



Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030

Město  Plzeň





Základní informace o dokumentu

Zpracováno pro

Statutární město Plzeň
nám. Republiky 1
301 00 Plzeň



Zpracovatel

POVED s.r.o.
Nerudova 25
301 00 Plzeň



Hlavní řešitelé



Řešitelé



Připomínky a supervize

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Katedra dopravního inženýrství
Horská 3
128 03 Praha 2



Připomínky a spolupráce

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Denisovo nábřeží 920/12
301 00 Plzeň – Východní Předměstí



Správa veřejného statku města Plzně
Klatovská třída 10 a 12
301 00 Plzeň





Obsah

1	Seznam zkratk	6
2	Úvod a základní informace k PDOMP 2026+	8
3	Město Plzeň a základní údaje mající vliv na veřejnou dopravu	9
3.1	Obecné informace o městě Plzni	9
3.2	Cíle a zdroje cest – uvnitř města	12
3.3	Cíle a zdroje cest – mimo město	15
4	Dopravní síť na území města Plzně	19
4.1	Železniční síť	19
4.1.1	Plánovaná infrastrukturní opatření na železniční infrastrukturu v rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+	20
4.1.2	Železniční stanice a zastávky na území města Plzně	21
4.2	Síť pozemních komunikací vyššího významu	23
4.3	Síť komunikací a doprovodná infrastruktura s důrazem na MHD	26
4.3.1	Tramvajová síť	26
4.3.2	Trolejbusová síť	29
4.3.3	Autobusová síť	31
4.4	Rozvoj přestupních uzlů a zastávek	33
5	Minimální standardy dopravní obsluhy území	35
5.1	Minimální přípustné intervaly	35
5.2	Minimální standardy docházkové vzdálenosti	35
5.3	Standardy obsaditelnosti vozidel	36
6	Veřejná doprava v závazku veřejné služby	37
6.1	Železniční doprava	37
6.1.1	Výhled řešení železniční dopravy pro období PDOMP 2026+	37
6.2	Veřejná linková doprava	38
6.2.1	Přestupní uzly VLD	38
6.2.2	Zastávková politika linek VLD	40
6.2.3	Výhled řešení VLD pro období PDOMP 2026+	41
6.3	Městská hromadná doprava	41
6.3.1	Silné stránky systému MHD Plzeň	41
6.3.2	Příležitosti rozvoje systému MHD Plzeň	43
6.3.3	Předpokládané řešení v plánovacím horizontu 2026–2030	46
6.3.4	Návrhy potenciálních významnějších dopravně-organizačních opatření z pohledu linkového vedení MHD pro období 2026–2030	49



6.3.5	Návrhy úprav vybraných poloh zastávek a výstavba nových zastávek ve vybraných lokalitách na území města Plzně.....	52
6.4	Přestupní uzly.....	56
7	Veřejná doprava vedená na komerční riziko na území města Plzně.....	59
8	Specifické projekty veřejné dopravy mající charakter služby veřejnosti	63
8.1	Sezónní turistická linka k Zoologické zahradě	63
8.2	Senior Expres.....	63
9	Služby spojené s dopravou v závazku veřejné služby	64
9.1	Provázanost s automobilovou a cyklistickou dopravou	64
9.1.1	Parkoviště (P+R, K+R, B+R).....	64
9.1.2	Bikesharing (sdílení kol) a sdílení koloběžek	64
9.2	Odbavení ve spojích veřejné dopravy na území města.....	64
9.3	Přístupnost veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	66
10	Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících	68
11	Předpokládaný rozsah kompenzace	69
12	Harmonogram a způsob integrace	70
13	Tarify pro cestující ve veřejné dopravě.....	71
13.1	Zvýhodněné kategorie cestujících pro přepravu po území vnitřní tarifní zóny 001 Plzeň....	71
13.2	Jednotlivé jízdné.....	73
13.2.1	Přestupní jízdenky	73
13.2.2	Nepřestupní jízdenky.....	73
13.3	Předplatné jízdné	74
13.3.1	Předplatné jízdné IDPK	74
13.3.2	Předplatné schválené městem Starý Plzenec a obcí Letkov	74
13.3.3	Turistické jízdenky pro Plzeň.....	74
13.4	Jízdenka P+R.....	75
13.5	Cenotvorba a rozvoj tarifu v plánovacím období PDOMP 2026+.....	75
13.6	Ceníky jízdenek IDPK pro rok 2025.....	77
14	Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících	78
14.1	Vozový park a elektromobilita.....	78
14.2	Kontrola plnění smluv v závazku veřejné služby	81
14.3	Přepravní kontrola.....	82
15	Závěrečné shrnutí	83
16	Seznam tabulek	84
17	Seznam obrázků	85



18	Přílohy.....	86
19	Použité zdroje	87



1 Seznam zkratek

APC	automatické sčítání cestujících (automatic passenger counting)
CAN	Centrální autobusové nádraží v Plzni
CIS JŘ	Celostátní informační systém o jízdních řádech
ČSÚ	Český statistický úřad
ELP	elektronický (informační) panel, alternativně chytrý elektronický označnick
EU	Evropská unie
FN	fakultní nemocnice
IAD	individuální automobilová doprava
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského kraje
IDS	integrovaný dopravní systém
ITI	Integrované teritoriální investice (ITI – Integrated Territorial Investments)
KJŘ	knižní jízdní řád
LAU	místní správní jednotka (Local Administrative Unit)
LF ÚK	Lékařská fakulta univerzity Karlovy
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MO	městský obvod
NAD	náhradní autobusová doprava
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques)
OIMmP	Odbor investic Magistrátu města Plzně
PDO	plán dopravní obslužnosti
PDOMP 2026+	Plán dopravní obslužnosti města Plzně na léta 2026–2030
PDOPK 2022+	Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022–2026
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
POVED	Plzeňský organizátor veřejné dopravy s. r. o.
PUMP	Plán udržitelné mobility Plzně
RMP	Rada města Plzně
RES	Registr ekonomických subjektů
RPK	Rada Plzeňského kraje
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic, s. p.
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SRN	Spolková republika Německo
SUMP	Strategie udržitelné mobility Plzně
SÚSPK	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.
SVSMP	Správa veřejného statku města Plzně
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TENT-T	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
ÚPP	Územní plán města Plzně
ÚKRMP	Útvar koncepce a rozvoje města Plzně
VLD	veřejná linková doprava
ZČU	Západočeská univerzita v Plzni
ZLD	zvláštní linková doprava
ZMP	Zastupitelstvo města Plzně
ZOO	zoologická zahrada
ZPK	Zastupitelstvo Plzeňského kraje



ZUJ	základní územní jednotka
ZÚRPK	Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje
ZVS	závazek veřejné služby

Nejsou uvedeny běžné užívané zkratky např. měn, veličin apod.



2 Úvod a základní informace k PDOMP 2026+

Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro léta 2026–2030 (dále jen PDOMP 2026+) je rámcovým plánovacím dokumentem, který v něm vymezeném časovém období stanoví předpokládanou podobu každoročně objednávaných veřejných služeb v přepravě cestujících především zajišťovaných na základě smlouvy mezi statutárním městem Plzeň a PMDP.

Pořízení plánu dopravní obslužnosti je na základě novelizace zákona č. 194/2010 Sb. od roku 2021 povinné pro všechny obce (resp. města), které nad rámec dopravní obslužnosti zajišťované krajem a MD ČR zajišťují veřejnou dopravu v závazku veřejné služby (zpravidla MHD ve svém územním obvodu) dle dikce zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění. Tento zákon stanovuje **minimální požadavky**, které musí mj. právě PDOMP 2026+ splňovat. Konkrétně se jedná o tyto informace:

- **popis současné situace** v zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících na území města, resp. v objednávce či spoluobjednávce města,
- **předpokládaný rozsah poskytované kompenzace**, zejména pro linky MHD (tj. linky objednávané městem),
- **časový harmonogram uzavírání smluv** o veřejných službách a postupu při uzavírání těchto smluv,
- **harmonogram a způsoby integrace**, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- maximální **ceny jízdného, resp. užití tarify**,
- údaje vztahující se k financování a nákladově **efektivnímu zajišťování veřejných služeb** v přepravě cestujících.

Cílem PDOMP 2026+ je poskytnutí plánovacího rámce rozvoje MHD pro roky 2026–2030 s tím, že veškeré níže obsažené závěry (návrhy a jejich varianty) jsou limitovány výší finančních prostředků na straně rozpočtu a rozpočtových výhledů města Plzně. Nebude-li objem finančních prostředků dostatečný, nemusí být daná rozvojová opatření zcela garantována. Zároveň tento dokument neřeší operativní plánování MHD dle požadavků objednatele a dalších subjektů, např. v případě výluk způsobených rekonstrukcí dopravní infrastruktury na území města Plzně ze strany vlastníků a správců komunikací (ŘSD, SÚSPK a SVSMP) a železničních tratí (SŽ).

Pokud jsou v dokumentu uváděna čísla železničních tratí a linek VLD, resp. MHD, jsou uváděna pro období jízdního řádu 2025/26.

Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030 byl projednán a schválen usnesením Rady Plzeňského kraje (RPK) č. 1388/25 ze dne 13.10.2025.

Po projednání v RPK byl PDOMP 2026+ schválen usnesením Rady města Plzně (RMP) č. XXX ze dne XX.XX.2025.





3 Město Plzeň a základní údaje mající vliv na veřejnou dopravu

3.1 Obecné informace o městě Plzni

Plzeň je čtvrté největší město České republiky, nacházející se v západní části země, přibližně 90 kilometrů západně od Hlavního města Prahy. Základní informace o městě shrnuje tabulka 3.1 níže.

Tabulka 3.1: Základní informace o městě Plzeň

Sledovaný parametr	Hodnota parametru
typ sídla	statutární město
název	Plzeň
nadmořská výška	293–452 m. n. m.
katastrální výměra	13 767 ha
počet obyvatel (k 1. 1. 2024)	185 599
ZUJ (kód obce)	554791
obec s rozšířenou působností	Plzeň
obec s pověřeným obecním úřadem	Plzeň
LAU 1 (NUTS 4)	CZ0323 – okres Plzeň-město
NUTS 3	CZ032 – Plzeňský kraj
NUTS 2	CZ03 – Jihozápad

Zdroj: zpracováno dle dat na portálech ČSÚ, www.plzen.eu, www.mistopisy.cz a www.risy.cz

Z hlediska fyzické geografie městem Plzeň protékají řeky Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava, jež se stékají do řeky Berounka (od soutoku s Úslavou). Město se rozkládá v oblasti Plzeňské kotliny, jež je součástí rozsáhlejší geomorfologické oblasti Plzeňská pahorkatina. Tato pahorkatina zaujímá značnou část Plzeňského kraje a zasahuje též do Středočeského kraje (okres Rakovník). S Plzeňskou kotlinou sousedí Krkavská pahorkatina (někdy též Plaská), Radyňská vrchovina a Radečské pásmo.

Centrum města se nachází ve výšce zhruba 310 m. n. m. a směrem k předměstím nadmořská výška roste. Na severním okraji Plzně se rozkládá soustava 10 rybníků (největší z nich, Velký Bolevecký zaujímá přes 53 hektarů), na jižním okraji pak vodní nádrž České údolí (s rozlohou 151 ha).

Plzeň je městem s dlouhou historií. První písemná zmínka se objevuje v roce 976 v souvislosti s hradem Plzní (na území dnešního Starého Plzeňce). V dnešní poloze bylo město (nazývané jako Nová Plzeň) založeno v roce 1295 králem Václavem II. Město se stalo třetím největším a nejdůležitějším v Čechách. Od září 1599 do června 1600 se Plzeň krátkodobě stala hlavním městem Svaté říše římské, kdy zde kvůli morové epidemii v Praze sídlil císař Rudolf II. Hned na začátku třicetileté války, v roce 1618 bylo město poprvé dobyt (v období husitských válek bylo neúspěšně obleháno čtyřikrát) a v dalších letech vyčerpáno pobýtem vojska. Plzeň byla od svého založení spjata s pivovarnictvím, v roce 1842 zde vznikl Měšťanský pivovar, který se v pozdějších dekádách celosvětově proslavil pod značkou Plzeňský Prazdroj.

V 19. století se začala psát historie další slavné plzeňské firmy – společnosti ŠKODA. V roce 1859 založil hrabě Waldstein v Plzni strojírný, které v roce 1869 odkoupil Emil Škoda. Ten zde postupně vybudoval největší průmyslový podnik tehdejšího Rakousko-Uherska. Průmyslová revoluce v 19. století celkově městu přinesla značný rozvoj, nárůst počtu obyvatel o desítky tisíc, vznik nových předměstí, a i **postupné zapojení do budované železniční sítě**. První železniční trať byla zprovozněna v roce 1861 (Plzeň – Česká Kubice), v následujícím roce byla celá stavba České západní dráhy dokončena



zprovozněním úseku Plzeň – Praha. V letech 1868 až 1878 vlaky poprvé vyjely na železniční tratě do Českých Budějovic, Chebu, Žatce a Železné Rudy, čímž se Plzeň stala významným železničním uzlem.

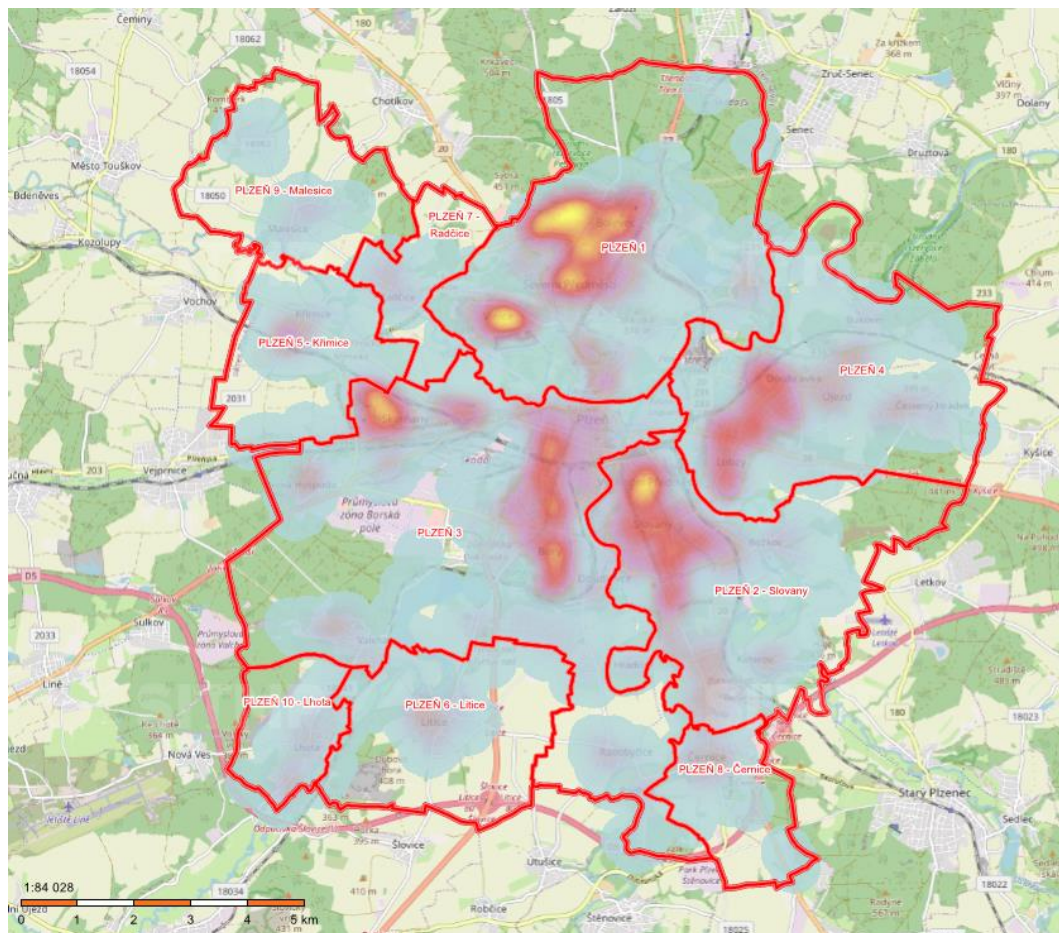
Z pohledu městské dopravy je významný rok 1899, ve kterém byla v Plzni vybudována městská elektrárna a zahájen provoz tramvají (elektrické dráhy). Do ulic města postupně vyjíždí i autobusy, provozované nejprve soukromníky, od roku 1922 pak i Ministerstvem pošt a telegrafů. Od roku 1929 provoz autobusů na městských linkách zajišťují Elektrické podniky města Plzně (předchůdce dnešních Plzeňských městských dopravních podniků). V roce 1941 je ve městě zahájena trolejbusová doprava.

První světová válka se do historie Plzně zapsala dalšími desítkami tisíc nových obyvatel (vlivem rozmachu zbrojního průmyslu), ale i katastrofálním výbuchem v muniční továrně v Plzni-Bolevci, protesty hladových dělníků a celkovým úpadkem města. Druhá světová válka posunula hranice Německé říše blíž k městu a způsobila značné škody ničivými leteckými nálety mezi roky 1944 a 1945. Období socialismu se projevilo zejména vznikem panelových domů v rámci velkých sídlištních celků vybudovaných na okrajích města v 70. a 80. letech 20. století. V tomto období také **započala výstavba dálnice D5** propojující Hlavní město Prahu a Spolkovou republiku Německo. V roce 1995 byl zprovozněn úsek mezi Plzní a Prahou, o dva roky později pak mezi Plzní a státní hranicí. Tranzitní doprava byla nucena projíždět centrem města Plzně až do roku 2006, kdy byla dokončena a otevřena chybějící část dálnice (zejména tunel Valík). V novém miléniu se Plzeň proslavila jako Evropské hlavní město kultury roku 2015.

Plzeň je územně členěným statutárním městem od roku 1990. Po zbourání hradeb se k městu postupně připojovaly další menší obce, a to zejména v letech 1924, 1942, 1976 a 2003 (v tomto roce se k Plzni připojily Malesice a Lhota). V současnosti se město, na základě schváleného statutu, člení na 10 městských obvodů, a to:

- Plzeň 1 (Severní Předměstí),
- Plzeň 2–Slovany (+ místní části Božkov, Koterov, Bručná a Hradiště),
- Plzeň 3 (centrální část + sídliště Bory a Skvrňany a místní části Doudlevice, Radobyčice, Valcha a Výsluní),
- Plzeň 4 (Doubravka + místní části Bukovec, Červený Hrádek, Letná, Lobzy a Zábělá),
- Plzeň 5–Křimice,
- Plzeň 6–Litice,
- Plzeň 7–Radčice,
- Plzeň 8–Černice,
- Plzeň 9–Malesice (+ místní část Dolní Vlkyš),
- Plzeň 10–Lhota.

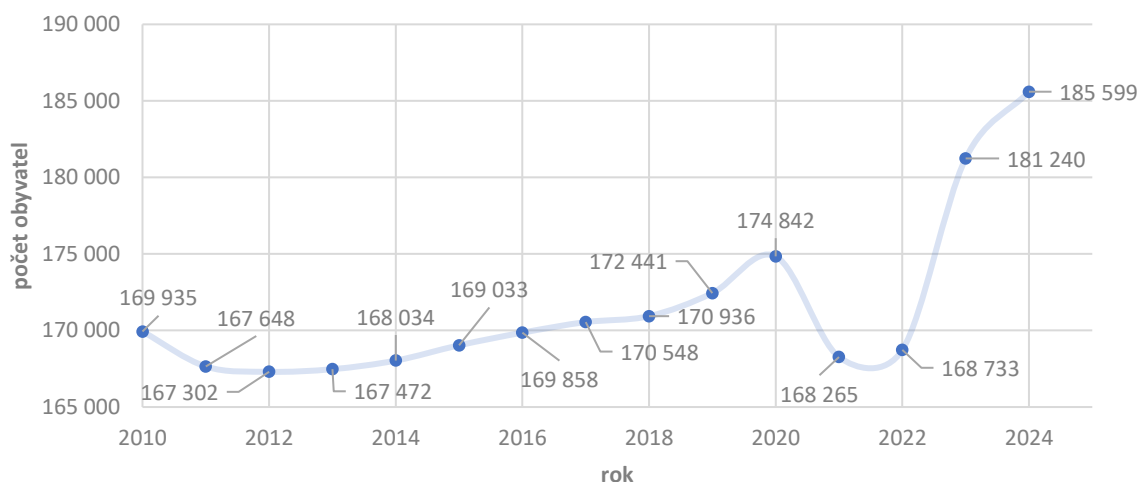
Nejlidnatějším správním územím je MO Plzeň 3 (v roce 2021 evidováno 55 363 obyvatel dle dat ČSÚ), nejméně obydleným pak Plzeň 9 (v témže roce evidováno 945 obyvatel). Celkové rozložení obyvatel na území města Plzně včetně zobrazení hranic jednotlivých městských obvodů reprezentuje obrázek 3.1.



Zdroj: GIS Plzeň

Obrázek 3.1: Teplotní mapa hustoty osídlení města Plzeň dle jednotlivých místních obvodů

Vývoj počtu obyvatel města Plzně je znázorněn grafem na obrázku 3.2 (uvedené počty se vztahují vždy k 1. lednu daného roku). Dlouhodobě počet obyvatel Plzně osciluje kolem 170 tisíc osob. Zhruba od roku 2012 je jednoznačně patrný rostoucí počet obyvatel, vyjma období epidemie koronaviru (začátky let 2021 a 2022). Výrazný nárůst obyvatel po roce 2022 je způsoben zejména přílivem uprchlíků z válkou zasažené Ukrajiny. Ačkoliv příchod uprchlíků zpomaluje, jejich vliv na počet obyvatel je nadále znatelný (k lednu 2024 se na území města Plzně jednalo o 16 286 registrovaných osob; k březnu 2025 pak o 19 388). Ukrajinci tak aktuálně tvoří zhruba 10 % obyvatel Plzně. Obecně platí, že po nejpočetnější ukrajinské menšině jsou ve městě zastoupeni zejména občané Slovenska a Vietnamu. Další národnosti tvoří především zahraniční dělníci, kteří pracují v plzeňských průmyslových zónách.



Obrázek 3.2: Vývoj počtu obyvatel na území města Plzeň v letech 2010-2024¹

Zdroj: vlastní zpracování dle dat ČSÚ

3.2 Cíle a zdroje cest – uvnitř města

Vnitřní přepravní potřeby města vyplývají z rozmístění hlavních zdrojů a cílů cest. **Tyto potřeby výrazně ovlivňují organizaci a kapacitní požadavky na městskou hromadnou dopravu, individuální automobilovou dopravu i pěší a cyklistické trasy.**

Vzhledem k tomu, že **největší sídlištní celky s panelovými domy byly vybudovány na tzv. Severním Předměstí** (Bolevec, Lochotín, Košutka a Vinice) na konci 80. let 20. století, **naopak největší průmyslové zóny byly vybudovány na jihozápadním okraji města** (historický areál firmy ŠKODA v 19. století a průmyslová zóna Borská pole (150 ha) vybudovaná městem na konci 90. let 20. století).

V severní části města byl na počátku 21. století vybudován také nový rozsáhlý **areál Fakultní nemocnice Plzeň** a na něj navazující areál Lékařské fakulty Univerzity Karlovy. Tyto skutečnosti způsobují, že je v Plzni stále velmi rozsáhlá vnitroměstská přeprava, respektive mobilita.

Na jihozápadním okraji města byl od počátku 90. let 20. století vybudován také **nový rozsáhlý areál Západočeské univerzity v Plzni (ZČU).**

Větší část vnitroměstského tranzitu ve směru sever-jih kvůli megalomanským plánům v době před rokem 1989 probíhá stále po průtahu státní silnice I/27 po Karlovarské a Klatovské třídě přes most Generála Pattona (byl vybudován v roce 1974 jako most Antonína Zápotockého) a Sady Pětatřicátníků v těsné blízkosti historického centra Plzně. Větší část vnitroměstského tranzitu ve směru západ-východ kvůli megalomanským plánům v době před rokem 1989 probíhá stále po průtahu státní silnice I/26 po Rokycanské, Přemyslově a Domažlické třídě přes most U Jána.

Cílem městského územního pánování (Územní plán města Plzně z roku 1995 a nový z roku 2012) je vymístění tranzitní dopravy z centra města. Základním principem pro budování pozemních komunikací

¹ V kapitole je obecně užito více rozličných zdrojů, např.

<https://gis.humpo.cz/portal/apps/dashboards/08d29a65d145481e9e9f4432b3e01d57>

<https://mv.gov.cz/clanek/statistika-v-souvislosti-s-vaikou-na-ukrajine-archiv.aspx?q=Y2hudW09MTI%3d>

<https://csu.gov.cz/plk/statni-obcanstvi-narodnost-a-nabozenska-vira-podle-scitani-2021-v-plzenskem-kraji>

<https://web.zcu.cz/plzen/geography/index-cz.html> <https://plzen.eu/o-meste/historie/po-stopach-historie/>



vyššího významu je minimalizace dopadů dopravní zátěže do obytných celků. Z toho důvodu se nové pozemní komunikace vyššího významu budují od poloviny 90. let 20. století na základě základního principu „souběhu s železničními tratěmi a průmyslovými areály (např. areál ŠKODA)“. **Druhým principem je územní ochrana údolí plzeňských řek – ochrana krajiny případně využití pro sport a rekreaci.** Jediné nové komunikace, které se v údolí řek budují jsou cyklostezky a stezky pro pěší, nové pozemní komunikace vyššího významu překonávají říční nivy přes mosty či estakády. Plzeň má (na rozdíl od Prahy, Českých Budějovic či Karlových Varů) na konci první čtvrtiny 21. století stejnou délku nábrežních silničních komunikací jako před sto lety o délce cca půl kilometru mezi Wilsonovým mostem a mostem U Jána.

Průmyslové podniky představují významné cíle pracovní dojížděky v Plzni. Největší koncentrace těchto podniků je v historickém areálu firmy ŠKODA (na západ od železniční zastávky Plzeň-Jižní Předměstí) a v areálech v průmyslové zóně Borská pole, v menší míře i v centru města či Slovanech.

Většina těchto podniků generuje výrazné špičkové proudy pracovníků v krátkých časových intervalech, zejména v ranních hodinách mezi **5:30–7:30** a v odpoledních směnách kolem **13:30–15:30**. Problémem zůstává vysoký podíl individuální automobilové dopravy, zejména v průmyslové zóně na Borských polích, což přispívá k dopravním kongescím obecně.

Největším průmyslovým zaměstnavatelem v Plzni je **Škoda Transportation**, specializující se na výrobu kolejových vozidel a tramvají.

Na Borských polích sídlí např. firmy **Daikin Industries Czech Republic** (výrobce klimatizačních a chladicích zařízení), **Panasonic AVC Networks Czech** (výroba tepelných čerpadel a televizní techniky), či **DAIHO CZECH** (výroba komponent pro automobilový průmysl)

V centru města či přilehlém okolí sídlí například firmy **Škoda Electric**, **BRUSH SEM**, **Plzeňský Prazdroj** či **Plzeňské městské dopravní podniky**. V okrajových částech města sídlí například firma **KS-Europe** (tabulka 3.2).

Tabulka 3.2: Významní zaměstnavatelé v Plzni v rámci výrobního sektoru (vyhledání dat mimo RES)

Významní zaměstnavatelé v Plzni			
Podnik / Organizace	Odh. počet zaměstnanců	Umístění	Zdroj dat, rok
Škoda Transportation	cca 4 000	Jižní Předměstí / Doudlevice	Výroční zpráva 2023 + aktualizace webu
Daikin Industries Czech Republic	cca 2 000	Borská pole	oficiální web Daikin CZ, stav 2024
KS-Europe	cca 1 200	Křimice	firemní web + Plzeňský deník 2023
Panasonic AVC Networks Czech	cca 1 000	Borská pole	výroční zpráva Panasonic Europe 2023
Plzeňský Prazdroj	cca 1 000	Centrum	výroční zpráva 2023
PMDP	cca 1 000	Plzeň 3, Plzeň 2	výroční zpráva PMDP 2022, atmoskop.cz
Škoda Electric	cca 700	Doudlevice	firemní web, 2023
BRUSH SEM	cca 700	Doudlevice	firemní web, 2024

Zdroj: vlastní zpracování dle uvedených dat v tabulce

Základní školy jsou v Plzni rozmístěny relativně rovnoměrně, avšak koncentrace většího počtu **středních škol** (zejména v městských částech Plzeň 1 a Plzeň 3) vytváří výrazné přepravní proudy zejména v ranních hodinách (významné je rozmístění středních škol podél např. tras linek MHD 2 a 4).

Západočeská univerzita v Plzni (významný areál v oblasti Bor) a Lékařská fakulta Univerzity Karlovy v Plzni (významný areál v oblasti Lochotína) jsou dalším zdrojem dopravy, zejména pro dojíždějící z celého kraje. U těchto zařízení je klíčová návaznost veřejné linkové či drážní dopravy (s provázáním s linkami MHD) s adekvátní kapacitou v ranních a odpoledních špičkách.



Úřady a další instituce veřejné správy (např. Magistrát města Plzně, Krajský úřad Plzeňského kraje, soudy) jsou koncentrovány primárně v centru města, což vede k intenzivnímu zatížení centra během pracovních dnů. Velký podíl těchto cest je realizován veřejnou dopravou, ale nemalý je i objem dopravy individuální.

Obchodní zařízení Plaza a Kaufland a volnočasové areály se nachází v centru města (např. sportovní centra, kulturní zařízení, Zoologická a botanická zahrada, Techmania Science Center), v centru města (na Americké třídě) se projektuje velké obchodní zařízení AMESIDE. **Další obchodní areály, resp. nákupní centra** na okrajích města (OC Olympia, Borská pole, Rokycanská, Úněšovská) generují přepravní proudy zejména o odpoledních hodinách a víkendech.

V rámci města Plzně tedy působí celá řada rozličných subjektů v různých sektorech, kde jsou lidé zaměstnaní. Určitý přehled poskytují i **data z RES (Registru ekonomických subjektů)**, kde lze nalézt subjekty se sídlem ve městě Plzni (vyfiltrován okres Plzeň-město). Data poskytuje tabulka níže.

Tabulka 3.3: Významní zaměstnavatelé (více než 500 zaměstnanců) se sídlem v okrese Plzeň-město uvedení v rámci RES

Obchodní jméno/název	Velikostní kategorie dle počtu zaměstnanců
Agentura 4PRO s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Autoneum Pilsen s.r.o.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
BRUSH SEM s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Daikin Industries Czech Republic s.r.o.	1 500 – 1 999 zaměstnanců
Divadlo Josefa Kajetána Tyla, příspěvková organizace	500 – 999 zaměstnanců
Doosan Škoda Power a.s.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
EUROPA Union Service a.s.	500 – 999 zaměstnanců
FAIVELEY TRANSPORT CZECH a.s.	500 – 999 zaměstnanců
Fakultní nemocnice Plzeň	5 000 – 9 999 zaměstnanců
Hermes Fulfilment CZ s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
HOFMANN WIZARD s.r.o.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
HP-Pelzer s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
JTEKT Czech Republic s.r.o.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
Konplan s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje	500 – 999 zaměstnanců
LASSELSBERGER, s.r.o.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
Lidl E-Commerce Logistics s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Masarykova nemocnice Rakovník s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
OMEXOM GA Energo s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Panasonic Heating & Ventilation Air-Conditioning Czech, s. r. o.	500 – 999 zaměstnanců
Plzeňská teplárenská, a.s.	500 – 999 zaměstnanců
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
Plzeňský kraj	500 – 999 zaměstnanců
Plzeňský Prazdroj, a. s.	2 500 – 2 999 zaměstnanců
PRIVAMED a.s.	500 – 999 zaměstnanců
R People s.r.o.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
Safran Cabin CZ s.r.o.	1 500 – 1 999 zaměstnanců
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace	500 – 999 zaměstnanců



Obchodní jméno/název	Velikostní kategorie dle počtu zaměstnanců
Statutární město Plzeň	1500 – 1999 zaměstnanců
ŠKODA ELECTRIC a.s.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
ŠKODA JS a.s.	1 000 – 1 499 zaměstnanců
ŠKODA TRANSPORTATION a.s.	2 500 – 2 999 zaměstnanců
Tank ONO, s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců
Západočeská univerzita v Plzni	3 000 – 3 999 zaměstnanců
Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje, příspěv. org.	500 – 999 zaměstnanců
ZF Engineering Plzeň s.r.o.	500 – 999 zaměstnanců

Zdroj: vlastní zpracování dle dat v ČSÚ (data RES k 15. 8. 2025)

Z dostupných údajů je zřejmé, že vnitroměstská mobilita v Plzni je výrazně ovlivněna rozmístěním hlavních cílů cest. Pro zajištění udržitelné dopravy je nutné optimalizovat návaznosti a kapacity linek MHD především v ranní, odpolední a víkendové špičce.

Návaznost MHD na linky páteřní drážní dopravy a na linky autobusové veřejné linkové dopravy s adekvátní kapacitou v ranních a odpoledních špičkách je zajištěna od prosince roku 2018 vybudováním Terminálu Hlavní nádraží v Šumavské ulici v přímé návaznosti na přestupní uzel Plzeň hlavní nádraží, dvě páteřní tramvajové linky MHD (č. 1 a 2) a pět trolejbusových linek MHD (č. 12, 14, 15, 16 a 17. V návaznosti na vybudování Terminálu Hlavní nádraží byla z důvodu zlepšení bezpečnosti chodců a pro zlepšení jízdních dob spojů linek MHD uzavřena či byl částečně omezen provoz pro individuální automobilní dopravu (IAD) Šumavská ulice a střední část Americké třídy.

3.3 Cíle a zdroje cest – mimo město

V rámci přepravních potřeb obyvatelstva, které se přímo dotýkají města Plzně, je důležité též zmínit rozsáhlou pravidelnou dojížděku na území města Plzně z jiných obcí a dále vyjížděku z města Plzně do jiných obcí. Jako relevantní je zde možné zmínit data ze Sčítání lidu, domů a bytů především z roku 2021 (dále jen SLDB 2021), které jsou aktuálně v rámci provádění tohoto pravidelného cenzu nejnovější.

Nejvýznamnější dojížděka do Plzně přesahující 1 000 pravidelně dojíždějících je ze sídel, která se ve valné většině nacházejí v těsné blízkosti Plzně (tzv. prvním prstenci vnějších tarifních zón IDPK kolem zóny 001 pokrývající území města Plzně, výjimkou je pouze vzdálenější město Přeštice). Tato dojížděka je navíc uskutečňována zpravidla na denní bázi. Jedná se o města (řazeno od nejsilnějšího přepravního proudu) **Třemošná, Vejprnice, Starý Plzenec, Rokycany, Dobřany, Nýřany, Zruč-Senec, Horní Bříza, Přeštice a Tlučná**. Celkem se tedy jedná o **deset sídel** s významnou přepravní vazbou vůči Plzni. Ze vzdálených sídel je dominantní Hlavní město Praha, avšak zde je denní podíl dojíždění nízký.

Obecně též z dat ze SLDB 2021 plyne, že krajské město Plzeň je významným centrem celého regionu. Do Plzně směřují klíčové vazby z celého Plzeňského kraje, vyjma některých okrajových částí, kde může mít již vyšší nebo podobný význam interakce s Prahou (typicky Sušicko či Zbirožsko) nebo se zahraničím (příhraniční části Plzeňského kraje silně spádující do Německa, zejm. Bavorska).



Tabulka 3.4: 30 nejvýznamnějších dojížd'kových směrů do města Plzně dle SLDB 2021

Obec vyjížd'ky	Obec dojížd'ky	Dojížd'ka za prací	Dojížd'ka do škol	Dojížd'ka do škol a za prací	Z toho denní dojížd'ka	Podíl denní dojížd'ky
TŘEMOŠNÁ	PLZEŇ	1252	423	1675	1339	79,94%
VEJPRNICE	PLZEŇ	1301	352	1653	1335	80,76%
STARÝ PLZENEC	PLZEŇ	1249	296	1545	1185	76,70%
ROKYCANY	PLZEŇ	1173	250	1423	1033	72,59%
DOBŘANY	PLZEŇ	1060	305	1365	1052	77,07%
NÝŘANY	PLZEŇ	911	251	1162	889	76,51%
ZRUČ-SENEC	PLZEŇ	928	226	1154	891	77,21%
HORNÍ BŘÍZA	PLZEŇ	937	170	1107	844	76,24%
PŘEŠTICE	PLZEŇ	815	241	1056	784	74,24%
TLUČNÁ	PLZEŇ	804	225	1029	831	80,76%
ŠTÁHLAVY	PLZEŇ	671	147	818	666	81,42%
LÍNĚ	PLZEŇ	632	137	769	609	79,19%
ŠTĚNOVICE	PLZEŇ	588	158	746	594	79,62%
BLOVICE	PLZEŇ	613	127	740	581	78,51%
PRAHA	PLZEŇ	444	294	738	179	24,25%
KAZNĚJOV	PLZEŇ	517	124	641	490	76,44%
VOCHOV	PLZEŇ	466	149	615	492	80,00%
KLATOVY	PLZEŇ	415	198	613	344	56,12%
ZBŮCH	PLZEŇ	499	99	598	472	78,93%
MĚSTO TOUŠKOV	PLZEŇ	464	132	596	469	78,69%
DÝŠINA	PLZEŇ	434	128	562	430	76,51%
CHOTÍKOV	PLZEŇ	387	115	502	406	80,88%
LOSINÁ	PLZEŇ	364	129	493	386	78,30%
CHRÁST	PLZEŇ	375	108	483	367	75,98%
VŠERUBY	PLZEŇ	356	97	453	357	78,81%
SPÁLENÉ POŘÍČÍ	PLZEŇ	373	77	450	317	70,44%
STRÍBRO	PLZEŇ	311	131	442	309	69,91%
HOLÝŠOV	PLZEŇ	326	111	437	327	74,83%
KYŠICE	PLZEŇ	291	141	432	328	75,93%
CHLUMČANY	PLZEŇ	325	90	415	285	68,67%

Zdroj: vlastní zpracování dle dat SLDB 2021

Také se projevuje neexistence okresních měst v okresech Plzeň-jih a Plzeň-sever a klesající význam bývalých okresních měst právě na úkor dojížd'ky do škol a za prací do Plzně (významně se projevuje např. na Rokycansku – např. ještě v roce 2001 výrazněji spádovali občané z Radnic a Břas do Rokycan, nyní je to Plzeň; i samotné město Rokycany je na Plzni stále závislejší, a to i díky velmi kvalitnímu dopravnímu napojení, které tuto skutečnost umocňuje, navíc s vhodnějším rozložením tarifních zón IDPK než v minulosti, což činí cestování ještě i finančně výhodnějším). **Plzeň je pak klíčová i pro některé vazby zejména z Karlovarského kraje**, kde velké přirozené centrum chybí, resp. v krajském městě Karlovy Vary nejsou takové příležitosti dojížd'ky za prací a zejména do škol jako v Plzni, a tak obyvatelé Karlovarského kraje do Plzeňského kraje, zejména krajského města Plzně, v početných přepravních prouděch dojíždějí (podíl denní dojížd'ky se ale snižuje a často se jedná o variace týdenní).



Z výše uvedeného plyne, že veřejná doprava na území města Plzně zajišťuje také významné služby pro obyvatele jiných sídel, kteří sem dojíždějí za prací nebo do škol, přičemž její úloha je v tomto případě jednoznačně rostoucí. Nejedná se přitom jen o spoje linek MHD Plzeň, ale veškeré spoje v závazku veřejné služby (železniční i veřejná linková doprava)².

Dále je vhodné zmínit i vyjíždku obyvatel města Plzně do jiných sídel. Tyto přepravní vztahy reprezentuje tabulka níže.

Tabulka 3.5: 30 nejvýznamnějších vyjíždkových směrů z města Plzně v rámci SLDB 2021

Obec vyjíždky	Obec dojíždky	Dojíždka za prací	Dojíždka do škol	Dojíždka do škol a za prací	Z toho denní dojíždka	Podíl denní dojíždky
PLZEŇ	PRAHA	1671	393	2064	567	27,47%
PLZEŇ	zahraničí	1031	113	1144	313	27,36%
PLZEŇ	CHOTĚŠOV	896	3	899	470	52,28%
PLZEŇ	NÝŘANY	597	13	610	512	83,93%
PLZEŇ	ROKYCANY	534	68	602	452	75,08%
PLZEŇ	KOSTELEČ	496	0	496	449	90,52%
PLZEŇ	DOBŘANY	479	7	486	339	69,75%
PLZEŇ	DÝŠINA	454	2	456	373	81,80%
PLZEŇ	ŠTĚNOVICE	426	7	433	361	83,37%
PLZEŇ	PŘEŠTICE	422	7	429	369	86,01%
PLZEŇ	ÚHERCE	405	0	405	340	83,95%
PLZEŇ	TŘEMOŠNÁ	380	17	397	304	76,57%
PLZEŇ	CHOTÍKOV	320	50	370	270	72,97%
PLZEŇ	STŘÍBRO	297	12	309	215	69,58%
PLZEŇ	MĚSTO TOUŠKOV	271	20	291	238	81,79%
PLZEŇ	BOR	272	6	278	248	89,21%
PLZEŇ	STARÝ PLZENEC	245	14	259	206	79,54%
PLZEŇ	KLATOVY	232	18	250	184	73,60%
PLZEŇ	ŠTÁHLAVY	239	1	240	223	92,92%
PLZEŇ	LÍNĚ	235	3	238	194	81,51%
PLZEŇ	STOD	195	24	219	163	74,43%
PLZEŇ	VEJPRNICE	185	18	203	163	80,30%
PLZEŇ	EJPOVICE	175	0	175	158	90,29%
PLZEŇ	CHRÁST	123	19	142	103	72,54%
PLZEŇ	ZRUČ-SENEC	128	14	142	98	69,01%
PLZEŇ	BLOVICE	95	41	136	103	75,74%
PLZEŇ	VOLDUCHY	124	1	125	62	49,60%
PLZEŇ	HORNÍ BRÍZA	103	14	117	85	72,65%
PLZEŇ	ZBŮCH	106	4	110	84	76,36%
PLZEŇ	PLASY	51	57	108	79	73,15%

Zdroj: vlastní zpracování dle dat SLDB 2021

² Zde je vhodné zmínit především různé průjezdné modely zejména železničních linek po území města Plzně, které již několik let na základě koncepce dopravy realizované organizátorem POVED nejsou ukončovány na hlavním nádraží, ale jsou vedeny napříč městem. V případě, že železniční stanice a zastávky se nacházejí poblíž cílů cestujících, pak vybraní dojíždějící ani nemusejí v principu MHD Plzeň využít.



Z uvedených dat jednoznačně vyplývá, že pokud obyvatelé Plzně vyjíždějí za prací nebo do škol, **nejčastěji vyjíždějí do Prahy** (více než 2 tisíce obyvatel), avšak zde nepřevažuje s ohledem na vzdálenost denní vyjíždka. Zhruba s poloviční intenzitou následuje zahraničí (patrně zde bude převažovat vyjíždka do SRN, resp. Bavorska). Následují zpravidla již sídla v blízkosti Plzně (s významně vyšším podílem denní vyjíždky), a to zejména do sídel, kde jsou četnější pracovní příležitosti (zejména průmyslové zóny). Specifická je pak i vyjíždka do Rokycan, které jako blízké nabízí četné pracovní příležitosti nejen v rámci výrobních závodů a krajem zřizované nemocnici, ale též je vzhledem k jejich blízkosti patrná dojíždka do škol.

Jedná se sice o přepravní proudy směřující mimo město Plzeň, ale i zde může hrát vnitroměstská doprava roli, **a to především jako návazná na regionální a dálkovou dopravu.**



4 Dopravní síť na území města Plzně

Pro potřeby dopravních toků na území města Plzně je k dispozici rozsáhlá dopravní síť. Cílem této kapitoly je síť popsat s předpokládanými záměry jejího rozvoje v rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+, tj. do roku 2030.

4.1 Železniční síť

Železniční síť na území města Plzně je propojena centrálním bodem **Plzeň hl.n.**, kde se sbíhá z regionu **celkem šest ramen železničních tratí**. Plzeň lze tedy považovat za jeden z důležitých železničních uzlů v rámci České republiky. Schéma železničních tratí je znázorněno na obrázku 4.1.



oranžově – tratě zařazené do systému TEN-T, modře – ostatní dráhy celostátní

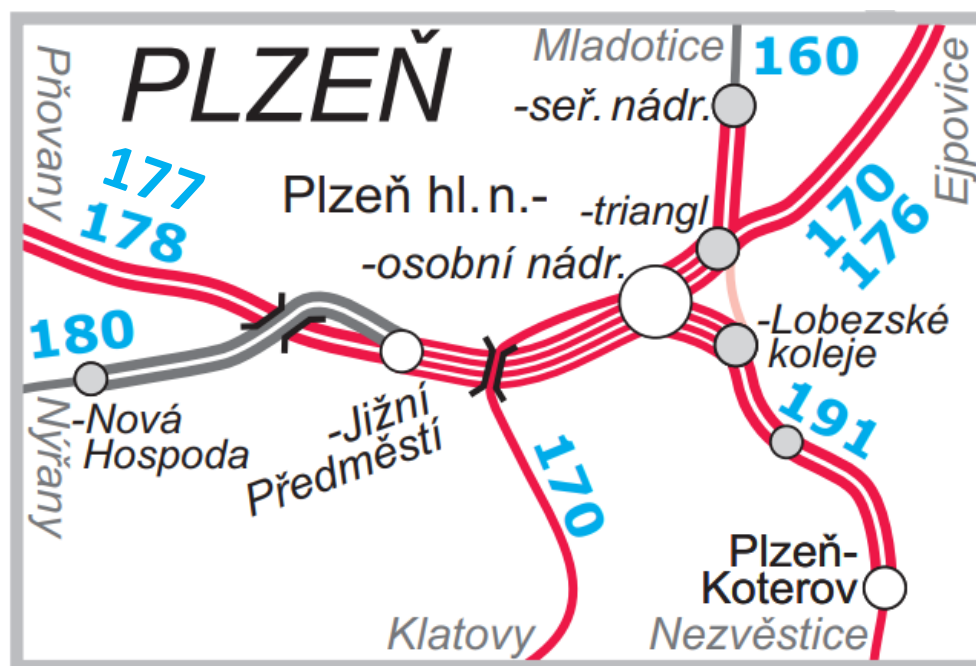
Zdroj: Správa železnic

Obrázek 4.1: Železniční síť na území města Plzně dle kategorizace drah

Všechny železniční tratě vedoucí do města Plzně jsou dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, kategorizovány jako **drahy celostátní**, přičemž čtyři ramena z šesti celkových jsou navíc tratě zařazené do **evropského systému TEN-T**.

Na všech ramenech železničních tratí (bráno z pohledu infrastruktury), která z města vycházejí, je v provozu jak regionální, tak dálková osobní doprava (vč. mezinárodní dopravy či s mezinárodními přesahy na vybraných ramenech). Stejně tak na všech ramenech je provozována pravidelná nákladní doprava. To jasně dokazuje, že kategorizace sítě na celostátní vč. úseků evropského významu není pouze kategorizací teoretickou, ale je naplněna i prakticky.

Na obrázku 4.2 jsou znázorněny další podrobnější informace týkající se železniční sítě na území města Plzně.



červeně – napájecí soustava 25 kV 50 Hz, počet čar = počet traťových kolejí

Zdroj: Správa železnic

Obrázek 4.2: Železniční síť na území města Plzně dle počtu traťových kolejí a napájecí sítě

Kromě železničních tratí ve směru Domažlice (Nýřany) a Žatec (Mladotice) jsou tratě vedoucí do uzlu Plzeň **elektrizované**, a to střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Dvoukolejné jsou tratě směr Praha (Ejpvovice) a Cheb (Pňovany)³. Přesto je vhodné zmínit, že jak částečně historicky, tak vlivem infrastrukturních opatření v minulých letech, jsou prakticky ze všech směrů kromě směru Klatovy k dispozici několik kilometrů dlouhé dvoukolejné úseky na vjezdech do uzlu Plzeň, což pozitivně přispívá nejen k možnostem sestavy jízdního řádu, ale zvyšuje také jeho stabilitu.

Dle číslování v KJŘ (knižní jízdní řád, zde období 2025/6) prochází městem Plzní tyto železniční tratě:

- 160 Plzeň – Most,
- 170 Praha – Plzeň – Klatovy,
- 176 Plzeň – Radnice,
- 177 Plzeň – Bezdrůžice,
- 178 Plzeň – Cheb,
- 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald,
- 191 Plzeň – Strakonice.

4.1.1 Plánovaná infrastrukturní opatření na železniční infrastrukturu v rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+

Správcem infrastruktury železničních tratí na území města Plzně, po kterých je provozována osobní doprava, je Správa železnic, státní organizace. Cílem této podkapitoly je zmínit **plánovaná významná**

³ Dvoukolejný úsek končí v přípojně železniční stanici Pňovany (zde se napojuje regionální trať ve směru Bezdrůžice) vzdálené necelých 25 km z uzlu Plzeň hl.n. Dvoukolejný úsek pak znovu začíná těsně před Chebem v mezilehlé železniční stanici Lipová u Chebu.



infrastrukturní opatření v rámci plánovacího horizontu tohoto dokumentu, případně s předpokladem realizace těsně za plánovacím horizontem tohoto materiálu.

V rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+ (resp. nejpozději do dvou let do vypršení jeho platnosti) je plánováno zahájení stavební činnosti na řadě železničních tratí (v různém rozsahu) v rámci těchto významných infrastrukturních opatření na území města Plzně (plán z března 2025, oficiální názvy staveb):

- **Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo) (2027–2030),**
- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice) – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) (2026–2029),**
- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice – SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo) (2025–2027),**
- **Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží Doubravka (2027–2030),**
- **Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně) (2030–2032),**
- **Zvýšení rychlosti v úseku Ejovice (mimo) – Plzeň (mimo) (2027).**

Jak je z výše uvedeného výčtu patrné, přinejmenším na třech ramenech železničních tratí vedoucích do uzlu Plzeň jsou ze strany SŽ plánována infrastrukturní opatření se zásadním negativním dopadem na provoz železniční dopravy během výstavby (nezřídka vč. nutnosti zavedení NAD s využitím odbavování vozidel NAD v přednádražním prostoru před hlavním vchodem do výpravní budovy železniční stanice Plzeň hl.n.), ale následně s velmi pozitivním efektem po jejich dokončení.

Na tyto skutečnosti musí, resp. bude v rámci plánovacího období tohoto materiálu systém veřejné dopravy v rámci města Plzně adekvátně reagovat.

4.1.2 Železniční stanice a zastávky na území města Plzně

Na území města Plzně se nachází v současnosti celkem **13 železničních stanic a zastávek** určených pro osobní dopravu, tj. pro přepravní účely cestujících. Konkrétně se jedná o tyto tarifní body:

- Plzeň hl.n.,
- Plzeň zastávka,
- Plzeň-Bílá Hora,
- Plzeň-Bolevec,
- Plzeň-Doubravka,
- Plzeň-Doudlevec,
- Plzeň-Jižní Předměstí,
- Plzeň-Křimice,
- Plzeň-Orlík,
- Plzeň-Skvrňany,
- Plzeň-Slovany,
- Plzeň-Valcha,⁴
- Plzeň-Zadní Skvrňany.

⁴ Bez obsluhy pravidelnými vlaky osobní dopravy, obnovení obsluhy pro přepravu cestujících ve stávající poloze není plánováno. V rámci investiční akce Revitalizace trati 170 v úseku Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně) je připravován projekt zastávky Plzeň-Valcha, která je navržena západně od stávající, v lokalitě Černý most.



S ohledem na zvýšení úlohy železniční dopravy v přepravě nejen po Plzni, ale též v přílehlém regionu, je zvažováno zřízení následujících zastávek, **přičemž jejich možnosti realizace budou prověřovány v rámci plánovacího horizontu tohoto dokumentu:**

- Plzeň-Bory,
- Plzeň-Bručná,
- Plzeň-Lhota,
- Plzeň-Malý Bolevec,
- Plzeň-Nová Hospoda,
- Plzeň-Valcha/Černý Most (v nové poloze).



nově navrhované zastávky



stávající stanice a zastávky (obsluhované)

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 4.3: Nové železniční zastávky k prověřování realizace a stávající obsluhované tarifní body na území města Plzně

Pro vybudování nebo prověření možnosti realizace výše zmíněných zastávek platí tyto předpoklady:

- Plzeň-Bory: trať 170, západně od stávající zastávky Plzeň-Doudlevice; nutný dopravně-technologický průkaz možnosti sestavy požadovaného jízdního řádu a stanovení ekonomické efektivity vybudování zastávky; v rámci investiční akce *Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobruška (včetně)* byl záměr zatím z důvodu negativních výsledků opuštěn; záměr však může být opakovaně s odstupem času prověřován,



- Plzeň-Bručná: trať 191, jižně od zastávky Plzeň-Slovan; nutný dopravně-technologický průkaz možnosti sestavy požadovaného jízdního řádu a stanovení ekonomické efektivity vybudování zastávky,
- Plzeň-Lhota: trať 170, severně od zastávky Dobřany zastávka; vybudování zastávky se předpokládá v rámci investiční akce *Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)*; nahradí stávající zastávku Dobřany zastávka,
- Plzeň-Malý Bolevec: trať 160, jižně od zastávky Plzeň-Bolevec; nutný dopravně-technologický průkaz možnosti sestavy požadovaného jízdního řádu a stanovení ekonomické efektivity vybudování zastávky⁵,
- Plzeň-Nová Hospoda: trať 180; severně od zastávky Plzeň-Skvrňany; nutný dopravně-technologický průkaz možnosti sestavy požadovaného jízdního řádu a stanovení ekonomické efektivity vybudování zastávky,
- Plzeň-Valcha: trať 170; jižně od stávající železniční stanice Plzeň-Valcha; vybudování zastávky se předpokládá v rámci investiční akce *Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)*; stávající železniční stanice Plzeň-Valcha bude zachována jen pro dopravní účely.

Dále v případě zastávky Plzeň-Doudlevec je uvažováno o **přemístění do oblasti Borského parku** (západněji oproti stávající poloze) **s lepším napojením jak na linky MHD a veřejné linkové dopravy v zastávce Tyršův most, tak sídliště Bory** v rámci usměrnění pěších proudů v Borském parku.

4.2 Síť pozemních komunikací vyššího významu

Krajské město Plzeň patří mezi významné dopravní uzly v České republice. **Městem prochází tři trasy komunikací I. třídy z 6 směrů** (celkem ze sedmi směrů bývalých císařských silnic), které se dodnes střetávají v blízkosti historického centra města.

Síť dálnic a státních komunikací I. třídy je zakotvena jak ve strategických dokumentech Ministerstva dopravy, tak v koncepčních dokumentech ŘSD, které má ve správě jak dálniční síť, tak síť státních silnic I. třídy. ŘSD nese odpovědnost za údržbu stávajících tras dálnic a silnic I. třídy a zároveň za výstavbu nových tras dálnic a silnic I. třídy.

Dálnice D5 byla na území Plzeňského kraje i města Plzně dokončena v říjnu roku 2006, nové trasy státních silnic I. třídy jsou na celém území Plzeňského kraje, tedy i na území města Plzně zakotveny v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje (ZÚRPK), které byly schváleny usnesením ZPK č. 834/08 ze dne 2. 9. 2008 ze dne 2008 (ZÚRPK nabýly účinnosti 17. 10. 2008). ZÚRPK byly od té doby byly několikrát aktualizovány, naposledy Aktualizací č. 3 ZÚRPK schválenou usnesením ZPK č. 1315/23 ze dne 4. 9. 2023, přičemž nové trasy státních silnic I. třídy stanovené v roce 2008 zůstávají v podstatě nezměněny, stále platí a jsou postupně realizovány prostřednictvím investic ŘSD (případně jako vyvolané investice prostřednictvím SŽ).

Poloha dálnice D5 byla na území města Plzně a nové trasy silnic I. třídy na území města Plzně byly zakotveny již v Územním plánu Plzně (ÚPP) schváleném ZMP v roce 1995, nyní jsou zakotveny v novém Územním plánu Plzně, který byl schválen usnesením č. 434 ze dne 8. 9. 2016. Tento nový Územní plán byl aktualizován formou Změny č. 1 ÚPP (2021), Změny č. 2 ÚPP (2023) a Změny č. 3 (2023), přičemž nové trasy státních silnic I. třídy na území města Plzně zůstaly od schválení ÚPP v roce 1995 i v novém ÚPP (i po změnách ÚPP schválených ZMP) v podstatě nezměněny, stále platí, a jsou postupně realizovány prostřednictvím investic ŘSD (případně jako vyvolané investice prostřednictvím SŽ).

⁵ V této oblasti stojí za zmínku dynamicky rozvíjející se obytná zástavba.



V současné době (září 2025) je dokončováno projednání Změny č. 4 ÚPP a připravováno zahájení projednání Změny č. 5 ÚPP, přičemž územně zakotvené nové trasy státních silnic I. třídy na území města Plzně zůstávají i po Změnách č. 4 ÚPP a č. 5 ÚPP v podstatě nezměněny a stále platí.

Nejdůležitějším dopravním tahem v Plzeňském kraji je trasa mezi Prahou, Plzní a Norimberkem, která byla otevřena v říjnu 2006 a město Plzeň obchází z jižní strany po dálnici D5. Nahradila tak kdysi hlavní tah kdysi vedený centrem města Plzně po komunikacích I/26 a zároveň II/605, který je dodnes ve městě patrný uspořádáním dopravní infrastruktury na trase (Rokycanská – U Prazdroje – Tyršova – Jízdecká – Přemyslova – Skvrňanská – Vejprnická – Křimická – Chebská).

Ze silnic I. třídy jsou do města směřovány komunikace:

- **I/20** (trasa ve směru sever – jih vedená východní částí města),
- **I/26** (trasa ve směru východ – západ),
- **I/27** (trasa ve směru sever – jih vedená západní částí města).

Protože není nadále žádoucí směřovat hlavní tranzitní dopravní proud přes oblast poblíž historického centra, je v ÚPP (jak v původním z roku 1995, tak v novém z roku 2012) zakotven nový okružní komunikační systém tzv. městský okruh, který v rámci realizace jeho jednotlivých částí postupně odlehčuje centru od tranzitní dopravy. Nejprve byla vybudována jižní část městského okruhu, kterou tvoří trasa dálnice D5, dokončená v říjnu 2006.

Souběžně byl dokončen dálniční přivaděč, který tvoří obchvat MO Plzeň 7 – Litice. De facto se jedná o přeložení trasy státní silnice I/27 z Klatovské na novou trasu státní silnice I/27 od křižovatky Sukova – Folmavská až na katastrální hranici mezi územím města Plzně a územím města Dobruška, která odvedla tranzitní dopravu z části Klatovské třídy a z místní části Litice.

V letech 2018–2022 byla ve spolupráci ŘSD a města Plzně rekonstruována severní část městského okruhu jako trasa státní silnice I/20, která je vedena po stávající trase rekonstruovanou Studentskou ulicí mezi Košutkou a Malým Bolevcem a v souběhu s železniční tratí 160 po nové trase mezi Malým Bolevcem a Bílou Horou po nově vybudované komunikaci Mezi sudy.

V únoru 2023 byla jako společná investice Plzeňského kraje a města Plzně dokončena západní část městského okruhu (úsek krajské silnice II/215 spojující státní silnice I/20 a I/26, tj. úsek spojující dálniční přivaděč (trasa státní silnice I/26 k dálnici D5 (tj. průmyslovou zónu Borská pole s navazující místní částí Nová Hospoda se sídlištěm Košutka, a silnicí I/20 směřující na Toužim a Karlovy Vary).

ŘSD ve spolupráci se SŽ a městem Plzeň připravuje severovýchodní (úsek Jateční – Rokycanská) a jihovýchodní část (úsek Rokycanská – Jasmínová) městského okruhu tj. připravuje přeložení trasy ze Slovanské třídy, mostu Generála Pattona, Karlovarské a Lidické třídy na novou trasu silnice I/20 vedoucí v souběhu s železničními tratěmi 160 a 191 z Malého Bolevce na Slovany (odtud silnice I/20 tvoří dálniční přivaděč), tj. mimo dopravně zatížené centrum města.

Investorem severovýchodní části městského okruhu (úsek Jateční – Rokycanská) je Správa železnic, a silnice I/20 v úseku Rokycanská – Jateční, přeložená do nové trasy, je v současné době (červen 2025) projektována jako součást stavby Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží Doubravka (2027–2030) – viz kapitola 4.1.1.

Dle ŘSD (červen 2025) bude územní rozhodnutí na stavbu jihovýchodní části (úsek Rokycanská – Jasmínová) Městského okruhu vydáno do konce roku 2025.



V návaznosti na novou trasu silnice I/27 (obchvat MO Plzeň 7 – Litice) ŘSD připravuje přeložku další části trasy silnice I/27 v úseku Sukova – Borská, který převede trasu silnice I/27 z Klatovské třídy na novou trasu, tento úsek bude ukončen okružní křižovatkou Borské ulici poblíž současného hlavního vjezdu do průmyslového areálu Škoda Plzeň (dříve tzv. V. brána ŠKODA).

Poslední velkou stavbou na nové trase silnice I/27 je úsek, který od křižovatky Lidická – Karlovarská překoná estakádou nivu řeky Mže ke Kalikovskému mlýnu a poté přes Husovo náměstí, podél průmyslového areálu ŠKODA překoná mostním objektem železniční trati 178 Plzeň – Cheb a 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald, a naváže na úsek Sukova – Borská.

Veřejná doprava v Plzni v průběhu času reaguje na zásadní změny dopravní infrastruktury a tyto klíčové dopravní stavby začne využívat. Předpokládá se, že nově vybudované komunikace by měly linky MHD či VLD začít využívat v okamžiku jejich otevření, aby neměli cestující tendenci přejít z MHD do IAD (například kvůli rychlejšímu spojení). Díky plánování organizátorem POVED byl např. zahájen provoz nové linky VLD spojující město Třemošná, velká sídliště Bolevec, Lochotín a Košutka, s průmyslovou zónou Borská pole druhý den po otevření západní části Městského okruhu.

Problematikou rozvoje komunikační sítě a dopravní infrastruktury pro MHD a VLD na území města Plzně se zabývají v návaznosti na platné dokumenty jako ZÚRPK a ÚPP v obecné rovině zejména další koncepční dopravní dokumenty schválené orgány samosprávy města Plzně (ZMP či RMP) jako jsou Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, Generel dopravy v klidu města Plzně, konkrétněji pak (zejména z hlediska posuzování staveb při jejich financování ze zdrojů EU) dokumenty jako Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP) či Strategie udržitelné mobility Plzně (SUMP). Vzhledem k tomu, že SUMP zahrnuje nejen území města Plzně, ale i území plzeňské aglomerace, byl dokument schválen jak na úrovni RPK, tak na úrovni RMP).

Klíčovým dokumentem pro rozvoj komunikační sítě a dopravní infrastruktury pro MHD a VLD má být Generel MHD, jehož zpracování, projednání a schválení bylo uloženo již usnesením ZMP č. 5 ze dne 2. 2. 2017.

Veřejná doprava v Plzni v průběhu času reaguje na změny infrastruktury a tyto klíčové dopravní stavby využívá, příp. bude využívat po jejich dokončení.

Veřejná linková doprava využívá hlavní silniční tahy po Plzni, a to jak komunikace I. třídy, tak komunikace II. třídy. V rámci komunikací III. třídy a místních komunikací jsou na území města Plzně využívány především komunikace spojující komunikace I. a II. třídy. Zejména páteřní linky VLD jsou vedeny primárně po komunikacích I. a II. třídy, byť díky dalším opatřením mohou využívat i některé silnice III. třídy a místní komunikace (například úsek Terminál Hlavní nádraží – III. brána je rychlejší trasovat linky po Americké třídě a Tylově ulici než po silnici I/26, a to díky omezení IAD na Americké třídě a Šumavské ulici, a to díky významnému omezení provozu IAD). Linky VLD jsou trasovány i po dálnici D5 (případně se plánuje jejich spuštění).

Veřejná linková doprava v současné době využívá všechny komunikace vedoucí do Plzně z intravilánu s těmito výjimkami:

- komunikace III/18020 od Starého Plzeňce do místní části Koterov, kde však je trasována linka MHD č. 51,
- komunikace III/18032 z obce Útušice do MO Plzeň 7 – Litice (nevyužívaná a zatím není předpoklad využití VLD),
- komunikace III/2032 od obce Vejprnice k ulici Lesní Zátíší (bývalý motorest ČSAD a čerpací stanice) se aktuálně nevyužívá, ale je možné její využití do průmyslového areálu ve Vejprnicích,



- komunikace III/18061 od Kůstí do MO Plzeň 9 – Malesice se nevyužívá a kvůli nevhodnému šířkovému uspořádání není předpoklad jejího využití pro VLD,
- komunikace III/1805 do obce Ledce se aktuálně nevyužívá, ale je možný předpoklad jejího využití do Ledců, areálu Farmaparku či do rekreačních lesů města Plzně v oblasti pod rozhlednou Krkavec (v případě výstavby zastávek VLD či MHD).

4.3 Síť komunikací a doprovodná infrastruktura s důrazem na MHD

Městskou hromadnou dopravu na území města Plzně zajišťují prostřednictvím tří trakcí tramvaje, trolejbusy a autobusy. Správcem infrastruktury pro drážní vozidla (tramvaje a trolejbusy) je město Plzeň, resp. jím zřízená příspěvková organizace Správa veřejného statku města Plzně (SVSMP), údržbu a běžné opravy zabezpečuje její provozovatel, tj. dopravce PMDP. Město Plzeň je také vlastníkem většiny místních komunikací (ve správě SVSMP), po kterých jsou vedeny jak trolejbusové, autobusové linky. Dopravní infrastruktura je podrobněji představena po jednotlivých trakcích. Základní souhrnný přehled o rozsahu infrastruktury a provozovaných linkách poskytuje tabulka 4.1.

Tabulka 4.1: Základní statistické ukazatele systému MHD Plzeň

Ukazatel		Tramvaje	Trolejbusy	Autobusy	Celkem MHD
Délka provozované sítě v km		23,0	22 (úseky bez trolejí)	208,6	291
			37,4 (zatrolejované úseky)		
Délka provozovaných linek v km		25,3	104,7	460,6	590,6
Počet spojů za	1 pracovní den	1 246	1 533	1 798	4 577
	1 den pracovního volna	782	816	806	2 404

Zdroj: materiály SVSMP

4.3.1 Tramvajová síť

Tramvajová doprava slouží pro obsluhu největších plzeňských sídlišť, jako jsou Lochotín, Košutka, Bolevec, Skvrňany, Bory a Slovany a pro jejich spojení jak s centrem města, tak s ostatními částmi města. Všechny tratě radiálně směřují do centra města a setkávají se v centrálním přestupním uzlu Sady Pětatřicátníků. Vyjma souběhů v blízkosti tohoto přestupního uzlu (úsek Hlavní nádraží – Sady Pětatřicátníků a úsek Pod Záhorskem – Sady Pětatřicátníků) je každá trať obsluhována právě jednou tramvajovou linkou, což činí **linkové vedení tramvajové sítě velmi přehledným**. Délka tramvajových tratí v majetku města Plzně činí 23 km (při měření jedním směrem), přičemž celkem PMDP zajišťují údržbu 60 km tramvajových kolejí. Většina tratí je vedena ve středovém pásu hlavních silničních tahů (tedy **segregovaně od jízdních pruhů automobilové dopravy**). Výjimkou jsou úseky u ramen směřujících na Slovany a Světovar, a to v centrální části města (Sady Pětatřicátníků – Anglické nábřeží; obousměrně), v Mikulášské ulici (ve směru jízdy do centra) a ve Sladkovského ulici (obousměrně). Specifickým uspořádáním se dále vyznačuje trať na Slovany vedoucí po Slovanské třídě – tramvajová trať je vedena při krajních pásích pro pěší, zatímco dvoupruhový jízdní pás pro automobily zaujímá střed vozovky. Toto uspořádání umožňuje velmi dobře a bezpečně přístupné zastávky, nevýhodou je ale zdejší vyšší nehodovost při střetech tramvají a osobních automobilů. Rizikové dopravní situace zde vznikají při odbočování automobilů v křižovatkách přes tramvajový pás, při manévrování souvisejícím s příčným parkováním, a rovněž v důsledku zásobovacích vozidel parkujících v jízdním pruhu, která nutí ostatní vozidla k objíždění přes tramvajový pás.



Všechna tramvajová obřiště využívaná v pravidelném provozu jsou provedena jako dvoukolejná pro možné předjíždění tramvajových vlaků, s výjimkou obřiště Slovany a částečně též Bolevec (zdejší kolejové uspořádání neumožňuje předjíždění více tramvajových souprav). U obou zmíněných obřišť se připravují stavební zásahy (v případě obřiště Bolevec projekt přestavby počítá s doplněním P+R parkoviště). Otáčení tramvají umožňují také nácestná obřiště Malesická, Mikulášské náměstí, Mozartova, Palackého náměstí a U Zvonu, která nejsou v pravidelném provozu využívána (kromě obřišť Malesická a Mozartova je u uvedených obřišť odstav velmi limitovaný nebo nemožný).

Už zmíněná přehlednost jednoduché tramvajové sítě má i své negativum – neexistenci alternativní trasy mezi tramvajovou vozovnou a centrem města. Úsek mezi Mikulášským náměstím a Sady Pětatřicátníků nelze v případě rozsáhlejších prací na infrastruktře objet, což vyvolává nutnost rozdělení sítě na dvě části s odstavováním tramvají na obřištích (tato organizace provozu je náročnější jak z hlediska plánování dopravy, tak z hlediska ekonomického – např. z důvodu nutnosti zajištění střežení souprav v nočních hodinách, manipulačních přesunů tramvají mezi obřišti apod.). Jako perspektivní komunikace pro možné budoucí vybudování alternativní tramvajové spojnice lze vnímat Tyršovu ulici, Americkou třídu či nové přemostění řeky Radbuzy v blízkosti bývalé papírny.

Tramvajové tratě jsou díky průběžně prováděným rekonstrukcím většinou v dobrém stavu. Ve špatném stavu se v době zpracování tohoto dokumentu nachází tratě vedené po ulicích Klatovská (vybrané úseky tratí), Radyňská, Vejprnická (v úseku Přední Skvrňany – Školy Vejprnická) a dále trať v okolí zastávky Zoologická zahrada a v prostoru obřišť Košutka, Malesická a Světovar. Ve velmi špatném stavu se nyní nachází tratě vedené po ulicích Přemyslova, Skvrňanská (oprava zahájena v roce 2025), Lidická a též na vjezdu do a výjezdu z obřiště Košutka. **Pro všechny problémové úseky se zpracovávají projektové dokumentace pro zahájení rekonstrukce.**

K rozšiřování tramvajové sítě v Plzni dochází jen velmi pomalu – v roce 2019 se síť (po 29 letech od zprovoznění poslední nové tramvajové trati) rozšířila o prodloužení od Borského parku k areálu ZČU. V současnosti město Plzeň, zastoupené SVSMP připravuje projekt tramvajové tratě na Vinice (odděluje se od stávající sítě u zastávky Zoologická zahrada; zamýšlen je zde provoz linky č. 3 Vinice – Sady Pětatřicátníků - ???⁶). Zahájení provozu tramvají na Vinice se předpokládá v roce 2028 se zahájením výstavby v roce 2026. V delším horizontu přesahujícím rámec tohoto plánovacího dokumentu se předpokládá prodloužení tramvajové tratě ze stávající konečné zastávky Slovany do areálu dřívějších kasáren a případně dále na Čechurov až k nákupní zóně Černice (zde lze očekávat v případě vybudování vodohospodářské infrastruktury v návaznosti na úslavský kanalizační sběrač a vybudování vodárenského souboru Ostrá Hůrka rozvoj vícepodlažní bytové zástavby). K prověření (spíše po datu platnosti horizontu PDOMP 2026+) je i možnost dopravní obslužnosti tramvajovými linkami do oblasti Papírny (teoretická možnost ukončovat zde linku 3) nebo ve směru na Doubravku (četné spojení kapacitními trolejbusovými linkami už nyní).

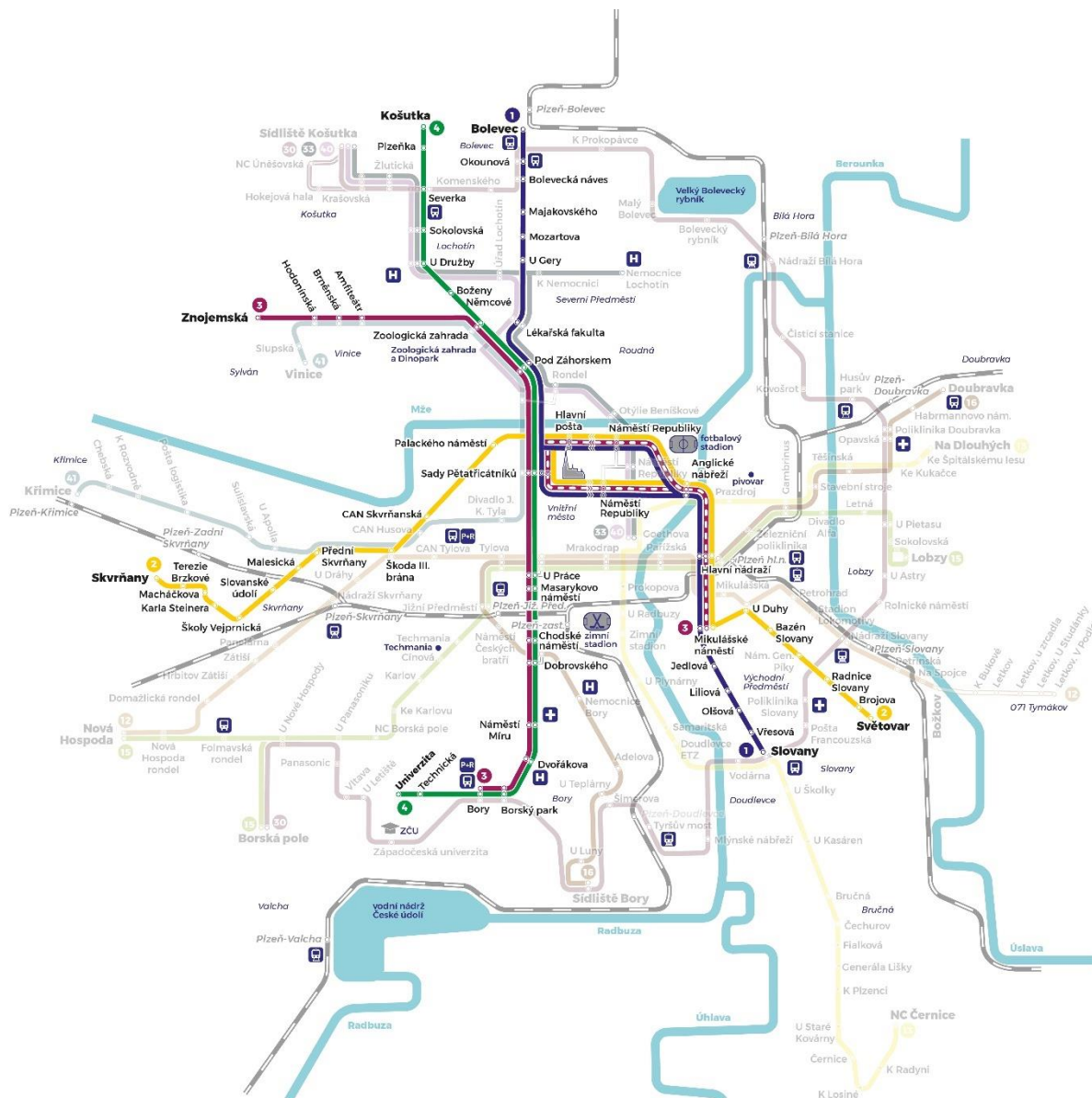
Technické zázemí pro tramvaje, tj. nově vybudovaná Vozovna Slovany se správní budovou ředitelství PMDP, se nachází v místní části Slovany a je napojeno pomocí manipulační tratě do obřišť Slovany a Světovar. **Zázemí prošlo v letech 2020 až 2023 kompletní rekonstrukcí a prakticky se jedná o novostavbu.** V minulosti vznikly plány pro adaptaci obřišť za účelem zvýšení jejich kapacity (pro noční odstav souprav a základní údržbu) a též pro vybudování technického zázemí pro tramvaje v místní části Skvrňany, nicméně s jejich realizací se v daném plánovacím horizontu nepočítá. Stávající technické zázemí na Slovanech neumožňuje těžkou údržbu tramvají – tramvajové vozy jsou s využitím kamionů transportovány do vozovny Karlov, kde proběhnou příslušné dílenské úkony, a následně zpět (silniční

⁶ Bude prověřeno vedení linky za uzel Sady Pětatřicátníků v různých směrech – detailněji je rozebráno v kartě linky 3.



přeprava tramvají v rámci těžké údržby je využívána už od konce první poloviny 90. let, kdy byly tramvaje odváženy např. do vozovny Cukrovarská). Do budoucna tak lze vnímat potřebu zahájení projektové přípravy dlouhodobě řešící těžkou údržbu tramvají (ideálně včetně kolejového propojení).

V plánovacím horizontu se očekává změna úrovně napájení systému tramvají a trolejbusů ze stávajících 600 V na 750 V, což vyvolá náklady spojené s adaptací infrastruktury. V dlouhodobějším horizontu jsou očekávány úspory spojené s menšími ztrátami při přenosu.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 4.4: Síť tramvajových linek pro horizont PDOMP 2026+ s ideovým zpracováním linky 3 na podkladu páteřních linek a důležitých orientačních cílů v rámci města Plzně

V souvislosti s aktuálně probíhajícím testováním systémů pro částečně autonomní řízení tramvajových vozidel dopravce nelze do budoucna vyloučit potřebu adekvátních úprav tramvajové infrastruktury.



4.3.2 Trolejbusová síť

Trolejbusová doprava vhodně doplňuje páteřní tramvajovou síť a slouží pro obsluhu dalších, hustěji osídlených lokalit (např. Bory, Lobzy, Doubravka), místních částí (Božkov, Čechurov, Černice, Doudlevice, Nová Hospoda, Radčice apod.), či jinak významných oblastí (průmyslový areál ŠKODA, Borská pole, Ústřední hřbitov, resp. OC Rokycanská). **Trolejbusové tratě jsou radiálně směřovány do centra, přičemž centrálním přestupním uzlem mezi spoji linek trolejbusové sítě je křižovatka Mrakodrap na Americké třídě. Z toho důvodu již v roce 2003 (zrušeno v roce 2007) a následně znovu v roce 2022 (s upřesněním v roce 2023) rozhodlo Zastupitelstvo města Plzně o vyloučení provozu IAD ze středního úseku Americké třídy, tj. z úseku mezi okružní křižovatkou Prokopova a Škroupovou ulicí).**

Jako hlavní trolejbusové koridory, kde je alespoň částečně vyloučena IAD, lze obecně označit ulice Americká, Tylova, Koperníkova. Významnou roli mají dále ulice U Trati a Borská, které představují záložní trasu při neprůjezdnosti Americké třídy a Tylovy ulice. Trolejbusová „záložní trasa“, jejíž část byla vybudovaná v rámci 2. stavby železničního uzlu Plzeň v letech 2016–2018 z vozovny Karlov po Borské ulici, ulici U Trati, mostu Milénia (po dolní i horní mostovce), Železniční ulici a po mostě Nad nádražím umožňuje alternativní trasu při ranní výpravě vozidel vozovny na jednotlivé trolejbusové tratě.

Největší souhrnná frekvence trolejbusových spojů nastává právě v centrálních úsecích, jinak je z pohledu linkového vedení každé rameno obsluhováno jednou až dvěma trolejbusovými linkami. PMDP zajišťují údržbu celkem 98 km trolejbusových trolejí. Tramvajové a trolejbusové troleje jsou souhrnně napájeny z celkem 11 měniren za využití 380 km trakčních kabelů. V rámci elektrizace sítě MHD Plzeň se dá předpokládat vybudování v plánovacím horizontu PDOMP 2026+ až 5 nových měniren.

Trolejbusové tratě jsou typicky vedeny nese segregated, společně s individuální dopravou (kromě vyhrazených úseků Šumavská, Americká a Tylova). **Spolehlivost provozu trolejbusových spojů je tedy poznamenána hustotou IAD i tranzitní nákladní dopravy na vybraných trasách** (př. Borská, Folmavská, Lobežská, U Prazdroje). Pro **zvýšení spolehlivosti a urychlení provozu linek** byly zavedeny restriktce automobilové dopravy v ulicích Tylova, Americká, Šumavská a Goethova. Dále vznikl vyhrazený preferenční pruh pro vozidla veřejné dopravy v Malostranské ulici. Trolejbusy jsou dále preferovány na většině světelně řízených křižovatek na trase (to obecně platí i pro tramvaje a autobusy). Již více než dvacet let je na úrovni odborných útvarů i orgánů samosprávy města diskutována otázka segregace linek MHD na ulici U Prazdroje v úseku mezi křižovatkou se Šumavskou ulicí a Těšínskou ulicí.

V síti existuje řada manipulačních trolejových spojek, umožňujících případné operativní otáčení spojů. Většina trolejbusových obratišť je využívána v pravidelném provozu, výjimkou jsou trolejbusová obratiště Slovany a Petrohrad.

Trolejbusová infrastruktura je celkově v dobrém stavu a probíhá její průběžná obnova a modernizace. Posledním velkým rozšířením trolejbusové sítě byla trať do průmyslové zóny Borská pole, zprovozněná v roce 2010, s konečnou zastávkou na jižním okraji Borských polí, včetně vybudovaného propojení do konečné zastávky v místní části Nová Hospoda. Později došlo zejména k výstavbě tratí a spojek v centru města, které se uplatnily zejména při výlukách. V roce 2025 došlo ke zprovoznění nového obratiště Malviny na severním okraji oblasti Borských polí. **Během posledních dekád se hlavním prostředkem pro rozšíření vozového parku pro trolejbusové výkony staly trolejbusy s alternativním pohonem** (dříve dieselgenerátor, nyní **trakční baterie**) provozované i v úsecích bez trolejového vedení. V současnosti je tento princip využíván na lince 11 do Radčic, Malesic a Křimic, 12 do obce Letkov, 13 k nákupní zóně Černice a 19 v oblasti Bor a Borských polí.



V souladu s rozvojem elektromobility (podrobněji v sekci 14.1) se očekává uplatnění bateriových trolejbusů i na dalších trasách, zejména na stávajících autobusových trasách linek 22, 29, 30, 33 a 40.

V plánovacím horizontu PDOMP 2026+ se v oblasti trolejbusové dopravy očekávají následující investiční akce:

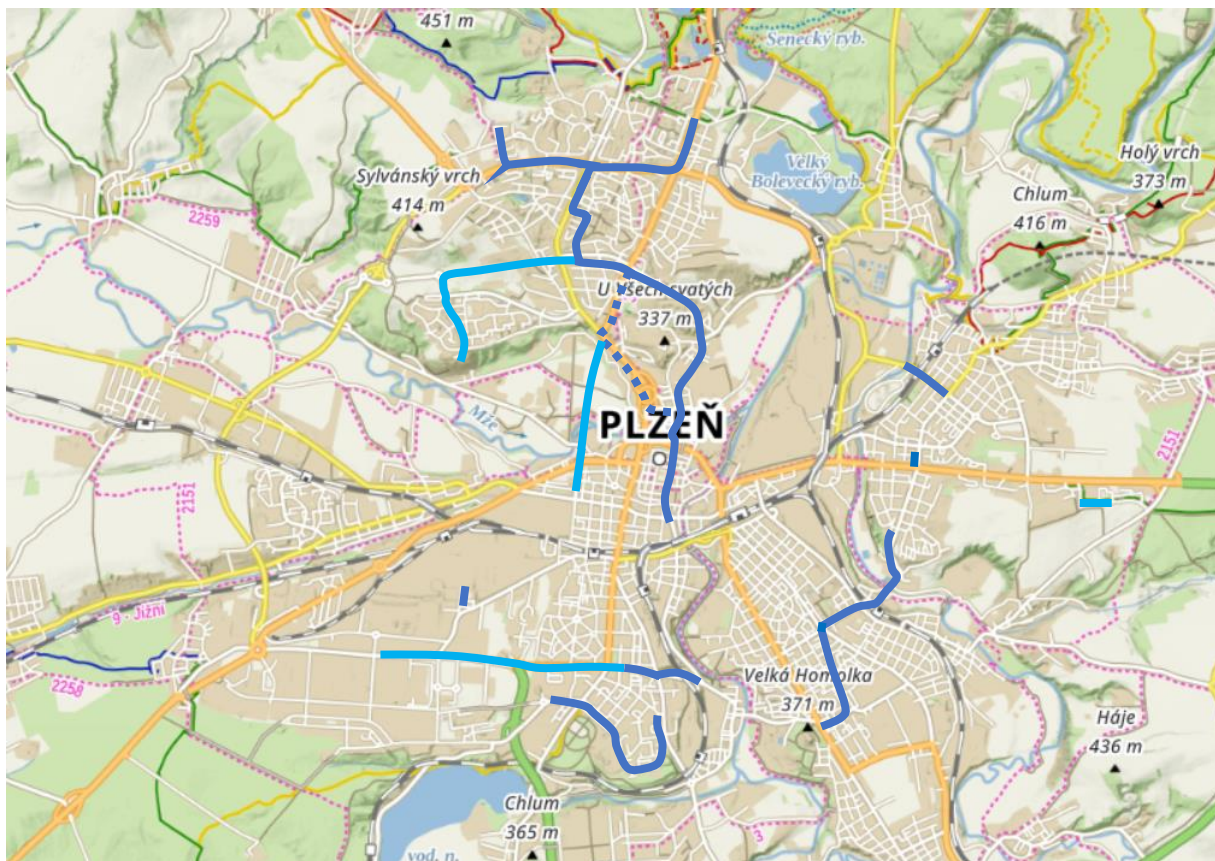
- vybudování spojovací tratě v Masarykově ulici mezi křižovatkami s Dlouhou ulicí + Rokycanskou třídou a s Těšínskou + Na Dlouhých (předpoklad realizace v roce 2026),
- přesunutí obratiště na území MO Plzeň 9 – Černice na jižní okraj zdejší zástavby,
- implementace opatření vycházejících z dokumentu Koridor16,
- úprava trolejového vedení v oblasti Slovan v návaznosti na elektrifikaci linky 22,
- vybudování tratě v ulicích U Borského parku a Kaplířova (doprovázené prodloužením trasy linky 16 ulicí U Borského parku a Kaplířovou ulicí do přestupního terminálu Bory),
- vybudování trolejbusové tratě v Kotkově ulici (později i v Kalikově),
- výstavba trolejbusové tratě na Severní Předměstí (obsluha FN Lochotín, Sídliště Košutka),
- příprava výstavby tratí umožňujících elektrifikaci tangenciálních linek 29 a 30 (Francouzská, Rolnické náměstí, Samaritská, Mohylová, Plaská, Studentská),
- vybudování vyhrazeného preferenčního jízdního pruhu v ulici U Prazdroje (předpoklad zahájení realizace nejdříve po roce 2028).

Úseky se zcela novým předpokládaným rozvojem trolejbusové dopravy (k datu schválení materiálu) jsou zjednodušeně znázorněny na obrázku 4.5.

V delším plánovacím horizontu se předpokládá další rozvoj trolejbusové sítě.

Technické zázemí (vozovna a údržba) pro trolejbusy a autobusy se nachází v místní části Karlov (Borská ulice, okraj průmyslového areálu ŠKODA). Toto zázemí bylo vybudováno jako novostavba v roce 2014 v rámci Public Private Partnership projektu (do 12/2041 budou prostory majetkem Sdružení MHD SERVIS PLZEŇ, následně přejdou do majetku PMDP) s tím, že v rámci uzavřeného smluvního vztahu jsou specifikovány podmínky pro dřívější odkoupení areálu ze strany PMDP.

V souvislosti s postupným nahrazováním autobusů MHD nízkoemisními vozidly (podrobněji rozepsáno v sekci 13.1) **bude nutné adaptovat infrastrukturu vozovny** (navýšení počtu trolejových stop, výstavba nabíjecích stanic apod.) **a včas zahájit projektovou přípravu nutných opatření.**



- rozvoj trolejbusové dopravy – úsek vhodný k prioritnímu řešení (čárkovaně záložní trasa)
- - - rozvoj trolejbusové dopravy – úsek vhodný k dalšímu prověření

Zdroj: vlastní zpracování dle materiálů SVSMP

Obrázek 4.5: Úseky se zcela novým předpokládaným rozvojem trolejbusové dopravy

4.3.3 Autobusová síť

Autobusová síť slouží pro doplnění radiálních a diametrálních elektrických linek MHD. Významná je obsluha sídliště Vinice (linkou 41 jakožto nejfrekventovanější autobusovou linkou) a dále tangenciální linky propojující jednotlivé místní části města Plzně (zejména linka 30, dále 24, 25 a 29). Nezastupitelnou úlohu hrají autobusy MHD při obsluze řidčeji osídlených místních částí města Plzně (např. Bílá Hora, Červený Hrádek, Dolní Vlkyš, Hradiště, Litice, Koterov, Radobyčice, Valcha) a jako doplněk se uplatňují též při obsluze sousedních blízkých obcí (např. k datu schválení materiálů Nová Ves, Starý Plzenec, Třemošná, Zruč-Senec). Autobusové linky v lokálních přestupních uzlech navazují na linky MHD zejména elektrické trakce. Za klíčové autobusové přestupní uzly lze označit centrum Plzně (úsek Sady Pětatřicátníků – CAN Husova, zastávky Goethova a Mrakodrap), dále terminál Bory, Doubravka a oblast sídliště Košutka.

Trasy autobusových linek jsou obdobně jako v případě trolejbusů **nesegregované, a tedy potenciálně náchylné ke zpoždování spojů vlivem individuální dopravy**. Výjimku tvoří vyhrazený preferenční pruh pro vozidla veřejné dopravy v Malostranské ulici a na Karlovarské třídě. I autobusy jsou upřednostňovány na vybraných křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením na trasách jednotlivých linek. Vyzdvihnout lze dále světelnou závoru zlepšující výjezd autobusů z Francouzské třídy na okružní křižovatku na náměstí Generála Píky (linky 29 a 30).



Autobusové linky doznaly větších úprav v roce 2023 v návaznosti na **zprovoznění Západního obchvatu** (západní část městského okruhu), tedy nové komunikace urychlující spojení Nové Hospody a Košutky. Změny navýšily provozní význam linek 24 a 25. Další rozšiřování provozu autobusů lze obecně popsat jako zlepšování obsluhy okrajových místních částí města Plzně. Od roku 2020 je v provozu minibusová linka 39 obsluhující lokalitu Výsluní, od roku 2022 se experimentovalo s linkou 35 (prioritně minibusovou) do Dolního Vlkyše. Rok 2021 přinesl zavedení linky 58 spojující Plzeň, Třemošnou a Zruč-Senec (objednatel není město Plzeň). V roce 2022 byla dále zavedena linka 42 sloužící pro obsluhu lokality tzv. Nové Valchy (zastávka Špačková). V roce 2025 byl zkušebně spuštěn provoz minibusové linky 43 (sloužící pro doplňkové tangenciální spojení místní částí Zátíší, Nové Hospody a Zadních Skvrňan) a linky 36 (jejímž cílem je zlepšení obsluhy severozápadní části Litic). Trendem je tedy **nárůst minibusových výkonů**, a to pro zavedení dopravní obsluhy do lokalit, které jsou pro standardní autobus průjezdné jen s obtížemi nebo vůbec.

V plánovacím horizontu PDOMP 2026+ se očekává vybudování těchto nových komunikací, které umožňují úpravy autobusového (příp. trolejbusového) provozu:

- propojení ulic Karlovarská a Kotíkovská, tj. prodloužení aleje Svobody (aktuální předpoklad zahájení dle OI MMP v roce 2026, zprovoznění 2027),
- prodloužení aleje Svobody k místní části Sylvánu, resp. ulici Na Ryzlinku (aktuální předpoklad zahájení první etapy 2026, kompletní zprovoznění nejdříve v roce 2029),
- stavební úpravy ulic v úseku Kotkova – Břeňkova (aktuální předpoklad zahájení 1. etapy (Přemyslova – Husovo nám.) v roce 2028),
- propojení ulic Borská a Sukova nově vybudovanou přeložkou silnice I/27 z Klatovské třídy do jižnější trasy vedené okrajem průmyslové zóny Borská pole (aktuální předpoklad zahájení 2029, zprovoznění 2030).

Dále se v plánovacím horizontu PDOMP 2026+ předpokládá zahájení těchto dopravních staveb:

- vybudování přeložky silnice I/27 v úseku Přemyslova – Karlovarská formou estakády přes údolí řeky Mže (investor ŘSD, aktuální předpoklad zahájení 2028, zprovoznění 2031),
- vybudování přeložky silnice I/20 v úseku Jateční – Na Roudné (investor SŽ, aktuální předpoklad zahájení 2028, zprovoznění 2032),
- propojení ulic Lochotínská – Pod Vinicemi – Karlovarská (investor město Plzeň, aktuální předpoklad zahájení nejdříve po r. 2028),
- silniční systém Roudná, tj. severní prodloužení ulice alej Svobody k ulici Na Roudné a Tyršově (investor město Plzeň, aktuální předpoklad zahájení nejdříve po r. 2028),
- vybudování přeložky silnice I/20 v úseku Jasmínová – Jateční (investor ŘSD, aktuální předpoklad vydání územního rozhodnutí do konce roku 2025, zahájení výstavby 2030, zprovoznění 2034),
- prodloužení Daimlerovy ulice pro spojení Borských polí a Nové Valchy (aktuální předpoklad zahájení prací není znám, předpokládá se realizace spíše po roce 2030).

Z pohledu dopadů na linkové vedení lze jako hlavní stavby označit prodloužení aleje Svobody (rychlé propojení FN Lochotín a centra Plzně přes Roudnou) stejně jako připravované přeložky silnic první třídy (např. tangenciální spojení Sukova – Borská).

V plánovacím horizontu je dále vhodné provádět úpravy stávající infrastruktury pro zefektivnění a urychlení současného provozu – příkladem budiž komplikovaný závlak linek 24 a 25 pro obsluhu zastávky Zadní Skvrňany (vůz musí dvakrát projet okružní křižovatkou a dále ještě nedalekým obratištěm).



V plánovacím horizontu PDOMP 2026+ se očekává utlumování provozu naftových autobusů a jejich nahrazování bezemisními vozidly (elektrobusy, trolejbusy), jak bude dále diskutováno v sekci 13.1. Pro rozvoj elektromobility je nutné vytvořit ve vozovně Karlov adekvátní podmínky, zejména výstavbou dobíjecích stanic pro elektrobusy. V plánovacím horizontu se proto předpokládá příprava a realizace potřebné infrastruktury.

S ohledem na vývoj autonomní dopravy je dále vhodné v plánovacím horizontu ověřit možnosti zkušebního provozu autonomně řízených minibusů (např. v oblasti Borských polí).

4.4 Rozvoj přestupních uzlů a zastávek

Veřejná linková doprava využívá na území města Plzně shodné zastávky jako linky MHD s výjimkou přestupních uzlů CAN a Terminál Hlavní nádraží. Zastávky by měly kapacitně pojmout současně vždy spoje linek MHD a VLD a je tedy nutné aby byly budovány či rekonstruovány v odpovídající kapacitě. Výjimku tvoří zastávky v okrajových částech města, kde se předpokládá koordinace spojů MHD a VLD (či se do budoucna plánuje). U významných přestupních uzlů a zastávek mezi spoji linek VLD a MHD je do budoucna vhodné mít sdružený inteligentní označnický systém (viz již v minulosti vybudované inteligentní zastávky MHD), který bude zobrazovat souhrnně odjezdy MHD a VLD. Souhrnný seznam možných míst pro vybudování nebo zajištění fungování již existujících a obnovu chytrých elektronických označníků (resp. panelů) po jednotlivých zastávkách je v **Příloze č. 3**. Jejich realizace je však odvislá od finančních prostředků města Plzně a technických možností dodávání informací.

Během doby trvání Plánu dopravní obslužnosti se předpokládají výraznější úpravy následujících uzlů:

CAN

Existuje a byl schválen záměr přestavby lokality mezi ulicemi Tylova a Skvrňanská včetně zrušení Centrálního autobusového nádraží a přesměrování páteřních, dálkových a mezinárodních linek do prostoru rozšířeného Terminálu Hlavní nádraží (nově plánované rozšíření o sektor JIH, který je projekčně připraven ÚKRMP na úrovni studie, ve stávající podobě terminál takové množství linek nepojme), přičemž v oblasti může vzniknout pouze malý sektorový přestupní uzel (situován do prostoru k zastávce Škoda III. brána), či zastávka, která kapacitně umožní výstup, nástup a odstav vozidel VLD od Nýřan a Města Touškova. Sektorový terminál by sloužil i pro odbavení spojů linek MHD.

Božkov

Spolu s úpravou ulice Sušická je plánována úprava trolejbusového obratiště linek MHD v konečné zastávce a sjednocení zastávky směr Částková pro spoje MHD a VLD.

Bručná (kasárna Slovany – lokalita Mezi Řekami)

V souvislosti s možným prodloužením tramvajové tratě do oblasti bývalých kasáren Slovany se zvažuje možnost vybudování zastávek VLD s přestupem na páteřní linky MHD. Linky VLD by zde neměly výchozí/konečnou zastávku, vždy by pokračovaly do uzlu Slovany či na Terminál Hlavní nádraží. S vysokou pravděpodobností však k případné realizaci dojde za plánovacím horizontem tohoto PDOMP 2026+.

Černý most

Možná výstavba obratiště linky MHD u budoucí vlakové zastávky Plzeň-Valcha (v lokalitě Černý most; na pozemku ve vlastnictví města Plzně) na trati 170 (náhrada za stávající železniční stanici Plzeň-Valcha nevyužívanou pro přepravní účely). Obratiště by sloužilo pro spojení od vlaků k ZČU a na Borská pole.



