 2014

D.14: Náklady na rozhodující stavby dopravní infrastruktury (v mil. Kč)

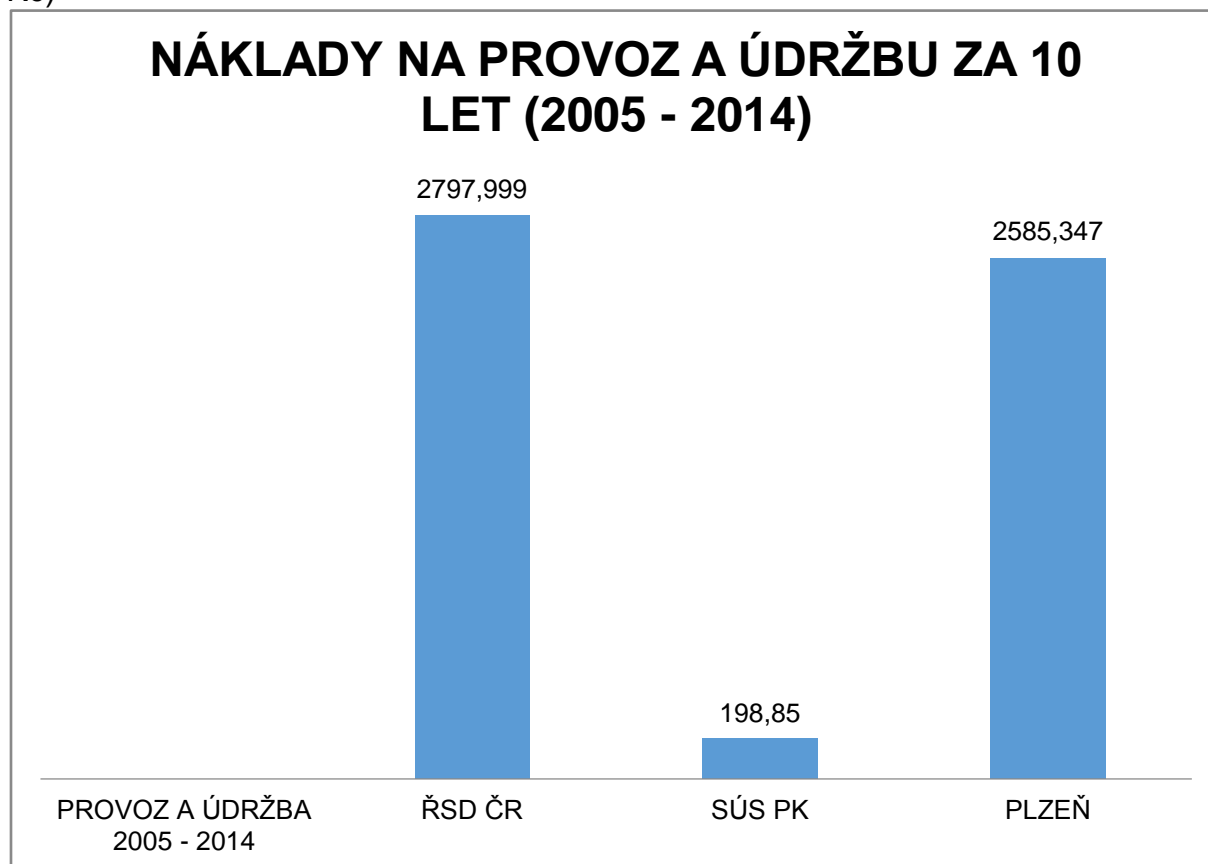
	Akce	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σ	
SŽDC	Optimalizace trati Plzeň-Stříbro					3966							15463	
	Průjezd žel. uzlem Plzeň										1563			
	Uzel Plzeň, 1. stavba	Plánované dokončení stavby v roce 2017										2608		
	Modernizace trati Rokycany-Plzeň	Plánované dokončení stavby v roce 2017										7326		
ŘSD ČR	D5 – Černice-Útušice				3391								6491	
	D5 – Most přes Úhlavu				956									
	I/27 - Tyršův sad-Sukova, 2. st.								970					
	I/20 – K Dráze-Jasmínova						336							
	II/180 – Plzeň-Černice	209	Stavba byla zahájena v roce 2004											
	I/26 – Nová Hospoda-přeložka								629					
SÚSPK	MO Domažlická-Křimická								700				1026	
	II/231 Jateční ul.-1.etapa										227			
	III/18053 Mosty Křimice přes Mži	50	Stavba byla zahájena v roce 2004											
	III/18019 Částkova ul.,I.-IV. etapa			49										
OI MMP	Rek.Kotíkovská		40										2252	
	Trať ČD Plzeň-Stříbro		176											
	Přestavba Borská			105										
	Rek.Francouzská			83										
	Rek.Částkova			760										
	Rek.Americká - I. etapa					218								
	Rek.TT Karlovar. I.et.					207								
	Rek. nám. Republiky					206								
	MO Domažlická-Vejprnická - 0. etapa						185							
	I/20 K Dráze-Jasmínová						65							
	Trolejb.trať Borská pole						136							
	Trolejb.trať u Nové Hospody						24							
	I/26 Tyrš. sad-Sukova II.							102						
	I/26 přel. Nová Hospoda								63					
	Rek.TT Karlovarská II.et.								142					
	MO Domažlická - Křimická - 1. etapa										242			
	II/231 Plaská-Na Roudné-Chrástecká										82			
TT Pražská - U Zvonu										56				
Rekonstrukce Borské											44			

