



Plán udržitelné mobility Plzně

Souhrnná zpráva

Prosinec 2016
Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Plán udržitelné mobility Plzně

Souhrnná zpráva

Prosinec 2016

Útvar koordinace evropských projektů města Plzně

Divadelní 105/3, 301 21 Plzeň

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 |
| C | 5. 12. 2016 | DŠe EHu | JDy | OKo | Verze ke schválení |

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 _____ | 3 |
| 1.3 | Vize pro mobilitu _____ | 3 |
| 1.4 | Řešené oblasti _____ | 5 |
| 1.5 | Balíčky opatření _____ | 6 |
| 1.6 | Hlavní přínosy pro uživatele _____ | 9 |
| 1.7 | Lidé _____ | 11 |
| 1.8 | Rozpočet a financování _____ | 12 |
| 1.9 | Harmonogram _____ | 13 |
| 1.10 | Otázky a odpovědi _____ | 15 |
| | Appendix A.Schéma opatření | 16 |
| | Appendix B.Seznam zkratk | 17 |

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 spojitě 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**.

Tato Souhrnná zpráva je výtahem Závěrečné zprávy PUMP, kdy v kapitole **Plán mobility stručně a přehledně** nabízí na čtrnácti stranách základní přehled o cílech v mobilitě, procesu přípravy a výsledku dopravní strategie. Pro detailní informace pak odkazujeme na příslušné části Závěrečné zprávy:

- kapitola **Plán mobility krok za krokem** se soustředí na podrobný popis procesu přípravy, který je podstatný pro naplnění metodických požadavků v oblasti plánů mobility;
- kapitola **Opatření Plánu mobility** se zabývá čistě jen výsledky, jejich měřitelností a dopadem na rozpočtové zdroje města Plzně;
- kapitola **Souvislosti Plánu mobility** pak podává přehled o informační základně a strategickém souladu s koncepcí města.
- přílohy reprezentující významné milníky PUMP (workshopy, průzkumy) i samostatně stojící grafické a tabelární výstupy.

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 legitimacy 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.

Sady Pětatřicátníků



Zdroj: Mott MacDonald

Husova ulice



Zdroj: Mott MacDonald

Plzeň je jedním z předních českých měst, které se rozhodly pro pořízení tohoto strategického materiálu, nazvaného **Plán udržitelné mobility Plzně** („PUMP“). Přípravován byl od dubna 2014 do ledna 2016 podle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult:

- 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, závěrečná zpráva do ledna 2016.

Francouzská třída



Zdroj: Mott MacDonald

Americká třída



Zdroj: Mott MacDonald

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 být 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**:

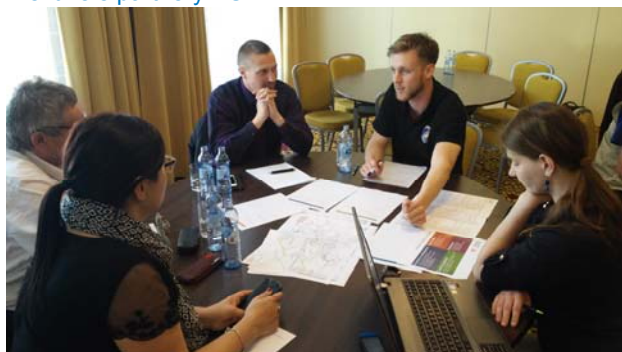
- 1. rozvojový pilíř – Plzeň chce být ekonomicky silným, moderním a v Evropě konkurenceschopným městem (oblast vzdělání, zaměstnanosti, bydlení);
- 2. rozvojový pilíř – Plzeň bude rozvíjet svůj význam kulturního a společenského centra, a to nejen v rámci regionu, ale i v širším rozsahu (oblast cestovního 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).

Plán mobility je rovněž vytvořen v souladu se **Zásadami rozvoje dopravního systému města Plzně**, schválenými Zastupitelstvem města v roce 2011. Tento 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 konsensus ve vazbě doprava ↔ rozvoj města.

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.

Diskuze s partnery PUMP



Zdroj: Mott MacDonald



Zdroj: Mott MacDonald

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.