Doubravka

Rekonstrukce přestupního uzlu Doubravka výrazně rozšíří kapacitu obratiště pro spoje linek MHD a VLD. POVED zajistil vydání pravomocného územního rozhodnutí, SVSMP v roce 2025 dala zpracovat dokumentaci pro stavební povolení. Financování je zajištěno z fondů EU prostřednictvím ITI Plzeň, realizace v letech 2026–2027.

Malvíny

Nové autobusové a trolejbusové obratiště Malvíny zprovozněné ke konci roku 2025.

Nemocnice Lochotín

S revitalizací ulice alej Svobody dojde i k přestavbě zastávky Nemocnice Lochotín, přičemž dojde k rozšíření kapacity zálivů pro spoje linek MHD a VLD. U VLD bude zohledněn i potřebný odstav vozidel.

Sady Pětatřicátníků

S ohledem na záměr spuštění provozu linky 3 (patrně již v plánovacím horizontu PDOMP 2026+) se jeví jako nutné zahájit přinejmenším studijní prověření uspořádání tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků, ideálně společně s navazujícími úseky do tohoto uzlu (například zdvojkolejnění úseku v Solní ulici).

Ke zvážení je i prodloužení zastávkového zálivu směr Bory pro pravidelné zastavování linek VLD ve směru Terminál Hlavní nádraží či CAN. V uzlu Sady Pětatřicátníků doposud linky VLD mohou zastavovat pouze 19:00 – 5:00 v pracovní dny a o víkendech (státních svátcích); uvolnění kapacity lze očekávat po zavedení nové tramvajové linky 3 na úkor spojů linky 41.

Slovany (přestavba uzlu)

Město Plzeň (zastoupené OI MMP) projektuje přestavbu náměstí Milady Horákové, s čímž souvisí i přestavba stávajících zastávek MHD a VLD v rámci přestupního uzlu Slovany. Předpokládaný termín zahájení realizace je v roce 2028.

Terminál Hlavní nádraží

Se zrušením CAN je nutná dostavba Terminálu Hlavní nádraží (v současnosti v Šumavské ulici, v budoucnu pracovně terminál SEVER, nově dostavba terminálu JIH), aby byla dostatečná kapacita pro odbavení cestujících, odstavy a též zázemí pro řidiče a cestující (mezinárodní terminál musí splňovat dle normy ČSN jisté parametry).

Také je nutné stávající Terminál Hlavní nádraží doplnit o mezinárodní terminál, který musí naplňovat všechny parametry dle ČSN 736425 Zastávky a přestupní uzly). Tímto krokem by se stal Terminál Hlavní nádraží skutečným Ústředním autobusovým nádražím města Plzně. Jeho rozšíření je nutné, neboť kapacita terminálu je hlavně v pracovní dny v odpolední dopravní špičce již vyčerpána. Spolu s tím ÚKRMP v letech 2023-2024 zpracoval studii pro vybudování terminálu JIH v místě bývalé pošty v sousedství Železniční ulice, který by primárně sloužil mezinárodní veřejné linkové dopravě, případně pro potřeby NAD. Studie terminálu JIH je od jara 2025 projednávána s dotčenými orgány a organizacemi, včetně POVED a SŽ.

K zastávkám a přestupním uzlům je více uvedeno v příslušné kapitole 6.4. Termíny přestaveb a výstaveb obratišť a přestupních uzlů budou určeny na základě možnosti získat dotace z EU, nebo od finančních možností rozpočtu města a rozpočtových výhledů a dalších investorů, např. SŽ. Nemusí tak dojít ke všem popsaným úpravám v plánovacím horizontu PDOMP 2026+, tj. do roku 2030.



5 Minimální standardy dopravní obsluhy území

Cílem PDOMP 2026+ je stanovit **minimální standard, který by měl být v rámci plánovacího období materiálu prověřen a v jeho závěru ideálně i naplněn, budou-li k tomu nakloněny veškeré okolnosti, které bude možné splnit. Popis ideálních standardů má být spíše záležitostí generelu MHD, tento dokument nemá ambice tuto úlohu přebírat**, a tudíž níže popsaný standard je minimální a bude cílem dosáhnout obecně v síti MHD Plzeň kvalitativně vyšší nabídky spojů a lepší dopravní obslužnosti území.

5.1 Minimální přípustné intervaly

Pro stanovení minimálního přípustného intervalu jsou stanoveny tyto páteřní dopravní osy reprezentované vybranými linkami či částmi jejich tras (k roku 2025; nemusí se jednat o kompletní trasy linek, výhradně ve vymezených úsecích):

• Slovary – Bolevec	linka 1
• Světovar – Skvrňany	linka 2
• Vinice – Sady Pětatřicátníků – ??? ⁷	linka 3 (předpoklad)
• Košutka – Bory	linka 4
• Božkov – Nová Hospoda	linka 12
• Černice – Goethova (Hlavní nádraží)	linka 13
• Lobzy – Borská Pole	linka 15
• Doubravka – Bory	linka 16
• Sídliště Košutka – Bory	linka 30
• Goethova – Sídliště Košutka	linky 33, 40
• Vinice – CAN Husova	linka 41

V rámci těchto dopravních os, resp. svazků linek MHD, se jako minimální přípustný interval stanovuje ve špičkách pracovních dnů (5:30 – 8:30 a 13:30 – 17:30) stanovuje na 10 minut, v ostatních obdobích na 20 minut. V případě tramvajové sítě neklesne špičkový interval pod 7,5 minuty a interval v ostatních obdobích pod 15 minut, a to na všech linkách 1, 2 a 4, a to i u uvažované linky 3 v rozhodném úseku Vinice – centrum (přínejmenším Sady Pětatřicátníků).

U ostatních linek v ostatních úsecích není minimální přípustný interval stanoven, dle přepravních potřeb a finančních možností rozpočtu města (včetně rozpočtových výhledů) při zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících však bude rozsah provozu jednotlivých linek v objednávce města Plzně upravován tak, aby byl smysluplný a finančně pro objednatele, tj. město Plzeň, přijatelný, a zároveň pro cestující akceptovatelný (resp. plnící základní úlohu obsluhy území) a ideálně i přiměřeně atraktivní, tj. podněcující veřejnou dopravu k využití.

5.2 Minimální standardy docházkové vzdálenosti

Dále by mělo být zajištěno, že v rámci města Plzně nebude v případě obytných celků překročena docházková vzdálenost na žádnou ze zastávek MHD 1 000 m (vč. nové výstavby), a to vyjma případů zmíněných níže:

- u malých obytných celků (do cca 100 obyvatel) je tolerovatelná docházková vzdálenost až 1 500 m na nejbližší zastávku,

⁷ Bude prověřeno vedení linky za uzel Sady Pětatřicátníků v různých směrech, preferován je aktuálně směr Bory.



- u velmi malých obytných celků (do cca 50 obyvatel) může být zajištěna dopravní obslužnost velmi malým počtem spojů zejména jen ve dnech školního vyučování; ke zvážení je i nulová systémová obsluha takových celků,
- celky bez trvalého bydlení či s jeho minimálním podílem budou v rámci dopravní obslužnosti posuzovány individuálně dle specifických přepravních potřeb (typicky průmyslové zóny, areály nabízející volnočasové aktivity apod.).

Dopravní obslužnost nemusí být zajištěna výhradně MHD, ale též regionálními linkami, v krajním případě i dálkovou dopravou v gesci MD ČR, kterou lze v rámci docházkových vzdáleností a minimálních intervalů linek uvažovat.

5.3 Standardy obsaditelnosti vozidel

PMDP v rámci své dobré praxe definují tzv. pojem **komfortní kapacita** vozidla MHD. V rámci plzeňské MHD lze pojem definovat zjednodušeně takto:

„Komfortní kapacita je běžná maximální obsazenost vozidla, která je pro plzeňské podmínky ověřena provozní praxí dopravce PMDP“

Jedná se obecně o obsaditelnost vozidla počtem cestujících v daném okamžiku, která by ještě měla být – ač nárazově, zejména v ranní přepravní špičce – tolerovatelná (ač všichni cestující nemusejí mít k dispozici místo k sezení, což se v rámci provozu MHD může v přepravně silných obdobích stát) a v rámci této obsaditelnosti vozidel by měla být maximální snaha a úsilí jízdní řády projektovat tak, aby nebyla přesahována. Měla by být přesahována pouze výjimečně.

Pro jednotlivé typy vozidel definuje komfortní kapacitu tabulka níže.

Tabulka 5.1: Komfortní kapacita pro jednotlivé typy vozidel MHD Plzeň

Vozidlo	Typ	Velikost dle smlouvy	Komfortní kapacita [počet osob]	Technická kapacita (obvyklá) [počet osob] ⁸
tramvaj	krátké sólo 16 m	S	70	cca 152
	středněkapacitní 20 m	M	103	cca 236
	vysokokapacitní 30 m	L	140	cca 279
trolejbus	krátké 12 m	M	56	cca 86
	kloubové 18 m	L	86	cca 135
autobus	midibusy 8 m	S	24/35 ⁹	cca 38/60 ¹⁰
	krátké 12 m	M	56	cca 95
	kloubové 18 m	L	86	cca 140

Zdroj: materiály SVSMP

⁸ Technická maximální kapacita daná výrobcem dle konkrétního provedení vozidla a jeho konstrukční zatížitelnosti. V běžném provozu je tato hodnota dosažitelná spíše jen teoreticky.

⁹ Dle typu vozidla (Rošero/ISUZU).

¹⁰ Dle typu vozidla (Rošero/ISUZU).



6 Veřejná doprava v závazku veřejné služby

Kapitola popisuje stav a předpokládaný vývoj veřejné dopravy v závazku veřejné služby na území města Plzně, a to se speciálním zřetelem na vnitroměstskou obsluhu města Plzně zejména spoji MHD.

6.1 Železniční doprava

V závazku veřejné služby je na území města Plzně provozována jak **dálková**, tak **regionální železniční doprava**. Dálková doprava je primárně v gesci Ministerstva dopravy ČR (MD ČR), avšak i vybrané vlaky dálkové dopravy jsou objednávány na území města Plzně a dále v rámci kraje za účelem vhodného doplnění systému IDPK i Plzeňským krajem. Regionální doprava v závazku veřejné služby na základě smluvních vztahů uzavřených s dopravci je plně v kompetenci Plzeňského kraje.

K datu zahájení platnosti jízdního řádu 2025/2026 jsou na území města Plzně v provozu tyto linky železniční dopravy v závazku veřejné služby:

Tabulka 6.1: Linky pravidelné železniční dopravy na území města Plzně v jízdním řádu 2025/6

Linka č.	Linka trasa	Druh	Objednatel	Dopravce
P1 jih	Horažďovice př. – Plzeň – Pňovany	regionální	Plzeňský kraj	ARRIVA vlaky
P1 západ	Plzeň – Karlovy Vary	regionální	Plzeňský kraj	České dráhy
P2	Beroun – Plzeň – Klatovy	regionální	Plzeňský kraj	České dráhy
P3	Plzeň – Domažlice město	regionální	Plzeňský kraj	České dráhy
P4	Plzeň – Žihle (– Blatno u Jesenice)	regionální	Plzeňský kraj	České dráhy
P13+P22	Bezručovice – Plzeň – Radnice	regionální	Plzeňský kraj	České dráhy
Ex6	Praha – Plzeň – Cheb/Německo	dálková	MD ČR	České dráhy
R16	Praha – Plzeň – Klatovy (– Ž. Ruda)	dálková	MD ČR + Plz. kraj	České dráhy
R25	Plzeň – Most	dálková	MD ČR	GW Train Regio
R31	Plzeň – České Budějovice	dálková	MD ČR + Plz. kraj	České dráhy
Tur. vlak	Plzeň – Bělá nad Radbuzou	regionální	Plzeňský kraj	GW Train Regio

Zdroj: vlastní zpracování

6.1.1 Výhled řešení železniční dopravy pro období PDOMP 2026+

V rámci plánovacího období tohoto materiálu se předpokládá uzavření těchto nových smluv v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících zajištěných železniční dopravou:

- nová smlouva na linku P3 Plzeň – Domažlice město (dopravce ARRIVA vlaky),
- nové smlouvy v dálkové dopravě na linky Ex6 a R16 (v gesci MD ČR, dopravce ARRIVA vlaky),
- s ohledem na vypsání dotačního titulu TRANSGov 1/2024 a záměr pořízení nových železničních vozidel může být aplikováno patrně smluvní řešení takové, které bude s vysokou pravděpodobností znamenat nasazení těchto nových vozidel právě nezřídka na území města Plzně a v přílehlé plzeňské aglomeraci.

V rámci plánovacího období 2026–2030 předpokládá Plzeňský kraj v rámci tvorby návrhu Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje 2027–2031 udržení páteřní úlohy železniční dopravy, a tím v případě dostatku finančních prostředků její posilování zejména tam, kde jsou silné a středně silné dopravní proudy, tj. nepopíratelně i v plzeňské aglomeraci.

Výše uvedené kroky vč. již platných a účinných smluv s dopravci jsou plně v gesci příslušných objednatelů, tj. MD ČR a Plzeňského kraje a ty je případně uvedou/uvádějí závazněji ve svých Plánech



dopravní obslužnosti území pro daná období. Tento PDOMP 2026+ je pouze zmiňuje jako vysoce pravděpodobné s ohledem na provázanost při plánování veřejných služeb v přepravě cestujících.

Město Plzeň k době schválení tohoto materiálu **neobjednává žádné železniční spoje v závazku veřejné služby**. V rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+ však může zvážit objednávku dílčích spojů, a to **patrně prostřednictvím Plzeňského kraje, který by poptávané spoje železniční dopravy objednal a město Plzeň by na ně přispívalo**. Může se jednat o jednotlivé spoje stávajících železničních linek, které by primárně sloužily k dopravní obslužnosti města Plzně, pokud by se jejich zajištění samosprávě města Plzeň jevilo jako účelné.

6.2 Veřejná linková doprava

Veřejná linková doprava na území města Plzně je zajišťována převážně dopravou v závazku veřejné služby Plzeňského kraje. Určitý rozsah dopravy tvoří též zvláštní linková doprava, dálková a mezinárodní doprava a doprava na objednávku jiných obcí (například linky 440055, 460055 a 440066 v objednávce obcí Vejprnice a Tlučná).

6.2.1 Přestupní uzly VLD

Tabulka 6.2 níže ukazuje přehled linek v ZVS Plzeňského kraje a jejich směřování do různých přestupních uzlů. Primární výchozí zastávka v Plzni je přestupním uzlem, do něž směřuje systémově většina spojů linek VLD během pracovního dne. Sekundární výchozí zastávka je takovou zastávkou, kam směřují vybrané posilové spoje, spoje ve večerních hodinách a víkendové spoje¹¹.

Trasování linek VLD po Plzni se řídí podle následujícího klíče:

- páteční linky jsou směřovány do Terminálu Hlavní nádraží a na CAN (sem zejména ze severního segmentu plzeňské aglomerace),
- ostatní linky jsou ukončovány na sektorových terminálech (Bory/Univerzita, Doubravka, Slovany, Nemocnice Lochotín/Okounová). Z těchto sektorových uzlů jsou večerní spoje po 19. hodině též směřovány na Terminál Hlavní nádraží/CAN, a to z důvodu delšího intervalu spojů na linkách MHD a rychlejšího spojení po území města Plzně.

O víkendu jsou pak všechny spoje VLD směřovány primárně na Terminál Hlavní nádraží. Výjimku tvoří účelové linky (tzv. dělnické linky), které jsou směřovány na Borská pole a jejichž primárním uzlem je obřiště Univerzita, resp. přestupní uzel Bory celotýdenně a dále linky svým charakterem připomínající linky MHD, které jsou rovněž v sektorových uzlech ukončeny vždy.

Tabulka 6.2: Příslušnost linek VLD k primárním a sekundárním výchozím zastávkám v Plzni

Linka	Název	Primární výchozí zastávka v Plzni	Sekundární výchozí zastávka v Plzni
221	Radnice-Chrást-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
222	Cheznovice-Strašice-Rokycany-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
224	Zbiroh-Holoubkov-Rokycany-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
231	Volduchy-Bušovice-Chrást-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
251	Plzeň-Kladruby-Tachov-Lesná, Stará Knížecí Huť	Terminál Hlavní nádraží	
253	Plzeň-Kyšice-Chrást	Doubravka	Terminál Hlavní nádraží (po dostavbě uzlu Doubravka budou spoje

¹¹ Pro zajištění maximální přehlednosti spojení je hlavním cílem držet zejména primární výchozí zastávku, a to i s ohledem na řešení koordinace s MHD Plzeň.



Linka	Název	Primární výchozí zastávka v Plzni	Sekundární výchozí zastávka v Plzni
			ukončeny v obraťišti Doubravka vždy).
254	Plzeň-Dýšina, Nová Huť	Doubravka	
321	Plzeň-Kralovice-Čistá-Rakovník	CAN	Terminál Hlavní nádraží/Okounová
322	Plzeň-Horní Bříza-Dolní Bělá-Manětín-Nečtiny	CAN	Terminál Hlavní nádraží/Nemocnice Lochotín
323	Plzeň-Toužim-Karlovy Vary	Terminál Hlavní nádraží	
331	Nadryby-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
332	Plzeň-Liblín	Terminál Hlavní nádraží	
334	Plzeň-Třemošná-Horní Bříza-Dobříč/Horní Bělá	Okounová	Nemocnice Lochotín
335	Horní Bříza-Třemošná-Plzeň	Univerzita	
336	Plzeň-Tymákov-Lhůta-Starý Plzenec	Terminál Hlavní nádraží	
361	Úterý-Všeruby-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
362	Dolní Bělá-Ledce-Plzeň	Nemocnice Lochotín	Terminál Hlavní nádraží/CAN
363	Zahrádka, Hůrky-Všeruby-Plzeň	Nemocnice Lochotín	
368	Ostrov u Bezdrůžic-Pernarec-Město Touškov-Plzeň	CAN	
370	Všeruby-Město Touškov-Plzeň	Univerzita	Bory
371	Město Touškov, Kůstí-Plzeň	CAN	Terminál Hlavní nádraží
421	Přeštice-Předence-Štěnovice-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
422	Blovice-Chlum-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
423	Plzeň-Klatovy-Čachrov, Gerlova Huť-Modrava	Terminál Hlavní nádraží	
424	Plzeň-Přeštice-Klatovy	Terminál Hlavní nádraží	Bory
431	Letiny-Řenče-Dolní Lukavice-Plzeň	Bory	
432	Plánice-Chocenice-Losiná-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
439	Plzeň-Štěnovice-Chlum-Nebílovy	Terminál Hlavní nádraží	
440	Ždírec, Smederov-Blovice-Plzeň	Slovany	
447	Plzeň-Spálené Poříčí-Věšín, Teslíny	Terminál Hlavní nádraží	
450	Plzeň-Losiná-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
462	Plzeň-Sušice-Kvilda	Terminál Hlavní nádraží	
521	Nýřany-Zbůch-Plzeň	Bory	Terminál Hlavní nádraží
523	Plzeň-Spálené Poříčí-Rožmitál pod Třemšínem	Terminál Hlavní nádraží	Slovany
531	Plzeň-Nýřany-Kostelec, Ostrov, prům. zóna	CAN	
532	Plzeň-Vochov-Nýřany, Doubrava	CAN	
534	Plzeň-Plzeň, Lábkova-Město Touškov	CAN	
535	Město Touškov-Chotíkov-Plzeň	CAN	
560	Přeštice-Dobřany-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
561	Merklín-Dobřany-Plzeň	Bory	Terminál Hlavní nádraží
562	Oplot-Chlumčany-Plzeň	Bory	
566	Dobřany-Plzeň, Lhota-Plzeň	Bory	
621	Domažlice-Holýšov-Stod-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	Bory
649	Plzeň-Staňkov-Bělá nad Radbuzou-Přimda	Terminál Hlavní nádraží	
722	Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň	Terminál Hlavní nádraží	
737	Stříbro-Nýřany-Plzeň	Bory	

Zdroj: vlastní zpracování



Obecně je nutné řešit zázemí pro řidiče v uzlech Slovany, Nemocnice Lochotín a Okounová, kde jakékoliv zázemí pro řidiče linek VLD chybí.

6.2.2 Zastávková politika linek VLD

Linky VLD v širším centru města Plzně obsluhují pouze významnější zastávky, zpravidla s přestupem na páteřní linky MHD (tj. tramvaje, trolejbusy a páteřní linky autobusové), přičemž tyto zastávky jsou dlouhodobě stabilní. V okrajových částech města je zastavovací politika spojů linek VLD častější zejména kvůli delším intervalům MHD, kde linky VLD spoje linek MHD doplňují. Účelové linky mají zastávkovou politiku přizpůsobenou rozmístěním jednotlivých zaměstnavatelů. Linky svým charakterem umožňující i obsluhu jako MHD zastavují na všech zastávkách po trase. Specifickou trasu pouze po významných zastávkách mají též cyklobusy či skibusy, pro které jsou vždy výchozí zastávkou Terminál Hlavní nádraží. Tabulka níže znázorňuje významné styčné zastávky MHD a regionální VLD na území města Plzně (dle směrů od severu přes západ, jih a východ k severu).

Tabulka 6.3: Významné styčné zastávky (bez výchozích zastávek) v rámci regionální autobusové dopravy a MHD

Směr	Zastávky
Třemošná	Sady Pětatřicátníků ¹² – U Gery – Okounová – Bolevec
Záluží	Sady Pětatřicátníků – Sokolovská (výstupní) – Severka – Košutka
Chotíkov	Sady Pětatřicátníků – Sokolovská (výstupní) – Severka – NC Úněšovská
Město Touškov (přes Malesice)	Kalikova (pouze pro výstup směr CAN) – Pod Zámečkem – Radčice – Pod Kyjovem – Malesice
Kozolupy (přes Vochov)	(CAN Tylova ¹³) – U Apolla – Pošta logistika – Chebská
Vejpřnice	Malesická – Školy Vejprnická – Waltrova – U Viaduktu
Líně	(Radobyčická – Belánka – Bory ¹⁴) – NC Borská pole – Folmavská rondel – Nová Hospoda (pouze vybrané spoje směr Líně)
Dobřany (přes Lhotu)	U Prodejny – Lašitov – Chaty Lhota – Pod Dubovkou – Náves Lhota – Lhota – Lhota Sinor ¹⁵
Dobřany (přes Šlovice)	Borský park – Náves Litice – Litice – Lom Dubová Hora
Útušice	Radobyčická – Chodské náměstí – Adelova – Gigant – Tyršův most – Radobyčice
Losiná/St. Plzenec	Slovany – Rozcestí Černice
Letkov	Železniční (směr Terminál) – Nádraží Slovany – Petřínská (pouze školní spoje) – Božkov – K Bukové
Ejpovice	Divadlo Alfa (výstupní směr Terminál) – Pietas – Ústřední hřbitov/U Václava
Kyšice ¹⁶	Ejpovická – Safírová – U Továrničky – Na Rozcestí – Červený Hrádek – Na Samotě
Dýšina (přes Č. Hrádek)	Ejpovická – Safírová – U Továrničky – Na Rozcestí – Červený Hrádek – Nad Hrádkem

¹² Sady Pětatřicátníků jsou obsluhovány VLD dle aktuální dohody s městem Plzeň pouze v časech: pracovní dny 19:00 – 5:00, víkendy a státní svátky vždy. Platí pro všechny linky VLD. V souvislosti s nahrazením autobusové linky 41 tramvají č. 3 však může nastat v režimu obsluhy zastávky změna.

¹³ Údaj v závorce platí pro spoje výchozí z Terminálu Hlavní nádraží.

¹⁴ Údaj v závorce platí pro spoje výchozí z Terminálu Hlavní nádraží. Platí i pro linky do dalších směrů.

¹⁵ Zastávka Lhota Sinor se do budoucna předpokládá zrušit vzhledem k blízkosti zastávky Lhota. Zastávka Chaty Lhota bude do budoucna nahrazena dvojicí jiných zastávek.

¹⁶ Do dostavby obratiště Doubravka i zastávky: Habrmanovo náměstí, Poliklinika Doubravka a Opavská.



Směr	Zastávky
Chrást	Opavská – Doubravka – Rozcestí Újezd – Zábělá
Zruč-Senec	Stavební stroje – Nádraží Bílá Hora – U Kondrů ¹⁷ – Lesní závod

Zdroj: vlastní zpracování

Ve výše uvedených zastávkách je vhodné přizpůsobit jejich parametry pro vzájemné potkávání (resp. odbavování) dvou a více vozidel (VLD a MHD) s možností instalace tzv. chytrých označků s elektronicky uvedenými odjezdy společně pro MHD a VLD. Tabulka nezahrnuje zastavovací politiku účelových linek (zpravidla linky na Borská pole a k průmyslovým podnikům podél ulici Koterovská a U Seřadiště).

Zastávková politika a vedení linek v rámci města Plzně se může změnit v souvislosti s plánovaným zlepšením provázanosti linek MHD a VLD, zpravidla sjednocením zastávkové politiky MHD a VLD s výjimkou páteřních linek, které musí být i nadále vedeny po území města Plzně s minimem mezilehlých zastavení (jen v důležitých centrálních, uzlových a přestupních bodech).

6.2.3 Výhled řešení VLD pro období PDOMP 2026+

V rámci plánovacího období 2026–2030 předpokládá Plzeňský kraj v rámci tvorby návrhu Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje 2027–2031 přípravu dalšího posílení příměstské dopravy v okolí Plzně do významnějších sídel v rámci plzeňské aglomerace až na interval 15-20 minut v dopravní špičce pracovních dnů a 30 minut v dopoledním sedle, v pracovní dny večer a o víkendu 60 minut. Rovněž se předpokládá zavádění nových linek a posílení stávajících linek tak, aby doprava v okolí města Plzně měla co nejvíce komplexní charakter.

Linková doprava v ZVS Plzeňského kraje se bude řídit v plánovacím období především platným Plánem dopravní obslužnosti Plzeňského kraje a v tomto dokumentu je pro udržení souvislosti pouze krátká zmínka o této problematice. V rámci zajištění i dopravní obslužnosti území města Plzně by bylo účelné prověřit možnosti nástupu všemi dveřmi u spojů regionální dopravy, které dokáží zároveň zajistit plošnou obsluhu ve vybraných směrech na území města Plzně.

Naopak v případě, když to bude účelné, může město Plzeň podpořit objednávku Plzeňského kraje za účelem zajištění přepravních potřeb obyvatel Plzně, a to nejen po území města Plzně. V plánovacím období tohoto dokumentu pak město Plzeň obecně předpokládá dosažení lepší koordinace Plzeňským krajem zajišťované veřejné dopravy a MHD Plzeň.

6.3 Městská hromadná doprava

Klíčovým prvkem, za nějž je město Plzeň odpovědné, je **zajištění MHD**. Zatímco skutečnosti uvedené výše mohou být dosahovány výhradně kooperací města Plzeň s Plzeňským krajem, za systém MHD je zodpovědné především město Plzeň.

6.3.1 Silné stránky systému MHD Plzeň

Dlouhodobě stabilní a spolehlivá nabídka zejména páteřních spojů MHD

Výrazným kladem je četnost a stabilní síť spojů páteřních linek (zejména tramvajových a trolejbusových), na které se cestující mohou dlouhodobě spolehnout. Lze zmínit páteřní linky 1, 2, 4 či 16, které mají dlouhodobě stabilní a ověřené trasy, přičemž špičkový interval dosahuje atraktivních 5 minut (na lince 4 je dosahován dokonce i kratší).

¹⁷ Po revitalizaci ulice 28. října i zastávka Bílá Hora.



Dlouhodobá snaha řešit preferenci MHD

Město Plzeň dlouhodobě podporuje projekty preference veřejné dopravy, což nejen zvyšuje plynulost a spolehlivost provozu, ale též snižuje energetickou náročnost systému MHD. Je rozvinutá jak preference na mnoha křižovatkách, tak jsou zřizované vyhrazené jízdní pruhy a činěna organizační preferenční opatření. Dá se očekávat rozvoj těchto opatření, ideálně v koridorech významných částí linek (např. projekt Koridor16).

Cyklicky rychlá obnova vozidel vozového parku

Rychlá obnova vozového parku přináší skutečnost, že vozový park MHD je poměrně nízkého věku ve srovnání s jinými srovnatelnými systémy v různých krajských městech. Přestože toto přináší i nemalé finanční náklady na straně města Plzně, je zřejmé, že moderní vozový park je prioritou samosprávy města Plzně dlouhodobě.

Aktivní zapojení do systému Integrované dopravy Plzeňského kraje

MHD Plzeň je plně integrována do systému IDPK, a to s minimem výjimek, které by v rovině tarifu omezovaly využití jednotných integrovaných jízdních dokladů jak na území města Plzně, tak v rámci Plzeňského kraje.

Různé proinvestiční záměry města v rámci rozvoje MHD a jejich plány

Samospráva města Plzně i odborné útvary města, zejména SVSMP aktivně uvažují o rozvoji dopravní infrastruktury pro MHD, navazující na stávající síť linek MHD pro budoucí roky a na realizaci majetkové, projektové či předprojektové přípravu rozvojových záměrů. Příkladem je příprava tramvajové trati pro linku 3 (do místní části Vinice) či příprava projektu elektrizace dopravní sítě na Severní Předměstí.

Záměr sít MHD v Plzni v maximální možné míře elektrizovat

Z budoucích úvah je zřetelně patrné, že jak ze strany samosprávy města Plzně i odborných útvarů města, zejména SVSMP, tak ze strany PMDP, je reálná snaha v maximální míře elektrizovat jak síť MHD, tak zajistit koupi adekvátních nízkoemisních vozidel. Tyto kroky jsou v plném souladu s naplňováním cílů o nasazování nízkoemisních vozidel dle zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících. Zákon č. 360/2022 Sb. vychází ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel uvádí minimální podíly nízkoemisních vozidel. Již nyní je klíčová část linek provozována v elektrické trakci, což je též silnou stránkou MHD Plzeň.

Moderní zázemí pro údržbu

Jako silná stránka systému MHD ve městě Plzni se jeví existence obecně moderního zázemí pro údržbu vozidel. Příkladem je moderní zázemí vozoven Slovany a Karlov

MHD je kompletně bezbariérová

Vzhledem k tomu, že již v polovině 90. let 20. století rozhodlo ZMP, že do vozového parku MHD budou pořizována výhradně bezbariérová vozidla, jsou po třiceti letech již na všech páteřních linkách MHD všechny spoje řešeny bezbariérovými vozidly. Všechny pravidelné spoje v rámci MHD Plzeň jsou tudíž zajišťovány plně nízkopodlažními nebo částečně nízkopodlažními vozidly.



MHD a snaha samosprávy města Plzně pokrýt MHD i menší místní části vzdálené od páteřní dopravní sítě MHD

V rámci sítě je zřejmá snaha samosprávy města Plzně pokrýt spoji linek MHD (VLD) i malé územní celky (místní části Plzně) vzdálené od tras páteřních nebo významnějších linek, které by byly dostupné pouze delší docházkovou vzdáleností. Jedná se například o linky 35, resp. 535 zajišťující dopravní obslužnost do místní části Dolní Vlkyš nebo linku 31 do místní části Hradiště.

Vysoký podíl vozidel MHD vybavených technologií APC

Vysoký podíl vozidel vybavených technologií APC zajišťuje jak okamžitý přehled o počtu cestujících v jednotlivých spojích linek MHD, tak i dobrou datovou základnu pro další krátkodobé a střednědobé plánování.

Funkční dispečerské řízení provozu

V rámci MHD Plzeň je vysoce funkční dispečerské řízení provozu. Díky tomu je možné garantovat vysokou spolehlivost provozu a včasnost. Dispečeri také nezřídka zasahují přímo v terénu – rychlé odstraňování nehod či dalších nenadálých problémů.

Vlastnictví dopravce PMDP městem Plzeň ve vztahu k infrastruktuře

Infrastruktura pro MHD Plzeň je městským majetkem, což poskytuje stabilitu pro její správu a plánování rozvoje – není potřeba řešit požadavky na provoz a údržbu s cizími subjekty. Správcem dopravní infrastruktury (místních komunikací a drážních, tramvajových či trolejbusových, tratí) je SVSMP, provozovatelem drážní infrastruktury je přímo dopravce PMDP.

Stabilní výhled MHD na cca 15 let

Uzavřená smlouva mezi statutárním městem Plzeň a dopravcem PMDP (vnitřní provozovatel) na dobu ještě téměř 15 let je ze strany města Plzně vnímána jako určitá záruka stability při plánování spojů linek MHD Plzeň.

Postupné budování společných přestupních uzlů a zastávek

Dochází k postupnému budování společných přestupních uzlů (intenzivněji od roku 2018) a přestupních zastávek MHD Plzeň a regionální dopravy jak u železničních stanic a zastávek na území města Plzně, tak zejména v návaznosti na konečné zastávky páteřních tramvajových linek. Je možné zmínit např. přestupní uzel Slovany (09/2018), Terminál Hlavní nádraží (12/2018), Terminál Bory (12/2019), Nádraží Slovany (04/2022, projekčně je připraven např. přestupní uzel Doubravka.

Časoprostorově koordinovaný provoz linek MHD a VLD ve vymezeném území

V rámci kooperace regionální a městské dopravy lze najít první pozitivní případy, v rámci nichž je snaha vyřešit vzájemnou koordinaci spojů linek MHD a VLD. Zejména v okrajových částech města může být tento přístup účelný. Např. již nyní v úseku z místní části Doubravka do místní části Červený Hrádek je snaha do určité míry koordinovat časové polohy spojů městské linky 38 a regionálních linek 253 a 254.

6.3.2 Příležitosti rozvoje systému MHD Plzeň

Překonání stagnace systému v určitých částech sítě

Plzeň má sice poměrně dobrou a funkční síť MHD Plzeň, zásadnější změny sítě MHD proběhly v době budování průmyslové zóny Borská pole před dvaceti lety, další významnější změny proběhly před cca deseti lety. Mnoho v posledních letech provedených změn má spíše formu dílčích zásahů, jejichž dopad



do celkové kvality sítě MHD však je do značné míry diskutabilní. Obecně pak takové zásahy mohly v některých případech vést i ke snížení přehlednosti linkového vedení.

V rámci řešení tohoto bodu je potřeba překonat i určitou stagnaci rozvoje infrastruktury a mnohem lépe plánovat budoucí záměry (zejména koridory v rámci územního plánu) pro rozvoj sítě MHD. V rámci tohoto je potřeba i lépe a systémověji reagovat na změny na infrastruktuře, příležitostí je například zpřehlednění trasování linek 24 a 25 po výstavbě západní části městského okruhu.

Zlepšování provázanosti s regionální a dálkovou dopravou v závazku veřejné služby

MHD Plzeň je sice rozvinutý systém, ale koordinace s regionální dopravou by měla být výrazně vyšší. Vhodným zajištěním časoprostorových poloh spojů linek MHD a VLD je možné v budoucnu lépe zajistit nejen lepší vzájemnou provázanost, ale i kvalitnější dopravní obslužnost za stejné finanční prostředky. Zejména v okrajových částech města a řidčeji osídlených celcích je příležitostí právě lepší koordinace spojů linek a VLD, stejně tak globální zlepšení kvality přípojových vazeb mezi všemi módy veřejné dopravy v závazku veřejné služby se zvláštním zřetelem zejména na okrajové části dne v celé síti.

Zvýšení kvality koordinace dispečinku PMDP a IDPK

V současnosti je funkční jak dispečink dopravce PMDP, tak dispečink koordinátora IDPK. Komunikace a propojení mezi oběma dispečinky je však zatím na poměrně malé úrovni s ohledem na velký význam MHD na území města Plzně. Je také potřeba aktivně řešit garantované návaznosti mezi MHD a regionální dopravou, dále např. vzájemné sdělování mimořádností aj.

Zlepšení procesu operativního posilování MHD

Dopravce PMDP je připraven spoje posílit, je však nutné zažádat o navýšení kapacity pro přepravu v dostatečném časovém předstihu, což zejména ze strany pořadatelů akcí nefunguje. Jednoznačnou příležitostí v této věci je tak zlepšení komunikace mezi dotčenými subjekty, v první řadě včasné komunikace pořadatelů akcí vůči PMDP nebo městu Plzni. Pro potřeby efektivního posilování je také vhodné nejen upravit infrastrukturu (odstavy, nástupní místa mimo stálé zastávky linek, apod.), ale také v rámci vztahu město – dopravce jednat o efektivnějším nastavení možností. Určité problémy též mohou působit účelové objednávky spojů např. pro školy (přeprava k bazénům, kroužkům, apod.), kde může být též vhodné hledat systémovější přístup ve vztahu město – dopravce – městská organizace.

Zlepšení přehlednosti linkového vedení zejména v periferiích nebo u méně frekventovaných linek

Zejména u méně vytížených linek či na periferiích je méně přehledné vedení linek, což je sice i z pohledu finančního do značné míry pochopitelné, nicméně cílem by mělo být takové případy redukovat a užívat co nejméně. Možnosti odstranění nepřehledností v linkovém vedení také přímo závisí na finančních možnostech města v průniku s možností zajištění služeb (konkrétní vozidlo a dopravce).

Zlepšení intervalu (resp. jeho pravidelnosti) u vybraných linek v určitých provozních obdobích

U vybraných linek, které nezřídka obsluhují i území města Plzně širěji (nejedná se pouze o lokální linky k obsluze malých územních celků) se nezřídka ve vybraných provozních obdobích mohou objevovat neatraktivní či nepřehledné intervaly které mohou cestující odrazovat od využití těchto linek. Lze zmínit na vybrané části linek s řidšími intervaly používání např. intervalu 45 minut v určitých částech dne, který nerespektuje v zásadě ani jednu z běžně užívaných taktových rodin (tj. běžně užívaných násobků intervalů tak, aby bylo možné dosahovat periodicky přípojové vazby na nadřazené linky vždy), příležitostí je i prověření možnosti dosažení intervalového provozu u linek, kde aktuálně není dosahován nebo tomu tak jen v určitých provozních obdobích.



Systémové nedostatky bodových opatření

Příležitostí je jednoznačně ucelenější přístup v případě bodových opatření na infrastrukturu, zejména v případě rozhodnutí, která mohou mít dopad do linkového vedení a ekonomiky provozu. Je tak vhodné řešit například určitou roztržitost vosebních ramen linek v místní části Valcha, příležitost je po dostavbě západní části městského okruhu například i provázání linek v rámci okruhu tak, aby bylo možné realizovat systémovější linkové vedení. Klíčový je i rozvoj mobiliáře v rámci zastávek tak, aby zastávky byly přívětivější po všech stránkách.

Vybavení vozidel na vyšší úrovni

Přestože je vozový park obecně udržován jako velmi kvalitní, existují i nadále příležitosti sledované objednatelem i dopravcem ke zvýšení kvality vozidel MHD. V rámci platné smlouvy mezi objednatelem a dopravcem jsou definovány základní parametry vozidel, které při jejich nákupech jsou dodržovány a jsou garancí kvality pořizovaných vozidel. Lze zmínit jako příležitost v rámci přirozené obnovy vozidel např. zvyšování podílu klimatizovaných vozidel či vozidel vybavených technologií APC. Je klíčové i nadále pokračovat v cyklické obnově vozového parku tak, aby kvalita nasazených vozidel byla dlouhodobě stabilní.

Zlepšení systémové obsluhy vybraných oblastí a cílů

Existují příležitosti zlepšit systémově dopravní obslužnost vybraných cílů na území města. Lze zmínit například areál *Zoologické a botanické zahrady města Plzně*, vybrané oblasti Severního Předměstí či obecně oblasti, kde vzniká nová zastávka. Příležitostí pro MHD je i koordinovat vznik nové zástavby na území města Plzně tak, aby bylo možné co nejnadhěji nové obytné celky obsloužit stávajícími linkami MHD.

Zkrácení doby od prvotní myšlenky na zlepšení dopravní infrastruktury k její realizaci

Jednoznačnou příležitostí je zkrácení doby od prvotní myšlenky na zlepšení dopravní infrastruktury k její realizaci. Je ke zvážení, jak nastavit procesy majetkové a projektové přípravy a navazující realizace tak, aby došlo k jejich zvýšení efektivity, ač se jedná obecně o celorepublikový problém. Např. od zpracování první studie Terminálu Hlavní nádraží v Šumavské ulici k jeho kolaudaci uběhlo deset let, přičemž všechny dotčené subjekty (včetně vnějších – ČD jako vlastník pozemku, SŽ jako držitel pravomocného rozhodnutí na pozemky budoucího terminálu), byly vůči přípravě a realizaci projektu a stavby vstřícní. Cílem je podobné procesy vhodnými kroky urychlit.

Zrychlení rozvoje dopravní infrastruktury

Pro kvalitní fungování MHD je potřeba zajistit rychlejší rozvoj infrastruktury obecně. Nejde pouze o infrastrukturu, která je klíčová pro provoz vozidel, ale i infrastrukturu pro cestující a další doprovodné potřeby. Nejedná se tak například pouze o zvyšování preference MHD, ale také řešení zastávek, jejich mobiliář a podobné aspekty, které jsou klíčové pro to, aby MHD byla pro cestující atraktivní jako celek.

Zrychlení rozvoje dopravní infrastruktury se zvláštním důrazem na elektrickou trakci

Ač je obecně v rámci města Plzně elektrická trakce podporována a je v rozvoji MHD prioritní, v rámci rozvoje infrastruktury je potřeba celkově urychlit realizaci potřebných staveb (např. finančně nákladných měření či trafostanic), a to s ohledem na to, aby i linkové vedení např. nových trolejbusových tratí MHD při plnění kvót vozového parku dávalo logiku a byly využívány účelné (a nikoliv jen v současné době dostupné) trasy.



Zlepšení kvality provozu po 23. hodině

Ke zvážení je řešení a kvantifikace poptávky po spojích linek MHD mezi zhruba 23. hodinou a půlnocí, kdy se provoz postupně mění na noční a je vhodné prověřit celkovou nabídku spojů.

Širší zvážení a případná implementace poptávkové a nízkokapacitní dopravy ve vybraných územních celcích

V méně zalidněných místních částech nebo oblastech města Plzně (resp. v oblastech s nižším potenciálem cestujících) či jako doplňkový mód veřejné dopravy lze zvážit zavedení poptávkové dopravy či zajištění nízkokapacitní dopravy. Může se jednat jak o stávající linky s nízkým vytížením, tak zcela nové návrhy řešení veřejné dopravy (např. mikrobusey obsluhující vybrané místní části či oblasti města jako napaječe páteřní, např. tramvajové dopravy, apod.)

6.3.3 Předpokládané řešení v plánovacím horizontu 2026–2030

V rámci tohoto materiálu byly zpracovány **v případě páteřních linek karty těchto jednotlivých linek jako Příloha č. 1 PDOMP 2026+**, které nastiňují k datu pořízení a schválení PDOMP 2026+ stav a směr, kterým by se mělo plánování rozvoje spojů linek MHD v období 2026–2030 ubírat. Karty linek byly zpracovány konkrétně pro páteřní linky uvedené v tabulce níže.

Tabulka 6.4: Páteřní linky MHD na území města Plzně

Číslo linky	Trasa	Kategorizace dle počtu cestujících v běžný pracovní den
1	Slovaný – Bolevec	více než 10 000 cestujících
2	Světovar – Skvrňany	více než 10 000 cestujících
3	Vinice – Bory/(Mikulášské náměstí)	více než 10 000 cestujících
4	Univerzita – Košutka	více než 10 000 cestujících
12	Domažlická rondel – Božkov – Letkov	více než 10 000 cestujících
13	Na Dlouhých – K Losiné	5 000 – 9 999 cestujících
15	Lobzy – Borská pole	více než 10 000 cestujících
16	Doubravka – Sídliště Bory	více než 10 000 cestujících
30	Borská pole – Bory – Košutka	více než 10 000 cestujících
33	Goethova – Nemocnice Lochotín – Košutka	5 000 – 9 999 cestujících
40	Goethova – Lochotín – Košutka	500 – 999 cestujících
41	Vinice – CAN – Křimice	více než 10 000 cestujících

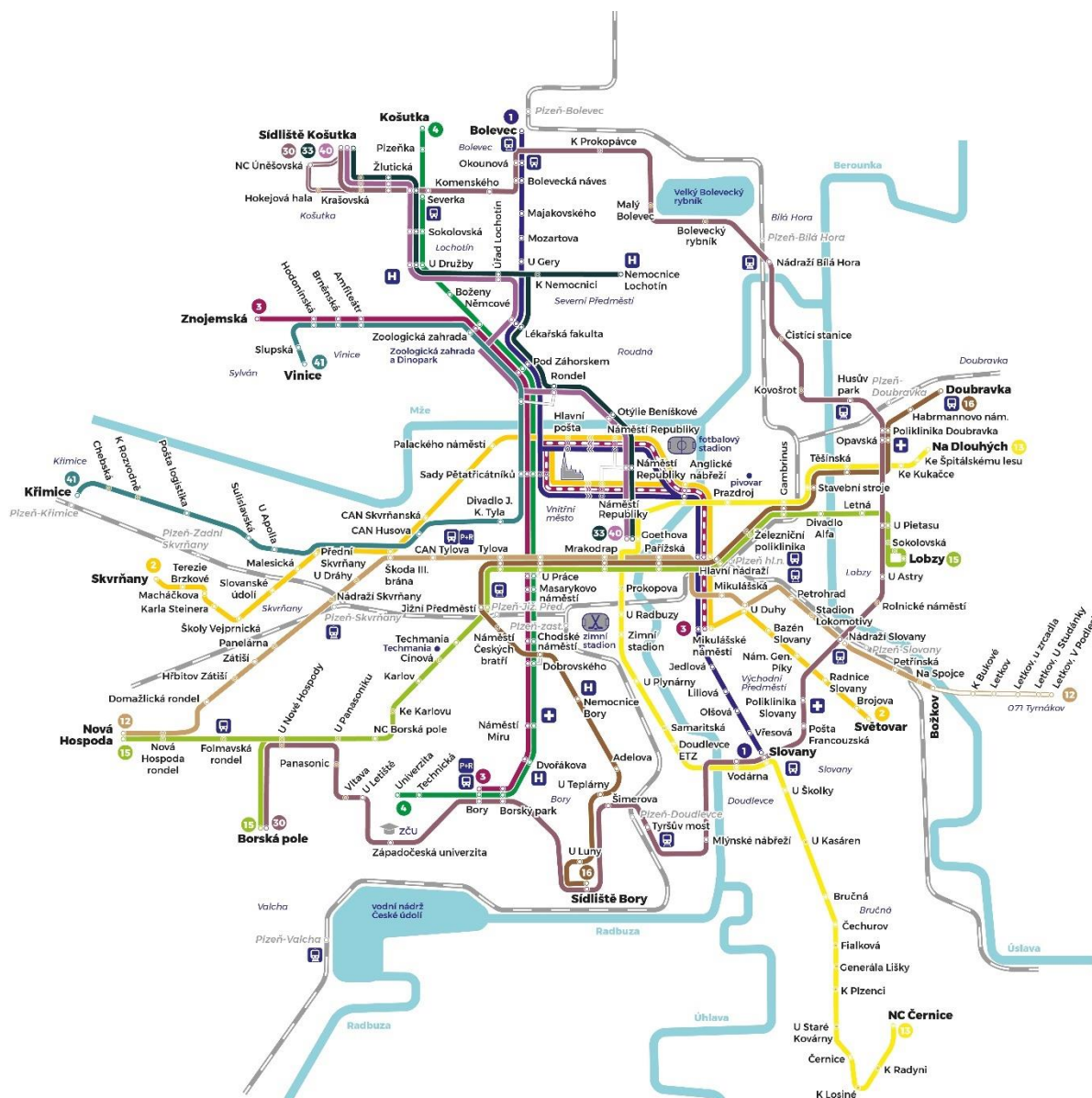
Zdroj: vlastní zpracování se zohledněním podkladů PMDP

Karty linek jsou rozděleny na jednotlivé sekce, a to tyto:

- **dopravce** (je uveden dopravce linky),
- **vedení linky po městě** (je k dispozici grafika s vedením linky po městě),
- **provozní parametry linky** (jsou popsány provozní parametry linky),
- **souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby** (jsou popsány souběžné úseky s jinými linkami shodného nebo nadřazeného charakteru – u tramvají pouze vzájemné souběhy tramvají, v případě trolejbusových linek souběhy s ostatními trolejbusovými linkami a tramvajemi, v případě autobusové sítě souběhy kompletní; dále jsou charakterizovány klíčové návaznosti a přestupní vazby s jinými linkami),
- **počty cestujících** (linky jsou zařazeny do těchto kategorií z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den:
 - méně než 100 cestujících,



- 100 – 499 cestujících,
- 500 – 999 cestujících,
- 1 000 – 1 999 cestujících,
- 2 000 – 4 999 cestujících,
- 5 000 – 9 999 cestujících,
- více než 10 000 cestujících),
- **SWOT analýza linky** (u každé linky je provedena SWOT analýza v rámci zhodnocení stavu),
- **výhled v plánovacím období 2026–2030** (je popsán možný výhled provozu v plánovacím období dokumentu, tj. 2026–2030).