Zdroj dat: ŘSD ČR, OI MMP, SVSMP, ÚKRMP

D.15: Náklady na opravy a údržbu komunikací
 Náklady na opravy a údržbu silnic I. tříd – ŘSD ČR (mil. Kč)



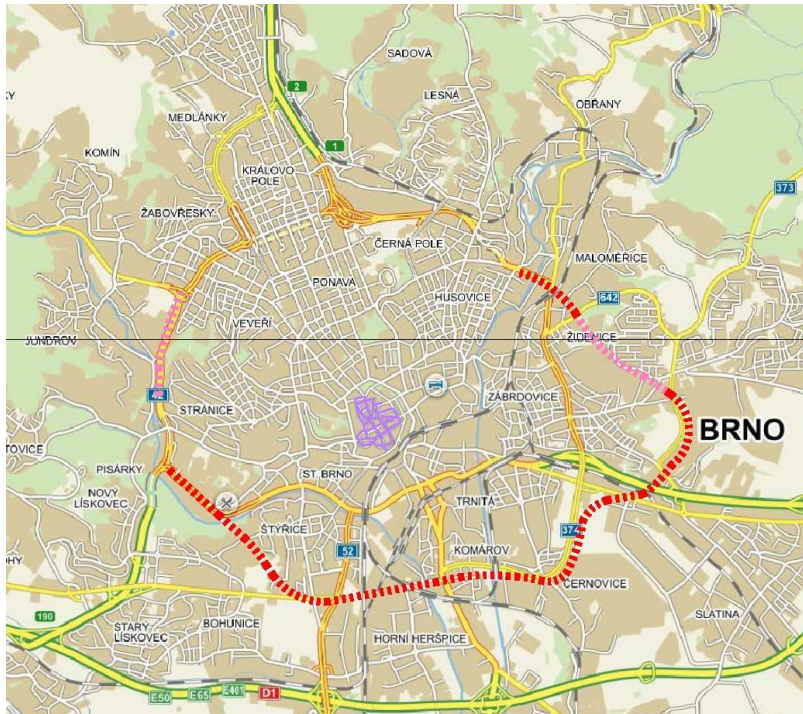
Náklady na opravy a údržbu komunikací dle jednotlivých správců, 2005 – 2015 (mil. Kč)



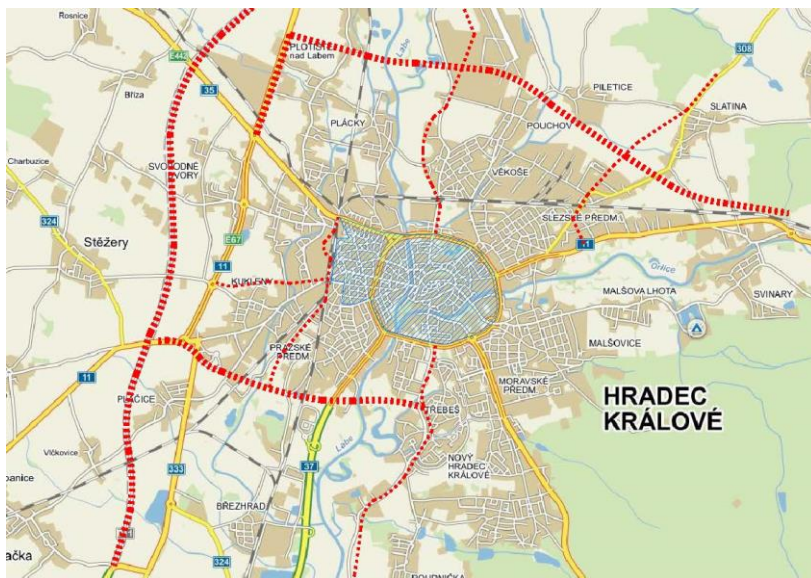
Zdroj dat: a) ŘSD ČR; b) ŘSD ČR, SVSMP

Příloha D.17: Srovnávací analýza – komunikace, navržená okružní a tangenciální propojení

c) Brno



d) Hradec Králové



Zdroj dat: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně a Mapy.cz

D.18: Srovnávací analýza, komunikační síť a městská hromadná doprava

a) komunikační síť

	Plánovaná okružní a tangenciální propojení
PLZEŇ	IAD a tranzitní doprava zatěžují centrální oblast Postupná realizace etap „Západní části městského okruhu“ Příprava severovýchodní a jižní části městského okruhu
BRNO	IAD a tranzitní doprava zatěžují centrální oblasti Zprovozněna severní část Dálnice na kraji města vlivem velkých obchodních středisek má lokálně obslužnou funkci Stavební a projektová příprava na další části „Velkého městského okruhu“
OLOMOUC	Dokončují výstavbu západní části obchvatu Připravují východní tangentu
HRADEC KRÁLOVÉ	Zatížení území průjezdnou dopravou Chybějící napojení na D11 Chybí severní a jižní obchvat Hradce, severní poloha ještě nemá stabilizovanou polohu – varianty v návrhu nového ÚP