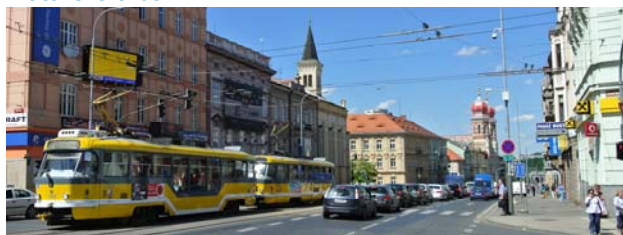
Nástroje

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

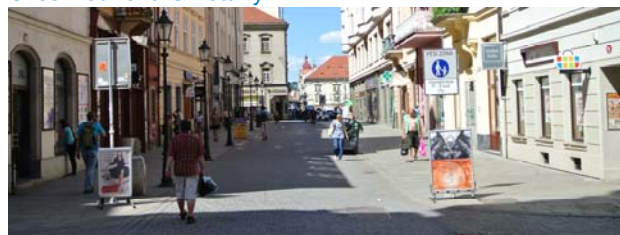
Město se zaměří na spolufinancování zásadních krajských a státních investic s cílem dobudovat městský okruh a snížit dopravní zatížení centra. Opatření uvnitř městského okruhu budou orientovaná na podporu neautomobilové dopravy, regulaci IAD, údržbu, rekonstrukce a opravy stávající infrastruktury, měkká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

Klatovská třída



Zdroj: Mott MacDonald

Ulice Bedřicha Smetany



Zdroj: Mott MacDonald

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.



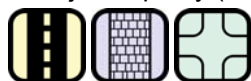
Cyklistická doprava

- 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.




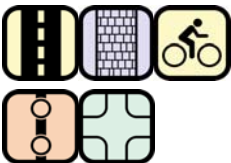







Nákladní doprava










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







1.5 Balíčky opatření

PUMP zahrnuje celkem 82 opatření různých typů, zařazených 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.

Přehled balíčků opatření PUMP

| Řešené oblasti | Balík opatření | Opatření |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 1 – Západní okruh | <ul style="list-style-type: none"> Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská) |
|  | 2 – Východní okruh | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Revitalizace uličního prostoru – Klatovská I/27 Sukova – Borská Dokončení propojení ZČU s centrem města |
|  | 4 – Silnice I/27 | <ul style="list-style-type: none"> I/27 Třemošenský rybník – Orlík |
|  | 5 – Přesmyk Domažlické trati | <ul style="list-style-type: none"> SŽDC - Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati Nové umístění Faltusova mostu jako lávky pro chodce a cyklisty |
|  | 6 – Terminály veřejné dopravy | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukce Masarykovy ulice (Rokycanská - Moravská) Rekonstrukce Dlouhé ulice Rekonstrukce Lobežské ulice |
|  | 8 – Chůze a veřejný prostor | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Zóny „Tempo 30“ |

| Řešené oblasti | Balík opatření | Opatření |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 10 – Cyklostezky | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Zastávky MHD Adelova, upřednostnění MHD E. Beneše × 17. listopadu × Samaritáská |
|  | 16 – Preference MHD | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Přestupní uzel na Nám. Milady Horákové • Vyhrazený pruh Malostranská |
|  | 18 – Konečné zastávky | <ul style="list-style-type: none"> • Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech |

| Řešené oblasti | Balík opatření | Opatření |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 19 – Rekonstrukce tramvajových tratí | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany Modernizace technologie v trakčních měničích Bory a Letná Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany Modernizace elektrického vozového parku MHD Rozvoj elektromobility - bateriové technologie v trolejbusech a autobusech |
|  | 21 – Koncepce dopravy | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Rozšíření inteligentních zastávek Jednotný informační systému pro uživatele dopravy Předplacené služby mobility na Plzeňské kartě (MHD, parkování, cykloúschovny) |
|  | 23 – Měkká opatření – Koordinátor mobility | <ul style="list-style-type: none"> 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 návěšové 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 | <ul style="list-style-type: none"> Motivační opatření pro investory/developery s cílem zvýšení atraktivitu centra města na úkor příměstských oblastí |

Zdroj: Zásobník opatření PUMP

Americká třída



Zdroj: Mott MacDonald

Náměstí Republiky



Zdroj: Mott MacDonald

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**, 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. Kromě vyčíslených cílů jsou uvedeny také další kvalitativní přínosy, které však zůstávají definované ve slovní rovině.