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 6.1: Schéma páteřních linek MHD na území města Plzně



Dále jsou v rámci objednávky města Plzně na základě smlouvy s dopravcem PMDP (až na uvedené výjimky) provozovány doplňkové denní linky (tabulka 6.5)¹⁸.

Tabulka 6.5: Doplňkové linky MHD na území města Plzně

Číslo linky ¹⁹	Trasa	Kategorizace dle počtu cestujících v běžný pracovní den
10	Tylova – Čechurov	2 000 – 4 999 cestujících
11	Ústřední hřbitov – Malesice – Křimice	5 000 – 9 999 cestujících
14	Pařížská – Sídliště Bory	1 000 – 1 999 cestujících
17	Doubravka – Borská pole	1 000 – 1 999 cestujících
18	CAN Husova – Borská pole	500 – 999 cestujících
19	Karlova – Nová Hospoda	méně než 100 cestujících
20	Mrakodrap – Bílá Hora (– Zruč-Senec) ²⁰	1 000 – 1 999 cestujících
21	Bory – Litice	1 000 – 1 999 cestujících
22	Škoda VIII. brána – Jasmínová – Koterov	2 000 – 4 999 cestujících
23	Bory – Radobyčice – Slovany	100 – 499 cestujících
24	Bory – Zadní Skvrňany – Bolevec	2 000 – 4 999 cestujících
25	Bory – Nemocnice Lochotín – Bolevec	1 000 – 1 999 cestujících
26	Bory – Valcha – Lhota (– Nová Ves) ²¹	1 000 – 1 999 cestujících
27	Mrakodrap – Nemocnice Privamed – Košutka	1 000 – 1 999 cestujících
28	CAN – Doubravka – Bukovec	2 000 – 4 999 cestujících
29	Doubravka – Borská pole	2 000 – 4 999 cestujících
31	Slovany – Hradiště	100 – 499 cestujících
32	Bory – NC Černice	1 000 – 1 999 cestujících
34	Pařížská – Orlík (– Třemošná) ²²	100 – 499 cestujících
35	Dolní Vlkyš – Malesice – Radčice	méně než 100 cestujících
37	Radčice – Macháčkova	méně než 100 cestujících
38	Lobzy – Červený Hrádek	100 – 499 cestujících
39	Bory – Výsluní – Bory	100 – 499 cestujících
42	Bory – Špačková – Lhota	100 – 499 cestujících
51	Slovany – Koterov (– Starý Plzenec) ²³	500 – 999 cestujících
56	Vinice – CAN – (Město Touškov) ²⁴	500 – 999 cestujících
253 ²⁵	Plzeň – Kyšice – Chrást	500 – 999 cestujících
254 ²⁶	Plzeň – Dýšina, Nová Huť	100 – 499 cestujících

Zdroj: vlastní zpracování se zohledněním podkladů PMDP

¹⁸ Z pohledu „kategorizace dle počtu cestujících v běžný pracovní den“ jsou užity shodné kategorie jako v případě linek uvažovaných jako páteřních.

¹⁹ Nezahrnuty případné zkušební linky (např. linky 36 a 43), o jejich trvalém provozu bude případně teprve rozhodnuto.

²⁰ Části spojů vedené mimo území města Plzně nejsou předmětem objednávky města Plzně.

²¹ Části spojů vedené mimo území města Plzně nejsou předmětem objednávky města Plzně.

²² Části spojů vedené mimo území města Plzně nejsou předmětem objednávky města Plzně.

²³ Části spojů vedené mimo území města Plzně nejsou předmětem objednávky města Plzně.

²⁴ Části spojů vedené mimo území města Plzně nejsou předmětem objednávky města Plzně.

²⁵ V době schválení dokumentu linka plně v objednávce Plzeňského kraje (dopravce ARRIVA Střední Čechy s. r. o.), avšak se značnou úlohou mj. vnitroměstské obsluhy v rámci její trasy jako celku.

²⁶ V době schválení dokumentu linka plně v objednávce Plzeňského kraje (dopravce ARRIVA Střední Čechy s. r. o.), avšak se značnou úlohou mj. vnitroměstské obsluhy v rámci její trasy jako celku.



Dále jsou v rámci objednávky města Plzně na základě smlouvy s dopravcem PMDP též na území města Plzně provozovány noční linky (tabulka 6.6)²⁷.

Tabulka 6.6: Noční linky MHD na území města Plzně

Číslo linky	Trasa
N1	Bolevec – Mrakodrap – Bory – Panasonic
N2	Zadní Skvrňany – Mrakodrap – Černice
N3	Doubravka – Mrakodrap – Košutka
N4	Bílá Hora – Mrakodrap – Náves Lhota
N5	Radobyčická náves – Mrakodrap – Malesice
N6	Červený Hrádek – Mrakodrap – Košutka
N7	Nová Hospoda – Mrakodrap

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci horizontu PDOMP 2026+ se očekává provedení celkové optimalizace sítě MHD Plzeň týkající se všech linek. Obecně se jedná například o tyto úkony (v provázání s aktuálními rozpočtovými možnostmi města Plzně a investičními záměry):

- optimalizace intervalů linek dle APC a výhledového potenciálu cestujících, optimalizace nasazení velikostí vozidel, u linek s velmi nízkými počty cestujících zvážení modelů provozu vč. celkové reorganizace provozu takových linek,
- zejména u doplňkové a noční sítě prověření linkového vedení, optimalizace zastavovací politiky, a to i s ohledem na plánované úpravy v rámci páteřní sítě (např. zavedení linky 3 na Vinice apod.),
- identifikace frekvenčně silných úseků a slabých úseků linek (resp. svazků linek) a řešení důsledků z těchto skutečností plynoucích,
- opatření reagující na dokončení vybraných investičních záměrů vč. výstavby případných nových zastávek, vzniku nových obytných celků apod.
- zlepšení časoprostorové koordinace linek MHD s obslužnými linkami regionální dopravy s ohledem na atraktivitu jak systému MHD Plzeň, tak regionální dopravy v rámci jednotčího integrovaného dopravního systému IDPK.

Detailněji jsou vybraná opatření či myšlenky (silné stránky a příležitosti) popsány v kartách linek a zejména v rámci kapitoly 6.3 a jejích podkapitol jako celku.

6.3.4 Návrhy potenciálních významnějších dopravně-organizačních opatření z pohledu linkového vedení MHD pro období 2026–2030

Návrhy potenciálních dopravně provozních opatření jsou popsány v kartách pro jednotlivé linky (viz kapitola výše, páteřní linky). **Přesto se v plánovacím horizontu PDOMP 2026+ mohou vyskytnout potřeby takových dopravně-organizačních opatření, která u jednotlivých linek nemusí být zevrubněji v tomto materiálu popsána nebo nejsou na ně vázána. Cílem kapitoly je však možná známá předpokládaná opatření uvést.**

Zavedení tramvajové linky 3 a s tím spojené dopady

V rámci plánovacího horizontu tohoto dokumentu lze očekávat zavedení linky 3 z Vinic ve směru do centra města. Ač dosud stavba tramvajové trati na Vinice nebyla zahájena a linka 3 není v provozu, je

²⁷ Mimo níže uvedených linek jsou cestujícím dále k dispozici i noční linky do okolí Plzně (N11, N12, N55, N91 a N92), které nejsou předmětem objednávky města Plzně."



pravděpodobnost spuštění jejího provozu do roku 2030 je značná, tudíž je jí již věnována samostatná karta v rámci karet linek. Spolu s jejím zahájením provozu lze očekávat i úpravy spojení v ose centrum – Křimice, jelikož dojde k narušení stávající přirozené trasy linky 41. Společně s tímto počínem bude také nutné parně řešit změny v dopravní obslužnosti zastávek Slupská a Vinice. Pokud linka 3 bude vedena dále do oblasti Bor, předpokládá se i adekvátní úprava intervalu na lince 4 (zde spojená s možností nákupu vozidel XL dle platné smlouvy mezi PMDP a městem Plzní). V případě takového trasování bude na lince 4 po dílčích úpravách infrastruktury a vozidel možné zavést provoz tramvajových souprav délky 48 m, kterými bude zajištěna dostatečná kapacita při prodloužení intervalu na lince do nákupu tramvajů velikosti XL. Tím bude zajištěna dostatečná kapacita pro cestující a zároveň nedojde k přehlcení tramvajové trati mezi Lékařskou fakultou a Bory, zároveň dojde k zajištění průjezdnosti uzlem Sady Pětatřicátníků, kde bude limitujícím faktorem rychlost nástupu a výstupu cestujících a délka zastávkové hrany, která je pro předpokládaný souběh čtyř linek se špičkovým intervalem 5 minut hraniční.

Do oblasti zastávek Slupská a Vinice bude zváženo vedení linky 25 závlekem, u linky 41 propojení jiným směrem z Křimic než na Vinice (ke zvážení může být propojení např. s linkou 28 či s některým z trolejbusových ramen).

Souhrnná předpokládaná úspora výkonů na autobusové trakci činí dle propočtů PMDP 470 tis. km v kategorii L, na tramvajích činí předpokládaná úspora 1,3 mil. km v kategorii L na lince 4, která je vyvážena navýšením dopravního výkonu v kategorii XL o předpokládaných 1,15 mil. km, zároveň zavedením linky 3 naroste dopravní výkon o předpokládaných 840 tis. km v kategorii L. V souvislosti se zprovozněním tramvajové trati na Vinice dojde k překročení parametru maximální výpravy a bude nutné nejpozději 3 roky před plánovaným zahájením provozu projednat navýšení počtu tramvajů a příslušný dopad do schválených investic. Rovněž je třeba zmínit potřebu dořešení vazeb a propustnosti uzlu Sady Pětatřicátníků a je doporučeno zadat studii nebo projekt, přičemž cílem by mělo být zejména zjednodušení přestupních vazeb a zajištění dostatečné propustnosti uzlu zejména, ale nejen v době dopravních špiček.

Elektrizace stávající autobusové sítě v oblasti Severního Předměstí

Pokud dojde k realizaci projektu elektrizace dopravních koridorů do oblasti Severního Předměstí a dalším doprovodným úpravám, lze očekávat významnější dopravní změny koncepce, a to dle rozsahu elektrizace a úprav dotčené dopravní sítě. Zde se předpokládá, že úpravy budou mít dopad přinejmenším do celkové koncepce linek 33 a 40 (v rámci těchto linek je možné uvažovat o propojení s některými stávajícími z trolejbusových linek). Společně s touto problematikou je vhodné zvážit i řešení zlepšení dopravní dostupnosti severní části Košutky, kde docházková vzdálenost vybraných oblastí v hustě osídlené zástavbě k zastávkám MHD přesahuje i 500 m. Předpoklad převedení dopravního výkonu dle propočtů PMDP z autobusové trakce do trakce trolejbusové činí 390 tisíc km v kategorii M.

Elektrizace autobusové sítě obecně

Klíčové dopady, zejména z pohledu nasazení vozidel, může mít obecná elektrizace stávající autobusové sítě. Významné jsou v tomto ohledu v rámci plánovacího období PDOMP 2026+ zejména koridory linek 22, 27 (zde může být příležitostí propojení s linkou 14) 29 a 30. Cílem samosprávy města Plzně je zavádět taková řešení, která nebudou znamenat především zhoršení kvality MHD pro cestující (např. prodloužení cestovní doby či významné zvýšení intervalu mezi spoji), ale činit taková řešení, na základě jejichž realizace budou cestující využívající linky MHD profitovat.



Převedení linky 22 do trolejbusů, rozšíření provozu linky a prodloužení linky do obratiště Malvíny předpokládá dle výpočtů PMDP navýšení o 240 tis. km v kategorii M na trolejbusech, které je většinou kompenzované snížením výkonu o 200 tis. km na autobusech. Převedení linky 27 do trolejbusů vyvolá snížení výkonu na autobusech o 100 tis. km v kategorii M, naopak u trolejbusů může dojít na lince 14 k navýšení rozsahu provozu a jeho zpravidelnění, v jehož důsledku je předpokládán nárůst o 155 tis. km, rovněž v kategorii M. Elektrifikace linky 29 vyvolá přesun 300 tis. km v kategorii L z autobusů do trolejbusů. Tyto tři elektrifikační projekty jsou připravovány k realizaci ideálně do konce roku 2027, elektrifikace linky 30 začne s nejvyšší pravděpodobností probíhat na konci plánovacího období PDOMP 2026+, předpokládá se o postupný přechod z autobusů do trolejbusů. Celkový rozsah převáděného dopravního výkonu linky 30 bude činit přibližně 1,4 mil. km.

Zvážení nových propojení a zkvalitnění dopravní obsluhy vybraného území

V rámci plánovacího horizontu tohoto dokumentu lze zvážit přípravu i zajištění nových propojení, lze zmínit např.:

- zlepšení dopravní obslužnosti Zoologické a botanické zahrady pravidelnou linkou MHD (zejm. propojující přímo centrum města a Terminál hlavní nádraží s tímto významným turistickým cílem) – jako vhodné a dlouhodobě nejméně nákladné řešení se jeví v závislosti na rozvoji areálu zoologické zahrady (výstavba expozice „Sloni na Mži“ a ideálně i návštěvnického vstupu od Radčické ulice) vybudování zastávky v Radčické ulici mezi stávajícími zastávkami U Bouzků a Kalikova v ose linky 11 než zavádět zcela novou přímou linku ke stávajícímu hlavnímu vchodu,
- propojení např. přestupní uzel Doubravka – OC Rokycanská – Božkov (vč. závleku k hřbitovu v Božkově, který je nyní reálně dostupný pouze IAD – nejbližší zastávkou MHD je 1,5 až 2 km vzdálený Božkov),
- propojení oblasti Dolního Vlkyše s oblastí Zadních Skvrňan (efektivnější využití náležitosti stávající linky 35 a zkušební linky 43) s možností utlumení větvení linky 11 v oblasti Radčic,
- propojení přestupního uzlu Bory – Borská ulice k areálu ŠKODA,
- úprava tras nočních linek N3 a N7 po vybudování trolejbusové trati v Masarykově ulici s cílem zvýšení podílu noční elektrické dopravy i možného rozšíření obsluhovaného území – trolejbusová linka N7 bude vedena v trase Nová Hospoda – Mrakodrap – Doubravka, autobusová linka N3 pak ve zkrácené trase Košutka – Mrakodrap (ke zvážení je přidání dalšího přepravního ramena směřujícího do dosud neobsluhované oblasti (např. Božkov přes Doudlevec)),
- prodloužení trolejbusové trati ze sídliště Bory do přestupního uzlu Bory.

Výčet je ilustrativní s možnými reálnými záměry. Dle přepravních potřeb mohou v rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+ samozřejmě zvažovány a posuzovány také záměry, které zde nejsou přímo zmíněny.

Obecně

Město Plzeň si v případě odůvodněných přepravních potřeb dále vyhrazuje právo realizovat i jiná dopravně-provozní opatření, která v PDOMP 2026+ nemusí být zmíněna, pokud dojde ke vzniku takových vnějších podmínek či skutečností, že jiná řešení budou potřebná či vhodná nebo budou poptávána ze strany cestujících MHD a taková řešení budou řádně odůvodněná či je bude vhodné přinejmenším provozně ověřit.



6.3.5 Návrhy úprav vybraných poloh zastávek a výstavba nových zastávek ve vybraných lokalitách na území města Plzně

Kromě větších dopravně-organizačních opatření je žádoucí v plánovacím horizontu provádět i úpravy poloh vybraných zastávek MHD, jakožto i výstavbu nových zastávek, a to v souvislosti s rozvojem či změnami obsluhovaných lokalit. **Infrastruktura pro MHD musí být řešena už při rozvoji lokality a nesmí docházet k jejímu pozdnímu a uspěchanému dobudování. Návrhy v oblasti zastávek pro plánovací období jsou rozděleny po jednotlivých zájmových lokalitách** (od centra města směrem k severní části a dále postupně po obvodu města v pořadí odpovídajícím směru hodinových ručiček). Opět platí, že v rámci plánovacího horizontu může vyvstat potřeba úprav či výstavby zastávek nad rámec následujícího výčtu.

Širší centrum města

- **Přesun trolejbusové zastávky Prokopova ve stejnojmenné ulici** (ve směru jízdy od Doudlevec) **blíže ke kruhovému objezdu na Americké třídě** – formou zátkové zastávky – pro zkrácení přestupních vzdáleností v uzlu Mrakodrap – Prokopova – Goethova i další zklidnění dopravy v místě (stávající zastávka v tomto směru je manipulační, uplatnění nachází při výlukách, nicméně jeví se jako perspektivní pro umožnění budoucí optimalizace trolejbusových linek),
- **vybudování trolejbusové zastávky na Americké třídě u křižovatky s Denisovo nábřežím** – formou zátkové zastávky – pro rovnoměrnější obsluhu lokality, v návaznosti dále zrušení stávající zastávky Pařížská,
- **přesuny zastávek v uzlu Hlavní nádraží pro zkrácení přestupních vazeb** (tramvajové zastávky blíže křižovatce s Šumavskou ulicí, dále namísto stávající zastávky Pařížská zřídit zastávku pro linku 12 v Mikulášské ulici pod severním železničním mostem (ve směru z Božkova), resp. v řadicím pruhu z Americké do Mikulášské (pro směr do Božkova),
- **vybudování autobusové (resp. trolejbusové) zastávky v Rooseveltově ulici u křižovatky s ulicí sady 5. května pro zlepšení obsluhy lokality** (vč. parkovacího domu Rychtářka),
- **vybudování trolejbusové zastávky Kotkova ve stejnojmenné ulici u křižovatky s ulicemi Přemyslova a Kalikova**. Nová zastávka poslouží jak pro obsluhu lokality v situaci, kdy poklesne význam Centrálního autobusového nádraží a část spojů linky 11 bude trasována obousměrně Kotkovou ulicí, tak pro zjednodušení přestupu mezi tramvajovou linkou 2 a trolejbusovými spoji směřujícími na Radčice, Křimice a Malesice,
- **vybudování nové zastávky u Zoologické zahrady v rámci linky 11 v Radčické ulici mezi stávajícími zastávkami U Bouzků a Kalikova** (v případě vybudování vstupu v předpokládané poloze při zřízení nové expozice „Sloni na Mži“), **případně i vybudování nové zastávky v Lochotínské ulici u spodního vstupu do areálu zoologické zahrady** (a vybudování odpovídajícího obratiště tamtéž),
- **prověření vybudování zastávky pro zlepšení obsluhy Železniční polikliniky** (např. formou zastávky na znamení v Šumavské ulici za křižovatkou s ulicí Wenzigova (ve směru Hlavní nádraží)) či při dalších úpravách infrastruktury a linkového vedení vybudování zastávky v Uhelné ulici.

Severní Předměstí, Bílá Hora

- **Rekonstrukce stávajících autobusových zastávek Malý Bolevec** do odpovídajícího stavu umožňujícího bezpečnou a bezbariérovou výměnu cestujících,
- **vybudování nové zastávky v Regensburské ulici v blízkosti okružní křižovatky se silnicí I/20, Studentskou a Karlovarskou** pro zajištění kvalitnější obsluhy zdejší obchodní zóny (pro MHD linku 24 a VLD),



- **přesun stávající zastávky VLD Plzeň,,NC Úněšovská na silnici I/20 jihozápadně, blíže okružní křižovatce silnicí I/20, Studentská, Karlovarská a Regensburská pro zajištění kvalitnější obsluhy zdejší obchodní zóny** (pro MHD linky 27, 30 a VLD). V návaznosti i prověření přesunu zastávky NC Úněšovská (směr Sídliště Košutka) ze stávající komunikace po obvodu parkoviště Globusu do Úněšovské ulice (pro jednodušší průjezd velkokapacitních autobusů místem),
- **opuštění stávajícího nevyhovujícího autobusového obratiště Bílá Hora a vybudování nového zřízeného severněji (př. u křižovatky ulic 28. října a Zručská cesta).** V návaznosti doplnění nácestných zastávek v ulici 28. října na úrovni stávajícího obratiště,
- **prověření vybudování nových autobusových zastávek na komunikacích při severním okraji sídlištních celků Severního Předměstí** (např. ulice Rabštejnská, Tachovská) a východní části Zavadilky (ulice Pod Stráží) pro zavedení doplňkové obsluhy lokalit s neuspokojivou docházkovou vzdáleností na stávající zastávky (jako vhodná forma se jeví minibusová linka či poptávková doprava).

Doubravka

- **Rekonstrukce obratiště Doubravka** včetně souvisejících úprav poloh zastávek pro zajištění přehledného a kapacitnějšího přestupního uzlu,
- **vybudování trolejbusové zastávky na Rokycanské třídě v blízkosti křižovatky s ulicemi Na Terasách a Jiřincová** (pro zajištění obsluhy plánované výstavby v oblasti vč. domu pro seniory). V návaznosti je vhodné upravit polohu sousední zastávky Hřbitovní, a to zřídit jí blíže křižovatce s ulicemi Hřbitovní a Vyhlídková,
- **vybudování autobusové zastávky ve Hřbitovní ulici v blízkosti křižovatky s ulicí Lísková.** V závislosti na trasování linky v oblasti Doubravky pak případně i zprovoznění zastávky Špitálský les v Mohylové ulici u zdejšího domova pro seniory (existuje nástupní hrana ve směru od ulice Na Dlouhých).

Bukovec

- **Vybudování nového obratiště v místní části Chlumeck** a související rekonstrukce stejnojmenných zastávek,
- **rekonstrukce obratiště Bukovec** – cílem je zejména úprava zastávky ve směru Doubravka tak, aby bylo možné s vozidlem komfortně zajet k nástupní hraně pro bezbariérový nástup (v současné době je zastávka v oblouku),
- **vybudování autobusové zastávky v ulici Nad Koupalištěm** (u zdejšího fotbalového hřiště) pro zajištění obsluhy plánované výstavby v lokalitě.

Červený Hrádek, Újezd

- **Výstavba obratiště a zastávek pro autobusy v Červeném Hrádku v blízkosti křižovatky ulic Červenohrádecká a K Bukovci** (namísto stávajícího nevyhovujícího obratiště). V návaznosti dále vybudování nácestné autobusové zastávky v Červenohrádecké ulici v blízkosti Hrádeckého parku (jako náhrada stávající výstupní zastávky Červený Hrádek),
- v delším horizontu dále **vybudování nové autobusové zastávky v Hrádecké, resp. Červenohrádecké ulici** v místě budoucí křižovatky s novou komunikací směřující k Rokycanské třídě (do budoucna lze očekávat další rozvoj zástavby v této lokalitě).



Božkov

- **Rekonstrukce obrotiště Božkov včetně úpravy provozního režimu v obrotišti** pro zajištění přehlednějšího a bezpečnějšího terminálu stejně jako zajištění bezbariérového nástupu (stávající nástupní zastávka je nevyhovující),
- **zprovoznění připravených autobusových zastávek v ulici K Hrádku** pro zkrácení docházkových vzdáleností ze zástavby na severozápadě Božkova,
- **vybudování zastávky v ulici K Hrádku v blízkosti odbočky k božkovskému hřbitovu** pro zajištění určité nabídky obsluhy této lokality. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **prověření možností vybudování zastávky na Božkovském náměstí** pro zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zástavby.

Černice, Čechurov, Radobyčice

- **Opuštění stávajícího nevyhovujícího trolejbusového obrotiště Černice a vybudování nového na jižním okraji zástavby Černic** (u zdejšího fotbalového hřiště),
- **úpravy stávajících nevyhovujících trolejbusových zastávek Bručná** (směr z centra) **a Čechurov** (výstupní v obrotišti) pro zajištění bezpečného a bezbariérového výstupu,
- **doplnění zastávky Konvalinková ve Štefánikově ulici o nové nástupiště ve směru NC Černice** pro zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zástavby. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **vybudování autobusových zastávek v Písecké ulici** (ideálně formou dvou párů zastávek – v blízkosti křižovatek s Šafránovou a dále jihovýchodně od křižovatky s Ovesnou) v rámci přípravy na budoucí zavedení obsluhy MHD/VLD v lokalitě,
- **vybudování zastávek v Nepomucké ulici v úseku** od křižovatky se Štefánikovou ulicí k okružní křižovatce s Píseckou pro zajištění obsluhy stávající i plánované zástavby v rámci přípravy na zavedení obsluhy MHD/VLD,
- **v delším horizontu vybudování zastávky pro regionální autobusové spoje (VLD) v ulici Do Štěnovic u křižovatky s ulicí Na Stráni** pro zajištění docházkové vzdáleností ze současné i plánované výstavby na jižním okraji Radobyčic.

Bory

- **Vybudování zastávky v ulici U Borského parku v blízkosti křižovatky s ulicí Baarova** pro zlepšení obsluhy sousedícího školního areálu jakožto i zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zástavby v oblasti.

Litice, Výsluní

- **Vybudování autobusové zastávky v ulici K Valše v blízkosti křižovatky s Osadní ulicí.** Zastávka poslouží jak pro zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zástavby, tak pro obsluhu nedaleké připravované železniční zastávky Černý most (v případě, že nevznikne zastávka ještě blíže železniční zastávky, což by následně bylo žádoucí),
- **vybudování obrotiště pro dvanáctimetrové autobusy v Cihlářské ulici** pro vytvoření vhodných podmínek k optimalizaci trasování linek v oblasti Litic,
- **v delším horizontu dále prověření zřízení nové autobusové zastávky v blízkosti křižovatky Robčická a „obchvatu Litic“** (silnice III/18032E) pro obsluhu budoucí výstavby ve zdejší rozvojové lokalitě,



- **prověření vybudování obratiště pro dvanáctimetrové autobusy v blízkosti křižovatky ulic Lednová x Na Rozhraní** (vhodná je forma okružní křižovatky) pro zajištění kapacitnější obsluhy lokality Výsluní formou závleku vybraných litických autobusových spojů.

Valcha, Lhota

- **Vybudování autobusové zastávky v Dobřanské ulici na Valše v blízkosti křižovatkou s ulicemi U Čertovy díry a Nad Valchou** – tato zastávka nahradí stávající nevyhovující zastávku Chaty Lhota (v době přípravy tohoto dokumentu už postupně realizováno),
- **doplnění zastávky Lašitov v Dobřanské ulici na Valše o nové nástupiště ve směru Lhota**, dále **rekonstrukce obratiště Valcha** (v současné době se zde nastupuje z úrovně vozovky) a zastávek Severní, a to v návaznosti na celkové řešení rozmístění zastávek v oblasti,
- **vybudování dvou nových autobusových zastávek ve Lhotě, pro zkrácení docházkových vzdáleností na MHD ze stávající zástavby v lokalitě**. Konkrétně výstavba zastávky v ulici K Sinoru v blízkosti křižovatky s ulicí Nad Radbuzou, a dále v ulici K Sinoru v blízkosti křižovatek s ulicemi Lesanka a K Radbuze. V návaznosti na výstavbu druhé ze zastávek dále úprava polohy stávající nácestné zastávky Pod Dubovkou – posun blíže křižovatce ulicí Návětrná (pro zlepšení docházkových vzdáleností ze stávající i plánované výstavby).

Skvrňany, Křimice

- **Vybudování autobusové zastávky Zadní Skvrňany ve Vojanově ulici v blízkosti okružní křižovatky s ulicí Lábkova** pro rychlejší a kratší průjezd tangenciálních autobusových linek 24 a 25 místem – bez nutnosti komplikovanějšího závleku do obratiště,
- **vybudování autobusové zastávky ve Vojanově ulici v blízkosti křižovatky s ulicí Františka Kovaříka** pro zajištění obsluhy už existující i dále plánované zástavby v lokalitě. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **vybudování autobusové zastávky v Křimické ulici v blízkosti křižovatky s ulicí Narcisová** pro zajištění obsluhy zástavby v lokalitě (zkrácení docházkových vzdáleností na stávající zastávky). Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **opuštění stávajícího nevyhovujícího obratiště Křimice a vybudování nového zřízeného jihozápadněji, u křižovatky ulic Prvomájová a Na Horničce**. V návaznosti doplnění nácestných zastávek v ulici Prvomájová u křižovatky s ulicí Kozolupská (příp. Vochovská) jako náhrada za zastávky ve stávajícím obratišti. Realizované změny pomohou lépe obsloužit stávající i plánovanou zástavbu v oblasti.

Radčice, Malesice, Dolní Vlkyš

- **V oblasti je důležité provést zejména rekonstrukce stávajících zastávek Radčice a Náves Radčice** (bez úprav polohy) zejména pro zlepšení bezpečnosti provozu a umožnění plnohodnotného odbavování kloubových vozidel. Dále je žádoucí rekonstrukce obratiště Malesice včetně zastávek. Nezbytností je vybudování plnohodnotného obratiště a odpovídajících zastávek v místní části Dolní Vlkyš,
- dále je **vhodné prověření vybudování zastávky v ulici V Radčicích u křižovatky s Rolní ulicí** pro zkrácení docházkové vzdálenosti ze zástavby na severozápadu Radčic (ulice V Podlesí). Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **vybudování nové zastávky na silnici III/18050 v blízkosti zámku Malesice** (u východního okraje Malesic) pro zkrácení docházkových vzdáleností ze zástavby na severu Malesic. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,



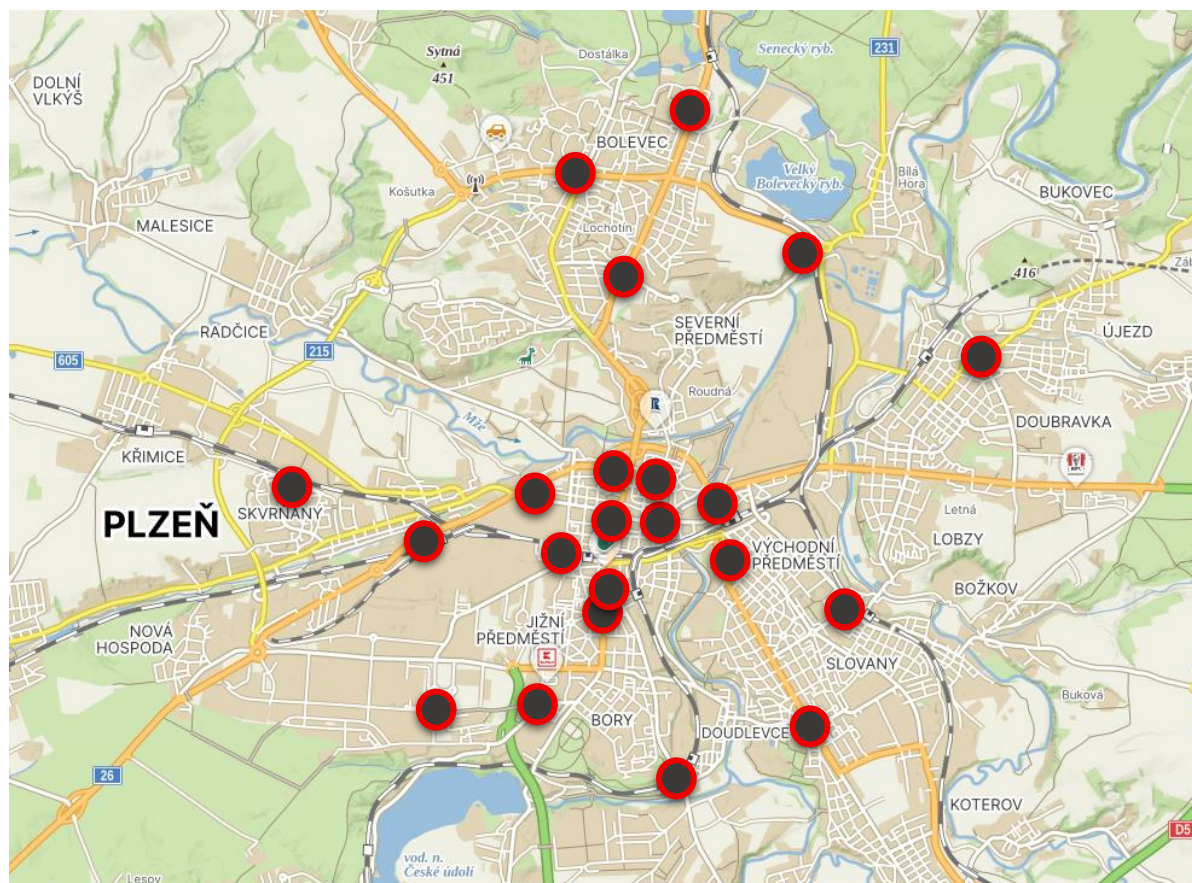
- **vybudování nové zastávky na silnici III/18050 mezi Malesicemi a Radčicemi**, a to pro obsluhu plánované zastavby východně od Malesic (lokalita Za Parkem) i zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zastavby na severovýchodě Malesic. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení,
- **vybudování nové zastávky v Chotíkovské ulici v blízkosti křižovatky s ulicí Vlkyšskou** pro zkrácení docházkových vzdáleností ze stávající zastavby na severu Malesic. Předpokládaný režim zastávky by byl na znamení.

6.4 Přestupní uzly

Pro účely PDOMP 2026+ byla provedena analýza klíčových přestupních uzlů na území města Plzně. Sledovány byly nejfrekventovanější zastávky, ve kterých probíhají přestupy mezi spoji jednotlivých linek MHD, případně i spoji linek VLD a železniční dopravou (geografické rozložení analyzovaných uzlů přibližuje Obrázek 6.1). Podrobněji jednotlivé přestupní uzly představuje **22 analytických karet**, jež tvoří **Přílohu č. 2**.

Karty uzlů jsou rozděleny na jednotlivé sekce, a to tyto:

- **situování ve městě a městský obvod** (uvedeny poloha a význam v rámci města),
- **linkové vedení** (uvedeny linky, které jsou uzlem vedeny vč. linek zde končících či začínajících v členění dle módů a druhů dopravy a přehledu hlavních přestupních vazeb),
- **obsluha dopravci** (uvedení dopravci obsluhující daný uzel),
- **infrastruktura** (popis infrastruktury v daném uzlu vč. kritických a problémových prvků s potřebou budoucího řešení),
- **výhledový stav** (snaha o popis a návrh možných organizačních a infrastrukturních opatření, která se v rámci uzlu dají očekávat nebo je vhodné je realizovat).



 poloha analyzovaných přestupních uzlů v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 6.2: Analyzované přestupní uzly na území města Plzně

Zjištěné poznatky jsou podrobně popisovány na jednotlivých kartách uzlů. Výsledky lze shrnout tak, že většina uzlů je ve vyhovujícím stavu. U uzlů problematických svým uspořádáním či dožívající infrastrukturou (Doubravka, Slovany) jsou plánovány rekonstrukce, u uzlu CAN se předpokládá pokles významu po rozšíření Terminálu Hlavní nádraží a vzniku nového sektorového terminálu u zastávky Škoda III. brána.

U většiny analyzovaných uzlů je žádoucí zlepšení orientace cestujících vytvořením/doplněním schémat uzlů do označníků či osazením navigačních prvků. Slabě či nedostatečně jsou značeny zejména přestupní vazby mezi zastávkami MHD a železnice (typicky vazba na železnici na Chodském náměstí či u Tyršova mostu; u novějších železničních zastávek jako např. Plzeň-Skvrňany či Plzeň-Zadní Skvrňany pak orientaci znesnadňují i neprůhledné protihlukové stěny). Navrhováno je dále dosazení elektronických informačních panelů pro zobrazování odjezdů MHD v reálném čase (např. Severka, U Duhy), ale i drobné úpravy poloh vybraných zastávek (podrobněji řešeno v předchozí sekci). U zastávek Chodské náměstí, Jízdecká či Slovany je žádoucí doplnění bezpečných míst pro přecházení (aktuálně řešeno v rámci připravovaných projektů). Problematické je také chybějící sociální zázemí pro řidiče VLD (př. U Gery, Slovany) a případně i nedostatečné zázemí pro řidiče MHD (taktéž Slovany).

S politováním lze konstatovat, že ani přestupní uzly či terminály budované v posledních letech nejsou bezproblémové, a je tedy velmi vhodné věnovat značné úsilí jejich přípravné fázi pro eliminaci jejich negativ – jako příklady lze uvést krátkou předjízdnu kolej tramvajového obřatiště Bory, nevhodně realizované cesty pro pěší v uzlu Univerzita, už zmíněnou nepřehlednost železničních zastávek



s neprůhlednými protihlukovými stěnami, ale i očekávaný vznik stísněnějšího zázemí pro řidiče po rekonstrukci terminálu Doubravka či zachování stávajícího vzdálenějšího zázemí pro řidiče MHD v rámci rekonstrukce obratiště Bolevec.

Jak už bylo uvedeno v sekci 4.4, **v plánovacím období je zejména důležité provést (přinejmenším) studijní prověření uspořádání tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků, ideálně společně s navazujícími úseky do tohoto uzlu, dále realizovat úpravy terminálu Doubravka a rekonstrukci (či alespoň dílčí změny) přestupního uzlu Slovany.** Také bude vítáno provedení úprav zastávek autobusů a trolejbusů na Americké třídě (Mrakodrap a U Práce) a realizace dalších investičních akcí, podrobněji specifikovaných na jednotlivých kartách uzlů.



7 Veřejná doprava vedená na komerční riziko na území města Plzně

V případě železniční dopravy není ke dni schválení PDOMP 2026+ vedena žádná pravidelná doprava na komerční riziko po území města Plzně. Všechny pravidelně vypravované spoje jsou vedeny po území města Plzně v závazku veřejné služby Plzeňského kraje či Ministerstva dopravy.

V autobusové dopravě jsou na území města Plzně Plzni trasovány čtyři druhy linek, které nejsou v závazku veřejné služby města Plzně či Plzeňského kraje:

- mezinárodní doprava,
- dálková vnitrostátní doprava,
- příměstská vnitrostátní doprava,
- smluvní doprava.

Mezinárodní doprava je v současné době na vzestupu zejména kvůli situaci ve východní Evropě, do budoucna se očekává spíše stagnace či mírný pokles. V současné době je většina linek z Plzně vedena právě do východní Evropy s tím, že pro část mezinárodních linek je Plzeň dokonce výchozí stanicí. Do západní Evropy je počet linek nízký. Nyní mají linky VLD mezinárodní dopravy v Plzni licenci určenou základní zastávku CAN, vzhledem k tomu, že na základě dohody SVSMP, POVED a PMDP, slouží Terminál Hlavní nádraží v Šumavské ulici z důvodu omezené kapacity pouze pro odbavování spojů linek VLD, které jsou v závazku veřejné služby Plzeňského kraje a jako obratiště vybraných spojů trolejbusových linek MHD. **Do budoucna se připravuje u Terminálu Hlavní nádraží stavba tzv. sektoru JIH, který by měl sloužit mj. i pro mezinárodní dopravu.** Studii Terminálu Hlavní nádraží – sektor JIH v letech 2024 až 2025 zpracoval a s dotčenými subjekty projednal ÚKRMP. Pro její realizaci je klíčové vyřešení majetkových vztahů v lokalitě, rozhodnutí, zda investorem bude stát (zastoupený SŽ) nebo město Plzeň (zastoupené OI MMP) ve spolupráci s Plzeňským krajem. Studie Terminálu Hlavní nádraží – sektor JIH dosud nebyla projednána a schválena v RMP a RPK. **V současné době není možné pro komerční dopravu využívat Terminál Hlavní nádraží, a to z důvodu nízké kapacity, zejména v ranní a odpolední dopravní špičce, a v rámci plánovacího období tohoto dokumentu se nepředpokládá změna, dokud nebude vybudován sektor JIH.** Linky však v uzlu Hlavní nádraží mohou využívat zastávku Železniční ve stejnojmenné ulici.

Tabulka 7.1: Přehled linek mezinárodní a vnitrostátní dálkové veřejné linkové dopravy vedené na komerční riziko dopravců²⁸:

Linka	Název
000001	Plzeň (CZ)-Praha (CZ)-Kraków(PL)-Lvov(UA)-Kiev(UA)-Charkov(UA)
000003	Karlovy Vary (CZ) – Kišiněv (MD)
000005	Yasinya (UA) – Plzeň (CZ)
000010	Praha – Plzeň – Luxembourg – Brussel – London
000014	PLZEŇ-PRAHA-BRNO-Botosani a zpět
000015	PLZEŇ -NOVOVOLYNSK
000022	Praha – Plzeň – München – St. Gallen – Zürich – Milano

²⁸ Stav platný ke květnu 2025. V potaz nebyly brány komerční linky, kde není stálý počet spojů a na lince je tzv. udržovací licence (zpravidla jeden či několik spojů v jednotlivé dny v roce). Trasy jsou ponechány přesně dle názvu v licenci, proto může docházet k různorodosti velikosti písmen apod.



Linka	Název
000030	Plzeň (CZ)-Truskavets (UA)
000047	Frankfurt nad Mohanem (SRN) – Charkov (UA)
000050	Praha-Bregenz-St.Gallen-Zürich-Bern
000062	Rozvadov(CZ)-Ternopiľ (UA)
000063	Plzeň -Rachiv
000064	Iršava(UA)-Praha(CZ)
000071	Plzeň (CZ) – Kyjev (UA)
000074	Kiev (UA)-Cheb (CZ)
000075	ODĚSA (UA)-FRANKFURT NAD MOHANEM (DE)
000077	Cheb(CZ) – Kharkiv(UA)
000090	Plzeň(CZ)-Praha(CZ)-Bratislava(SK)-Užhorod(UA)-Lvov(UA)-Kolomyja(UA)-Ternopiľ(UA)
000095	Praha – Plzeň – München – St.Gallen – Zürich – Bern – Lausanne – Geneve – Lyon
000108	Cheb(CZ)-Praha-Rzeszów(PL)-Lvov-Kiev-Sumy(UA)
000114	PLZEŇ -CHERSON
000121	Cheb (CZ)-Kraków (PL)-Černovcy(UA)
000123	PLZEN (CZ) – KIEV (UA)
000126	Plzeň (CZ) – Praha (CZ) – Užhorod (UA) – Jasiňa (UA)
000148	Karlovy Vary (CZ)-Vinnycja (UA)
000170	Cheb(CZ)-Praha(CZ)-Lvov(UA)-Odesa(UA)-Cherson(UA)
000179	CHEB (CZ) – ZAPOROŽJE (UA)
000191	Plzeň (CZ) – Zaporizžja (UA)
000195	Praha – Plzeň – Stuttgart – Strasbourg – Paris
000208	Plzeň (CZ) – Cherson (UA)
000215	KYJEV (UA)-PLZEŇ (CZ)
000217	Plzeň-Praha-Poprad-Spišská Nová Ves-Levoča-Prešov-Vranov n.T.-Strážske-Michalovce-Humenné-Snina
000222	DOMAŽLICE (CZ) – STRYJ (UA)
000226	Plzeň (CZ) – Paris (FRA)
000237	PLZEŇ (CZ)-KIŠINĚV (MD)
000240	Brno-Praha-Plzeň-Bregenz-St.Gallen-Zurich-Bern
000241	Plzeň (CZ)-Košice (SK)
000247	Plzeň – Kamianets-Podolski
000255	Karlovy Vary-Kiev
000277	KARLOVY VARY – STEBNYK
000305	Plzeň – Praha – Lvov – Nadvirna
000309	Plzeň (CZ)-Bucuresti (RO)
000324	Plzeň(CZ) – Zaporizžja (UA)
000327	Plzeň (CZ)-Charkov (UA)
000328	Plzeň -Cherson
000329	Plzeň – Praha – Brno – Bălți – Chișinău
000330	Rozvadov (CZ)-Ternopiľ (UA)



Linka	Název
000331	Karlovy Vary-Praha-Krakow-Lviv-Zoločiv
000347	KDYNĚ (CZ) – KREMENCHUK (UA)
000356	Plzeň (CZ)-Krakov (PL)-Kamenec Podolský (UA)
000376	KREMENCHUK (UA)-ČESKÉ BUDĚJOVICE (CZ)
000380	KOLOMYJA (UA) -PLZEŇ (CZ)
000392	Praha (CZ) – Milano (I)
000415	Poltava (UA)-Klatovy (CZ)
000419	PLZEŇ (CZ)-POKROVSK (UA)
000421	USTI NAD LABEM -RACHIV
000431	Praha, (CZ)-Strasbourg (F)
000466	PLZEŇ (CZ) – KYJIV (UA)
000473	Karlovy Vary-Praha-Kiev
000489	Plzeň(CZ)-Rachiv(UA)
000507	Plzeň -Praha-Rachiv
000513	Čerkasy(UA)-Cheb(CZ)
000540	Praha – Plzeň – Nürnberg – Frankfurt am Main – Bonn – Düsseldorf – Eindhoven – Rotterdam – Haag – Amsterdam
143105	Praha-Plzeň-Domažlice-Klatovy
144531	Praha – Plzeň
421305	Karlovy Vary – Toužim – Plzeň
421323	Ostrov – Karlovy Vary – Toužim – Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování dle CIS JŘ

Terminál Hlavní nádraží – sektor JIH by mohl sloužit i pro dálkovou vnitrostátní dopravu, nicméně vzhledem k jejímu nízkému objemu by pro její potřebu mohla postačit i nová stanoviště rozšířeného dnešního Terminálu Hlavní nádraží (v budoucnosti sektor SEVER). Komerční dálková vnitrostátní doprava je dlouhodobě v útlumu, tento stav je trvalý od roku 1989, kdy přestala být podporována státem. Vzhledem k dobře fungující dopravě v ZVS Plzeňského kraje a dálkové železniční dopravě se nepředpokládá její růst. Aktuálně je provozován (ke květnu 2025) jediný pár komerčních spojů do Domažlic, Karlových Varů a Prahy. Cílem je, aby dálkové nesystémové komerční linky využívaly pouze kapacitní zastávky na území města Plzně a neblokovaly provoz pravidelných a systémových spojů linek MHD a VLD.

V rámci plzeňské aglomerace existuje v současné době i příměstská doprava v objednávce obcí. Jde o linky VLD do Vejprnic, Tlučné (linky 440055, 440066 a 460055), **případně noční linky, jejichž úloha je však marginální.** Linky do Vejprnic a Tlučné (v menší míře do Nýřan) si objednávají v celém rozsahu zmíněné obce (nikoli město Plzeň), nejde tak o dopravu komerční, linky jsou v závazku veřejné služby u daných obcí. Dané linky mají stabilní trasu, budoucí existenci těchto linek však je obtížné předvídat. Je možné, že v průběhu platnosti dokumentu může u těchto linek dojít k různým změnám. V Plzni jsou linky primárně ukončeny na CAN, přičemž v souvislosti s možným zrušením CAN a jeho nahrazením sektorovým terminálem může dojít i ke změně výchozí zastávky v Plzni.

Plzeňský kraj patří mezi kraje, kde je ve velké míře zastoupen výrobní a průmyslový sektor, zejména v Plzni a podél trasy dálnice D5. To s sebou nese zvýšené nároky na dopravu zaměstnanců. **Po Plzni je tak trasováno velké množství linek zvláštní linkové dopravy (ZLD).** Bohužel, ne všechny linky ZLD jsou licencovány u dopravního úřadu Plzeňského kraje jako linky ZLD, některé tak jezdí zcela bez licence



v režimu „zájezdové dopravy“. Ideálním cílem územní samosprávy města Plzně a Plzeňského kraje je část linek ZLD nahradit linkami dopravců zařazených do IDPK, a to zejména tam, kde mají linky přesah do běžné místní dopravy a neslouží jen ke svozu zaměstnanců. Může jít o sdílení nákladů na linku VLD mezi Plzeňským krajem, městem Plzní a soukromým subjektem, zvýšení počtu spojů pro další cestující a zároveň se tím zamezí přecházení již nedostatkových řidičů ze závazkové dopravy MHD a VLD k linkám ZLD.

Naopak není ambicí zajišťovat v ZVS Plzeňského kraje či města Plzně linky trasového typu: „Plzeň – dálnice D5 – průmyslová zóna.“ Je však žádoucí, stejně jako v případě dálkové dopravy, aby linky ZLD využívaly pouze kapacitní zastávky na území města Plzně a neblokovaly provoz linek MHD a VLD. Bohužel, z pohledu platné zákonné úpravy, takový nástroj v současné době neexistuje. Nyní část linek ZLD využívá přestupní uzly CAN či Slovany, do budoucna je v případě dostatečné kapacity též možné jejich zastavování v zamýšleném Terminálu Hlavní nádraží – sektor JIH.



8 Specifické projekty veřejné dopravy mající charakter služby veřejnosti

Cílem této kapitoly je popsat některé specifické služby, které charakterem jsou prakticky veřejnou dopravou, resp. nepřímo naplňují alespoň do značné míry její znaky nepřímo naplňují, avšak nejsou typickým příkladem zajištění základních přepravních potřeb.

8.1 Sezónní turistická linka k Zoologické zahradě

Sezónní turistická linka 76, tzv. „ZOO vláček“, je služba zaměřená na zajištění spojení mezi centrální částí města Plzně a Zoologickou a botanickou zahradou města Plzně. Služba je realizována formou silničního vláčku, který je schopen přepravovat návštěvníky přímou trasou s minimalizací potřeby přestupů a chůze. Vláček je konstruován s ohledem na rodiny s dětmi a osoby se sníženou pohyblivostí a je opatřen otevřenou kabinou pro lepší zážitek z jízdy. Objednatelem služby je výhradně **Zoologická a botanická zahrada města Plzně**, která též v plánovacím období tohoto materiálu bude primárně o jejím zajištění rozhodovat. Případné přenesení této služby na město Plzeň může být zváženo.