b) městská hromadná doprava

	Druhy a počet linek MHD	Počty cestujících za rok v mil.	Počet obyvatel v tis.	Provázanost s ostatními druhy hromadné dopravy	Plánovaný rozvoj
PLZEŇ	3 TRAM linek 9 TBUS linek 26 ABUS linek	102	169	Přestupní uzel u Centrálního autobusového nádraží Zlepšení přestupních vazeb v uzlu Hlavní nádraží Integrovaný systém dopravy - IDP	- Prodloužení tramvajové linky k univerzitě - Rekonstrukce tratí a technické základny - Přestupní terminály
BRNO	11 TRAM linek 13 TBUS linek 51 ABUS linek	356	377	24 dopravních uzlů- přestup MHD + regionální dopravce + v některých případech železnice Integrovaný opravní systém jihomoravského kraje, zahrnuje i příměstské železniční tratě	- Prodloužení 3 tramvajových linek pro obsluhu univerzitního kampusu a 2 městských částí - Terminál IDS u železniční zastávky včetně prodloužení

					trolejbusové linky - Prodloužení trolejbusové linky
OLOMOUC	7 TRAM linek 23 ABUS linek	53	100	Přestupní terminál MHD + regionální doprava + železnice Integrovaný dopravní systém, postupné zahrnování příměstských železničních tratí - KOMBI ZÓNA	- Prodloužení tramvajové linky dokončeno 2014, pokračování stavby v roce 2017
HRADEC KRÁLOVÉ	7 TBUS linek 22 ABUS linek	neuveveno	93	Přestupní terminál MHD + regionální doprava + železnice VYDIS – integrovaný dopravní systém, zahrnuje i příměstské železniční tratě	Ekologie ve vozovém parku, náhrada aut. linek za trolejbusové

D.19: Srovnávací analýza, doprava v klidu a pěší a cyklistická doprava

a) Doprava v klidu

	Regulace	Parkovací objekty	Rozvoj
PLZEŇ			
BRNO	Nemají zónu placeného parkování, jen placená parkoviště v centrální oblasti Centrální oblast je regulována omezením	PINKI PARK Parkovací objekt se zakládacím systémem – nedoporučují – negativní ohlasy z uživatelského hlediska, ale je plně obsazený, provozují BK Parkovací dům Rozmarýn – soukromý	Vytipováno 14 ploch pro parkování P+R Parkování v zóně s omezením vjezdu v centrální oblasti bude vyhrazeno pro abonenty a rezidenty Další zóny pro rezidenty budou zaváděny dle zájmu jednotlivých městských čtvrtí,

	vjezdu pro držitele kart do 16hod-pak volné BK – brněnské komunikace provozovatel parkování (městský subjekt)- provozují parkovací plochy na území města, nově parkoviště P+R v okrajové části	provozovatel Výstavba 2 nových parkovacích objektů v centrální oblasti	systémem od středu k okraji města Dokument Strategie parkování ve městě Brně
OLOMOUC	Jednotarifní zóna placeného parkování	Parkovací dům v centrální oblasti Parkovací dům u nádraží ČD, typ P+R	- Vytvoření generelu dopravy v klidu - Uvolnit veřejná prostranství od automobilů
HRADEC KRÁLOVÉ	Tarifně odstupňované zóny placeného parkování 2 Parkovací plochy systému P+R	Parkovací objekt v centrální oblasti	Městu chybí plocha pro parkování TIR + zázemí

b) Pěší a cyklistická doprava

	Stav	Rozvoj
PLZEŇ	Postupná realizace cyklotras dle generelu Realizované úseky greenways podél řek Pilotní provoz bikesheringu	
BRNO	Sledují 5 základních cyklotras – vzájemně nepropojených 31km cyklostezek vymezení cyklopruhů, piktogramů v hlavním	Integrace cyklistů do hlavních dopravních proudů – ne segregace Parkování a půjčovna kol, systém B+R Vytvořit spojitou síť cyklotras

	dopravním prostoru –kolo jako každodenní dopravní prostředek – nejkratší cestou k cíli	
OLOMOUC	2 páteřní stezky, mají návaznost i mimo území města Orientace spíše na cykloturistiku Půjčovny kol 10 uzamykatelných cyklostanů	
HRADEC KRÁLOVÉ	79 km cyklistických komunikací Sdílení kol – projekt Rekola Automatický parkovací systém pro kola – parkovací věž pro kola - 116 míst bezpečnostní stojany pro kola na 11 místech	Pracovní skupina primátora pro cyklodopravu Prostor pro cyklistickou dopravu i v hlavním dopravním prostoru, na úkor IAD a dopravy v klidu – řešení dopravy jako celku a ne jen jednotlivých složek 2016 nový parkovací dům pro kola