Centrum města¹ bude lépe dostupné veřejnou a nemotorovou dopravou.

- Počet cest automobilem do centra města¹ se sníží o 20%, úměrně tomu se počet cest veřejnou dopravou do centra města¹ zvýší o 8%. Celkový počet cest zůstane zachován.
- Podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce² vůči centru Plzně¹ se sníží ze stávajících 44% na výhledových 39% pro řidiče a spolujezdce.
- Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce² vůči centru Plzně¹ se zvýší ze stávajících 49% na výhledových 55% pro cestující MHD, veřejnou linkovou dopravou i osobní železniční dopravou.
- Podíl nemotorové dopravy na dělbě přepravní práce² vůči centru Plzně¹ se zvýší ze stávajících 7% na výhledových 8 % pro pěší a cyklisty.
- Počet cestujících⁴ veřejné dopravy překračujících kordon centra Plzně¹ se zvýší o 4 %.
- Počet automobilů překračujících kordon centra Plzně¹ 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 výkon³ individuální automobilové dopravy se na území města Plzně sníží o 2 %.
- Dopravní výkon³ individuální automobilové dopravy se v centru Plzně¹ 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 cestujících⁴ MHD ve sledovaném území⁵ 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 cestujících⁴ veřejné linkové dopravy ve sledovaném území⁵ se sníží o 8 %.
- Počet přepravených cestujících⁴ osobní železniční dopravy ve sledovaném území⁵ se zvýší o 2 %.
- Dopravní výkony³ MHD ve sledovaném území⁵ za pracovní den se zvýší o 1442 km, tj. o 3%.
- Dopravní výkony³ veřejné linkové dopravy ve sledovaném území⁵ za pracovní den se sníží o 808 km.
- Dopravní výkony³ osobní železniční dopravy ve sledovaném území⁵ za pracovní den budou zachovány.

1 Centrum města Plzně je definováno kordónem uličních profilů

2 Dělbá 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.

Služby veřejné dopravy budou spolehlivé a šetrné vůči životnímu prostředí.

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

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

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

Koterovská ulice



Zdroj: Mott MacDonald

Jižní předměstí



Zdroj: Mott MacDonald

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.

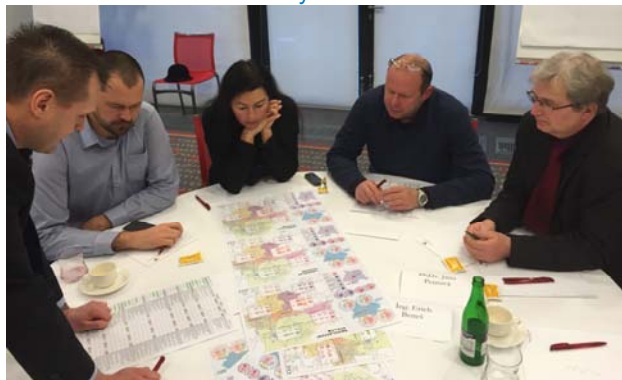
1.7 Lidé

Příprava PUMP proběhla formou nadstandardního zapojení městských subjektů i veřejnosti.

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.

Diskuze nad scénáři mobility



Zdroj: Mott MacDonald

Diskuze nad scénáři mobility



Zdroj: Mott MacDonald

Formy zapojení různých úrovní spolupracujících subjektů byly následující:

- **jednání Pracovní skupiny** probíhala 1-2x měsíčně po celou dobu přípravy, se samostatným zpracováním dílčích úkolů v mezidobí jednotlivými členy skupiny;
- **zasedání Řídící skupiny** byla svolávána minimálně 1x 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 Partneři 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.