Provoz ZOO vláčku je sezónní, typicky v období jarních a letních měsíců. Provoz linky je zajištěn v pravidelném intervalu cca 60 minut po celý den. Mimo letní prázdniny je linka v provozu pouze o víkendech, o letních prázdninách pak celotýdenně. Na lince platí zvláštní tarif jízdného mimo Integrovaný systém Plzeňského kraje.

Ve dnech volna o letních prázdninách bývají na linku nasazovány historické autobusy z vozového parku dopravce PMDP. Provoz linky je až na pár výjimek kontinuálně v provozu od roku 2006.

Cílem provozování linky je podpora turistického ruchu, zvýšení dostupnosti zoologické zahrady bez nutnosti individuální automobilové dopravy a tím i snížení zátěže na okolní komunikace a parkovací kapacity.

8.2 Senior Expres

Senior Expres je služba veřejné dopravy v závazku veřejné služby, která je určena pro seniory a osoby se zdravotním postižením s trvalým pobytem na území města Plzně.

Hlavním cílem je podpora samostatnosti seniorů a zdravotně znevýhodněných osob při přepravách do jimi zvolených cílů na území města Plzně a snižování jejich závislosti na rodinných příslušnících nebo neformálních pečovateli.

Služba je dostupná po předchozí registraci uživatele. Objednávání přepravy je umožněno telefonicky, od roku 2026 se předpokládá nabídnutí i jiných způsobů objednávky (např. aplikací). Přeprava je realizována na území města a jeho nejbližšího okolí. Obvyklá provozní doba je v pracovní dny od ranních do podvečerních hodin, s možností individuální domluvy v odůvodněných případech.

Senior Expres je určen především pro cesty k lékaři, do zdravotnických zařízení, na úřady, případně za účelem základních nákupů a návštěv kulturních a společenských akcí. Vozidla používaná pro tento účel jsou přizpůsobena pro snadný nástup a výstup osob se sníženou pohyblivostí.

Služba Senior Expres není zajištěna v rámci aktuálně účinné smlouvy s PMDP sloužící k zajištění MHD a je zajištěna separátní smlouvou. Tento postup užití separátní smlouvy se předpokládá užit i nadále vč. možnosti výběru provozovatele. **Od ledna 2026 bude provozovatelem služby firma EcoCity TAXI, s. r. o.,** tato firma nahradí stávajícího provozovatele PMDP, které budou služby poskytovat do konce roku 2025.



9 Služby spojené s dopravou v závazku veřejné služby

V rámci kapitoly jsou zmíněny **služby nebo vybrané parametry zvyšující kvalitu veřejné dopravy**, které mají provázanost s veřejnou dopravou a na něž má rozhodování samosprávy města Plzeň v rámci objednávků veřejných služeb v přepravě cestujících přímý vliv.

9.1 Provázanost s automobilovou a cyklistickou dopravou

Cílem podkapitoly je krátké zaměření na služby odstavných parkovišť (P+R, K+R a B+R) a případné myšlenky zejména sdílení kol (tzv. bikesharing).

9.1.1 Parkoviště (P+R, K+R, B+R)

V rámci problematiky parkování má město Plzeň zpracovaný **Generel dopravy v klidu**, aktualizace proběhla v roce 2021. Tento materiál shrnuje požadavky a problematiku parkování na území města Plzně, a to i z pohledu rozvoje systému P+R z pohledu dojíždějících do Plzně vč. důrazu rozvoje parkovišť na páteční železniční síti. V rámci tohoto materiálu je vhodné dodat, že v rámci uvažovaných lokalit by měly být zváženy i plochy pro parkoviště typu K+R a B+R, budou-li návrhy parkovišť v uvedených lokalitách reálně naplňovány.

Dalším materiálem, který se problematice parkování okrajově věnuje, je **Cyklogenerel** z roku 2024, a to především s důrazem na problematiku B+R.

9.1.2 Bikesharing (sdílení kol) a sdílení koloběžek

Záměrem města Plzně je též podpora dopravy ve formě sdílených kol (příp. koloběžek), přičemž v rámci horizontu PDOMP 2026+ je plánován rozvoj této myšlenky. S ohledem na účel tohoto materiálu však není účelem tento záměr zevrubně popisovat.

Jedná se však o legitimní možnost propojení cest s veřejnou dopravou. V tomto případě je účelně i pro podporu bikesharingu využít mobilní aplikace **Virtuální Plzeňská karta** a dále je ke zvážení zavedení možnosti pobídek pro uživatele, kteří využijí bikesharingu a veřejné dopravy na území města Plzně zároveň.

9.2 Odbavení ve spojích veřejné dopravy na území města

Odbavení ve spojích na území města je odvislé od požadavků objednatelů, kteří spoje zajišťují. Pro vnitroměstské cesty po území města Plzně jsou klíčovými subjekty zejména **Plzeňský kraj a město Plzeň, kteří garantují možnosti odbavení jízdními doklady IDPK, které jsou společné jak pro dopravu v regionu, tak ve městě Plzni.**

V rámci Plzeňského kraje (vč. území města Plzeň) je zajištěn ke dni schválení tohoto dokumentu prodej jízdních dokladů IDPK v těchto prodejních kanálech:

- **kontaktní místa IDPK** (na území města Plzně železniční stanice a zastávky Plzeň hl.n. – zde společně pro autobusový terminál – dále Plzeň-Jižní Předměstí a Plzeň zastávka)²⁹,
- **kontaktní místa PMDP** (Denisovo nábreží 12, Klatovská 12, Turistické informační centrum města Plzně, Univerzitní 20³⁰),

²⁹ Zde je zajištěno plné portfolio prodeje včetně předplatného jízdného a zajištění služeb Plzeňské karty a Virtuální Plzeňské karty.

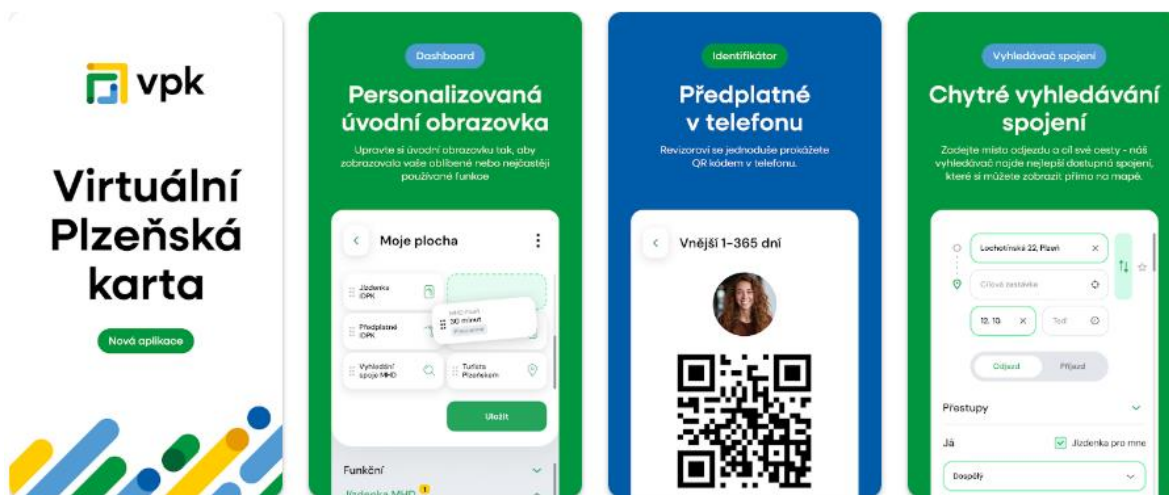
³⁰ Kompletní přehled míst je uveden zde: <https://www.pmdp.cz/prodejni-mista/>



- **mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta** a na ní navázané funkcionality (společný produkt města Plzně a Plzeňského kraje),
- **mobilní aplikace Českých drah Můj vlak vč. e-shopu ČD** (ke dni schválení tohoto materiálu nabízející výhradně jednotlivé jízdné IDPK),
- **e-shop dopravce GWTR a systému IDPK** (ke dni schválení tohoto materiálu nabízející výhradně jednotlivé jízdné IDPK),
- **prodej jízdních dokladů u vlakového doprovodu a řidičů autobusů** (bez výjimek v každém regionálním vlakovém spoji či regionálním autobusovém spoji; ke dni schválení tohoto materiálu nabízející výhradně jednotlivé jízdné IDPK).

Konkrétní rozsah prodeje v jednotlivých kanálech a jeho rozvoj vyjma systému mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta a kontaktních míst PMDP řeší dopravci zařazenými do systému IDPK Plzeňský kraj.

Klíčovým nástrojem v odbavení ve spojích veřejné dopravy na území města Plzně, a to i s ohledem na budoucí záměry a vývoj technologií, je mobilní aplikace **Virtuální Plzeňská karta**, která je cestujícím **k dispozici od března 2025** (nahradila původní starší aplikaci Virtuální karta).



Zdroj: Google play

Obrázek 9.1: Mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta a ukázka oken

Mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta nabízí:

- vzdálené **schválení zákaznického profilu cestujícího**,
- prodej **jednotlivých i předplatných jízdenek IDPK**,
- možnost **vyhledání spojení** v rámci systému IDPK (separátně i dopravce PMDP v rámci MHD Plzeň),
- **možnost zakoupit vybrané vstupenky** (např. do Zoologické a botanické zahrady města Plzně),
- objednání **spoje na zavolání**,
- **cyklobooking** (rezervace míst pro jízdní kola ve vybraných spojích),
- možnost využití profilu nejen ve veřejné dopravě, ale i pro vstup do bazénu, knihoven a dalších institucí,
- možnost využívat integrované produkty v rámci dalších měst zapojených v daném systému na území jiných krajů (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Cheb).



Dále je od roku 2025 v rámci systému IDPK postupně realizován úplný přechod od fyzických kuponů (nahrané přímo na nosiči) na virtuální (kuponů nejsou fyzicky přímo na daném nosiči, ale jsou evidovány vzdáleně na tzv. whitelistech, což přináší především benefit, že cestující si může dle svých aktuálních potřeb vybrat, kterým nosičem se bude prokazovat – např. mobilní telefon, Plzeňská karta či bankovní karta³¹).

Pro mobilní aplikaci Virtuální Plzeňská karta (resp. v systému virtuálních kuponů) lze v plánovacím horizontu PDOMP 2026+ očekávat tyto možnosti rozvoje:

- zlepšení úrovně a kvality odbavení v oblastech, kde se stýká nebo překrývá více IDS, resp. řešení mezikrajského odbavení (mezikrajským odbavením cestujících se myslí odbavení v rámci cest, kde výchozí a cílová stanice cestujícího se nachází v různých IDS nebo přepravuje-li se v oblasti, kde lze využít služeb dvou a více IDS zároveň),
- propojení se systémem ČD (zlepšení úrovně propojení úrovně celorepublikové In karty ČD, resp. Virtuální In-karty se systémy Virtuální Plzeňské karty),
- zaměření se na větší propojení produktů s bavorskými okresy Cham, Regen a Freyung-Grafenau, kde je realizována vzájemná mezinárodní spolupráce vč. důrazu na jízdné nejen pro turisty, ale důraz bude nově kladen i na možné vytvoření produktů pro pravidelné přeshraniční dojíždění ve vybraných částech bavorských okresů,
- implementace bonusového programu do aplikace,
- zobrazení aktuální polohy vozidel v mapě,
- automatické objednání spoje na zavolání při procesu nákupu jízdenky,
- řešení funkcionality „door to door“ při procesu nákupu jízdenky.

Výčet možností rozvoje nemusí být úplný a bude upravován či upřesňován dle aktuálních potřeb a technického vývoje.

Dále se lze ve vozidlech PMDP odbavovat v jednoduchých samoobslužných odbavovacích zařízeních (tzv. cardmany) a zároveň nadále užívat štipací papírové jízdenky, které lze zakoupit na různých místech ve městě Plzeň (zejména kontaktní místa PMDP a prodejci tiskovin). Zatímco u cardmanů lze očekávat případné požadavky na rozvoj (a to i s ohledem na propojení s regionální dopravou či nové funkcionality v rámci systémů jiných MHD, kterými se lze inspirovat), v případě klasických štipacích papírových jízdenek můžeme očekávat spíše obecný útlum, v krajním případě až změnu systému papírových jízdenek či jejich postupné zrušení, umožní-li to vývoj situace v rámci změn poptávky cestujících po jednotlivých druzích médií (nosičů) jízdních dokladů. Ve spojích PMDP lze též užívat ke dni schválení dokumentu i SMS jízdenky (na území města Plzně).

9.3 Přístupnost veřejné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Vozový park MHD je kompletně bezbariérový. Autobusy a trolejbusy jsou vždy plně nízkopodlažní, u tramvají je vždy minimálně střední článek (alespoň prvního vozu v soupravě) nízkopodlažní. Všechny vozy MHD jsou dále opatřeny plošinou (vyklápěcí či výsuvnou) pro nástup vozíčkářů. Cílem je i nadále pořizovat pouze bezbariérová vozidla za účelem udržení kompletní komfortní přístupnosti vozového parku pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

³¹ Je zajištěno, že v daný okamžik se cestující může prokázat pouze jedním z nosičů, což je ochrana proti zneužití. Kuponů pro daného cestujícího nikdy nelze zobrazit prostřednictvím více nosičů zároveň.



V rámci drážní dopravy je většina vozby osobních a spěšných vlaků též zajištěna bezbariérovými vozidly, cílem Plzeňského kraje je nasazovat na všech vlacích vedených v závazku veřejné služby Plzeňského kraje bezbariérová vozidla, ideálně částečně nízkopodlažní. U vlaků kategorie rychlík a expres (zpravidla v objednávce Ministerstva dopravy ČR se též musejí dopravci řídit podmínkami objednatele, tj. Ministerstva dopravy ČR, i zde je však možnost bezbariérové přepravy zpravidla čím dál více vyžadována a sledována).

Spoje VLD v ZVS Plzeňského kraje jsou v současné době zajišťovány výhradně bezbariérovými vozidly s koncepcí LE (low entry), tj. přední část vozidla mezi předními a prostředními dveřmi je s bezbariérovým přístupem. Plzeňský kraj i nadále předpokládá, že většina jím objednávaných spojů bude zajištěna autobusy s koncepcí LE, zvažuje se však, že část spojů v příměstské oblasti Plzně s linkami svých charakterem připomínající linky MHD, by byla zajištěna až plně nízkopodlažními vozidly městského typu (např. jako Iveco Urbanway, SOR NS12 aj.). Naopak na spoje charakterem plnící úlohu dálkové linky s minimálním počtem zastavení (např. relace Plzeň – Karlovy Vary) mohou být do budoucna nasazeny středněpodlažní autobusy (tj. s klasickou konstrukcí).

V rámci infrastruktury je záměr postupně veškeré zastávky veřejné dopravy zřizovat s bezbariérovým přístupem či upravovat tak, aby byl nástup a výstup do vozidel co nejkomfortnější. Také pěší přesuny v rámci přestupních uzlů či zastávek by měly být ideálně bezbariérové a pokud je to z hlediska výškových úrovní v přestupních uzlech možné, také bez ztracených spádů.



10 Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících

Obecně je cílem plánů dopravní obslužnosti je též stanovit časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

V rámci dálkové železniční dopravy, regionální železniční dopravy a veřejné linkové dopravy stanoví tento harmonogram MD ČR a Plzeňský kraj, kteří jsou zodpovědní za objednávku těchto segmentů veřejné dopravy. Není cílem PDOMP 2026+, aby tyto záležitosti v gesci jiných objednatelů popisoval.

Na období **1. 1. 2024 až 31. 12. 2038 (tj. dobu 15 let)** je mezi **městem Plzní (objednatel) a PMDP (dodavatel, dopravce ve funkci vnitřního provozovatele)** uzavřena smlouva, která řeší přepravu osob po území města Plzně linkami MHD (autobusové, tramvajové a trolejbusové linky), jde o tzv. Smlouvu o závazku veřejné služby v přepravě cestujících. **Smlouvu mezi městem Plzeň (jako objednatel) a PMDP (jako vnitřním provozovatelem) schválilo ZMP svým usnesením č. 337 ze dne 2. 11. 2023. Smlouva svým obdobím platnosti přesahuje období platnosti tohoto PDOMP 2026+.**

V období platnosti tohoto dokumentu je tudíž smlouva mezi městem Plzní a dopravcem PMDP uzavřena a není ani nutné činit další kroky k uzavření nové smlouvy s tímto dopravcem, jelikož její účinnost zásadně přesahuje časový horizont účinnosti tohoto materiálu.

Uzavřená smlouva mezi městem Plzeň a PMDP nijak nebrání tomu, aby v případě, kdy to bude účelné, uzavřelo město Plzeň smlouvu o zajištění dopravních výkonů s jiným dopravcem, než je společnost PMDP. Možnosti jsou v tomto případě v zásadě dvě:

- 1) **objednávka vybraných výkonů prostřednictvím Plzeňského kraje** – v takovém případě město Plzeň uhradí Plzeňskému kraji³² dohodnutou kompenzaci, a to v případě zajištění dopravní obslužnosti území města Plzně na jeho přání dopravcem v závazku veřejné služby Plzeňského kraje; tato možnost je velmi pravděpodobná a v rámci horizontu PDOMP 2026+ bude přinejmenším možnost prověřena a může být i realizováno příslušné smluvní zajištění. Konkrétní mechanismy záleží na detailech smluvních ujednání či dohody mezi městem Plzní a Plzeňským krajem.
- 2) **uzavření smlouvy přímo městem Plzeň s vybraným dopravcem** – v takovém případě učiní město přípravné kroky před uzavřením smlouvy a následně uzavře smlouvu s jiným dopravcem, a to dle pravidel příslušných účinných právních mantinelů (lze využít do určitého objemu výkonů přímé zadání, tak je možné postupovat formou nabídkových řízení); tato možnost je méně pravděpodobná, ale nelze ji striktně vyloučit.

V případě uspokojivého plnění závazku ze strany PMDP se očekává, že využití jak bodu 1), tak bodu 2) samosprávou města Plzně se bude týkat maximálně 15 % výkonů (ve vlkm nebo buskm, nikoli vozokm) na území města Plzně financovaných městem Plzeň v plánovacím období tohoto materiálu.

³² Konkrétní smluvní zajištění mezi městem Plzní a Plzeňským krajem by bylo předmětem jednání – může se jednat např. o veřejnoprávní smlouvu, ale subjekty se mohou dohodnout i jiným způsobem v rámci skutečnosti, že úzce spolupracují.



11 Předpokládaný rozsah kompenzace

Rozsah kompenzace v plánovacím horizontu PDOMP 2026+ je dán především finančním modelem, který je součástí smlouvy města Plzně s dopravcem PMDP na období 1. 1. 2024 až 31. 12. 2038. V rámci této smlouvy a finančního modelu jsou stanoveny principy kompenzace včetně předpokládaných změn struktury vozového parku a dalších indikátorů. Výchozí finanční model je sestaven v cenové úrovni roku 2024.

Předpokládanou výši kompenzace pro roky 2026–2030 znázorňuje tabulka 10.1 níže.

Tabulka 10.1: Předpokládaná výše kompenzace MHD Plzeň pro roky 2026–2030 v cenové úrovni roku 2024

Rok	Předpokládaná kompenzace [tis. Kč]
2026	1 384 811
2027	1 363 253
2028	1 331 141
2029	1 330 501
2030	1 325 636

Zdroj: vlastní zpracování dle smlouvy s dopravcem

K tabulce je vhodné uvést:

- jedná se o teoretické hodnoty v cenové úrovni roku 2024 z výchozího finančního modelu,
- v rámci předpokládané kompenzace nejsou brány v potaz případné změny výkonů (smlouva má však poměrně malé mantinely – lze se pohybovat v rozmezí 90 % až 115 % výchozího dopravního výkonu, přičemž fixní složky nákladů či náklady přiřazené předpokládaným počtům vozidel jsou vůči celkovým nákladům v poměrně vysokém poměru, tudíž změny výkonů nepovedou k razantní změně výše kompenzace),
- je odhadnuta výše tržeb, přičemž finanční model kombinuje netto i brutto prvky, tudíž výše kompenzace ve výsledku na výši dosažených tržeb částečně závisí,
- dle předpokladu, který je zpracován do roku 2038, se předpokládá, že nedojde k významným odchylkám od počtu vozidel dle trakcí,
- v ceně je odhadnuto započtení dotací, které však ještě nebyly obdrženy nebo jejich přiznání není jisté.

Pokud dojde k nepříznivým okolnostem, lze očekávat odborným odhadem nárůst kompenzace v cenové úrovni roku 2024 **až k hranici 1,6 mld. Kč/rok.**

V případě objednávky dopravních výkonů na území města Plzně prostřednictvím Plzeňského kraje **bude rozsah kompenzace stanoven dle smluvní dohody s Plzeňským krajem.**

V případě uzavření smlouvy mezi městem Plzní a jiným dopravcem než PMDP ve smyslu kapitoly 9 **bude rozsah kompenzace stanoven dle smluvní dohody s příslušným dopravcem.**



12 Harmonogram a způsob integrace

Ke dni schválení PDOMP 2026+ je MHD Plzeň zařazena do systému Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK) a předpokládá se setrvalý stav. Je v rámci jejích linek možné užívat jak jednotlivé, tak předplatné integrované jízdné IDPK.



Obrázek 12.1 Mapa platnosti jízdenek IDPK od 1.12.2024

Zdroj: vlastní zpracování



13 Tarify pro cestující ve veřejné dopravě

Kapitola popisuje tarifní politiku MHD na území města ke dni schválení tohoto dokumentu, příp. předpokládaný výhled.

Tarif MHD Plzeň zahrnuje jednotlivé i předplatné jízdné. Tarif MHD je nedílnou součástí tarifu Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK) a jízdenky vydané v tarifu IDPK jsou platné pro přepravu jak spoji MHD, tak veřejné linkové a železniční dopravy na území města. Výjimkou jsou papírové nepřestupní jízdenky, které je nutné označit v označovači (resp. mechanickém znehodnocovači) ve voze MHD nebo SMS jízdenky. Tyto jízdenky nejsou zahrnuty do tarifu IDPK a je možné je využít pouze pro cestu linkou MHD.

Město Plzeň dále stanovuje ceny papírových nepřestupních jízdenek platných pouze ve vozích MHD pro zónu „V“. Jako zóna „V“ je označen první prstenec zón okolo města Plzně (zóny 041, 042, 021, 121, 101, 081, 061 a 071). S přestupní jízdenkou pro zónu „V“ může cestující vycestovat jakýmkoliv spojem IDPK do jedné z výše uvedených zón, v případě papírové nepřestupní jízdenky MHD pro zónu „V“ pak může do jakékoliv výše uvedené zóny cestovat pouze spojem MHD.

Tarif IDPK je v pojetí území města Plzně zónový³³, cestující si zakupuje jízdenky na jednotlivé zóny, přes které bude cestovat. Celé území města Plzně tvoří samostatnou tarifní zónu označovanou jako „001 Plzeň“ či jako „P“. **Ceny jízdného a slevy pro tuto zónu stanovuje město Plzeň a na základě smlouvy mezi městem Plzní, Plzeňským krajem a společností POVED s.r.o. je tarifní politika města Plzně (mimo výše uvedených jízdenek) přejímána do tarifu IDPK a respektována všemi dopravci zařazenými do integrovaného systému.**

V předchozích letech byla vyvinuta snaha ze strany Plzeňského kraje, POVED i města, aby bylo v rámci města (tj. zóny 001 Plzeň) a Plzeňského kraje (všech vnějších zón IDPK) v co nevyšší míře sjednoceno poskytování slev, tj. aby byly poskytovány slevy stejným skupinám cestujících, ve stejné výši a za stejných podmínek. To se až na drobné rozdíly podařilo. Aby byl tarif IDPK co nejpřehlednější a pro cestující srozumitelný, bude snaha tuto cestu i nadále udržovat.

13.1 Zvýhodněné kategorie cestujících pro přepravu po území vnitřní tarifní zóny 001 Plzeň

Zvýhodnění je poskytováno jak na jednotlivé jízdné, tak na předplatné jízdné, pokud není uvedeno jinak.

Základní jízdné

Jízdné pro osoby ve věku 18–65 let, které nemají nárok na slevu.

Zlevněné jízdné (zvýhodnění ve výši 50 %)

- a) dítě do 15 let bez platné Plzeňské/Virtuální Plzeňské karty,
- b) mládež 15–18 let,
- c) student 18–26 let,
- d) osoba doprovázející dítě do 6 let (sleva pouze na jednotlivém jízdném),

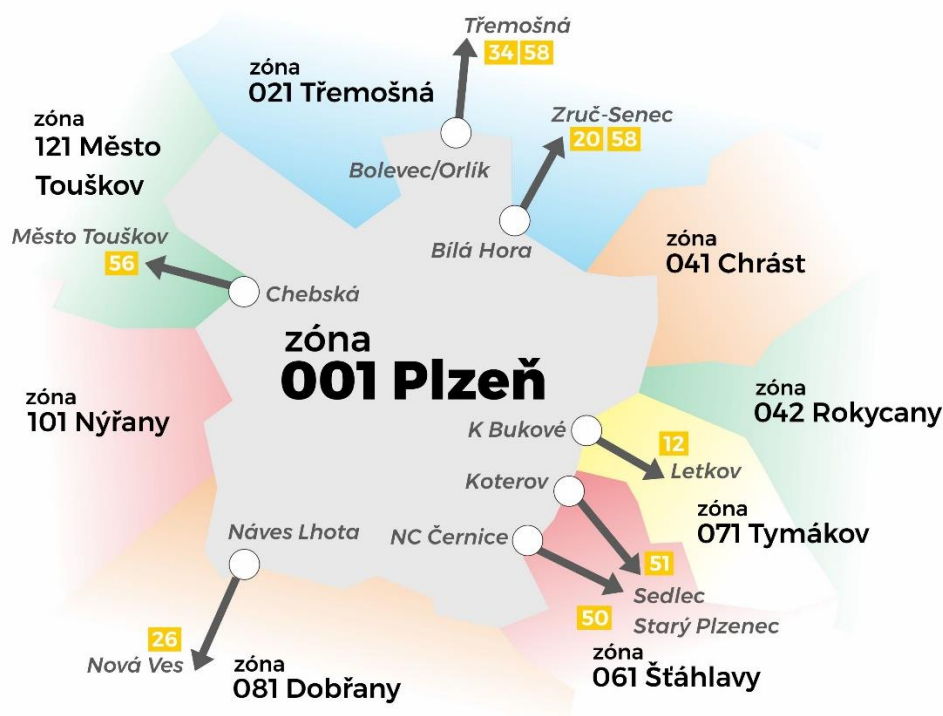
³³ V rámci tarifu IDPK vykazuje předplatné jízdné znaky zónového tarifu, jednotlivé jízdné pak zónově-relačního tarifu (ke dni schválení tohoto dokumentu). Cílem je v budoucnu stav, v rámci něhož bude systém IDPK kompletně zónově-relační. Tato uvedená disproporce je důsledkem časově odlišné implementace systémů předplatného a jednotlivého jízdného.



- e) osoba na mateřské nebo rodičovské dovolené s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou,³⁴
- f) válečný veterán s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou,
- g) důchodce do 65 let s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou,
- h) osoba s přiznanou invaliditou 3. stupně,
- i) osoba v hmotné nouzi s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou.

Bezplatná přeprava

- a) dítě do 6 let,
- b) dítě do 15 let s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou,
- c) senior od 65 let,
- d) dárce krve (držitel zlaté Jánského plakety) s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou,
- e) držitel platného průkazu ZTP nebo ZTP/P.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 13.1: Vnitřní tarifní zóna Plzeň (P) a zóny IDPK v okolí Plzně (zóna V – vyjždění denních spojů dopravce PMDP k datu schválení materiálu)

³⁴ s platnou Plzeňskou/Virtuální Plzeňskou kartou znamená, že cestující má na základě předložených potvrzení na této kartě nahrán platný profil pro prokázání slevy ve vozidle



13.2 Jednotlivé jízdné

13.2.1 Přestupní jízdenky

- Jízdenky zakoupené v samoobslužném zařízení ve vozidle MHD za pomoci bezkontaktní bankovní karty nebo Plzeňské karty³⁵,
- jízdenky zakoupené v aplikaci Virtuální Plzeňská karta,
- jízdenky zakoupené na spoji veřejné linkové nebo železniční dopravy,
- jízdenky zakoupené v železniční pokladně.

V MHD je možné cestovat s jízdenkou zakoupenou ve vozidle jiného dopravce (zařazeného do IDPK) nebo na železniční pokladně (na území IDPK) za předpokladu, že jsou platné pro vnitřní tarifní zónu 001 Plzeň nebo pro zónu 255 (síťová tarifní zóna).

SMS jízdenka

Výjimkou přestupních jízdenek, které nejsou zařazeny do tarifu IDPK, ale platí pouze pro MHD, jsou SMS jízdenky, se kterými lze přestupovat v rámci časové platnosti mezi spoji MHD Plzeň na území města Plzně (vnitřní tarifní zóna 001).

SMS jízdenka³⁶ přijde zhruba jednu minutu po jejím objednání. Do vozu MHD lze nastoupit pouze s již přijatou a platnou SMS jízdenkou.

Hromadné jízdenky

Hromadná jízdenka umožňuje cestování skupin s minimálním počtem 10 a maximálním počtem 35 osob v libovolné kombinaci osob s nárokem na zlevněné a plnocenné jízdné. Nárok na zlevněné jízdné se řídí platným tarifem výhradně pro MHD v Plzni. Hromadná jízdenka platí vždy 1 kalendářní den (do 23.59 hod) na území města Plzně (vnitřní tarifní zóny 001 Plzeň), a to pouze na spojích MHD. Jízdenka je mezi spoji MHD přestupní.

Hromadnou jízdenku lze zakoupit:

- elektronicky na www.hromadnevplzni.cz (elektronicky nelze zakoupit na již probíhající den),
- v papírové podobě na Zákaznických centrech PMDP a na vlakovém nádraží.

Kongresové jízdné

Kongresové jízdné bylo zavedeno na základě usnesení Rady města Plzně č. 337 z 11. 4. 2014, na podporu kongresů a velkých kulturních nebo sportovních akcí, které se konají v Plzni. Podmínkou pro získání kongresového jízdného je:

- akce s počtem minimálně 100 účastníků,
- účastníci akce stráví v Plzni minimálně jednu noc,
- podání žádosti minimálně 3 měsíce před konáním akce na oddělení distribuce PMDP.

13.2.2 Nepřestupní jízdenky

Papírové nepřestupní jízdenky zakoupené v předprodeji (zákaznická centra PMDP, novinové stánky aj.). Tyto jízdenky platí ve spojích linek MHD v Plzni pouze po jejich označení v označovači (znehodnocovači) ve vozidle MHD a jsou mezi spoji linek MHD nepřestupní.

³⁵ nebo jiné karty evidované v systému Plzeňská karta (např. Mariánka, Karlovarská karta, ...).

³⁶ Pro nákup SMS jízdenky je nutné mít u operátora aktivní službu Premium SMS. Telefonní číslo, ze kterého se SMS jízdenka objednává, musí být registrováno v síti některého z českých mobilních operátorů.



13.3 Předplatné jízdné

Předplatné jízdné IDPK je časové jízdné, u kterého si cestující může zvolit délku časové platnosti, která může být v rozmezí 1 až 365 dnů.

13.3.1 Předplatné jízdné IDPK

Předplatné jízdné si cestující zakupuje na jím zvolený počet dnů a pro zvolené tarifní zóny. Cestující musí vědět, jaké tarifní zóny si chce předplatit a při zakoupení uvést jejich čísla/názvy.

Předplatné je možné zakoupit:

- a) na prodejních místech Plzeňské karty v Plzni a Plzeňském kraji,
- b) prostřednictvím mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta,
- c) prostřednictvím e-shopu Plzeňské karty (eshop.plzenskakarta.cz).

13.3.2 Předplatné schválené městem Starý Plzenec a obcí Letkov

Na vybraných spojích linek MHD jsou uznávány také předplatní jízdní doklady města Starý Plzenec a obce Letkov. Toto jízdné je uznáváno pouze na spojích MHD, které obsluhují dané obce (a území města Plzeň zároveň). Výši jízdného stanovují dotčené obce. Z pohledu systému IDPK se jedná o nesystémové nabídky, které nejsou žádoucí a bude tak k nim přistupováno, jelikož systém IDPK pokrývá území těchto obcí svým tarifem.

13.3.3 Turistické jízdenky pro Plzeň

Turistickou jízdenku je možné využívat při cestování v tarifní zóně 001 Plzeň ve vozech dopravce PMDP.

Turistická jízdenka (plastová karta) je vratná a je vydávána oproti záloze. Lze ji pořídit na Zákaznických centrech PMDP a v Informačním centru města Plzně.

Na Turistickou jízdenku lze nahrát předplatné pro vnitřní tarifní zónu 001 Plzeň v rozsahu 1–17 dní nebo elektronické peníze dle vlastní volby až do výše stanovené aktuálně platným tarifem.

Turistické předplatné je nabízeno ve dvou variantách – základní předplatné a zvýhodněné předplatné ve výši 50 %.

Na zvýhodněné předplatné mají nárok:

- a) dítě od 6 do 15 let,
- b) osoba od 15 do 18 let,
- c) student od 18 do 26 let,
- d) invalidní důchodce III. stupně do 65 let.

Podmínky pro prokázání nároku na zvýhodnění jsou uvedeny v aktuálně platných Smluvních přepravních podmínkách PMDP. Nárok na zvýhodněnou jízdenku se prokazuje jak při pořízení Turistické jízdenky, tak i při přepravní kontrole ve voze MHD.



Zdroj: PMDP

Obrázek 13.2: Turistická jízdenka na Plzeňské kartě

13.4 Jízdenka P+R

P+R (Park & Ride = zaparkuj a jed') je systém, který za zvýhodněných podmínek umožní dojíždějícím motoristům pohodlně zaparkovat vůz IAD na parkovišti, přestoupit do vozidel plzeňské MHD a ulevit tak dopravě v centru města. Lístek na parkování je vnímán jako celodenní jízdenka ve vozech PMDP v tarifní zóně 001 Plzeň.

Při vjezdu na parkoviště obdrží řidič parkovací lístek, který funguje jako celodenní jízdenka na plzeňskou MHD. Po opouštění parkoviště (do 01:00 následujícího dne) přiloží parkovací lístek k zařízení, které vyhodnotí cenu. Motorista bez předplatného pro přepravu po území vnitřní tarifní zóny 001 Plzeň nebo bez nároku na bezplatnou přepravu v Plzni zaplatí 50 Kč³⁷. Pokud má ale aktivované a aktuálně platné předplatné pro vnitřní tarifní zónu 001 Plzeň nebo pro tuto zónu uplatňuje nárok na bezplatnou přepravu a přiloží k zařízení plastovou Plzeňskou kartu, případně QR kód z mobilní aplikace Virtuální Plzeňské karty, zařízení cenu parkovacího lístku/jízdenky MHD upraví a motorista zaplatí jen 5 Kč.

Předpokladem je rozšíření sítě parkovišť P+R s výše uvedeným prodejem jízdenek MHD v letech platnosti tohoto dokumentu.

13.5 Cenotvorba a rozvoj tarifu v plánovacím období PDOMP 2026+

Dne 25. 6. 2015 schválila RMP svým usnesením č. 775 princip plynulé valorizace maximální ceny za přepravu v MHD, na základě kterého bude navrhována valorizace tarifu Integrované dopravy Plzeňského kraje (dříve Integrované dopravy Plzeňska) na území města Plzně o roční míru inflace, případně o jiné faktory, jež mají vliv na konečnou cenu jízdného (např. změna sazby DPH), a to:

- a) **pro cenu časových předplatných jízdenek** – vždy pro rok, který následuje po roce, ve kterém byly vlivy zveřejněny,
- b) **pro cenu ostatních jízdenek** – vždy pro rok, který následuje po roce, ve kterém kumulativní výše zveřejněných vlivů dosáhla 10 % (počítáno za období od bezprostředně minulé valorizace těchto jízdenek).

SVMSP každoročně Radě města Plzně (RMP) předkládá návrh na změnu výše jízdného a výše cen jednotlivých jízdenek a předplatného pro přepravu po území vnitřní tarifní zóny 001 Plzeň v závislosti

³⁷ Cena roku 2025



na výše uvedeném. V případě schválení cen jízdenek usnesením RMP je poté (na základě ustanovení Smlouvy IDPK) změněn ke shodnému datu také Tarif a tarifní zásady IDPK.

V rámci tarifu MHD může v budoucnu docházet na základě rozhodnutí RMP k úpravám cen jízdenek i předplatného či ke změnám rozsahu poskytovaného zvýhodnění v závislosti na vývoji inflace nebo demografické situace či v závislosti na případných nařízeních státu.

Konkrétní rozvoj či úpravy tarifních nabídek závisí především na rozhodnutí města Plzně, konkrétní situaci a přáních. Tématem pro plánovací období tohoto materiálu je ještě větší prohloubení tarifní integrace nabídek na území města Plzně a IDPK jako celku. **V rámci MHD Plzeň a ostatních spojů zařazených do IDPK aktuálně nejsou vzájemně uznávány doklady pro přepravu psů, kol a zavazadel, dále např. kongresové jízdné na území města Plzně je omezeno jen na dopravce PMDP.** V těchto oblastech lze tak nalézt potenciál k budoucímu řešení za účelem prohloubení integrace městské a regionální dopravy, která již však nyní je na dobré úrovni.



13.6 Ceníky jízdenek IDPK pro rok 2025

zóna 001 Plzeň (P)	Od 1.1.2025	platnost/způsob zakoupení	dítě do 6 let	dítě 6 - 15 let		Junior 15 - 18 let	student 18 - 26 let	základní jízdné	dárce krve	držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P	důchodce do 65 let	senior 65 +	osoba na mateřské nebo rodičovské dovolené	válečný veterán	osoba v hmotné nouzi	Invalidita III. stupeň	osoba doprovázející dítě do 6 let	návštěva dětí v ústavu
				PK					PK		PK		PK		PK	PK		
	jednotlivé jízdné IDPK	30 min 60 min 3 hod 24 hod	0 Kč	0 Kč	12 Kč	12 Kč	12 Kč	24 Kč	0 Kč	0 Kč	12 Kč	0 Kč	12 Kč	12 Kč	12 Kč	12 Kč	12 Kč	24 Kč
			0 Kč	0 Kč	14 Kč	14 Kč	14 Kč	28 Kč	0 Kč	0 Kč	14 Kč	0 Kč	14 Kč	14 Kč	14 Kč	14 Kč	14 Kč	28 Kč
			0 Kč	0 Kč	25 Kč	25 Kč	25 Kč	50 Kč	0 Kč	0 Kč	25 Kč	0 Kč	25 Kč	25 Kč	25 Kč	25 Kč	25 Kč	50 Kč
			0 Kč	0 Kč	42 Kč	42 Kč	42 Kč	84 Kč	0 Kč	0 Kč	42 Kč	0 Kč	42 Kč	42 Kč	42 Kč	42 Kč	42 Kč	84 Kč
jednotlivé jízdné MHD	papírová nepřestupní		0 Kč	0 Kč	13 Kč	13 Kč	13 Kč	26 Kč	0 Kč	0 Kč	13 Kč	0 Kč	13 Kč	13 Kč	13 Kč	13 Kč	13 Kč	26 Kč
	SMS jízdenka 35 min		-	-	28 Kč	28 Kč	28 Kč	28 Kč	-	-	28 Kč	-	28 Kč	28 Kč	28 Kč	28 Kč	28 Kč	28 Kč
	SMS jízdenka 24 hod		-	-	99 Kč	99 Kč	99 Kč	99 Kč	-	-	99 Kč	-	99 Kč	99 Kč	99 Kč	99 Kč	99 Kč	99 Kč
předpláté jízdné IDPK	31 dnů		-	0 Kč	285 Kč	285 Kč	285 Kč	570 Kč	0 Kč	0 Kč	285 Kč	0 Kč	285 Kč	285 Kč	285 Kč	285 Kč	-	570 Kč
	92 dnů		-	0 Kč	712 Kč	712 Kč	712 Kč	1 424 Kč	0 Kč	0 Kč	712 Kč	0 Kč	712 Kč	712 Kč	712 Kč	712 Kč	-	1 424 Kč
	183 dnů		-	0 Kč	1 347 Kč	1 347 Kč	1 347 Kč	2 694 Kč	0 Kč	0 Kč	1 347 Kč	0 Kč	1 347 Kč	1 347 Kč	1 347 Kč	1 347 Kč	-	2 694 Kč
	365 dnů		-	0 Kč	2 328 Kč	2 328 Kč	2 328 Kč	4 656 Kč	0 Kč	0 Kč	2 328 Kč	0 Kč	2 328 Kč	2 328 Kč	2 328 Kč	2 328 Kč	-	4 656 Kč
zóna V	jednotlivé jízdné MHD	papírová nepřestupní	0 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	8 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	4 Kč	8 Kč
	předpláté jízdné IDPK	31 dnů	-	165 Kč	165 Kč	165 Kč	165 Kč	330 Kč	165 Kč	82 Kč	165 Kč	165 Kč	165 Kč	165 Kč	165 Kč	165 Kč	-	330 Kč
		92 dnů	-	452 Kč	452 Kč	452 Kč	452 Kč	904 Kč	452 Kč	226 Kč	452 Kč	452 Kč	452 Kč	452 Kč	452 Kč	452 Kč	-	904 Kč
		183 dnů	-	792 Kč	792 Kč	792 Kč	792 Kč	1 584 Kč	792 Kč	396 Kč	792 Kč	792 Kč	792 Kč	792 Kč	792 Kč	792 Kč	-	1 584 Kč
		365 dnů	-	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	2 900 Kč	1 450 Kč	725 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	1 450 Kč	-	2 900 Kč



14 Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících

14.1 Vozový park a elektromobilita

Elektromobilita se stala nezbytnou součástí úvah o budoucím rozvoji veřejné dopravy. Nutnost plnění enviromentálních cílů v důsledku klimatické změny vede k omezování dopravních prostředků provozovaných na fosilní paliva a k jejich nahrazování udržitelnějšími bezemisními vozidly,

Relevantní legislativou je Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel a dále Zákon č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících. Tyto dokumenty stanovují, že do roku 2025 je nutné pořizovat do MHD minimálně 41 % vozidel nízkoemisních³⁸, z toho polovinu, tj. přibližně 20 % bezemisních³⁹ (tj. trolejbusy, elektrobusy, vodíkové autobusy). Tramvaje se do podílu nízkoemisních vozidel nezapočítávají. **V letech 2026–2030 je nutné pořizovat minimálně 60 % nízkoemisních vozidel (přičemž polovinu opět bezemisních). Provoz konvenčních naftových autobusů bude dle aktuálního výhledu možné objednávat do roku 2038, avšak jejich provoz mohou postupně prodražovat emisní povolenky.** Ačkoliv tyto změny spíše přesahují plánovací období tohoto dokumentu, je nutné se na ně v předstihu připravovat – zejména analýzou výhodnosti jednotlivých technologií pohonu a budováním vhodné infrastruktury.

Plzeňská MHD má v tomto ohledu velmi dobrou výchozí pozici, neboť přibližně 2/3 přepravních výkonů jsou bezemisními vozidly zajišťovány dlouhodobě, které dle zákona č. 360/2022 Sb. bylo nutné splnit. Limity platné do konce roku 2025 dopravce PMDP plní, stejně tak výhled do roku 2030 předpokládá naplňování legislativních požadavků. Díky této skutečnosti bude docházet ke snižování počtu autobusů a naopak ke zvyšování počtu trolejbusů. To vše při zachování celkového počtu vypravovaných vozidel dle jednotlivých velikostních kategorií. Zatímco na konci roku 2025 je ve vozovém parku PMDP 109 trolejbusů a 128 autobusů, na konci roku 2030 se předpokládá podstatná změna poměru autobusů a trolejbusů, kdy výhled počtu vozidel ve vozovém parku (trolejbusy, autobusy) je 142 trolejbusů a jen 95 autobusů.

Obecně platí, že nízkoemisní formy dopravy jsou finančně náročnější (jak z pohledu pořízení vozidel, tak vybudování a údržby související infrastruktury), přičemž jejich hlavními benefity jsou absence lokálních emisí, dynamičtější jízdní vlastnosti a tišší chod. Výhodou je naopak celospolečenská podpora technologií, která se projevuje v možnostech získání dotačních titulů jak na infrastrukturu, tak na vozidla, přičemž dotace jsou městem Plzní i PMDP v maximální míře využívány. Při budoucím zavádění

³⁸ Nízkoemisní vozidlo je definováno jako trolejbus nebo jako autobus využívající alternativní palivo podle § 2 písm. b) zákona o pohonných hmotách s výjimkou paliva s vysokým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy vyráběného ze surovin, u nichž je zjištěno značné rozšíření oblasti produkce na půdu s velkou zásobou uhlíku v souladu s integrovaným vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího správu energetické unie schváleným podle zákona o podporovaných zdrojích energie; jde-li o vozidlo využívající tekuté biopalivo nebo syntetické či parafinické palivo, nesmí být smícháno s konvenčním fosilním palivem.

³⁹ Bezemisní vozidlo bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, které vypouští méně než 1 g CO₂/kWh, nebo které vypouští méně než 1 g CO₂/km.



emisních povolenek pro fosilní paliva se však nákladové rozdíly mohou dále snižovat. **Celkově lze očekávat růst provozních nákladů a v důsledku tedy i vyšší cenu za ujetý kilometr. Velmi výhodnou výchozí pozici při rozvoji elektromobility v Plzni představuje stávající vybudovaná infrastruktura** (trolejové vedení, trakční kabely a měnírny) využívaná pro provoz tramvají a trolejbusů. Díky ní je možné relativně jednoduše rozšiřovat stávající trolejbusovou síť i budovat nová nabíjecí stanoviště (limitujícím prvkem je pak zejména výkon měníren), dostatečná kapacita elektrické sítě a také dostatek měníren či trafostanic v té části města Plzně, kde je vůle elektromobilitu rozvíjet).

Pro splnění stanovených cílů je plánováno v Plzni nahrazovat stávající autobusové linky pomocí elektrobusů a trolejbusů. Trolejbusy jsou velmi vhodné zejména v situacích, kdy je část stávající linky vedena úsekem s již vybudovaným trolejbusovým vedením – při dobudování části infrastruktury je na linku možné nasadit **bateriové trolejbusy** (někdy označované též jako parciální trolejbusy či jako elektrobusy s in motion charging). Vybudování trolejbusových trolejí může být vhodné i na úsecích, kterými je vedeno více frekventovaných autobusových linek. Naopak pro linky s trasou bez prokladu s jinými linkami a pro linky s delšími intervaly se jako vhodnější jeví elektrobusy. **Elektrobusy** mohou být nabíjeny pouze ve vozovně (overnight či též depot charging), nebo během přestávek na konečných stanicích (opportunity charging). Pro vybudování samostatné infrastruktury na odlehlých konečných zastávkách (ať již pro elektrobusy či bateriové trolejbusy) je v současnosti nutné zřízení trafostanice, do budoucna v tomto ohledu může být perspektivní i adaptace kontejnerové bateriové napájecí stanice. Obecně platí, že nižší náklady na infrastrukturu v případě nabíjení pouze v depu jsou vykoupeny nižší efektivitou provozu zejména v důsledku nutnosti plánovat směny s ohledem na limitovaný dojezd vozidel (režijní přejezdy vozidla do vozovny pro dobíjení, udržování flotily více vozidel) i nutností mít ve vozovně rezervovaný vysoký příkon pro noční dobíjení celé flotily současně.

V Plzni byl od roku 2012 testován hybridní autobus Škoda H12 a dále od roku 2015 v rámci pilotního projektu ZeEUS probíhalo testování dvou opportunity charging elektrobusů Škoda 26 BB (na lince 27 a okrajově též 21 a 33). Provoz všech testovacích vozidel byl postupně v několika následujících letech v tichosti utlumován. V roce 2024 byl v Plzni také krátkodobě testován kloubový elektrobus overnight charging Mercedes-Benz eCitaro G a dále 18 m vůz MAN Lion's City 18 E a dopravce PMDP připravuje testování dalších elektrobusů. V mezičase probíhalo dlouhodobé testování technologie bateriových trolejbusů, která se úspěšně uplatnila při elektrifikaci autobusové linky 35 formou prodloužení trolejbusové linky 11. Bateriové trolejbusy se tak jeví jako perspektivní i pro elektrifikaci dalších linek (v nejbližším plánovacím horizontu např. 22 do Koterova, 33 a 40 z centra města na Severní Předměstí, pro tangenciální linky 29 a 30 apod.).



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 14.1: Dobíjecí stanoviště na obratišti Sídliště Košutka

V rámci projektu ZeEUS došlo na plzeňském obratišti Sídliště Košutka k vybudování dobíjecího stanoviště pro bateriové autobusy. Po experimentování v letech 2015 až 2018 už rameno není dále využíváno.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 14.2: Dobíjecí stanoviště trolejbusů v německém Solingenu

Ukázka nabíjecího stanoviště bateriových trolejbusů (v německém Solingenu), které umožňuje nabíjení vozidel i v jinak nezatrolejovaných částech linek. Jako zajímavé a flexibilní se toto řešení jeví například v kombinaci s napájením stanoviště z kontejnerové bateriové stanice připojené k síti nebo z fotovoltaických panelů.



Zkušenosti z jiných měst (Brandl, 2024) ukazují, že **bateriové trolejbusy** jsou pro větší městský systém linek (například při celkovém průměrném denním proběhu 21,7 tisíc km) **nejvýhodnější volbou** (v Plzni činí průměrný denní proběh autobusových a trolejbusových linek v součtu přes 27,3 tisíc km). **Nejvyšší náklady** na kilometr naopak obecně vykazují **elektrobusy dobíjené pouze přes noc**. Výhodou bateriových trolejbusů jsou dále nejnižší prostorové nároky ve vozovkách (elektrobusy musí být při nabíjení z bezpečnostních důvodů odstavovány s většími mezerami), nejefektivnější provoz (nejkratší potřebná doba pro nabíjení; vhodné využití rekuperované energie v rámci celé sítě, nikoliv jen baterie konkrétního vozidla), nejnižší uhlíková stopa (řada elektrobusů je vybavena naftovým topením) i diverzifikování odběru energie v místě a čase (rozložení odběru do celého dne minimalizuje noční špičky a nevyžaduje pro dopravce rezervování vysokého příkonu). Hlavní nevýhodou trolejbusů je vyšší prvotní investice a náročnější příprava výstavby trolejového vedení v ulicích města. **Celkově se tedy v případě Plzně jeví jako vhodné udržovat a rozšiřovat provoz trolejbusů a na méně frekventovaných linkách využívat elektrobusy.** Zavedení těchto technologií musí být v předstihu doprovázeno vybudováním/úpravami příslušné infrastruktury (zejména ve vozovně Karlov). V případě velkých přestupních terminálů na území města Plzně (Bory, Doubravka, Slovany apod.) by mělo budování nezbytné infrastruktury probíhat koordinovaně jak pro městskou, tak regionální veřejnou linkovou dopravu.

14.2 Kontrola plnění smluv v závazku veřejné služby

Kontrola plnění standardů kvality u dopravce PMDP je zakotvena ve Smlouvě o závazku veřejné služby v přepravě cestujících (dále v této části jen Smlouva) uzavřené mezi městem Plzní a PMDP na období 2024–2038.

Konkrétně kontrol standardů kvality se týká článek 14 Smlouvy a podrobnější nastavení kontroly standardů kvality je rozebráno v Příloze č.2 Smlouvy, z níž vychází převážná většina kontrolovaných povinností.

Oblastně je tato činnost omezena výhradně na území tarifní zóny 001 Plzeň. Kontroly má v gesci SVSMP, nicméně Smlouva umožňuje možnost zajištění kontrol třetí stranou. I proto SVSMP na konci III. čtvrtletí roku 2024 vyvolala jednání s organizátorem veřejné dopravy POVED za účelem zajištění kontrolní činnosti pro SVSMP, potažmo město Plzeň, v případě kontroly dopravce PMDP, aby ze strany objednatele dopravních služeb (tj. města Plzně) byly plně využity možnosti, které smlouva nabízí. Přednostmi využití služeb organizátora dopravy POVED byla především jeho odborná erudice a více než deset provozovaný funkční systém v kontrolní činnosti u dopravců, kteří poskytují dopravní služby pro Plzeňský kraj.

Pro období tohoto PDOMP 2026+ se předpokládá tuto spolupráci zachovat a nadále prohlubovat spolupráci mezi SVSMP a POVED v této oblasti. Cílem je zejména interně lépe definovat kvalitativní dodržování standardů a jejich limitů.

POVED provádí v oblasti tarifní zóny 001 Plzeň a přilehlém prstenci vnějších tarifních zón také kontroly kvality u drážních a autobusových dopravců zapojených v systému IDPK, což má pozitivní vliv na kvalitu poskytovaných služeb i pro občany města Plzně využívajících spojů integrované dopravy nejen pro vnitroměstskou přepravu. POVED v této činnosti bude pokračovat i v období tohoto PDOMP2026+ s plánovanou modernizací SW i HW řešení kontrolní činnosti s ohledem na vyšší efektivitu kontrolních zaměstnanců a s ohledem na spuštění vlastní přepravní kontroly IDPK (více v následující části).

Dále v rámci období platnosti tohoto materiálu bude prováděna kontrolní činnost ze strany POVED v rámci plnění smlouvy. Týká se například neodjetých spojů, nasazování adekvátních vozidel či úkonů spojených s financováním spojů v objednavce města Plzně.



14.3 Přepravní kontrola

Ve vnitřní tarifní zóně 001 Plzeň a přilehlém prstenci vnějších tarifních zón (021, 041, 042, 071, 061, 081, 101, 121) může provádět kontrolu ve vozidlech zapojených v systému IDPK několik subjektů v závislosti na dopravci. **V současné době neexistuje jednotný subjekt přepravní kontroly, který by mohl působit plošně v zóně 001 Plzeň a ve zmíněných vnějších tarifních zónách (dříve označovaných jako zóna „V“ pro účely MHD Plzeň).**

Zavedení jednotného subjektu přepravní kontroly se například praktikuje v Pražské integrované dopravě, kde jsou plošnou přepravní kontrolou pověřeny subjekty Dopravní podnik hlavního města Prahy či Integrovaná doprava Středočeského kraje, avšak v systému IDPK se o tomto řešení ani v budoucnu neuvažuje.

Pro období tohoto PDOMP 2026+ je uvažováno s udržením samostatné přepravní kontroly dopravce PMDP na linkách MHD Plzeň včetně jejich přesahu do vnějších tarifních zón. Zároveň je ale ve stejném období plánováno spuštění přepravní kontroly IDPK, která bude postupně působit nejen na linkách VLD zapojených v IDPK, ale také i na linkách železničních též v územní působnosti IDPK, a to v obou případech bez ohledu na všechny dopravce zařazené do systému IDPK.

Souběžně je však uvažována možnost zachování přepravní kontroly samotných dopravců, aby bylo dosahováno vysoké efektivity při dodržování tarifní kázně. Nevylučuje se však možnost testování společné přepravní kontroly PMDP a IDPK či podobných projektů v rámci dalšího rozvoje přepravní kontroly IDPK.

Jako vhodné řešení se též považuje snaha zohlednit možnost tarifního ošetření bezplatných režijních jízd pracovníků kontroly PMDP a IDPK ve vozidle všech dopravců zařazených do IDPK v rámci zvýšení efektivity směn zaměstnanců.

Dalším cílem v rámci plánovacího horizontu PDOMP 2026+ je co možná největší sjednocení přírážek k jízděmu udělovaných v systému IDPK napříč dopravci a větší informovanost či míra školení pracovníků přepravní kontroly všech zapojených subjektů, aby nedocházelo k případům, kdy je přírážka udělena až nadmíru přísně, a to například u pochybení řidiče VLD či průvodčího při výdeji jízdního dokladu a jeho následným použitím u dopravce PMDP se zachytem od revizora. Tyto příklady zpravidla vedou ke zbytečné zátěži cestujícího, který se do uvedené situace nedostal výhradně vlastní vinou a tento stav je v celém systému IDPK nežádoucí. Zároveň může vysoká míra propojení subjektů přepravních kontrol snížit administrativní zátěž dopravců při řešení reklamací či vzájemných storen přírážek.

Cílem přepravní kontroly totiž nesmí být jen represe, ale i prevence. Proto PMDP využívá několikrát za měsíc revizory – specialisty, kteří se v součinnosti s Městskou policií Plzeň snaží zabránit samotnému vzniku situace, kdy je třeba udělit přírážku k jízděmu za jízdu bez platného jízdního dokladu. Například odepřením nástupu do vozidla bez jízdenky či viditelným pobytem na zastávkách v tarifně problémových lokalitách. Obdobný systém se v praxi osvědčil například v Dopravním podniku Ostrava⁴⁰. Dalším dílčím cílem je využití Městské policie Plzeň v součinnosti s revizory IDPK na území města Plzně či Policie ČR na problémových spojích v rámci přilehlých vnějších tarifních zón, např. pro noční linky zapojených dopravců IDPK.

⁴⁰ <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/aktuality/novinky/9210-tydenni-kontrolni-akce.html>



15 Závěrečné shrnutí

Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030 je **významným koncepčním materiálem pro zmíněné období za účelem stanovení základních mantinelů předpokladů objednávky veřejných služeb v přepravě cestujících** ze strany města Plzně.

Klíčovým faktem je skutečnost, že na období **1. 1. 2024 až 31. 12. 2038 (tj. dobu 15 let)** je mezi **městem Plzní (objednatel) a PMDP (dodavatel, dopravce ve funkci vnitřního provozovatele)** uzavřena smlouva, která řeší přepravu osob po území města Plzně linkami MHD (autobusové, tramvajové a trolejbusové linky), jde o tzv. Smlouvu o závazku veřejné služby v přepravě cestujících. **Tato smlouva je základním mantinelem pro objednávku výkonů v závazku veřejné služby a pro stanovení každoroční kompenzace.** V případě integrace veřejné dopravy na území města Plzně již byla tato úloha splněna a předmětem zlepšení integrace budou případné detaily, které dále mohou zvýšit její úroveň v už tak poměrně vyspělém systému integrace všech druhů veřejné dopravy na území města.

Ohledně linkového vedení na území města lze pro období platnosti dokumentu rozdělit linky MHD na dvě skupiny, a tudíž i dva základní směry, kam by se úvahy měly ubírat:

- **páteřní linky** – zde se předpokládá upevňování úlohy linek s ohledem na jejich tradiční trasy a návyky cestujících, pro něž jsou tyto linky nepostradatelné. U části linek však nelze vyloučit strukturnější změny (typicky linka 41 s uvažováním zavedení nové tramvajové linky 3); **tyto linky však definují klíčové dopravní osy a jsou základním stavebním kamenem systému MHD,**
- **doplňkové a noční linky** – budou předmětem zevrubných analýz s cílem zjistit jejich konkrétní potřebnost, vytíženost a možnosti provázání s regionální dopravou za účelem zvýšení efektivity celého systému integrované dopravy na území města. Ke každé lince bude přistupováno individuálně a budou hledána v rámci možnosti zajištění dopravní obslužnosti různá řešení.

Zveřejněný dokument je primárně koncepčním materiálem, který nastiňuje předpokládaný směr rozvoje dopravní obslužnosti. Město Plzeň je připraveno vyvinout úsilí k naplnění v něm zveřejněných skutečností, nicméně dosažení cílového stavu je závislé na konkrétních finančních možnostech nejen města Plzně a na tempu realizace požadovaných infrastrukturních opatření, což nemusejí být pouze investice města Plzně.



16 Seznam tabulek

Tabulka 3.1: Základní informace o městě Plzeň.....	9
Tabulka 3.2: Významní zaměstnavatelé v Plzni v rámci výrobního sektoru (vyhledání dat mimo RES)	13
Tabulka 3.3: Významní zaměstnavatelé (více než 500 zaměstnanců) se sídlem v okrese Plzeň-město uvedení v rámci RES.....	14
Tabulka 3.4: 30 nejvýznamnějších dojížděkových směrů do města Plzně dle SLDB 2021.....	16
Tabulka 3.5: 30 nejvýznamnějších vyjížděkových směrů z města Plzně v rámci SLDB 2021	17
Tabulka 4.1: Základní statistické ukazatele systému MHD Plzeň	26
Tabulka 5.1: Komfortní kapacita pro jednotlivé typy vozidel MHD Plzeň	36
Tabulka 6.1: Linky pravidelné železniční dopravy na území města Plzně v jízdním řádu 2025/6	37
Tabulka 6.2: Příslušnost linek VLD k primárním a sekundárním výchozím zastávkám v Plzni	38
Tabulka 6.3: Významné styčné zastávky (bez výchozích zastávek) v rámci regionální autobusové dopravy a MHD.....	40
Tabulka 6.4: Páteční linky MHD na území města Plzně.....	46
Tabulka 6.5: Doplnkové linky MHD na území města Plzně	48
Tabulka 6.6: Noční linky MHD na území města Plzně.....	49
Tabulka 7.1: Přehled linek mezinárodní a vnitrostátní dálkové veřejné linkové dopravy vedené na komerční riziko dopravců:	59
Tabulka 10.1: Předpokládaná výše kompenzace MHD Plzeň pro roky 2026–2030 v cenové úrovni roku 2024.....	69



17 Seznam obrázků

Obrázek 3.1: Teplotní mapa hustoty osídlení města Plzeň dle jednotlivých místních obvodů.....	11
Obrázek 3.2: Vývoj počtu obyvatel na území města Plzeň v letech 2010-2024	12
Obrázek 4.1: Železniční síť na území města Plzně dle kategorizace drah	19
Obrázek 4.2: Železniční síť na území města Plzně dle počtu traťových kolejí a napájecí sítě.....	20
Obrázek 4.3: Nové železniční zastávky k prověřování realizace a stávající obsluhované tarifní body na území města Plzně	22
Obrázek 4.4: Síť tramvajových linek pro horizont PDOMP 2026+ s ideovým zpracováním linky 3 na podkladu páteřních linek a důležitých orientačních cílů v rámci města Plzně	28
Obrázek 4.5: Úseky se zcela novým předpokládaným rozvojem trolejbusové dopravy.....	31
Obrázek 6.1: Schéma páteřních linek MHD na území města Plzně	47
Obrázek 6.2: Analyzované přestupní uzly na území města Plzně	57
Obrázek 9.1: Mobilní aplikace Virtuální Plzeňská karta a ukázka oken	65
Obrázek 12.1 Mapa platnosti jízdenek IDPK od 1.12.2024.....	70
Obrázek 13.1: Vnitřní tarifní zóna Plzeň (P) a zóny IDPK v okolí Plzně (zóna V – vyjíždění denních spojů dopravce PMDP k datu schválení materiálu).....	72
Obrázek 13.2: Turistická jízdenka na Plzeňské kartě.....	75
Obrázek 14.1: Dobíjecí stanoviště na obratišti Sídliště Košutka	80
Obrázek 14.2: Dobíjecí stanoviště trolejbusů v německém Solingenu.....	80



18 Přílohy

Příloha č. 1 **Karty páteřních linek MHD Plzeň**

Příloha č. 2 **Karty přestupních uzlů**

Příloha č. 3 **Preference lokalit pro zřizování chytrých označnicků/panelů**



19 Použité zdroje

V rámci kapitoly jsou vyjmenovány nejzásadnější zdroje vybraných informací.

- [1] Celostátní informační systém o jízdních řádech (<https://www.cisjr.cz/Login.aspx>)
- [2] Český statistický úřad (<https://csu.gov.cz/>)
- [3] Generel cyklistické dopravy města Plzně (<https://svsmp.cz/informace-pro-cyklisty/novy-generel-cyklisticke-dopravy-v-plzni-byl-schvalen/>)
- [4] Generel dopravy v klidu 2021 (<https://ukr.plzen.eu/doprava-a-technicka-infrastruktura/doprava/parkovani/>)
- [5] Interní konzultace s ČVUT Fakultou dopravní, Katedrou dopravního inženýrství
- [6] Interní konzultace a materiály PMDP
- [7] Interní konzultace a materiály SVSMP
- [8] Interní a veřejné materiály POVED
- [9] Mapy.com (<https://mapy.cz/>)
- [10] Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021-2025 (<https://svsmp.cz/verejna-doprava/plan-dopravni-obsluznosti-mesta-plzne-na-obdobi-let-2021-2025/>)
- [11] Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022-2026 (<https://www.plzensky-kraj.cz/plan-dopravni-obsluznosti-plzenskeho-kraje-na-let>)
- [12] PUMP – Plán udržitelné mobility Plzně (<https://www.mobilita-plzen.cz/>)
- [13] Registr smluv (<https://smlouvy.gov.cz/vyhledavani>)
- [14] Smlouva města Plzně s dopravcem PMDP na období 1. 1. 2024 až 31. 12. 2038
- [15] Strategický plán města Plzně (<https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/strategicky-plan-mesta-plzne/>)
- [16] SUMP – Strategie udržitelné mobility plzeňské aglomerace (<https://sump-pa.plzen.eu/>)
- [17] Tarif a tarifní zásady IDPK (<https://www.idpk.cz/tarify/>)
- [18] Územní plán města Plzně (<https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/>)
- [19] Veřejné materiály Správy železnic
- [20] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

V případě odkazů na webové stránky byly tyto odkazy plně aktivní k 22.–23. září 2025.



Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030

Příloha č. 1: Karty páteřních linek MHD Plzeň

Město



**Příloha obsahuje karty těchto linek:**

Číslo linky	Trasa	Kategorizace dle počtu cestujících v běžný pracovní den
1	Slovany – Bolevec	více než 10 000 cestujících
2	Světovar – Skvrňany	více než 10 000 cestujících
3	Vinice – Bory/(Mikulášské náměstí)	více než 10 000 cestujících
4	Univerzita – Košutka	více než 10 000 cestujících
12	Domažlická rondel – Božkov – Letkov	více než 10 000 cestujících
13	Na Dlouhých – K Losiné	5 000 – 9 999 cestujících
15	Lobzy – Borská pole	více než 10 000 cestujících
16	Doubravka – Sídliště Bory	více než 10 000 cestujících
30	Borská pole – Bory – Košutka	více než 10 000 cestujících
33+40	Goethova – (Nemocnice Lochotín) – Košutka	5 000 – 9 999 cestujících
41	Vinice – CAN – Křimice	více než 10 000 cestujících

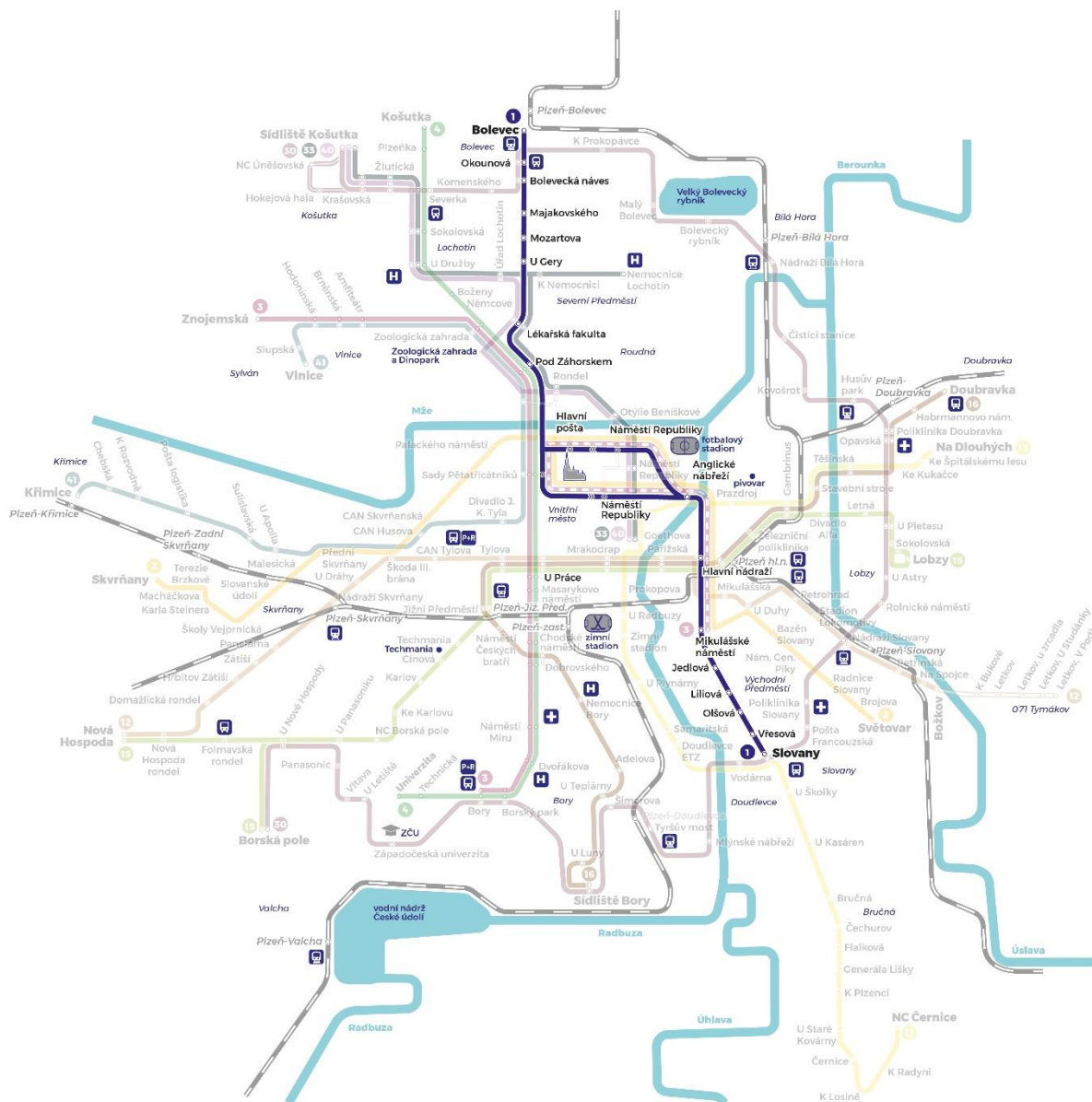


Linka 1 Slovany – Bolevec

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Diametrální páteřní linka sloužící pro spojení centra města s městskými částmi na východu (Petrohrad, Slovany) a na severu (Lochotín, Bolevec).



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 1.1: Trasa linky 1 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Provozní parametry linky

Linka se nevyznačuje alternativním trasováním ani pásmovým provozem. Nácestná obřiště Mikulášské náměstí, Mozartova, Sady Pětatřicátníků a Zvon nejsou v pravidelném provozu využívána.

Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca půlnocí). Spoje jsou provozovány v krátkých intervalech – převažující intervaly pro jednotlivé části dne přibližuje tabulka 1.1. K tabulce



dodejme, že k prodloužení večerního rozestupu mezi spoji z 10 na 15 minut dochází kolem 23. hodiny, ke zkrácení víkendového intervalu z 10 na 7,5 minut pak kolem 13. hodiny.

Pro cestující jsou k dispozici i spoje 1 vyjíždějící z vozovny/zatahující do vozovny (1X), které základní trasu linky rozšiřují o mezizastávkový úsek Vozovna Slovany – Slovany (který je jinak pravidelně obsluhován jen autobusovými linkami 22 a 51).

Tabulka 1.1: Intervaly spojů na lince 1

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
Slovany – Bolevec	4–6	7,5	5–7	7,5–10 (15)
Pracovní den prázdniny – ☒ prázd.				
Slovany – Bolevec	7,5	10	7,5	10 (15)
Víkend – ⑥ a †				
Slovany – Bolevec	10	10	7,5	10 (15)

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **14 tramvají velikostní kategorie M** (špičky pracovního dne), v sedle pak 9 vozů. V případě nedostatku vozů kategorie M (vozy o délce cca 22 metrů – př. EVO2) jsou nasazovány soupravy kategorie L (soupravy 2x T3 nebo vozy o délce cca 30 metrů – př. KT8D5, 40T). O víkendu je provoz zajišťován až 9 tramvajemi kategorie S (sólo vozy o délce cca 15 metrů – tj. odvozeniny z typu T3). Linka není zpřejezdována s jinými linkami. Bezpečnostní přestávky se odehrávají zejména v obratišti Bolevec, z důvodu kapacitního omezení obratiště Slovany.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky tramvajové linky 1 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 1.2.

Tabulka 1.2. Souběžné úseky linky 1 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
2	TRAM	Mikulášské náměstí - Hlavní pošta/Sady 35
4	TRAM	Hlavní pošta/Sady 35 - Pod Záhorskem

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Souběhy s dalšími tramvajovými linkami nastávají v centrální části města. Souběh s linkou 2 (**oranžově znázorněno**) je žádoucí, neboť obě linky slouží pro obsluhu velmi frekventovaného úseku Sady Pětatřicátníků (zkracováno též jako Sady 35) – Hlavní nádraží. Linky 1 a 2 jsou v tomto úseku vedeny obvykle v prokladu. V pracovních dnech ve 4:52 na sebe v zastávce Hlavní nádraží vyčkávají první spoje linek 1 a 2 ve směru Slovany a Světovar. Souběh s linkou 4 (**zeleně znázorněno**) představuje jen jeden mezizastávkový úsek, přičemž ve večerních hodinách pracovního dne a celodenně o víkendech je mezi linkami 1 a 4 zavedeno vyčkávání na přestup – ve směru Bolevec v zastávce Pod Záhorskem, ve směru Slovany v zastávce Sady Pětatřicátníků. V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:50, 23:20 a 23:50) jsou mezi spoji linek 1, 2 a 4 ve všech směrech garantovány přestupy v zastávce Sady Pětatřicátníků a Hlavní pošta („velká křižování“). Dále jsou celotýdenně v časech 23:05 a 23:35 garantovány přestupy mezi spoji linek 1, 2 a 4 v zastávce Sady Pětatřicátníků (bez zastávky Hlavní pošta, tj. bez spojů 1 směr Bolevec a 2 směr Skvrňany, tzv. „malá křižování“).

V úseku Vozovna Slovany – Slovany – Hlavní pošta/Sady Pětatřicátníků příležitostně doplňují přepravní nabídku také spoje vyjíždějící z vozovny na linku 4 nebo naopak zatahující jako 4X.



V zastávkách Slovany a Anglické nábřeží se linka 1 setkává s trolejbusovou linkou 13, v zastávkách Slovany a Okounová pak také s tangenciální autobusovou linkou 30. Linky mezi zastávkami nabízejí vždy alternativní spojení po jiné trase. V zastávkách Náměstí Republiky a dále úseku Lékařská fakulta – U Gery se linka 1 setkává s autobusovými linkami 33 a 40, v úseku Lékařská fakulta – Bolevec (resp. Bolevec – U Gery) pak také s tangenciální autobusovou linkou 25 a v úseku Okounová – Bolevec i s tangenciální linkou 24. Souběžně s linkou 1 v úseku Sady Pětatřicátníků – Bolevec jede také několik spojů linky 34.

V úseku Slovany – Hlavní nádraží jsou ve shodné dopravní ose s tramvajovou linkou 1 provozovány spoje regionálních autobusových linek a obdobně také v úseku (Hlavní nádraží – Sady Pětatřicátníků – U Gery – Okounová – Bolevec), přičemž spoje VLD obsluhují z povahy jejich provozu jen vybrané zastávky.

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- přestupní vazby v terminálu Slovany na trolejbusové linky 10 a 13 (směr Černice), tangenciální autobusové linky 29 a 30, i další městské a regionální autobusové linky,
- proklad s linkou 2 v souběžném centrálním úseku,
- přestup na trolejbusové linky 11, 12, 14, 15, 16, 17 v uzlu Hlavní nádraží/Pařížská,
- obsluha železniční stanice a terminálu Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky),
- přestup na tramvajovou linku 4 v uzlu Sady Pětatřicátníků/Hlavní pošta nebo zastávce Pod Záhorskem (vhodně garantovaný),
- přestup na další autobusové linky MHD v centru města (Náměstí Republiky, Sady Pětatřicátníků),
- přestup v zastávce U Gery na autobusové linky 33 a 25 k lochotínské nemocnici a na regionální autobusové linky,
- přestup v zastávce Okounová (případně Bolevec) na tangenciální autobusové linky 24, 25 a 30, na linky 34 a 58 a na regionální autobusové linky,
- z obratiště Bolevec je dostupná železniční zastávka linky P4 (Plzeň – Žihle).

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

**SWOT analýza linky**

Tabulka 1.3. SWOT analýza linky 1

Silné stránky	Slabé stránky
• systémové spojení • zavedená linka se známou trasou	• relativně nižší využití – ale přináší využití pro menší tramvajové vozy • málo známé garantované přestupní vazby mezi linkou 1 a 4 o večerech a víkendech • slabé ošetření přestupních vazeb s linkou 13 v uzlu Slovany (absence systémového vyčkávání na přestup ze spojů v okrajových hodinách či o víkendech) • nezanedbatelná pěší vzdálenost ze zastávky U Gery k lochotínské nemocnici • tramvajové linky míjí obchodní centrum na Roudné
Příležitosti	Hrozby
• vybudování nové zastávky na Mikulášském náměstí a v oblasti stávající křižovatky Rondel (naprojektováno) • vybudování přechodů v křižovatce U Jána • rekonstrukce uzlu náměstí Milady Horákové pro snadný přestup mezi linkami MHD a regionální dopravy (projektováno) • uvažováno prodloužení (vybraných) spojů linky 1 v úseku Slovany – Vozovna Slovany (nevhodné z provozních důvodů) nebo Slovany – Vozovna Slovany – Světovar (reálně však pouze za podmínky zkapacitnění oběhového okruhu Světovar) • revitalizace bývalých kasáren – příprava prodloužení tramvajové trati ze Slovan do areálu bývalých kasáren – navýšení přepravní poptávky na lince, nicméně je konfliktní s obsluhou zastávky Vozovna Slovany	• zpoždování spojů v úseku Mikulášské náměstí – Hlavní nádraží z důvodu vedení v jízdním pruhu s automobily • kapacitně nevyhovující oběhové okruhy Slovany (včetně možného blokování spojů směřujících k vozovně Slovany) • přetížení tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků • nevhodné kolejové uspořádání Slovanské třídy – úsek s nejčastějšími nehodami tramvajové trakce (automobily x tramvaj) v Plzni • prodloužení linky do kasáren Slovany prohloubí nevyváženost poptávky jednotlivých větví

Zdroj: vlastní zpracování

Výhled v plánovacím období 2026–2030

- vedení linky se očekává stabilní,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb, minimálně je vhodné směřovat ke shodnému dopolednímu intervalu v pracovní dny jak ve dnech školního vyučování, tak o prázdninách (dle intervalu v období školního vyučování, jelikož dopolední poptávka o prázdninách není v zásadě odlišná),
- klíčový je proklad s linkou 2 v centrální části města, dále přestupní vazby s linkou 4 v oblasti Sady Pětatřicátníků – Pod Záhorskem; obecně zlepšit informovanost o těchto návaznostech zejména v období s delšími intervaly provozu,



- optimalizace návazností v uzlu Hlavní nádraží ve vztahu k dálkové a regionální dopravě v závazku veřejné služby, a to zejména v obdobích provozu s delšími intervaly linky (zejména okrajové části dne),
- zvážit spoje jedoucí do/z vozovny neoznačovat jako 1X, ale ponechat jako linku 1 (například s odlišením inverzním podbarvením u jiného než běžného cíle),
- prověření redukce návozů na linku a z linky do/z vozovny zejména během občanského dne, alternativně i v rámci nocování.

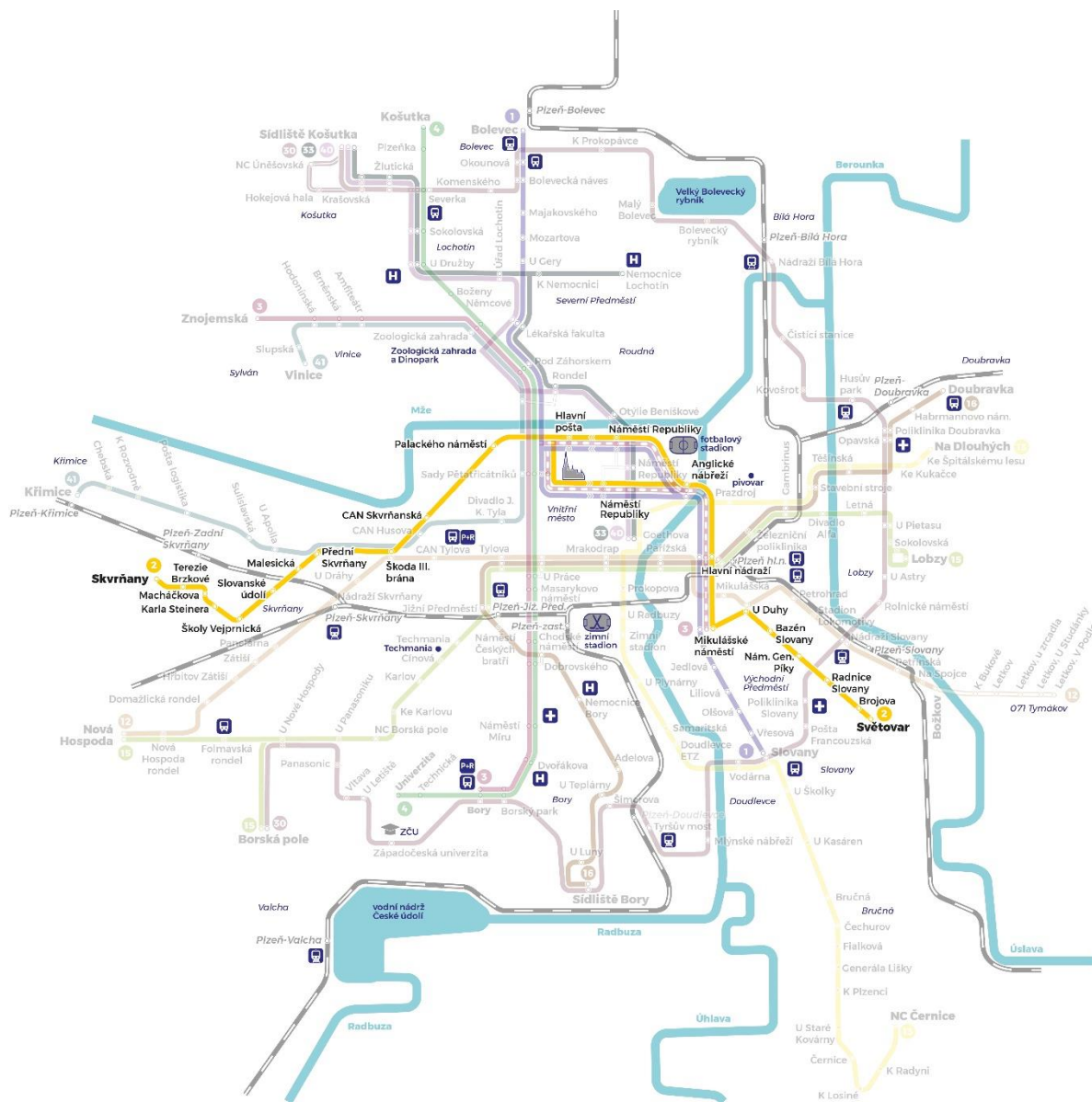


Linka 2 Světovar – Skvrňany

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Diametrální páteřní linka sloužící pro spojení centra města s městskými částmi na východu (Petrohrad, Slovany) a na západu (Přední a Zadní Skvrňany).



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 2.1: Trasa linky 2 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města



Provozní parametry linky

Linka se nevyznačuje alternativním trasováním ani pásmovým provozem. Nácestná obřiště Malesická, Mikulášské náměstí, Sady Pětatřicátníků a Zvon nejsou v pravidelném provozu využívána.

Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca půlnocí). Spoje jsou provozovány v krátkých intervalech – převažující intervaly pro jednotlivé části dne přibližuje tabulka 2.1. K tabulce dodejme, že k prodloužení večerního rozestupu mezi spoji z 10 na 15 minut dochází kolem 23. hodiny, ke zkrácení víkendového intervalu z 10 na 7,5 minut pak kolem 13. hodiny. Interval 15 minut lze pozorovat také v pracovní dny mezi prvními dvěma brzkými ranními spoji ze Skvrňany.

Výjezdy z vozovny na linku 2 probíhají manipulačně – jedná se o krátké přesuny mezi tramvajovou vozovnou a obřištěm Světovar, analogicky také zátahy do vozovny.

Tabulka 2.1: Intervaly spojů na lince 2

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – Šk.				
Světovar – Skvrňany	5–6	7,5	5–6	7,5–10 (15)
Pracovní den prázdniny – Šk. prázdn.				
Světovar – Skvrňany	7,5	10	7,5	10 (15)
Víkend – 6 a 7				
Světovar – Skvrňany	10	10	7,5	10 (15)

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **15 tramvají velikostní kategorie L** (špičky pracovního dne), v sedle pak 10 vozů (kategorie L označuje soupravy 2x T3 nebo vozy o délce cca 30 metrů jako KT8D5 či 40T). O víkendu je provoz zajišťován až 10 tramvajemi kategorie M (vozy o délce cca 22 metrů – př. EVO2). Linka 2 není zpřejezdována s jinými linkami.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky tramvajové linky 2 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 2.2.

Tabulka 2.2. Souběžné úseky linky 2 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Mikulášské náměstí - Hlavní pošta/Sady 35

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Linka 2 vykazuje pouze souběh s linkou 1 (**modře znázorněno**), který je žádoucí, neboť obě linky slouží pro obsluhu velmi frekventovaného úseku Sady Pětatřicátníků (zkracováno též jako Sady 35) – Hlavní nádraží. Linky 1 a 2 jsou v tomto úseku vedeny obvykle v prokladu. V témže úseku příležitostně doplňují přepravní nabídku také spoje vyjíždějící z vozovny na linku 4 nebo naopak zatahující jako 4X.

V pracovních dnech ve 4:52 na sebe v zastávce Hlavní nádraží vyčkáávají první spoje linek 1 a 2 ve směru Slovany a Světovar. V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:50, 23:20 a 23:50) jsou mezi spoji linek 1, 2 a 4 ve všech směrech garantovány přestupy v zastávce Sady Pětatřicátníků a Hlavní pošta („velká křižování“). Dále jsou celotýdenně v časech 23:05 a 23:35 garantovány přestupy mezi spoji linek 1, 2 a 4 v zastávce Sady Pětatřicátníků (bez zastávky Hlavní pošta, tj. bez spojů 1 směr Bolevec a 2 směr Skvrňany, tzv. „malá křižování“). V dřívějších večerních hodinách nebo o víkendech celodenně nejsou návaznosti z linky 2 na linku 4 uskutečnitelné s ohledem na proklad linek 1 a 2 (a zajištění návazností mezi linkami 1 a 4).



Linka 2 se na své trase třikrát stýká s trolejbusovou linkou 12, a to v zastávkách U Duhy, Pařížská (Hlavní nádraží) a Škoda III. brána. V úseku Macháčkova – Terezie Brzkové/Lábkova se linka 2 setkává s tangenciálními autobusovými linkami 24 a 25. Jinak je trasa linky unikátní a s minimem souběhů s dalšími linkami.

V úseku CAN (Skvrňanská) – Malesická – Školy Vejprnická jsou ve shodné dopravní ose s tramvajovou linkou 2 provozovány spoje regionálních autobusových linek 55 a 531. V témže úseku z CAN rozšířeném ještě o úsek Školy Vejprnická – Lábkova pak dále nastává souběh s linkou 66 a spojem 534. Tyto spoje VLD obsluhují z povahy provozu vždy jen vybrané zastávky.

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- přestup na linky 22 a 51 v zastávce Světovar,
- možný přestup na tangenciální linky 29 a 30 v rámci zastávek Radnice Slovany – Poliklinika Slovany,
- prolínání se s tramvajovou linkou 2 (U Duhy, Pařížská, Škoda III. brána),
- proklad s linkou 1 v souběžném centrálním úseku,
- přestup na trolejbusové linky 11, 12, 14, 15, 16, 17 v uzlu Hlavní nádraží/Pařížská,
- obsluha železniční stanice a terminálu Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky),
- přestup na tramvajovou linku 4 v uzlu Sady Pětatřicátníků/Hlavní pošta,
- přestup na další autobusové linky MHD v centru města (Náměstí Republiky, Sady Pětatřicátníků),
- obsluha centrálního autobusového nádraží,
- přestup v zastávkách Malesická či Školy Vejprnická na regionální autobusové linky,
- přestup v zastávce Macháčkova či Terezie Brzkové/Lábkova na tangenciální linky 24 a 25 (výhledově také 43),
- ze zastávky Terezie Brzkové je v docházkové vzdálenosti železniční zastávka Plzeň-Zadní Skvrňany (možná vazba na vlaky linek P1západ a P13).

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

**SWOT analýza linky***Tabulka 2.3. SWOT analýza linky 2*

Silné stránky	Slabé stránky
• systémové spojení • zavedená a frekventovaná linka se známou trasou • bez významných slabých stránek	• potenciálně spíše delší docházková vzdálenost z linky 2 k železničním zastávkám Zadní Skvrňany a Slovany (ale lze řešit přestupy na jiné linky či přestupem v uzlu Hlavní nádraží) • nízké provázání s autobusovými spoji (např. linkou 55) o večerech či víkendech v oblasti Skvrňan – je však vhodné řešit spíše úpravou jízdních řádů autobusů
Příležitosti	Hrozby
• vybudování nové zastávky na Mikulášském náměstí (naprojektováno) • vybudování úrovnňových přechodů v křižovatce u III. brány a v křižovatce U Jána • při plánovaném doplnění tramvajového oblouku Koterovská – Slovanská alej (Brojova – Vozovna Slovany) a vzniku nácestné zastávky Světovar lze do budoucna linku, resp. vybrané spoje směřovat k točně Slovany a nové trati do areálu kasáren Slovany • v oblasti zastávky Škoda III. brána uvažováno o vybudování přestupního terminálu (částečná náhrada za CAN) • vybudování nového technického zázemí pro tramvaje v oblasti Skvrňan a z toho plynoucí potenciální úspora kilometrů oproti odstavu na Slovanech	• zpoždování spojů v úseku Mikulášské náměstí – Hlavní nádraží z důvodu vedení v jízdním pruhu s automobily • přístup k zastávce Škoda III. brána prioritně nevyhovujícím podchodem – snižování atraktivity zastávky, obdobná situace také u zastávky u CAN Skvrňanská pro příchod na CAN • přetížení tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků – může vést k odklonění linky 2 směr Světovar do Palackého ulice (ztráta pohodlného přestupu na linku 4, horší přestupy při křižování linek)

*Zdroj: vlastní zpracování***Výhled v plánovacím období 2026–2030**

- vedení linky se očekává stabilní,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb, minimálně je vhodné směřovat ke shodnému dopolednímu intervalu v pracovní dny jak ve dnech školního vyučování, tak o prázdninách (dle intervalu v období školního vyučování, jelikož dopolední poptávka o prázdninách není v zásadě odlišná),
- klíčový je proklad s linkou 1 v centrální části města,
- optimalizace návazností v uzlu Hlavní nádraží ve vztahu k dálkové a regionální dopravě v závazku veřejné služby, a to zejména v obdobích provozu s delšími intervaly linky (zejména v okrajové části dne),
- příprava pro zlepšení stavu obratiště Světovar – zpracování projektu pro rozšíření obratiště v souladu s územní studií (prodloužení nástupních hran, rekonstrukce nástupišť apod.).

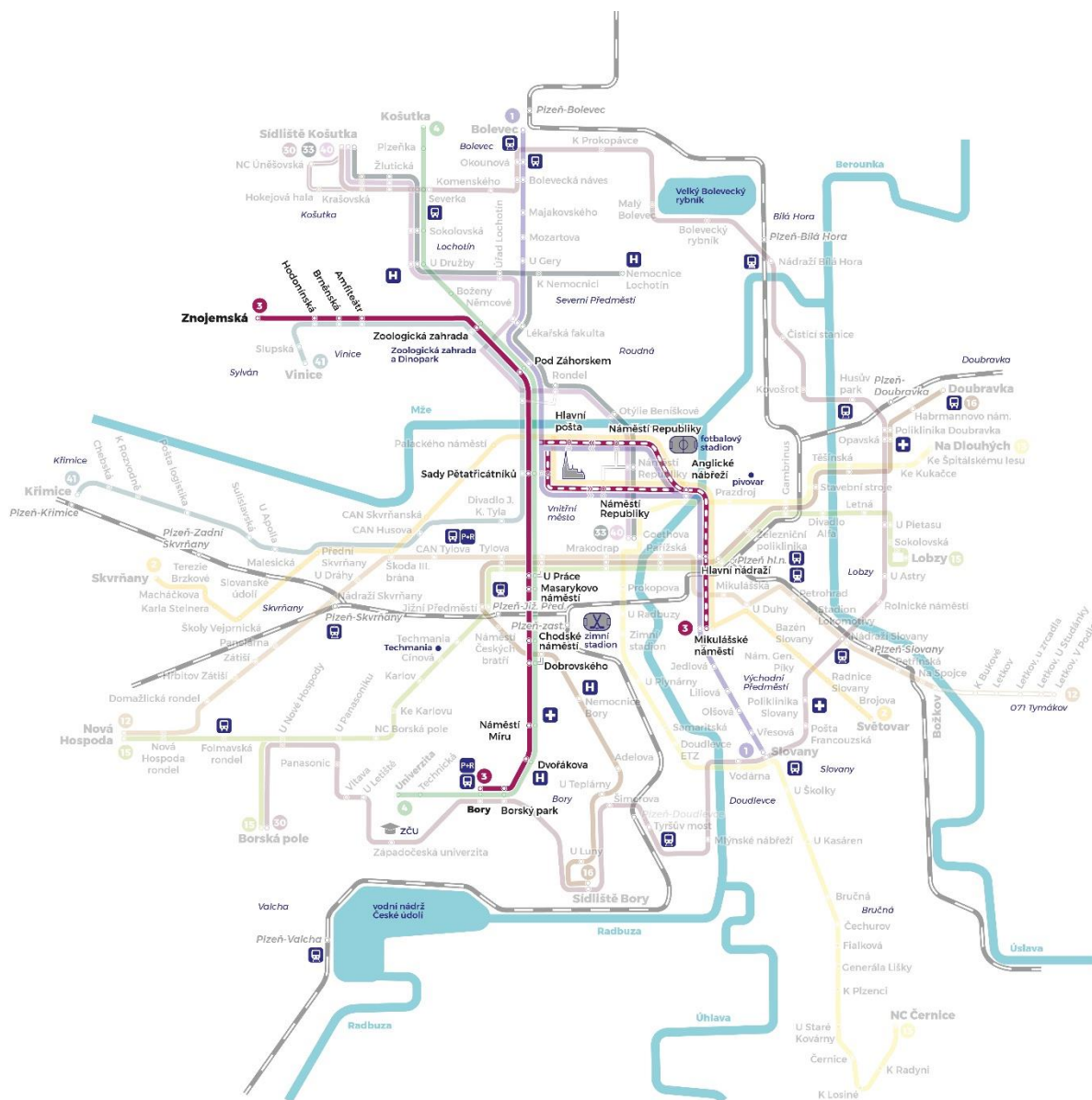


Linka 3 Bory (Mikulášské náměstí) – Vinice

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Budoucí radiální páteřní linka sloužící pro spojení městských částí Vinice a Sylván s širším centrem města.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 3.1: Trasa linky 3 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města



Provozní parametry linky

Zavedení provozu linky 3 se očekává v plánovacím horizontu tohoto Plánu dopravní obslužnosti. Doporučená trasa linky 3 Vinice – Bory může být v okrajových částech dne doplněna o pásmový provoz v úseku Vinice – Sady Pětatřicátníků, ve větším rozsahu to však není žádoucí. Méně preferovanou alternativní možností základní trasy linky 3 je spojení Vinice – Mikulášské náměstí (v dokumentu jsou následně uváděny obě tyto varianty).

Linka bude provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca půlnocí). Spoje budou provozovány v krátkých intervalech – převažující intervaly pro jednotlivé části dne přibližuje tabulka 3.1. K tabulce dodejme, že k prodloužení večerního rozestupu mezi spoji z 10 na 15 minut dochází kolem 23. hodiny, ke zkrácení víkendového intervalu z 10 na 7,5 minut pak kolem 13. hodiny.

Pro cestující budou k dispozici i spoje 3 vyjíždějící z vozovny/zatahující do vozovny (3X), které se k základní trase linky napojují v uzlu Sady Pětatřicátníků či Pod Záhorskem (při trasování linky na Bory), respektive v zastávce Mikulášské náměstí (respektive Hlavní nádraží).

Tabulka 3.1: Očekávané intervaly spojů na lince 3

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
Bory/Mikulášské náměstí – Vinice	4–6	7,5	5–7	7,5–10 (15)
Pracovní den prázdniny – ☒ prázd.				
Bory/Mikulášské náměstí – Vinice	7,5	10	7,5	10 (15)
Víkend – ⑥ a †				
Bory/Mikulášské náměstí – Vinice	10	10	7,5	10 (15)

Zdroj: vlastní zpracování

Pro zajištění provozu se v případě trasování na Bory očekává až **12 tramvají velikostní kategorie L** (špičky pracovního dne), v sedle pak 9 vozů (kategorie L označuje soupravy 2x T3 nebo vozy o délce cca 30 metrů jako KT8D5 či 40T). O víkendu je provoz zajišťován až 9 tramvajemi kategorie L. Linka 3 by neměla být zpřejezdována s jinými linkami.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky tramvajové linky 3 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 3.2.