1.8 Rozpočet a financování

Ze všech 82 záměrů shromážděných v PUMP jsou zhruba $\frac{3}{4}$ povahy investičních akcí s nároky na kapitálové výdaje, zbývající $\frac{1}{4}$ 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

Sady Pětatřicátníků



Zdroj: Mott MacDonald

Bezbariérová veřejná doprava



Zdroj: Mott MacDonald

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 nejlépe svými přínosy přiblíží původním cílům, byť za odlišných finančních podmínek.

1.9 Harmonogram

Harmonogram realizace opatření PUMP na tomto místě uvádí stručný přehled předpokládaných termínů 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 příspěvím evropských fondů v období 2014 – 2020. Řada dalších opatření nemá v harmonogramu pevně ukotvení – probíhají buď průběžně, nebo je lze realizovat kdykoliv.

Harmonogram realizace opatření PUMP (termíny předpokládaného dokončení staveb)

| Rok | Opatření |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2016 | <ul style="list-style-type: none"> • Stezka Mže (Skvrňany-Radčická-ZOO) • Vznik zóny placeného parkování Hamburk • Uzavírka / restrikce IAD Americká • Vyhrazený pruh Karlovarská • Úprava Rondelu |
| 2017 | <ul style="list-style-type: none"> • I/27 Třebošenský 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 Koperníková • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce tramvaj. trati Koterovská, úsek Sladkovského – nám. gen. Píky • Modernizace technologie v trakčních měnících Bory a Letná |
| 2020 | <ul style="list-style-type: none"> • Západní okruh (druhá etapa; Chebská – Karlovarská) • Rekonstrukce tramvaj. trati Skvrňanská – Přemyslova • I/20 Plaská - Na Roudné • Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Skvrňany |
| 2021 | <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce Dlouhé ulice • Zkapacitnění Borská (depo - Folmavská) |
| 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • I/27 Sukova – Borská • Dokončení propojení ZČU s centrem města • Rekonstrukce Lobežské ulice • Cyklistické a pěší propojení Vejpnický potok • Stezka Úslava (Chrástecská - 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 trolejbusích a autobusech |
| 2023 | <ul style="list-style-type: none"> • I/20 Na Roudné – Rokycanská • SŽDC - Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka • I/26 Plzeň, uzel - Rokycanská • Modernizace elektrického vozového parku MHD |
| 2025 | <ul style="list-style-type: none"> • Revitalizace uličního prostoru - Klatovská • Pěší propojení centra s Roudnou • Lávka přes Rokycanskou ulici • Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany |

Zdroj: Zásobník opatření PUMP

Slovany



Zdroj: Mott MacDonald

Borská Pole



Zdroj: Mott MacDonald

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 směřování 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 nespádají, 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. Prostřednictvím 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.

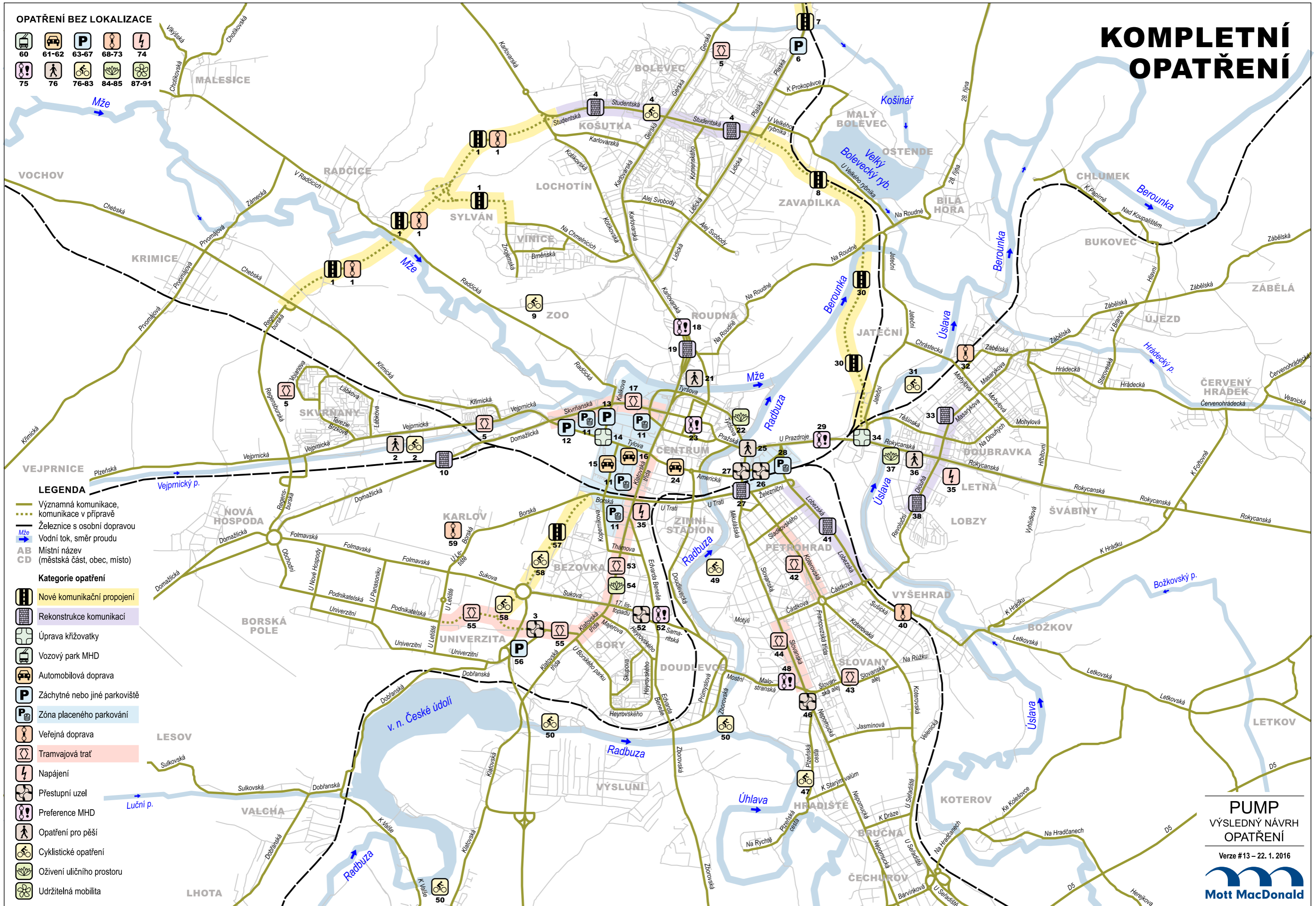
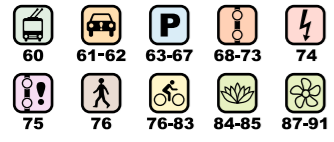
Proč je vybraný scénář nejvhodnější pro město?

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.

Appendix A. Schéma opatření

KOMPLETNÍ OPATŘENÍ

OPATŘENÍ BEZ LOKALIZACE



LEGENDA

- Významná komunikace, komunikace v přípravě
- Železnice s osobní dopravou
- Vodní tok, směr proudu
- Místní název (městská část, obec, místo)



















































































Kategorie opatření

- Nové komunikační propojení
- Rekonstrukce komunikací
- Úprava křižovatky
- Vozový park MHD
- Automobilová doprava
- Záchytné nebo jiné parkoviště
- Zóna placeného parkování
- Veřejná doprava
- Tramvajová trať
- Napájení
- Přestupní uzel
- Preference MHD
- Opatření pro pěší
- Cyklistické opatření
- Oživení uličního prostoru
- Udržitelná mobilita

PUMP
VÝSLEDNÝ NÁVRH
OPATŘENÍ

Verze #13 – 22. 1. 2016



-  **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 ↔ Lobežská)
-  **30** I/20 Na Roudné – Rokycanská (Severní etapa (část) – I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné)
-  **31** Stezka Úslava (Chrástecká – Těšinská, 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 měničích 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 Lobežské 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 × Samaritká
-  **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 trolejbusích 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)

Appendix B. 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