Tabulka 3.2. Souběžné úseky linky 3 s jinými elektrickými linkami (v případě trasování na Bory, respektive alternativně na Mikulášské náměstí)

3		
Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Hlavní pošta/Sady 35 - Pod Záhorskem
4	TRAM	Bory - Zoologická zahrada

Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Mikulášské náměstí - Pod Záhorskem
2	TRAM	Mikulášské náměstí - Hlavní pošta/Sady 35
4	TRAM	Hlavní pošta/Sady 35 - Zoologická zahrada

Zdroj: vlastní zpracování dle platných a očekávaných jízdních řádů



Linka 3 vykazuje souběh se všemi ostatními tramvajovými linkami v Plzni. Z povahy trasování linky a jednoduché tramvajové sítě jsou tyto souběhy nevyhnutelné. Při trasování na Bory by linka 3 byla proložena se spoji linky 4. Lze předpokládat, že při trasování na Mikulášské náměstí by se linka 3 nezapojovala do přestupních vazeb mezi linkou 1 a 4 (ve večerních hodinách pracovního dne a celodenně o víkendech) - ve směru Bolevec v zastávce Pod Záhorskem, ve směru Slovany v zastávce Sady Pětatřicátníků, a spíše by sloužila k proložení těchto spojů (čímž vzniknou vazby s linkou 2).

V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:50, 23:20 a 23:50) by se linka zapojovala do rozjezdů tramvajových linek, kdy jsou všech směrech garantovány přestupy v zastávce Sady Pětatřicátníků (a Hlavní pošta). Při stávajícím uspořádání uzlu Sady Pětatřicátníků se jeví jako proveditelné realizovat v rámci garantovaných přestupů spoje linky 3 ve zkrácené trase Sady Pětatřicátníků – Vinice (zastávky Sady Pětatřicátníků směr Bory/Náměstí Republiky i Hlavní pošta jsou v době křižování už plně obsazeny stávajícími spoji).

Mezi zastávkami Sady Pětatřicátníků a Zoologická zahrada nabízí spojení kromě tramvajových linek 3, 4 ještě linka 27 – vždy s jinou nácestnou zastávkou. Do dokončení prodloužení aleje Svobody (očekáváno nejdříve v roce 2029) lze očekávat souběh tramvajové linky 3 s autobusovou linkou 25 v ulici Na Chmelnicích. Tato linka bude zároveň představovat „napajec“ pro 3 s ohledem na obsluhování lokality v okolí ulice Znojemská, a jedná se tedy o souběh žádoucí.

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- vazba na linku 25 v oblasti Vinic,
- přestup na další autobusové linky MHD v centru města (Sady Pětatřicátníků),
- proklad s linkou 4 na celé borské větvi, respektive s linkami 1 a 4 v souběžném centrálním úseku,
- přestup na trolejbusové linky 10, 11, 12, 15, 16 a 17 v uzlu U Práce (v případě vedení na Bory), respektive na linky 11, 12, 14, 15, 16, 17 v uzlu Hlavní nádraží/Pařížská (v případě vedení linky do oblasti Mikulášského náměstí),
- obsluha terminálu Bory (řada autobusových linek městských i regionálních) a dále v docházkové vzdálenosti dostupné železniční zastávky Plzeň-Jižní Předměstí a Plzeň zastávka (v případě vedení na Bory), respektive obsluha železniční stanice a terminálu Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky) (v případě vedení linky do oblasti Mikulášského náměstí).

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se očekává zařazení linky do kategorie „více než 10 000 cestujících“.



SWOT analýza linky

Tabulka 3.3. SWOT analýza linky 3

Silné stránky	Slabé stránky
• systémové spojení • oddělená jízdní dráha v celé trase linky	• zavedením linky 3 dojde ke zhoršení obsluhy jižní části Vinic oproti stávajícímu stavu (přímé a časté autobusové spojení linkou 41)
Příležitosti	Hrozby
• přestavba přestupního uzlu Sady Pětatřicátníků do trojkolejné podoby • pořízení tramvají velikostní kategorie XL pro linku 4 a tím částečné snížení přetížení uzlu Sady Pětatřicátníků • vybudování nové zastávky v oblasti stávající křižovatky Rondel (naprojektováno) • prodloužení předjízdny koleje v obratišti Bory (při trasování na Bory), respektive vybudování infrastruktury pro ukončení spojů a čerpání vyrovnávací přestávky v oblasti Mikulášského náměstí či prodloužení tramvajové trati k Zahradní ulici pro obsluhu lokality Papírna (při trasování na Mikulášské náměstí) • prověření vybudování nácestného obratiště či alespoň propojky pro úvrať pro zvýšení spolehlivosti provozu na borské větvi (v lokalitě Chodské náměstí či náměstí Míru)	• přetížení tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků – včetně nedostatečné kapacity nástupišť a omezené propustnosti SSZ • neatraktivní časová prodleva pro cestující u spojů ukončených v zastávce Sady Pětatřicátníků (při neobsluhování zastávky Jízdecká a nutnosti vystupovat až v zastávce Sady Pětatřicátníků směr Pod Záhorskem) • nedostatečné ošetření přestupních vazeb s linkou 25 v oblasti Vinic v okrajových hodinách pracovního dne a o víkendech celodenně

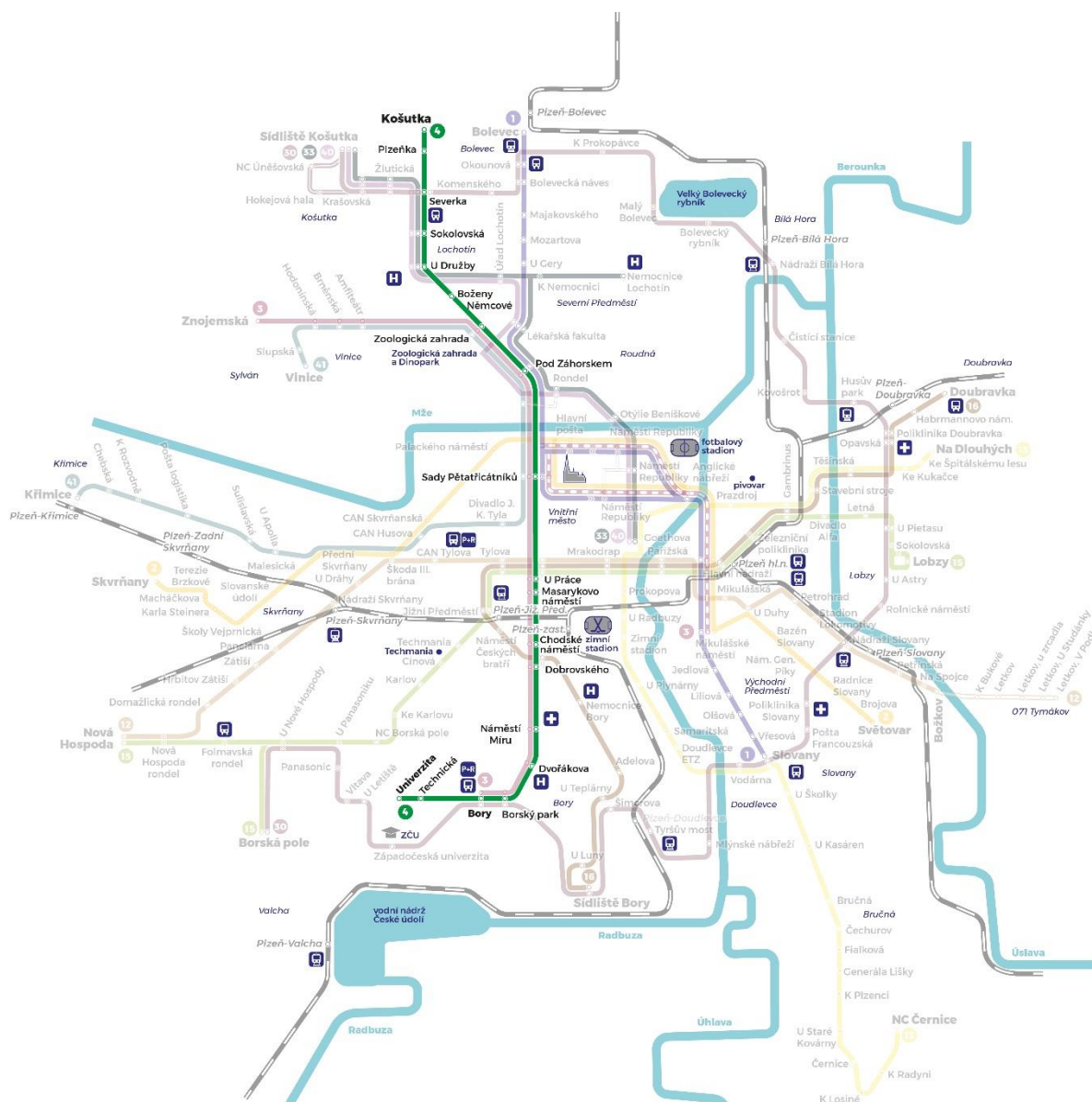
Zdroj: vlastní zpracování

Výhled v plánovacím období 2026–2030

- je prioritou vést linku skrz centrální území města Plzně a neukončovat ji v oblasti Sadů Pětatřicátníků,
- jako nejvhodnější varianta se jeví její vedení ve směru Bory (přesné místo ukončení linky 3 je k diskusi, patrně však není nutné, aby spoje této linky zajížděly až k obratišti Univerzita) – toto řešení je zároveň vhodné jako posila linka 4 v jejím nejvytíženějším úseku s výhledem optimalizace provozu linky 4 v průniku se záměrem nasadit na linku 4 velkokapacitní vozidla kategorie XL,
- varianta ukončení linky na Mikulášském náměstí sice splňuje případný požadavek na průjezd centrem města, nicméně je mnohem méně vhodná vůči některým negativním skutečnostem (jednak nedochází k případnému posílení v části trasy linky 4, ale zejména je limitující otáčení spojů v oblasti Mikulášského náměstí, dále jsou limitující úseky v oblasti náměstí Republiky a přilehlých ulic).

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Diametrální páteřní linka sloužící pro spojení centra města s městskými částmi na severu (Bolevec, Lochotín, Košutka) a na jihu (Bory). Jedná se o klíčovou linku pro obsluhu největšího plzeňského sídlištního celku (sever města). Na trase linky se dále nachází řada vzdělávacích institucí včetně kampusu Západočeské univerzity.



Obrázek 4.1: Trasa linky 4 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města



Provozní parametry linky

Linka se vyznačuje pásmovým provozem spočívajícím v ukončení spojů od Košutky v obratišti Bory nebo ve vzdálenějším obratišti Univerzita. V přepravních špičkách je do obratiště Univerzita veden zhruba každý druhý až třetí spoj, v sedle a o víkendech pak zhruba každý druhý spoj.

Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca půlnocí). Spoje jsou provozovány ve velmi krátkých intervalech (nejkratších pro linku MHD v Plzni) – převažující intervaly pro jednotlivé části dne přibližuje tabulka 4.1. K tabulce dodejme, že prodloužení večerního rozestupu mezi spoji z 10 na 15 minut dochází kolem 23. hodiny, ke zkrácení víkendového intervalu z 10 na 7,5 minut pak kolem 13. hodiny. Dále je vhodné dodat, že provoz k obratišti Univerzita je atypický – špičky zde nastávají před 8. hodinou a po 12. hodině pracovního dne (návoz/odvoz studentů ZČU), čemuž je uzpůsoben interval na 4 až 5 minut. Další zahušťování intervalu (výjimečně až na 2 a 3 minuty) lze pozorovat v období dělnických špiček (6., 14., 22. hodina) z důvodu sousedství obratiště Univerzita a průmyslové zóny Borská pole. Ze stejného důvodu se liší provoz i o víkendech – v sobotu jsou vybrané spoje linky 4 kolem 6. a 14. hodiny vedeny až k obratišti Univerzita (čímž půl klasický interval 20 resp. 15 minut), zatímco v neděli jsou ukončeny v zastávce Bory. Totožným principem je posílen provoz v neděli kolem 22. hodiny, zatímco v sobotu nikoliv.

Pro cestující jsou k dispozici i spoje 4 vyjíždějící z vozovny/zatahující do vozovny (4X), které se k základní trase linky napojují v zastávce Sady Pětatřicátníků (případně Pod Záhorskem), a základní trasu linky tak rozšiřují o značný úsek Vozovna Slovany – Sady Pětatřicátníků/Hlavní pošta.

Tabulka 4.1: Intervaly spojů na lince 4

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
Univerzita – Bory	5–10	10	6–9 (2)	10–20
Bory – Košutka	2–5	5	3–5	5–10 (15)
Pracovní den prázdniny – ☒ prázd.				
Univerzita – Bory	5–10	15	5–10	10–20
Bory – Košutka	5	7,5	5	7,5–10 (15)
Víkend – ⑥ a †				
Univerzita – Bory	20 (10)	20	15	15–30
Bory – Košutka	10	10	7,5	10 (15)

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **22 souprav tramvají velikostní kategorie L** (špičky pracovního dne), v sedle pak 14 vozů (kategorie L označuje soupravy 2x T3 nebo vozy o délce cca 30 metrů jako KT8D5 či 40T). O víkendu je provoz zajišťován až 9 soupravami tramvají kategorie L. Linka 4 není zpřejezdována s jinými linkami.

Dopravce v minulosti pro linku 4 usiloval o nákup velkokapacitních tramvají kategorie XL (vozy o délce cca 40 metrů), nicméně výběrové řízení zrušil a v plánovacím horizontu se očekává vypsání nového. Na lince 4 byly krátkodobě testovány/provozovány i tramvajové soupravy o délce nad 33 metrů (spadající do kategorie XL) složené ze dvou článkových vozů (2x EVO2) či článkového a sólo vozu (Vario LF2/2IN + Vario LF+). Bez cestujících byl ověřován i provoz soupravy 3x T3.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky tramvajové linky 4 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 4.2.



Tabulka 4.2. Souběžné úseky linky 4 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Hlavní pošta/Sady 35 - Pod Záhorskem

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Linka 4 vykazuje souběh s linkou 1 (**modře znázorněno**), který představuje jen jeden mezizastávkový úsek, a to z uzlu Sady Pětatřicátníků (zkracováno též jako Sady 35; v případě linky 1 je ekvivalentem zastávka Hlavní pošta) – Pod Záhorskem. Ve večerních hodinách pracovního dne a celodenně o víkendech je mezi linkami 1 a 4 zavedeno vyčkávání na přestup – ve směru Košutka v zastávce Pod Záhorskem, ve směru Bory v zastávce Sady Pětatřicátníků. V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:50, 23:20 a 23:50) jsou mezi spoji linek 1, 2 a 4 ve všech směrech garantovány přestupy v zastávce Sady Pětatřicátníků a Hlavní pošta („velká křižování“). Dále jsou celotýdenně v časech 23:05 a 23:35 garantovány přestupy mezi spoji linek 1, 2 a 4 v zastávce Sady Pětatřicátníků (bez zastávky Hlavní pošta, tj. bez spojů 1 směr Bolevec a 2 směr Skvrňany, tzv. „malá křižování“).

Ze spojů linky 4 z centra je v časech 22:24 a 22:59 pracovního dne možné v uzlu Bory přestoupit na spoje autobusových linek 21, 26 a 32 (garantované čekání však činí jen 2 minuty).

V zastávkách Dobrovského a U Práce se linka 4 setkává s trolejbusovou linkou 16. V zastávkách Bory a Severka linka 4 kříží trasu tangenciálních autobusových linek 24 a 30 (s 30 má 4 společnou též zastávku Borský park), v zastávkách Bory a Zoologická zahrada/Lochotínský pavilon pak linka 4 kříží trasu tangenciální autobusové linky 25. Linka 4 představuje vždy nejrychlejší spojení mezi uvedenými zastávkami. V zastávkách Severka a Univerzita se linka 4 setkává také s regionální autobusovou linkou 336, která je díky Západnímu obchvatu teoreticky na této trase až o osm minut rychlejší než spoje linky 4. Mezi zastávkami Bory – Borský park jsou při trase 4 souběžně vedeny autobusové linky 21, 32 a 39, mezi zastávkami Severka – Sokolovská – U Družby pak autobusové linky 33 a 40 (sloužící jako „napaječ“ od Sídliště Košutka, po dokončení elektrifikace těchto linek a souvisejícím přetrasování do Sokolovské ulice bude souběh minimalizován). Mezi zastávkami Sady Pětatřicátníků a Zoologická zahrada nabízí spojení linky 4 a 41 (případně 27 a 56) – vždy s jinou nácestnou zastávkou.

V úseku Sady Pětatřicátníků – Severka (– Košutka) jsou souběžně s tramvajovou linkou 4 provozovány spoje regionálních autobusových linek (stanicování v zastávce Sady Pětatřicátníků jim je umožněno o večerech a víkendech). Tyto spoje obsluhují vždy jen uvedené zastávky (případně ještě zastávku Sokolovská) a představují tedy jakousi občasnou expresní alternativu k lince 4.

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- přestup v terminálech Univerzita a Bory na řadu autobusových linek městských i regionálních (v pracovní dny večer náznak garantovaných přestupních vazeb) – zejména tangenciální autobusové linky 24, 25 a 30,
- křížení trasy tangenciální linky 29 v rámci zastávky Náměstí Míru (+ Poliklinika Bory),
- křížení s trolejbusovou linkou 16 (U Práce, Dobrovského),
- v docházkové vzdálenosti z Chodského náměstí dostupná zastávka Plzeň zast. (vlaková linka P2, resp. R16),
- v docházkové vzdálenosti z Masarykova náměstí dostupná zastávka Plzeň-Jižní Předměstí (vlakové linky P1 (resp. část linky Ex6), P3 a P13),
- přestup na trolejbusové linky v uzlu U Práce (často využíváno zejména spojení Bory – U Práce – Hlavní nádraží),
- přestup na tramvajové linky 1 a 2 i autobusové linky v uzlu Sady Pětatřicátníků,



- přestup na autobusové linky 27 a 41 (případně 25) ve společné zastávce Zoologická zahrada,
- souběh s linkami 33 a 40 v úseku U Družby – Severka,
- přestup v uzlu Severka na autobusové linky městské (tangenciální linky 24, 30) i regionální,
- možný přestup na regionální autobusové linky v zastávce Košutka.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“. Jedná se o nejvytíženější linku systému MHD v Plzni.

SWOT analýza linky

Tabulka 4.3. SWOT analýza linky 4

Silné stránky	Slabé stránky
• systémové spojení • zavedená linka se známou trasou • velmi krátké intervaly • oddělená jízdní dráha v celé trase linky	• přetížení linky ve špičce i při velmi krátkých intervalech, narážející na limity infrastruktury, zejména propustnosti SSZ – není už příliš možností posílit linku tramvajemi kategorie L • málo známé garantované přestupní vazby mezi linkou 1 a 4 o večerech a víkendech • nízké provázání s městskými autobusovými linkami v uzlu Bory (krátká doba vyčkávání, absence rozšíření návazností i na víkendové spoje) • rozmístění zastávek v okolí zastávky Belánka neumožňuje komfortní přestupy s případnou linkou vedenou ulicí U Trati – Borská • tramvajové linky míjí obchodní centrum na Roudné
Příležitosti	Hrozby
• pořízení tramvají velikostní kategorie XL • zlepšení podmínek pro cestující na zastávkách (rozšíření nástupišť) • odlehčení lince 4 pomocí rychlého autobusového spojení Severního Předměstí a průmyslové zóny Borská pole po Západním obchvatu (zrychlené spoje linky 24/25 či rozšíření provozu linky 336) • přestavba přestupního uzlu Sady Pětatřicátníků do trojkolejné podoby • vybudování nové zastávky v oblasti stávající křižovatky Rondel (naprojektováno) • uvažováno prodloužení tramvajové trati do průmyslové zóny Podnikatelskou ulicí (ale spíše nereálné, i s ohledem na nárazové vytížení – vhodný stávající režim napájecích bus linek)	• přetížení tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků už za stávající úrovně provozu • při pořízení souprav kategorie XL nároky na infrastrukturu • plánované vybudování plaveckého areálu a dále sportovního areálu u zastávky Technická může způsobit větší zatížení spojů linky 4 (avšak předpokládá se nárůst zatížení zejména v časech mimo špičku) • u záťahů spojů 4X může docházet k blokování spojů linkou 1 v důsledku kapacitně nevyhovujícího obratiště Slovany

Zdroj: vlastní zpracování



Výhled v plánovacím období 2026–2030

- vedení linky se očekává stabilní,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb, v krajním případě aplikace pásmového provozu,
- přestupní vazby s linkou 1 v oblasti Sady Pětatřicátníků – Pod Záhorskem; obecně zlepšit informovanost o těchto návaznostech zejména v období s delšími intervaly provozu,
- prověření redukce návozů na linku a z linky do/z vozovny zejména během občanského dne, alternativně i v rámci nocování; u návozů linek do/z vozovny prověřit možnosti značení linky a zveřejňování jízdních řádů na zastávkách po návozové trase,
- prověření nasazení větších souprav než pouze velikosti L.

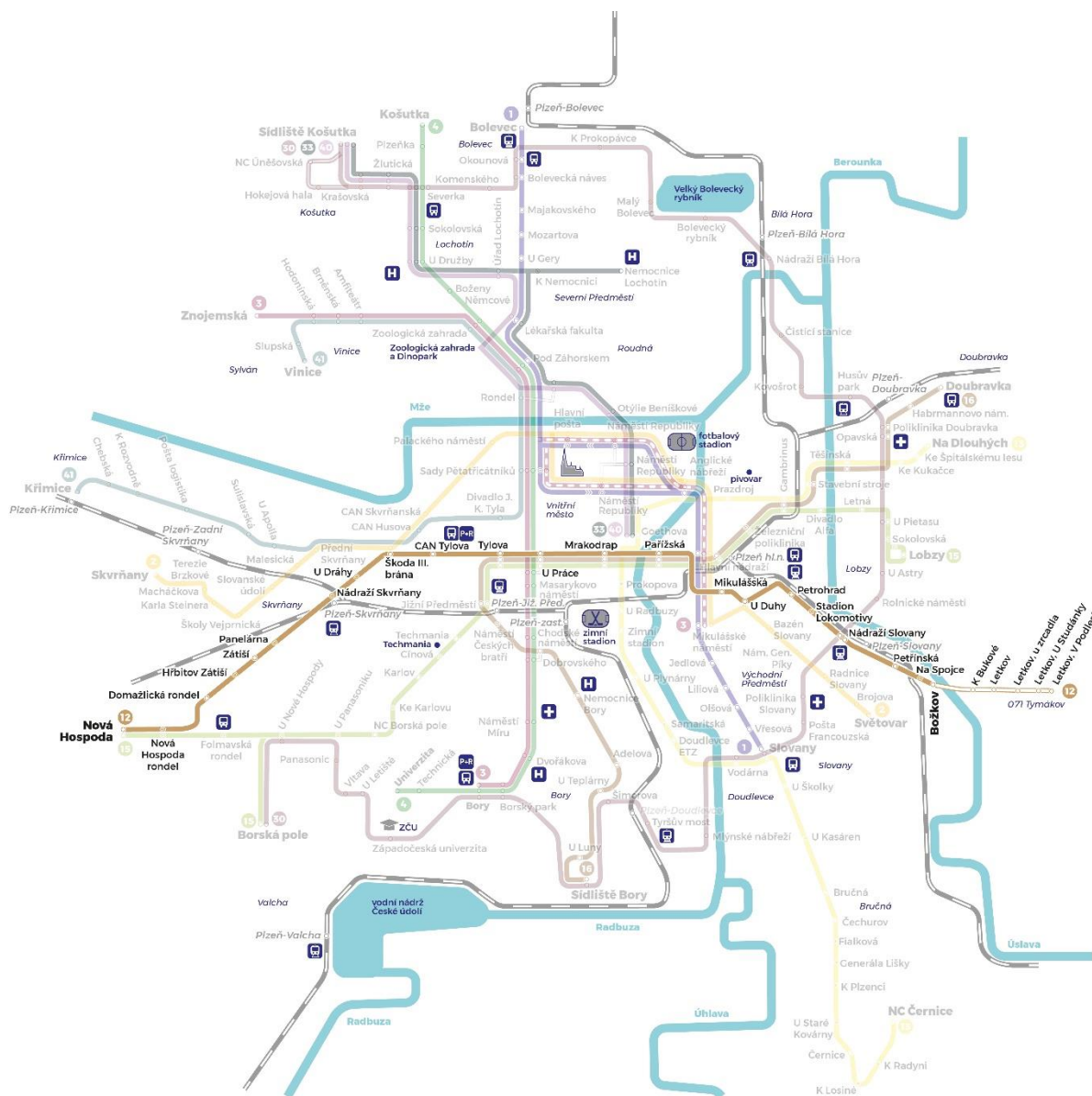


Linka 12 Letkov – Božkov – Nová Hospoda

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Diametrální linka sloužící pro spojení centra města a místních částí Petrohrad a Božkov (s prodloužením několika jednotek spojuj do obce Letkov) na straně jedné a místních částí Zátíší a Nová Hospoda na straně druhé.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 12.1: Trasa linky 12 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Provozní parametry linky

Linka se vyznačuje pásmovým provozem – spoje mohou být na východní části trasy ukončeny v zastávkách Letkov, V Podlesí; Božkov; Nádraží Slováky (případně ještě Petrohrad, ale toto obřiatiště není linkou v současnosti využíváno a do budoucna je zde plánováno odstranění trolejového vedení), v západní části trasy pak v zastávkách Zátíší a Nová Hospoda.



Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca 0:30). Základní obsluhovanou trasou je úsek Božkov – Nová Hospoda. V pracovní dny jsou čtyři spoje vedeny do obce Letkov (odjezdy z výchozí zastávky v Letkově 7:05, 8:55, 13:44 a 15:10). V pracovní dny v dopoledním sedlu a pozdním večeru a o víkendech celodenně jsou vybrané spoje ukončeny v zastávce Zátíší. Převažující intervaly v jednotlivých částech dne a trasách přibližuje tabulka 12.1.

Cestující mohou využívat také spoje vyjíždějící z vozovny, které přijíždí k základní trase linky následovně: Ke Karlovu – Nová Hospoda; Cínová – Tylova či Cínová – Mikulášská/U Duhy (s jízdou ulicí U Trati). Pro vybrané spoje vyjíždějící z vozovny slouží obratiště Mrakodrap (brzké ranní hodiny) a Nádraží Slovany (počátek ranní a odpolední špičky). Po třech výše uvedených trasách probíhají i zátahy spojů 12X do zastávky Karlov.

Tabulka 12.1: Intervaly spojů na lince 12

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – šk.				
Letkov – Božkov	jednotlivé spoje			nejede
Božkov – Zátíší	4–10	10	5–10	20
Zátíší – Nová Hospoda	4–10	20	5–10	20–30
Pracovní den prázdniny – prázd.				
Letkov – Božkov	jednotlivé spoje			nejede
Božkov – Zátíší	5–10	15	5–12	20
Zátíší – Nová Hospoda	5–10	20	5–10	20–30
Víkend – ⑥ a †				
Letkov – Božkov	nejede			
Božkov – Zátíší	20	20	15	20
Zátíší – Nová Hospoda	20	20 (40)	15	20

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **16 trolejbusů standardní velikosti** (odpolední špička pracovního dne), v ranní špičce 14 vozů, v sedle pak 7 vozů. Pro jízdu v úseku Božkov – Letkov, V Podlesí jsou vyžadovány trolejbusy s alternativním pohonem. O víkendu jsou na linku nasazovány standardní trolejbusy (potřeba 6 vozů). Linka se nevyznačuje přejezdy na jiné linky s výjimkou začátku odpolední špičky, kdy před službou na lince 12 vykoná trolejbus s alternativním pohonem jeden spoj linky 19 (fakticky se jedná o úpravu jeho trasy výjezdu z vozovny).

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky trolejbusové linky 12 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 12.2.



Tabulka 12.2. Souběžné úseky linky 12 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
10	TBUS	CAN Tylova – Mrakodrap
11	TBUS	CAN Tylova – Pařížská
15	TBUS	Tylova – Pařížská
16	TBUS	Tylova – Pařížská
17	TBUS	Tylova – Pařížská
18	TBUS	CAN Tylova – Tylova

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Linka 12 navzdory svojí délce vykazuje minimum souběhů. Tabulka 12.2 přibližuje souběhy v centrální části města (oblast nejintenzivnějšího souběhu je **znázorněna zeleně**). Linky 12, 15 a 17 se kromě centrálního úseku setkávají také na obratišti Nová Hospoda (avšak s jinou průběžnou trasou). Zejména o víkendu jsou linky 12 a 15 ve vzájemném prokladu pro zajištění přívětivějšího intervalu z centra na Novou Hospodu, avšak chybí garantovaná přestupní vazba mezi linkami v centru. Linka 12 se dále na své trase třikrát dotýká tramvajové linky 2, a to v zastávkách U Duhy, Pařížská (Hlavní nádraží) a Škoda III. brána. Zmínit lze ještě souběh s regionální autobusovou linkou 336 zejména v úseku Nádraží Slovany – Božkov – Letkov, u zrcadla. V blízké době dále nastane souběh linky 12 s autobusovou linkou 43 v úseku Zátíší – Nová Hospoda, která při svém zavedení umožní v dopoledním sedle zkrátit vybrané spoje linky 12 na Zátíší (při ošetření přestupních vazeb mezi oběma linkami).

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- přestup na tangenciální autobusové linky 29 a 30 v zastávce Nádraží Slovany a tamtéž přestup na vlakovou linku P1jih a regionální autobusovou linku 336,
- přestup na mnoho linek MHD v centrálním úseku Pařížská – Mrakodrap – U Práce,
- prolínání se s tramvajovou linkou 2 (U Duhy, Pařížská, Škoda III. brána),
- v docházkové vzdálenosti dostupná železniční stanice a terminál Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky),
- obsluha centrálního autobusového nádraží (regionální a dálkové autobusové linky),
- přestup v zastávce Nádraží Skvrňany na vlakovou linku P3 (zastávka Plzeň-Skvřňany),
- možný přestup na tangenciální autobusové linky 24 a 25 v rámci zastávek Domažlická rondel, Nová Hospoda rondel a Regensburská rondel,
- linka 15 jako doplňkové alternativní spojení Nové Hospody a centra.

V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:57, 23:27, 23:57) a v brzkých ranních hodinách o víkendu (4:53) jsou mezi spoji linek 12, 15 a 16 ve vybraných směrech garantovány přestupy v zastávce Mrakodrap.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

**SWOT analýza linky**

Tabulka 12.3. SWOT analýza linky 12

Silné stránky	Slabé stránky
• frekventovaná linka • trasa s minimem souběhů • obsluha lokality Letkov, V Podlesí	• stav obratiště Božkov, který neumožňuje řádné zasetí vozidel k nástupní hraně • potenciálně nepřehledné, ale provozně spíše účelné variantní trasování záťahových spojů (bez označení na zastávkách mimo stálou trasu linky) • chybějící garantovaná přestupní vazba na linku 15 o víkendu v centru • chybějící zastávka v ulici Mikulášská v přednádražní prostoru železniční stanice Plzeň hl.n.
Příležitosti	Hrozby
• efektivnější ukončování spojů na nácestných obratištích formou pásmového provozu (např. CAN Tylova, resp. terminál v oblasti zastávky Škoda III. brána; Nádraží Slovany (za podmínky dořešení odstavu vozidel)) – a to při zohlednění požadavků obyvatel jednotlivých obsluhovaných lokalit i celkové efektivity provozu • při stálé poptávce po lince 43 lze řešit prodloužením spojů linky 12 do Zadních Skvrňan (s využitím bateriových trolejbusů), případně při zachování autobusu v čase provozu linky 43 zkrátit vybrané spoje linky 12 v úseku Zátíší – Nová Hospoda (při vhodném ošetření přestupů) • chystaná rekonstrukce obratiště Božkov (zlepšení odbavování v nástupní zastávce, odstranění závleku do obratiště pro spoje 12 směřující do Letkova (tj. sjednocení zastávky s VLD) • hůře dostupná obývaná oblast nad konečnou Božkov (u zastávky Letkovská), další rozvoj této oblasti • systémovější řešení obsluhy obce Letkov • zlepšení průjezdu díky preferenčním opatřením navrhovaným projektem Koridor16 (16.08-16.10)	• výrazné výkyvy poptávky mezi sedlem a špičkami • obsluha problémovějších lokalit (Petrohrad, Zátíší) • projíždění nížce osídlenou lokalitou Škoda III. brána – Zátíší • výrazná nepravidelnost linky ve špičkách vlivem kapacitně nedostačující okružní křižovatky u zastávky Nádraží Slovany a vznikajících kongescí • vyšší nákladnost trolejbusových spojů v úseku Božkov – Letkov (resp. dopravce PMDP) ve srovnání s regionálními autobusy • realizace dopravních opatření na trase linky, která svým charakterem zpomalují průjezd spojů MHD – snížení konkurenceschopnosti vůči substitutům

Zdroj: vlastní zpracování

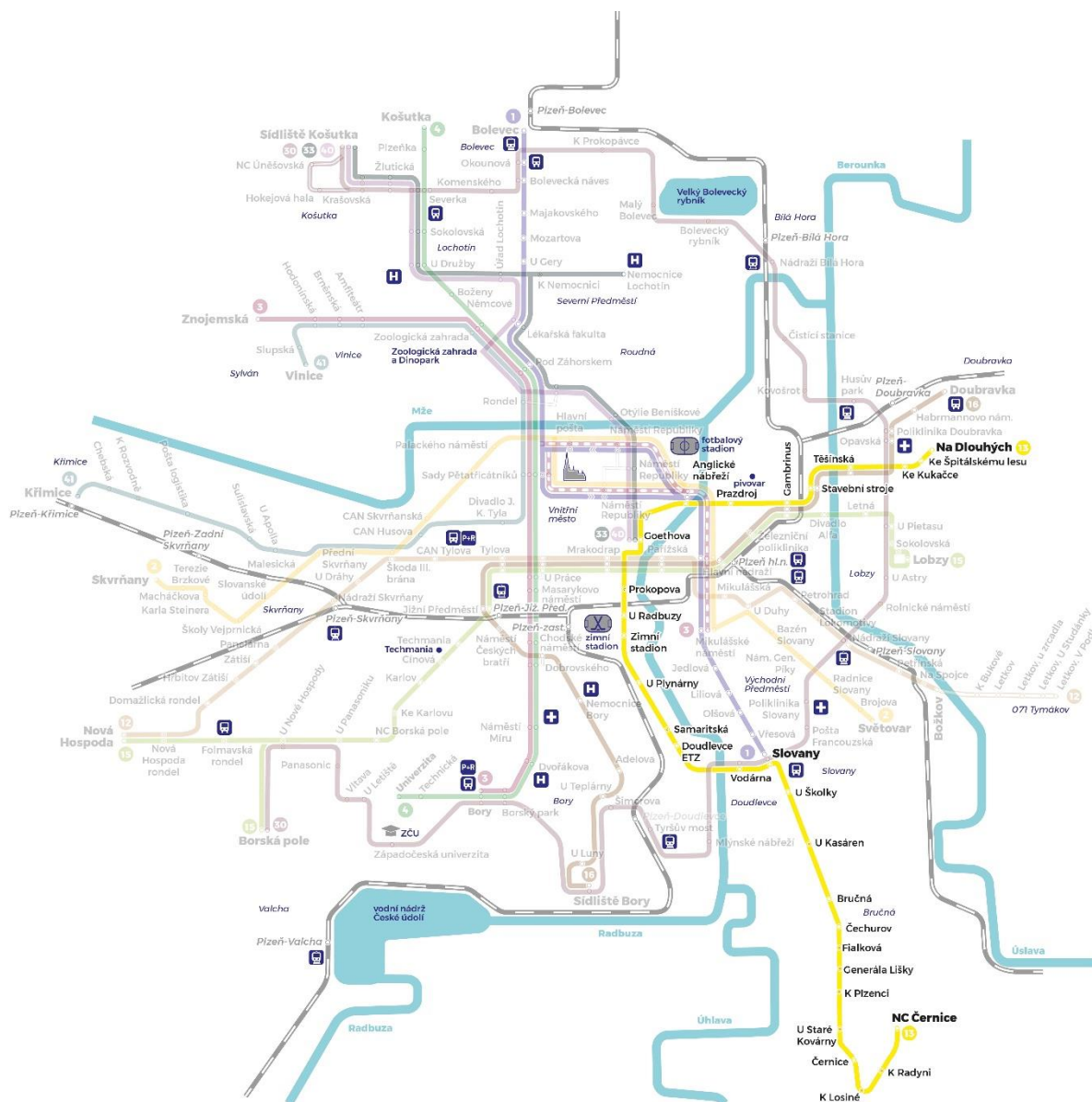


Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá na obou ramenech linky,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,
- vedení do/z Letkova dle možností dopravce a požadavků obce Letkov; primární zajištění spojení do/z Letkova linkou IDPK 336,
- prověření možností pásmového provozu dle stavu a možností infrastruktury (např. ukončování vybraných spojů v oblasti zastávky Nádraží Slovany (při dořešení odstavu vozidel) či centrálního autobusového nádraží),
- prověření úpravy vedení linky za účelem optimalizace trasy a cílových destinací pro zlepšení vytíženosti linky v jednotlivých větvích s návazností na výpravu vozidel.

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Diametrální páteřní linka sloužící pro spojení centra města a místních částí Doudlevice, Slovany, Čechurov a Černice (společně se zdejší nákupní a zábavní zónou) na straně jedné a sídlištích Doubravka na straně druhé.



Obrázek 13.1: Trasa linky 13 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Linka se vyznačuje pásmovým provozem – spoje mohou být ukončeny v zastávkách Černice; K Losiné nebo NC Černice (případně ještě Čechurov, ale toto obratiště není linkou v současnosti využíváno).

Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca 0:30). V celé trase NC Černice – Na Dlouhých je linka v provozu celotýdenně mezi zhruba 7:30 a 22:50. Od zahájení provozu do cca 7:30



jsou spoje celotýdenně ukončovány střídavě v zastávkách Černice a K Losiné. V pracovní dny v závěru odpolední špičky a zejména celotýdenně večer po 22. hodině do ukončení provozu jsou spoje vedeny v trase Na Dlouhých – Černice. Převažující intervaly v jednotlivých částech dne přibližuje tabulka 13.1. Pro cestující jsou k dispozici i spoje 13 vyjíždějící z vozovny/zatahující do vozovny (13X) – a to v úsecích Cínová – Goethova nebo Cínová – U Radbuzy (a analogicky zpět do zast. Karlov). Zkrácení víkendového intervalu z 20 minut na 15 nastává (shodně s linkou 11 a odlišně od ostatních linek) už kolem 11. hodiny, z důvodu vyšší poptávky po cestování k černické nákupní zóně.

Tabulka 13.1: Intervaly spojů na lince 13

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
NC Černice – Černice	– (15)	15	12	15 (20)
Černice – Na Dlouhých	12	15	12	15 (20)
Pracovní den prázdniny – ☒ práz.				
NC Černice – Černice	– (20)	20	20	20
Černice – Na Dlouhých	20	20	20	20
Víkend – ⑥ a †				
NC Černice – Černice	– (20)	20 / 15	15	20
Černice – Na Dlouhých	20	20 / 15	15	20

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **10 trolejbusů standardní velikosti** (špičky pracovního dne), v sedle pak 7 vozů. Pro jízdu v úseku Černice – NC Černice (která fakticky připadá na všechna vypravená pořadí) jsou vyžadovány trolejbusy s alternativním pohonem. O víkendu jsou na linku nasazovány kloubové trolejbusy (potřeba 7 vozů). Linka není zpřejezdována s jinými linkami (během některých letních prázdnin byla v minulosti marginálně přejezdována s linkou 10, během letních prázdnin 2025 byl provoz 13 zajištěn kloubovými trolejbusy celotýdenně).

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky trolejbusové linky 13 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 13.2.

Tabulka 13.2. Souběžné úseky linky 13 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
10	TBUS	Prokopova/U Radbuzy – Černice
14	TBUS	Prokopova/Anglické nábřeží – Doudlevec ETZ
16	TBUS	Gambrinus – Těšínská
17	TBUS	Gambrinus – Těšínská

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

S ohledem na nevyváženost poptávky na jednotlivých ramenech linky 13 je na čechurovské a černické části přepravní kapacita navýšena spoji linky 10 (**zeleně znázorněno**, ve směru do Černic je shodný úsek od zastávky Prokopova, v opačném směru souběh končí o zastávku dříve – U Radbuzy). V úseku z centra do Doudlevec je linka dále v souběhu s linkou 14. V zastávkách Slovany a Anglické nábřeží se linka 13 setkává s tramvajovou linkou 1. V krátkém úseku zastávkami Doudlevec ETZ (resp. Vodárna) a Slovany dále dochází k nevýznamnému souběhu s autobusovými linkami 22 a 29 (resp. 30), v úseku Prazdroj – Stavební stroje pak k souběhu s autobusovou linkou 28. S linkami 29 a 30 se 13 setkává ještě na Doubravce v rámci zastávky Ke Kukačce (a nedaleké zast. Opavská).



Pro cestu mezi Slovany a černickou obchodní zónou lze kromě linky 13 také teoreticky využít spoje regionálních autobusových linek (mezizastávkový úsek Slovany – Rozcestí Černice).

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- přestup na linku 32 v zastávce K Plzenci či U Staré Kovárny,
- přestupní vazby v terminálu Slovany na tramvajovou linku 1, regionální i městské autobusy (dochází zde ke značnému lomu frekvence cestujících),
- křížení trasy tangenciálních linek 29 a 30 na Slovanech a na Doubravce,
- v docházkové vzdálenosti ze zastávky Zimní stadion či U Plynárny dostupná zastávka Plzeň zast. (vlaková linka P2, resp. R16),
- přestup na další linky MHD v rámci uzlu Goethova/Prokopova/Mrakodrap či v zast. Gambrinus,
- přestup na tramvajové linky 1 a 2 v zastávce Anglické nábřeží,
- z linky je poněkud hůře dostupná železniční stanice a terminál Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky), ač je možné tuto méně komfortní vazbu též vnímat,
- v zastávce Stavební stroje možná vazba na zastávku Divadlo Alfa (dálkové autobusové linky).

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „5 000 – 9 999 cestujících“.

**SWOT analýza linky**

Tabulka 13.3. SWOT analýza linky 13

Silné stránky	Slabé stránky
• zavedená linka sloužící pro spojení Černic a centra města • hojně využívána pro cestování do NC Černice	• různé účely linky a z toho vznikající kompromisní trasa – místní obsluha Černic vs. obsluha NC Černice (dlouhá trasa přes zast. K Cihelnám) • slabě ošetřená garance vzájemných přestupních vazeb v terminálu Slovany s tramvajovou linkou 1 (ve směru Černice – centrum dále při přestupu chybí „legální“ přechod či místo pro přecházení) • horší dostupnost železniční stanice Plzeň hlavní nádraží z linky 13
Příležitosti	Hrozby
• linka může sloužit pro základní obsluhu NC Černice (zatímco 10 pro obsluhu Černic) • zavedení vyčkávání na přestup tram-tbus v uzlu Slovany • vybudování nového obratiště v Černicích – zkrácení závleku K Cihelnám • revitalizace bývalých kasáren (nárůst přepravní poptávky – příležitost k vyjasnění účelu linky) – záměr vybudování trolejového vedení v ulici Mezi řekami do uvažovaného bloku D4 nové zástavby • rozvoj zástavby v Černicích (u zast. K Radyni) • obsluhování hůře dostupné lokality Hřbitovní ulice na Doubravce – zvažována trolejbusová trať a obratiště v rámci možné okružní křižovatky Mohylová x Hřbitovní • přesměrování, resp. nové propojení z Na Dlouhých na Ústřední hřbitov (vyrovnanější poptávka na obou ramenech) • zlepšení průjezdu díky preferenčním opatřením navrhovaným projektem Koridor16 (16.03-16.05, 16.09-16.11) • vybudování dalších preferenčních opatření (Doudlevecká, Nepomucká, U Prazdroje) • při vybudování přímé trolejbusové trati Čechurov – NC Černice, teoreticky možný rozvoj elektrické dopravy, např. pro obsluhu Štěnovic či Losiné.	• náchylnost ke zpoždění zejména v ulicích Nepomucká, Doudlevecká a U Prazdroje • nevyváženost přepravní poptávky na obou ramenech (v pracovní dny řeší posilová linka 10) • vliv rostoucího dopravního zatížení (zejména po revitalizaci bývalých kasáren) na spolehlivost linky 13 • vysoké výkyvy poptávky v ranní špičce z Černic vedoucí k přeplněnosti spojů, problém se bude prohlubovat po dokončení plánované výstavby v oblasti • realizace dopravních opatření na trase linky, která svým charakterem zpomalují průjezd spojů MHD – snížení konkurenceschopnosti vůči substitutům

Zdroj: vlastní zpracování



Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá na obou ramenech linky,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,
- dle dat z APC porovnání s daty z linky 13 a zvážení možné jiné kombinace linkového vedení v rámci množiny linek 10, 11 a 13 (ke zvážení zejména kombinace vedení jedné linky z Černic na Ústřední hřbitov a druhé linky z oblasti Malesic do oblasti Na Dlouhých, tj. prohození severních větví linek 11 a 13; konkrétní vedení přes centrum je k řešení; preferované řešení v plánovacím období),
- alternativně lze zvažovat prodloužení k OC Rokycanská z obratiště Na Dlouhých v případě nasazení vhodných vozidel či vybudování příslušné infrastruktury,
- prověření trasování z Čechurova přímo k NC Černice v kombinaci s úpravou trasy linky 10.

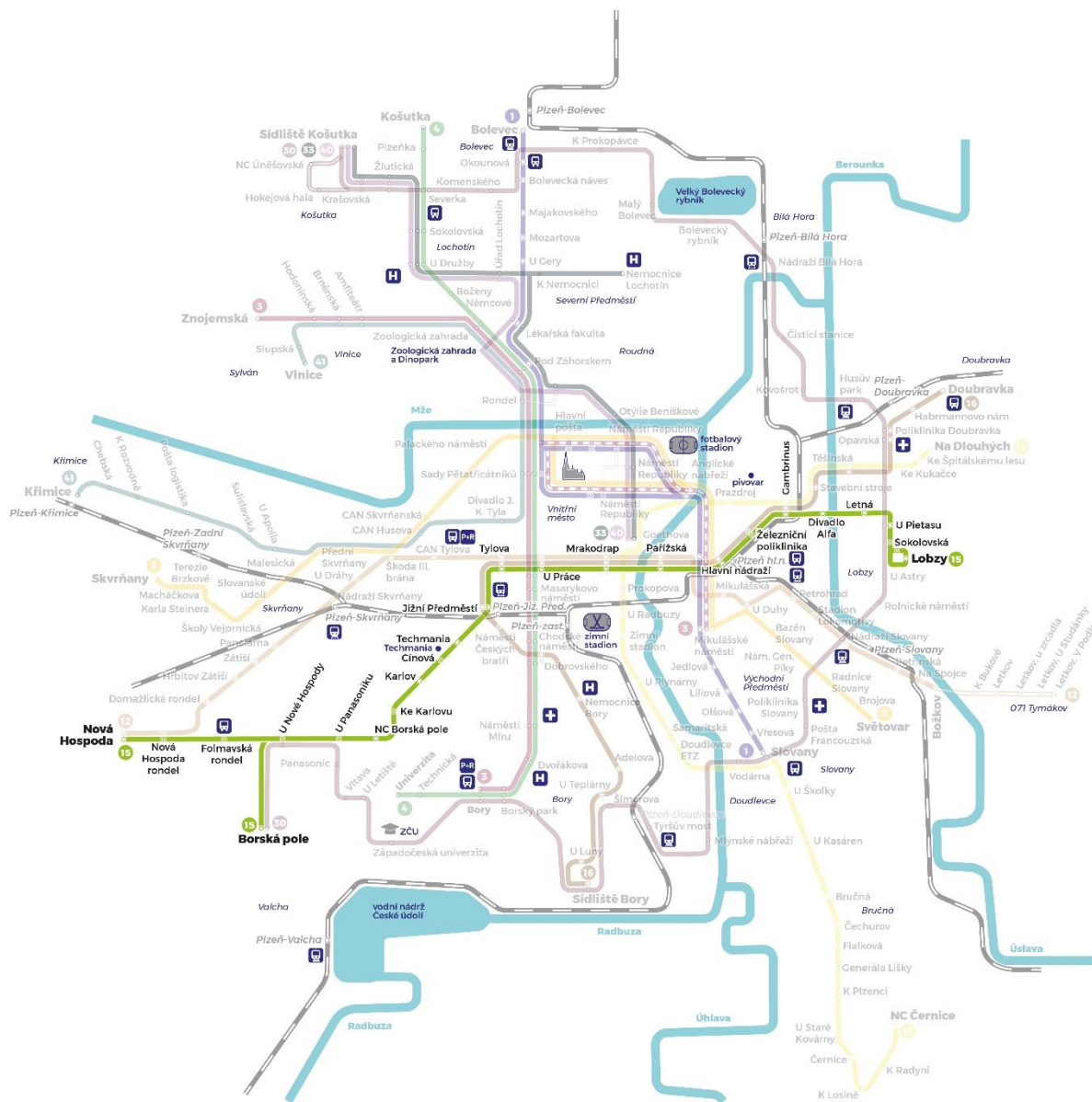


Linka 15 Borská pole/Nová Hospoda – Lobzy

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Diametrální páteřní linka spojující centrum města se sídlištěm Lobzy (východní rameno) a průmyslovou oblastí Karlov a Borská pole (západní rameno), v menší míře pak i částí Nová Hospoda.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 15.1: Trasa linky 15 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Provozní parametry linky

Linka 15 vykazuje jak pásmový provoz, tak alternativní trasování. Většina spojů je celotýdenně provozována v základní trase Borská pole – Lobzy, přičemž variantním trasováním je spojení Nová Hospoda – Lobzy. Rozdíl nastává v jednom, resp. dvou prvních mezizastávkových úsecích, přičemž první společnou zastávkou je stanice U Nové Hospody. Z Nové Hospody je trasován zhruba každý druhý spoj v sedle pracovního dne (ve špičce méně), a každý druhý až třetí spoj o víkendech.



Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a půlnocí v poměrně častých intervalech, jak přibližuje tabulka 15.1 (interval v úseku Nová Hospoda – U Nové Hospody není uveden, ale v pracovní dny je obvykle zhruba dvojnásobný). Pásmový provoz spočívá v ukončení vybraných spojů ze západního ramene v obratišti Hlavní nádraží. Otáčený jsou zde zejména posilové spoje v období dělnických návozdových špiček, respektive obecně posilové spoje zahušťující interval do průmyslové zóny atd. (4. – 7. hodina, 12. – 15. hodina, 17. – 22. hodina), přičemž interval otáčení není pravidelný (proto jej nepostihuje tabulka 15.1), ale jedná se vždy o menšinu oproti spojům trasovaným až do/z Lobez.

Spoje z vozovny se hned po výjezdu zařazují na trasu linky 15 (v zastávkách Cínová či Ke Karlovu), stejně tak zátahy směřují do zastávky Karlov. Toho je využíváno zejména ve večerních hodinách, kdy jsou spoje vedeny jen v úseku Lobzy – vozovna (poslední spoj na Novou Hospodu odjíždí z Lobez 22:14, a další spoje zhruba v intervalu 30 minut jsou až do 0:04 trasovány vždy do vozovny), což obnáší i jeden obrat Nová Hospoda – Lobzy – vozovna – Lobzy – vozovna.

Tabulka 15.1: Intervaly spojů na lince 15

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
Borská pole – U N. Hospody	5–20	30	3–20	10–40
U N. Hospody – Lobzy	9–12	15	8–10	15–20
Pracovní den prázdniny – ☒ prázd.				
Borská pole – U N. Hospody	6–20	30	7,5–20	10–40
U N. Hospody – Lobzy	20–30	15	7,5–10	15–20
Víkend – ⑥ a †				
Borská pole – U N. Hospody	15–30	20 (40)	30	20 (40)
U N. Hospody – Lobzy	20	20	15	20–30

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **12 trolejbusů** (ranní i odpolední špička pracovního dne), v sedle pak 6 vozů. Vypravovány jsou celotýdenně smíšeně velkokapacitní i klasické trolejbusy (až osm velkokapacitních). Kloubové trolejbusy jsou vypravovány na nejvytíženější spoje (dle dat z APC). Za bezvýlukového stavu nejsou pro linku potřeba trolejbusy s alternativním pohonem, vyjma jednoho ranního pořadí, které je jediným přejezdem souvisejícím s linkou 15 a slouží k zajištění ranního spoje školní linky 19 (fakticky se jedná o úpravu trasy zátahu do vozovny).

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky trolejbusové linky 15 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 15.2.



Tabulka 15.2. Souběžné úseky linky 15 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
10	TBUS	Jižní Předměstí – Mrakodrap
11	TBUS	Tylova – Letná
12	TBUS	Tylova – Pařížská
16	TBUS	Jižní Předměstí – Gambrinus
17	TBUS	Nová Hospoda – Gambrinus
18	TBUS	U Nové Hospody – Tylova
19	TBUS	Nová Hospoda – Borská pole
19	TBUS	NC Borská pole – Nová Hospoda
19	TBUS	Karlov – Techmania

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Největší souběh v trase linky 15 nastává s linkami 17 a 18 (**znázorněny modře**) v oblasti Borských polí. Tyto linky svým nárazovým rozsahem provozu představují posílení provozu linky 15 v období návozdových špiček v průmyslové zóně Borská pole. Posilové spoje linky 15 lze charakterem provozu velmi připodobnit ke spojům linky 18, lišícím se ukončením v centru města (CAN vs. Hlavní nádraží). Další souběhy s linkami nastávají v centrální oblasti města, zdůraznit lze souběh s páteřní linkou 16 (**znázorněna zeleně**), nicméně jedná se o souběh žádoucí, sloužící právě pro frekventovanou obsluhu centra. Tabulka zachycuje i nevýznamný souběh s linkou 19 provozovanou v rozsahu 1 páru školních spojů. Linky 15 a 12 se kromě centrálního úseku setkávají také na obratišti Nová Hospoda (avšak s jinou průběžnou trasou). Zejména o víkendu jsou linky 12 a 15 ve vzájemném prokladu pro zajištění přívětivějšího intervalu z centra na Novou Hospodu, avšak chybí garantovaná přestupní vazba mezi linkami v centru.

V úseku Cínová – Tylova (resp. Tylova – Karlov) dále dochází k souběhu linky 15 se spoji všech denních trolejbusových linek vyjíždějících z vozovny/zatahujících do vozovny. V menší míře jsou tyto souběhy analogicky také se spoji 12 Ke Karlovu – Nová Hospoda, resp. 12X Nová Hospoda – Karlov.

V oblasti Borských polí a Lobez se linka 15 stýká s trasami tangenciálních linek 29 a 30, které představují alternativní spojení lokalit – společné zastávky jsou Borská pole, U Nové Hospody, U Panasonicu/Panasonic, NC Borská pole (vyjma linky 30) a dále U Pietasu a Lobzy/U Astry. V oblasti Borských polí se linka 15 setkává také s tangenciálními autobusovými linkami 24 a 25, souběh činí maximálně dva mezizastávkové úseky. V Borské ulici dále nastává souběh s autobusovou linkou 22 (tento souběh se při plánovaném prodloužení linky 22 do obratiště Malviny ještě prodlouží).

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- alternativní spojení Nové Hospody a centra doplňující linku 12,
- možný přestup na tangenciální autobusové linky 24 a 25 v rámci zastávek Folmavská rondel, Nová Hospoda rondel a Regensburská rondel, příp. U Nové Hospody,
- přestup na regionální autobusové linky vedené po Folmavské třídě (NC Borská pole),
- snadný přestup na regionální i dálkové vlaky na zastávce Plzeň-Jižní Předměstí – vlakové linky P1 (resp. část linky Ex6), P3 a P13,
- v docházkové vzdálenosti centrální autobusové nádraží (regionální a dálkové autobusové linky),
- přestup na mnoho linek MHD v centrálním úseku Pařížská – Mrakodrap – U Práce,
- obsluha železniční stanice a terminálu Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky),



- přestup na dálkové autobusové linky v zastávce Divadlo Alfa,
- alternativní spojení Borských polí a Lobez oproti linkám 29 a 30.

V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:57, 23:27, 23:57) a v brzkých ranních hodinách o víkendu (4:53) jsou mezi spoji linek 12, 15 a 16 ve vybraných směrech garantovány přestupy v zastávce Mrakodrap.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

SWOT analýza linky

Tabulka 15.3. SWOT analýza linky 15

Silné stránky	Slabé stránky
• základní linka pro obsluhu průmyslové zóny Borská pole i vozovny Karlov • posilové spoje k Hlavnímu nádraží zahušťují přepravní nabídku v centrálním koridoru U Práce – Hlavní nádraží	• špičková přeplněnost spojů • chybějící garantovaná přestupní vazba na linku 12 o víkendu v centru
Příležitosti	Hrozby
• vybudované obratiště Malvíny umožňuje zkrácení vybraných spojů při dalším posilování provozu • systémovější řešení posil na Borská pole společně dle úprav linky 18? • úprava provozu při prodloužení linky 22 do obratiště Malvíny (nárůst souběhu)? • zlepšení průjezdu díky preferenčním opatřením navrhovaným projektem Koridor16 (16.04-16.11)	• náchylnost ke zpoždění vlivem kongescí v ulicích Borská a Folmavská (zejména v odpolední špičce) • kapacitní naplněnost obratišť Borská pole a Nová Hospoda (a v budoucnu pravděpodobně i Hlavní nádraží) v období návozných špiček • další nárůst dopravy v oblasti Borských polí a potenciální zhoršení už nyní poměrně zpoždované linky • potenciálně ubývající pracovní příležitosti v oblasti Borských polí v případě strukturálních změn pracovního trhu • realizace dopravních opatření na trase linky, která svým charakterem zpomalují průjezd spojů MHD – snížení konkurenceschopnosti vůči substitutům • změny v pracovní době firem na Borských polích nejsou dopravci oznamovány a jsou zjišťovány až ex post z dat APC, úprava provozu pak trvá delší dobu

Zdroj: vlastní zpracování

Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá na obou ramenech linky,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,



- prověření variantního větvení na Borská pole a Novou Hospodu,
- prověření vytížení posilových spojů ukončovaných/výchozích na/z terminálu Hlavní nádraží (resp. tedy pásmového provozu obecně, možnost zvážení ukončování/začínání vybraných spojů v oblasti Železniční polikliniky; vždy v případě realizace odpovídajících infrastrukturních opatření (odstavná stanoviště, trolejové vedení),
- prověření linkového vedení v oblasti Lobež a Doubravky (s ohledem na možné změny vedení jiných linek, resp. povahu pásmového provozu).

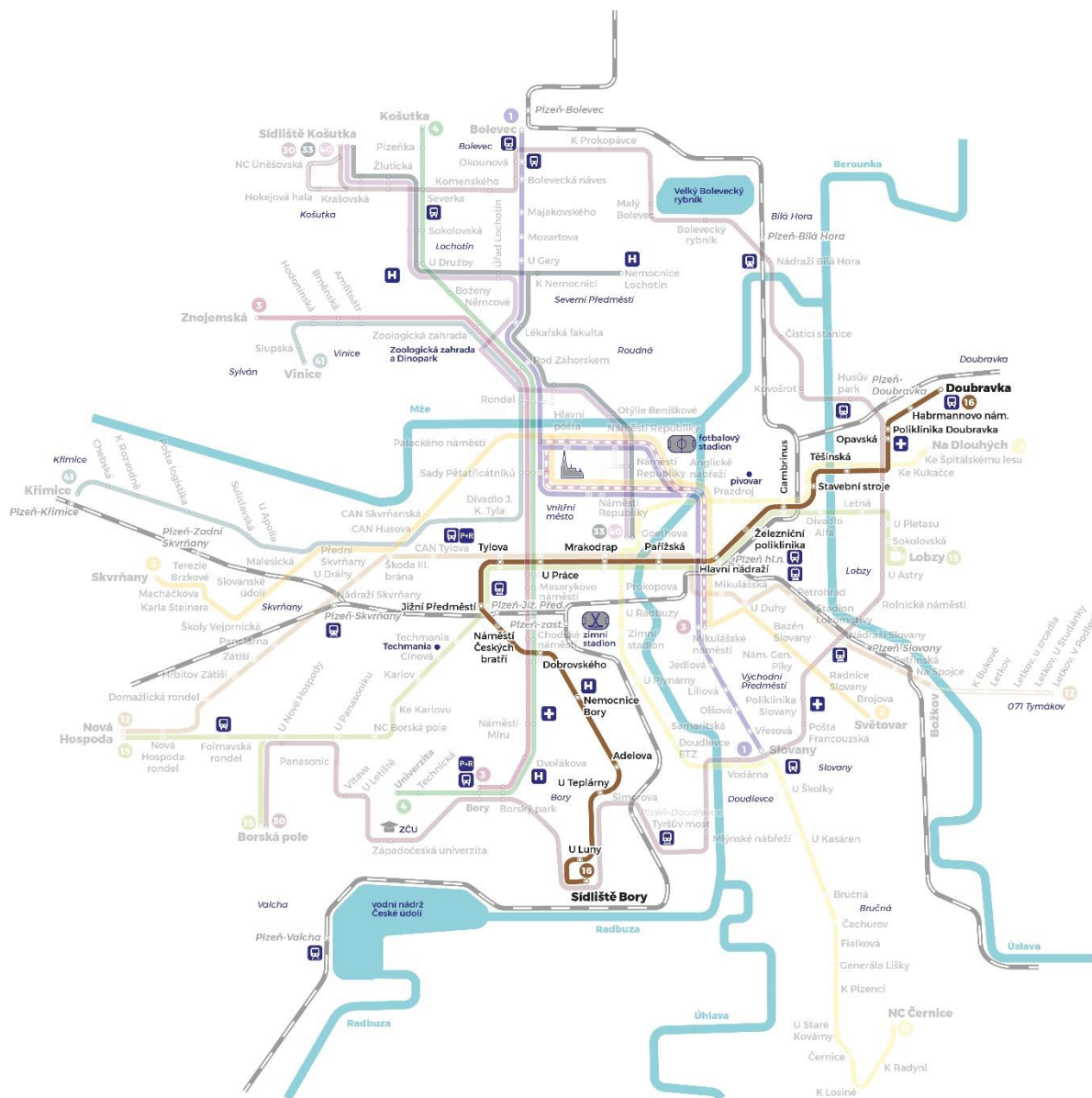


Linka 16 Sídliště Bory – Doubravka

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Diametrální páteřní linka spojující centrum města se sídlištními celky na Doubravce (východní rameno) a částmi Jižní Předměstí a sídlištěm Bory (jižní rameno).



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 16.1: Trasa linky 16 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Provozní parametry linky

Linka nevykazuje pásmový provoz, všechny spoje jsou vedeny v celé trase. Výjimkou jsou celotýdenně jen dva brzké ranní spoje vyjíždějící z vozovny, které se otáčejí v zastávce Mrakodrap, aby pokračovaly na Sídliště Bory.

Linka je provozována celotýdenně mezi 4. hodinou a pozdní nocí (cca 0:30) v častých intervalech, jak přibližuje tabulka 16.1. Cestující mohou dále využívat také spoje 16 vyjíždějící z vozovny, které přijíždí



k základní trase linky úsekem Cínová – Jižní Předměstí, resp. ve směru do vozovny jako 16X v úseku Jižní Předměstí/Náměstí Českých bratří – Karlov.

Tabulka 16.1: Intervaly spojů na lince 16

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka – ☒ šk.				
Sídliště Bory – Doubravka	4–6	7,5	5–6	8–15
Pracovní den prázdniny – ☒ prázd.				
Sídliště Bory – Doubravka	10	10	10	10–15
Víkend – ⑥ a †				
Sídliště Bory – Doubravka	10–12	10	7,5	10–15

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Pro zajištění provozu je potřeba až **18 velkokapacitních trolejbusů** (odpolední špička pracovního dne), v ranní špičce 16 vozů, v přepravním sedle pak 11 vozů. Za bezvýlukového stavu nejsou pro linku potřeba trolejbusy s alternativním pohonem. O víkendu jsou na linku nasazovány standardní (dvanáctimetrové) trolejbusy (potřeba 11 vozů). Uvedená výprava v sobě zahrnuje i spoje linky 17, které jsou vykonávány pouze vozy přejíždějícími z linky 16 (maximálně 6 vozů v ranní špičce pracovního dne). Přejezdy mezi linkami 16 a 17 jsou vykonávány v obřatišti Doubravka, kde také probíhá čerpání hlavních bezpečnostních přestávek obou linek. Tyto přejezdy umožňují efektivnější zajištění bezpečnostních přestávek řidičů u obou linek.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Souběžné úseky trolejbusové linky 16 s jinými elektrickými linkami dokládá tabulka 16.2.

Tabulka 16.2. Souběžné úseky linky 16 s jinými elektrickými linkami

Linka	Druh	Úsek
10	TBUS	Jižní Předměstí – Mrakodrap
11	TBUS	Tylova – Gambrinus
12	TBUS	Tylova – Pařížská
13	TBUS	Gambrinus – Těšínská
14	TBUS	Sídliště Bory – U Teplárny
15	TBUS	Jižní Předměstí – Gambrinus
17	TBUS	Jižní Předměstí – Doubravka
18	TBUS	Jižní Předměstí – Tylova
19	TBUS	U Luny – Jižní Předměstí

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Z tabulky je patrné, že linka 16 se částí trasy shoduje se všemi ostatními denními trolejbusovými linkami, nicméně většina souběhů není zásadní, neboť k nim dochází v centrální části města, nebo se jedná o linky málo frekventované (14, 19). Nízká frekvence spojů je typická i pro linku 17, která s linkou 16 sdílí více než polovinu své trasy. Největší souběh 16 s další frekventovanou linkou (15) je **znázorněn zeleně**, nicméně jedná se o souběh žádoucí, sloužící pro obsluhu centrální části města. Linka 16 na své trase dvakrát kříží tramvajovou linku 4, a to v zastávkách Dobrovského a U Práce. V zastávce Sídliště Bory a doubravských zastávkách Opavská a Poliklinika Doubravka se linka 16 stýká s tangenciální linkou 30 a představuje tak alternativní spojení. V zastávkách Gambrinus a koncovém úseku Poliklinika Doubravka – Doubravka se 16 dále setkává s autobusovou linkou 28, ve druhém uvedeném úseku pak též s linkou 29.



Další souběh nastává mezi Doubravkou, Opavskou a Hlavním nádražím s regionálními autobusovými linkami 253 (jen o víkendech) a 231. Souběh s linkou 253 je v plánu eliminovat po revitalizaci obratiště Doubravka – díky návaznostem na linku 16 tamtéž.

Klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami lze shrnout následovně:

- křížení s tramvajovou linkou 4 (U Práce, Dobrovského),
- snadný přestup na regionální i dálkové vlaky na zastávce Plzeň-Jižní Předměstí – vlakové linky P1 (resp. část linky Ex6), P3 a P13,
- v docházkové vzdálenosti centrální autobusové nádraží (regionální a dálkové autobusové linky),
- přestup na mnoho linek MHD v centrálním úseku Pařížská – Mrakodrap – U Práce,
- obsluha železniční stanice a terminálu Plzeň hlavní nádraží (všechny vlakové linky, regionální autobusové linky),
- v zastávce Stavební stroje možná vazba na zastávku Divadlo Alfa (dálkové autobusové linky),
- styk s tangenciální linkou 30 (Sídliště Bory, Opavská, Poliklinika Doubravka),
- přestupní vazby na návazné autobusové spoje z konečné Doubravka (linky 28, 38, 231, 253, 254).

V pozdních večerních hodinách celotýdenně (22:57, 23:27, 23:57) a v brzkých ranních hodinách o víkendu (4:53) jsou mezi spoji linek 12, 15 a 16 ve vybraných směrech garantovány přestupy v zastávce Mrakodrap.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

**SWOT analýza linky**

Tabulka 16.3. SWOT analýza linky 16

Silné stránky	Slabé stránky
• páteřní trolejbusová linka v Plzni • nejvytíženější nekolejová linka MHD v Plzni • jednoduchá trasa a krátké intervaly mezi spoji • vazby na mnoho jiných linek • obsluha sídlišť, centra města, borské nemocnice	• výrazná nepravidelnost linky ve špičkách, dojíždění spojů, dáno minimem preferenčních opatření na trase linky • velmi vysoká vytíženost spojů ve špičkách zejména v centru • chybějící zastávka Železniční poliklinika ve směru do centra
Příležitosti	Hrozby
• vytvořený komplexní soubor preferenčních opatření Koridor16 usilujících o plynulý průjezd linky městem • záměr prodloužení trolejbusové trati od Skupovy ulice ulicí U Borského parku na Terminál Bory (určitým limitem zde může být kapacita pro odstav i nárůst souběhu s linkou 30) • zlepšení návazností mezi spoji v terminálu Doubravka (přestupy garantovány jen minimálně) a následné odstranění víkendových souběhů s linkou 253 (po revitalizaci obratiště Doubravka) • prodloužení části spojů z Doubravky na AP pro obsluhu Újezda (aktuálně však chybí infrastruktura, omezením může být i podíl kloubových trolejbusů s AP)	• vliv nárůstu individuální dopravy na pravidelnost linky • kapacitní problémy při dalším nárůstu přepravní poptávky (otázka možnosti řešení vozidly o ještě větší kapacitě) • realizace dopravních opatření na trase linky, která svým charakterem zpomalují průjezd spojů MHD – snížení konkurenceschopnosti vůči substitutům

Zdroj: vlastní zpracování

Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá na obou ramenech linky,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,
- v případě dostavby infrastruktury (trolejbusová trať v ulici U Borského parku) prověření prodloužení všech či vybraných spojů linky do terminálu Bory (bylo by doprovázeno navýšením výpravy vozidel).

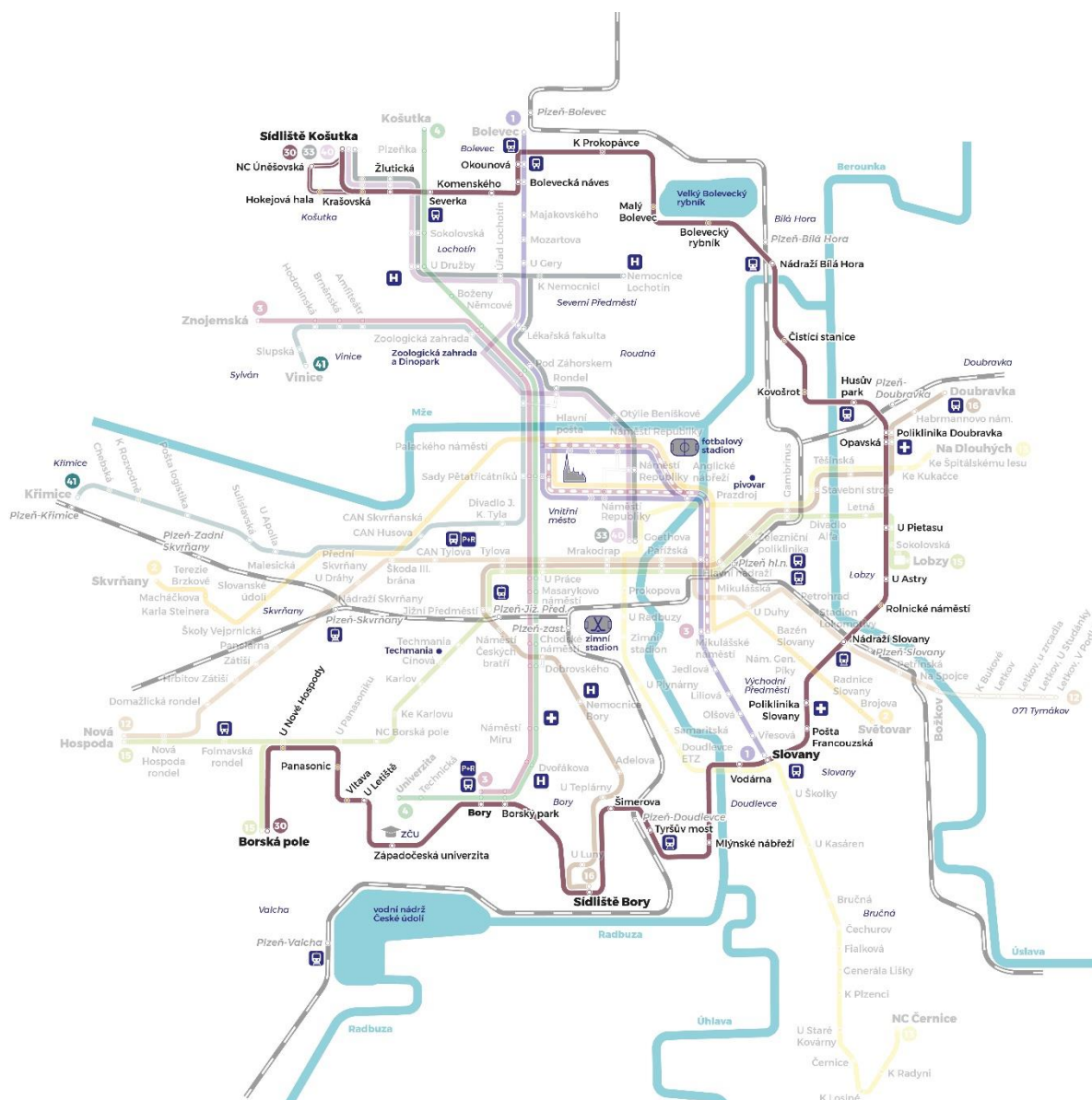


Linka 30 Borská pole – Bory – Košutka

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Linka spojuje přestupní uzel Bory a Borská pole a dále městské části Doudlevec, Slovany a Doubravka a dále až do oblasti Bolevce Severního Předměstí, kde obsluhuje významné přestupní uzly Okounová a Severka, tvoří primární obsluhu veřejnou dopravu hypermarketu Globus a je ukončena na Sídlišti Košutka. Kompletně je trasována mimo centrum města; linka je tudíž ostře tangenciálního charakteru. Prakticky se jedná o nejdůležitější a nejzatíženější tangenciální linku na území města Plzně.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 30.1: Trasa linky 30 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města



Provozní parametry linky

Trasy spojů mají relativně homogenní charakter, v úseku Bory – Borská pole je však vedena jen jejich určitá menší část. Dále v úseku mezi zastávkami Sídliště Košutka – Krašovská jsou spoje vedeny ve dvou variabilních alternativních trasách, mezi uvedenými zastávkami přímo, či se závkem a obsluhou zastávek NC Košutka a Hokejová hala.

Linka je provozována v celém úseku celodenně a celotýdenně. Následující tabulka reprezentuje intervaly spojů:

Tabulka 30.1: Intervaly spojů na lince 30

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka - ☒ šk.				
Borská pole – Bory	7–20	nejede	5–30	jed.spoje*
Bory – Košutka	7–10	15	5–10	5–15
Pracovní den prázdniny - ☒ prázd.				
Borská pole – Bory	10–20	nejede	10–120	jed.spoje*
Bory – Košutka	10	20	10–15	10–20
Víkend - ⑥ a †				
Borská pole – Bory	60	60	60	60*
Bory – Košutka	20–30	20	20	15–20

* po 22. hodině posily

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Na zajištění provozu linky je potřeba v zásadě **19** vozidel **velkokapacitní** velikosti (ranní i odpolední špička pracovního dne). V přepravních sedle pracovního dne je 9 vozidel. Ve dnech volna 7 vozidel v dopolední době a večer, 10 vozidel odpoledne v době s krátkým intervalem.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby (trolejbus, bus)

Linka 30 vykazuje následující souběžné úseky s jinými linkami:



Tabulka 30.2 Souběžné úseky linky 30 s jinými linkami

Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Okounová – Bolevecká náves
4	TRAM	Bory - Borský park
10	TBUS	Slovany – Vodárna
13	TBUS	Slovany – Vodárna
14	TBUS	Gigant – Tyršův most
15	TBUS	U Nové Hospody – U Panasonicu
15	TBUS	U Pietasu – U Astry
16	TBUS	Opavská – Poliklinika Doubravka
17	TBUS	U Nové Hospody – U Panasonicu
18	TBUS	U Nové Hospody – U Panasonicu
19	TBUS	U Nové Hospody – U Panasonicu
19	TBUS	Západočeská univerzita – Borský park
21	BUS	Bory - Borský park
22	BUS	Slovany – Vodárna
23	BUS	Bory – Borský park
23	BUS	Gigant – Tyršův most
24	BUS	Bory – U Nové Hospody
24	BUS	Okounová – Hokejová hala
25	BUS	Bory – Západočeská univerzita
25	BUS	Okounová – Bolevecká náves
26	BUS	Bory – U Darebáka
27	BUS	NC Úněšovská – Sídliště Košutka
28	BUS	Poliklinika Doubravka – Husův park
29	BUS	Borská pole – U Panasonicu
29	BUS	Vodárna – Poliklinika Doubravka
32	BUS	Bory – Borský park
32	BUS	Gigant – Tyršův most
33	BUS	Severka – Sídliště Košutka
36	BUS	Bory – Borský park
38	BUS	Poliklinika Doubravka - Opavská
39	BUS	Bory – Borský park
39	BUS	Gigant – Tyršův most
40	BUS	Severka – Sídliště Košutka
42	BUS	Bory – U Darebáka

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Nejmarkantnější podobnost trasy vykazuje s linkou 29 v úsecích Vodárna – Poliklinika Doubravka a v oblasti Borských polích (**oranžově znázorněné**), přičemž linka 29 je prakticky doplňkem linky 30. Markantní jsou též souběžné trasy s linkami 24 a 25 v jejich koncových úsecích (Borská pole, Košutka, Bolevec – **zeleně znázorněné**). Existují s mnoha linkami ale souběžné trasy opět v oblasti Borských polí či dále Doubravky. Krom společných úseků uvedených výše, linka nabízí přestupní vazby v dalších uzlech na své trase, v některých případech i přestupy hrana – hrana (Severka – linka 4 a linky VLD; Okounová – linky 1, 34, 58 a VLD; Nádraží Bílá Hora – linky 20, 58 a VLD; Nádraží Slovany – linka 12; Poliklinika Slovany – linka 2; Slovany – linky 1, 22, 23, 31, 51 a VLD; Sídliště Doubravka – linky 14, 16).



Obecně lze jako klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami označit tyto:

- možné přestupy v oblasti Borských polí,
- návaznosti v uzlu Bory na mnoho linek MHD, tak regionální autobusové dopravy,
- dále návaznosti v přestupním uzlu Slovany,
- následují návaznosti v oblasti Doubravky,
- dále jsou klíčové návaznosti v oblasti Bolevce a Severního Předměstí.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.

SWOT analýza linky

Tabulka 30.3. SWOT analýza linky 30

Silné stránky	Slabé stránky
• četná systémová nabídka spojení • přehledné vedení linky • velké množství přestupních vazeb v rámci celé tangenty • vysoká fixace cestujících na tuto linku v rámci systému MHD Plzeň jako celku	• ne zcela systémové vedení do oblasti Borských polí • absence elektrizace maxima trasy linky • kongesce ve vybraných částech uliční sítě města na trase linky – potenciál zpoždování spojů v případě nedostatečné preference MHD/VLD
Příležitosti	Hrozby
• další zlepšení systémovosti provozu • s ohledem na význam linky nalezení co nejrychlejší a nejatraktivnější trasy při zachování její úlohy nejdůležitější tangenciální linky na území města (při rádném zdůvodnění rezignace na obsluhu vybraných zastávek prodlužujících trasu kilometricky i časově; řešení obsluhy jinými linkami) • elektrizace koridoru linky a nasazení adekvátních vozidel • prodloužení linky do plánované obchodně administrativní zástavby v oblasti Košutky západně od silnice I/20 • důraznější preferencí na trase linky a segregací uspořádat cestovní rychlost a zlepšit spolehlivost spojení • zvážení možného propojení s trasou linky 24 a vedení okružních spojů po městské tangenciální síti (v případě dostatečné dopravní preference po trase linek 24 a 30 s možností garantovat stabilní jízdní řád)	• případné nesystémové redukce vlivem nedostatku finančních prostředků • další zvyšování míry kongescí ve vybraných částech uliční sítě města na trase linky – potenciál zpoždování spojů v případě nedostatečné preference MHD/VLD • opakované uzavírky na dlouhé trase linky (způsobují odklony cestujících k jiným alternativám dopravy, zejména IAD)

Zdroj: vlastní zpracování



Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá jako stabilní,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,
- předpokládá se elektrizace koridoru linky – možné prověření elektrizace úseků dle priorit,
- vzhledem ke skutečnosti, že se v rámci sítě MHD jedná o významnou páteřní linku, prověřit zajištění provozu v pozdějších večerních hodinách,
- i s ohledem na rozvoj městské sítě pozemních komunikací nalezení takové trasy, která bude znamenat minimální časové ztráty, a to při uvážení existence linky 29, která by oproti současnému stavu byla více doplňková.



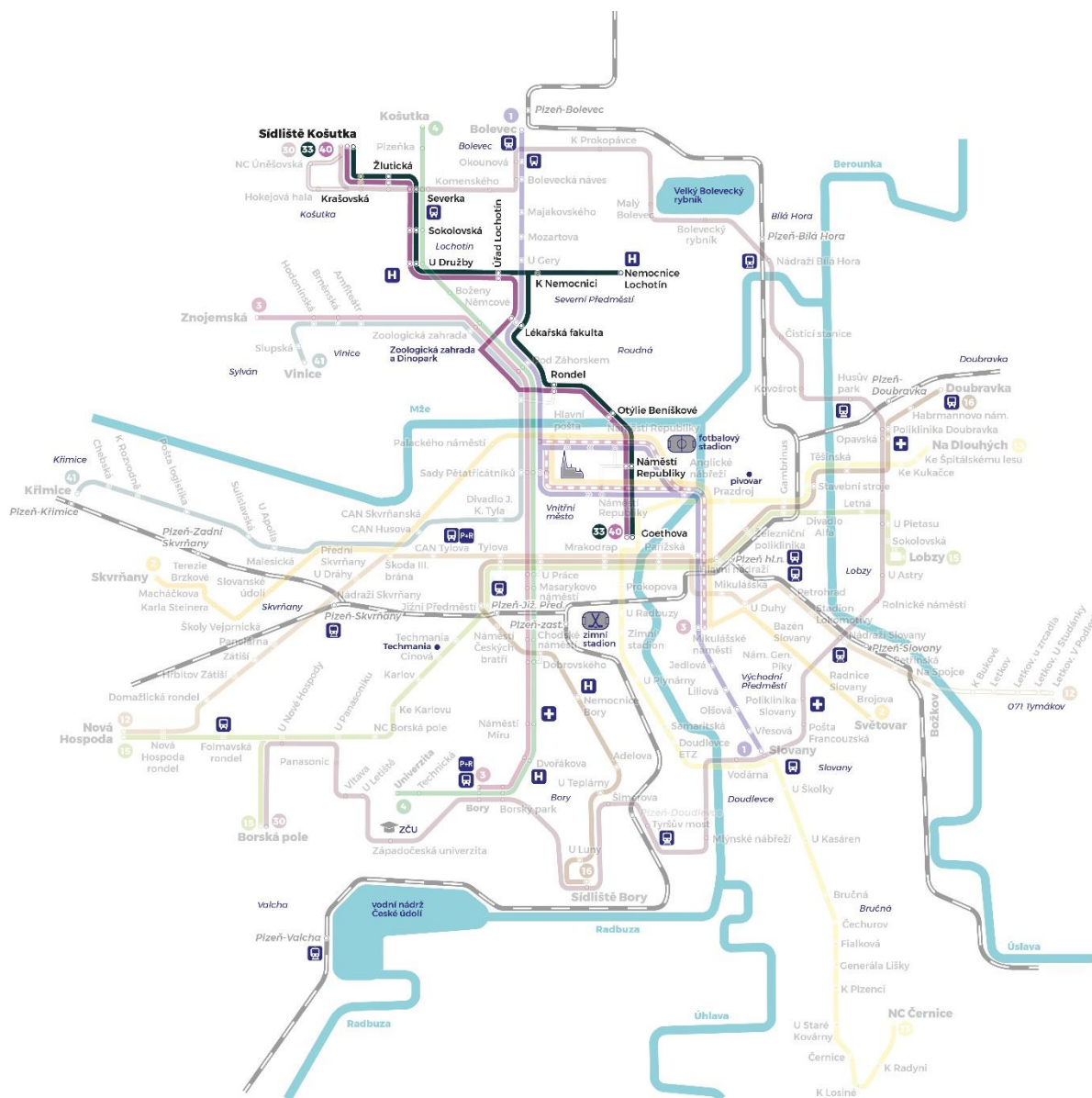
Linky 33 Goethova – Nemocnice Lochotín – Sídliště Košutka

40 Goethova – Sídliště Košutka

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linek po městě

Dvojice radiálních linek spojujících centrum města a sídliště Košutka. Linky mají většinu trasy shodnou, linka **33** navíc vykonává závlek pro obsluhu Nemocnice Lochotín.



Obrázek 33.40.1: Trasa linek 33 a 40 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Zdroj: vlastní zpracování

Provozní parametry linek

Linka 33 je v provozu celodenně a celotýdenně v celé trase (s výjimkou dvou spojů linky 33 jedoucích pouze v úseku Nemocnice Lochotín – Goethova). Linka 40 (tvořící oproti lince 33 rychlé spojení centra



města se Severním Předměstím) je vedena v prokladu s linkou 33 ve špičkách pracovního dne, resp. ráno a večer v době, kdy není nutná zajišťka k nemocnici Lochotín.

Následující dvě tabulky reprezentují intervaly spojů každé z linek:

Tabulka 33.40.1: Intervaly spojů na lince 33

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka - ✕ šk.				
Goethova – Sídliště Košutka	5–7,5	12	15–20	30
Pracovní den prázdniny - ✕ prázd.				
Goethova – Sídliště Košutka	5–7,5	12	10–20	30
Víkend - ⑥ a †				
Goethova – Sídliště Košutka	30			

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 33.40.2: Intervaly spojů na lince 40

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka - ✕ šk.				
Goethova – Sídliště Košutka	7,5–15	nejede	15–20	3 spoje
Pracovní den prázdniny - ✕ prázd.				
Goethova – Sídliště Košutka	7,5–15	nejede	15–20	3 spoje
Víkend - ⑥ a †				
Goethova – Sídliště Košutka	nejede			

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Na zajištění provozu obou linek je potřeba **8** vozidel **standardní** velikosti (ranní/odpolední špička pracovního dne), přičemž 6 kmenově pro linku 33 (celodenní směny) a 2 pro linku 40 (dělené směny ve špičkách, nicméně obě linky jsou provázané přejezdy). Daný počet vozidel v sedle lépe vyhovuje dosažení zákonných přestávek i přes prodloužení intervalu linky 33. O víkendu postačují pro linku 33 2 vozidla standardní velikosti.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby (trolejbus, bus)

Linky 33 a 40 vykazují kromě vzájemného souběhu ve většině trasy (vyjma zastávek K Nemocnici a Nemocnice Lochotín) následující souběžné úseky s jinými linkami:

Tabulka 33.40.3 Souběžné úseky linek 33 a 40 s jinými linkami

Linka	Druh	Úsek
1	TRAM	Lékařská fakulta - Úřad Lochotín
4	TRAM	U Družby - Severka
20	BUS	Rondel – Goethova
24	BUS	Severka – Krašovská
30	BUS	Severka – Krašovská

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů



Linka 33 tvoří hlavní spojení nemocnice Lochotín s centrem města a Severním Předměstím. Významné souběhy na trase linky nenastávají, v úseku k centru města je jednosměrná trasová souběžnost s linkou 20 (**znázorněno oranžově**).

Obecně lze jako klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami označit tyto:

- přestupní vazby na tramvajovou linku 4 v zastávce Severka,
- přestupní vazby na tramvajovou linku 1 v zastávce Úřad Lochotín a K Nemocnici (jen linka 33),
- přestupní vazby na mnoho linek MHD v centrálním úseku Náměstí Republiky – Goethova – Mrakodrap.

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka 33 řadí do kategorie „5 000 – 9 999 cestujících“, linka 40 pak do kategorie „500 – 999 cestujících“. Jak už bylo uvedeno, obě linky je nutné vnímat jako úzce provázaný a vzájemně se doplňující celek, přepravující dohromady významné objemy cestujících.

SWOT analýza linek

Tabulka 33.40.4 SWOT analýza linek 33 a 40

Silné stránky	Slabé stránky
• v zásadě systémová nabídka spojení (33) • přímé spojení centra města s nemocnicí Lochotín (33), resp. rychlé spojení centra se Severním Předměstím (40) • poměrně krátký souhrnný interval v pracovní dny • krátké přestupní vazby na tramvaje v uzlech U Gery, Severka a v zastávce Lékařská fakulta	• není napojení linek na Hlavní nádraží • delší přestupní vazby na tramvaje na Náměstí Republiky a trolejbusy (uzel Goethova – Mrakodrap) • linka 40 v provozu pouze v úzce vymezeném období
Příležitosti	Hrozby
• zkrácení intervalu linky 33 o víkendech a večer v pracovní dny • možné zrušení linky 40 a posílení linky 33 • prodloužení trasy na Hlavní nádraží (za cenu navýšení výpravy) • plánované částečné vybudování el. trakce a převedení linky do provozu parciálními trolejbusy (tzv. projekt trolejbusu na Severní Předměstí) • předpokládaný další rozvoj oblasti severozápadní Košutky • vyhrazení Rooseveltova mostu pro MHD • doplněné zastávky do Rooseveltovy ulice na úroveň ulice Malá	• zpoždování spojů vlivem kongescí na Rooseveltově mostě a v okolí (nedostatečná míra preference MHD či nerealizovaná infrastrukturní opatření – napojení ulice Otýlie Beníškové) • pomalá jízda vozidel vyvolaná stavem komunikace alej Svobody u FN Lochotín (33) • nevybudování elektrické trakce, ponechání v dieselové vozbě (tj. neuskutečnění elektrifikačního záměru linky v pokročilé fázi přípravy) • zrušení linky 40 bez adekvátního posílení linky 33

Pozn.: Pokud není uvedeno jinak, vztahuje se každý uvedený faktor k oběma linkám.

Zdroj: vlastní zpracování



Výhled pro obě linky v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období u linky 33 předpokládá jako stabilní, a to zejména s ohledem na přímou obsluhu zastávky Nemocnice Lochotín přímo z centra města; v případě doplňkové linky 40 je možné s ohledem na zajištění rychlého spojení do oblasti Bolevce, Lochotína a Košutky tramvajovými linkami 1 a 4 uvažovat v plánovacím horizontu o kompletním zrušení linky, resp. sloučení s linkou 33,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb,
- obě linky jsou totožně ukončeny v centru města – v souběhu s elektrifikací obou linek prověření propojení s jinou linkou na diametrální linku s důrazem obsluhy oblasti hlavního nádraží – tak, aby šlo realizovat spojení z oblasti hlavního nádraží k FN Lochotín bez přestupu,
- prověření prodloužení vybraných spojů linky 33 či 40 (v okrajových částech dne) do oblasti severozápadní Košutky,
- patrně těsně za horizontem plánovacího období nebo ke konci období tohoto materiálu nová trasa z centra k nemocnici Lochotín (ke zvážení průjezd areálem nemocnice Lochotín),
- předpokládá se další postup ohledně elektrizace trasy linek a tvorba koridorů s preferenčními opatřeními.

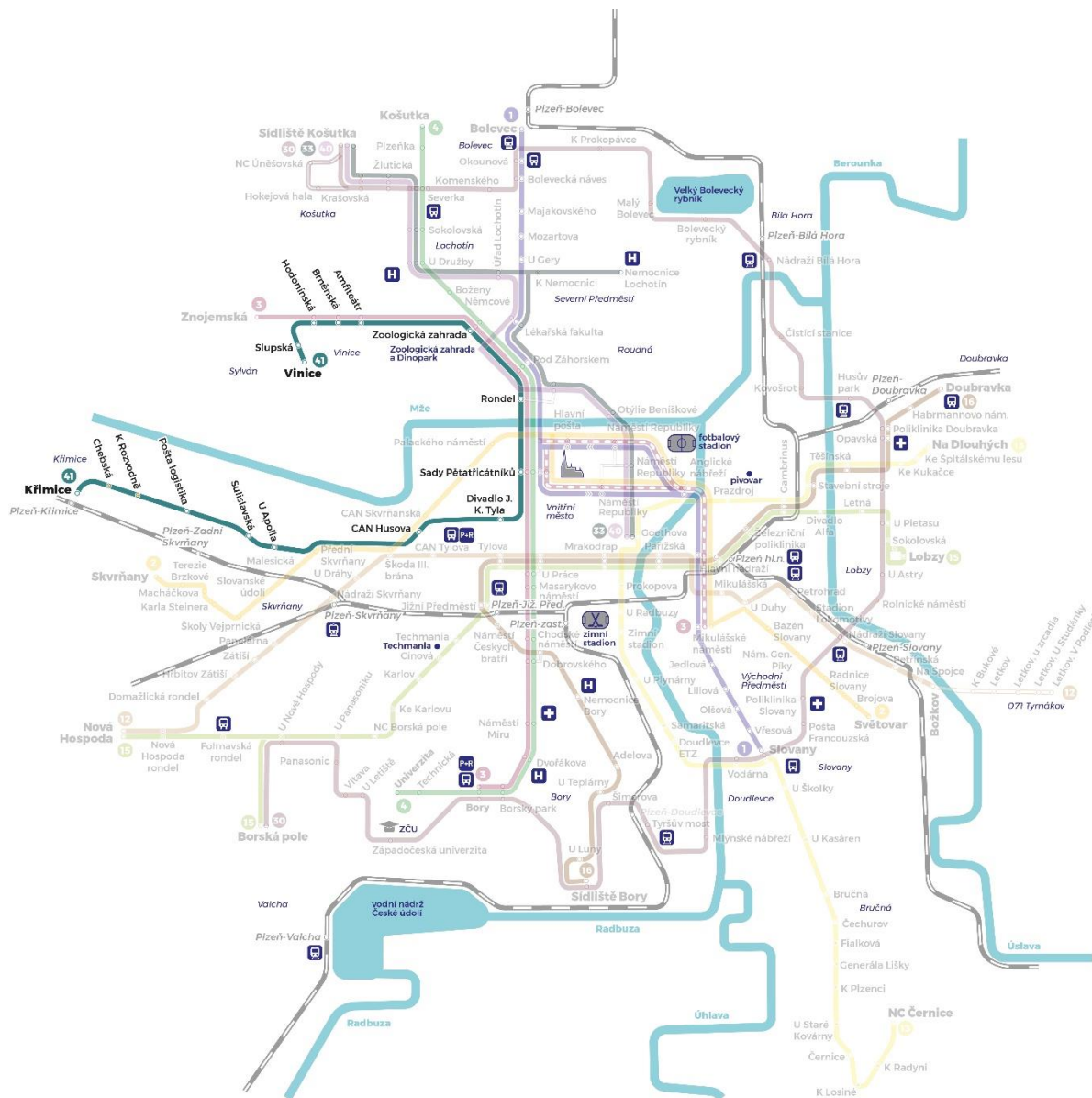


Linka 41 Vinice – CAN Husova – Křimice

Dopravce: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Vedení linky po městě

Linka diametrálního charakteru spojující místní části Vinice a Křimice s centrem města. Obě ramena nejsou přepravně vyvážená, výrazně vyšší poptávku lze sledovat na radiálním ramenu Vinice – centrum.



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 41.1: Trasa linky 41 v rámci sítě páteřních linek MHD a území města

Provozní parametry linky

Už naznačená nevyváženost přepravní poptávky na obou ramenech se projevuje realizací pásmového provozu. Linka je provozována zhruba mezi 4. hodinou ranní a půlnocí celotýdenně. Celotýdenně je většina spojů linky 41 vedena v trase Vinice – CAN Husova, přičemž v celé trase linky Vinice – CAN Husova – Křimice jsou spoje provozovány zejména v přepravních špičkách. V těchto obdobích dochází i k nárazovému zkracování intervalu mezi spoji (pro návoz a odvoz dělníků zejm. do/z oblasti Borských



polí). Převažující intervaly přibližuje tabulka 41.1. Intervalově se jedná o nejhustěji provozovanou autobusovou linku v síti PMDP, a to zejména kvůli krátkému intervalu v ranní špičce ve dnech školní výuky.

Výše uvedené zahušťování intervalu pro odvoz dělníků je obvykle realizováno v celé trase linky, výjimku reprezentuje zkrácený posilový spoj Chebská – Sady Pětatřicátníků po 22. hodině. V okrajových hodinách je dále několik spojů vedeno jen v úseku Vinice – Sady Pětatřicátníků, resp. opačně, a to v při sjezdech z linky do vozovny, resp. naopak. Většina přesunů mezi linkou a depem probíhá bez cestujících, přičemž vozy zařazují/vyřazují v zastávce CAN Husova.

Tabulka 41.1: Intervaly spojů na lince 41

Interval [min]/úsek	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Pracovní den školní výuka - ✕ šk.				
Vinice – CAN Husova	4–6	10–12	5–7,5	10 (15,30)
CAN Husova – Křimice	7–30	60	5–30	30–60
Pracovní den prázdniny - ✕ prázd.				
Vinice – CAN Husova	7–10	15	7,5	10–20 (30)
CAN Husova – Křimice	9–30	60	7–30	30–60
Víkend - ⑥ a †				
Vinice – CAN Husova	10–15	15	15	15–30
CAN Husova – Křimice	45–60	60	60 (75)	60 (30)

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Na zajištění provozu linky je potřeba až **12 velkokapacitních autobusů (špičky pracovního dne)**, z toho 5 autobusů v sedle a dále pak 4 o víkendech. Ve dnech školního vyučování jsou autobusy z linky 41 využívány pro školní spoje linky 37 (Radčice – Macháčkova, resp. Macháčova – Křimice, s režijními přejezdy autobusů v trase CAN Husova – Radčice, Macháčkova – vozovna, resp. CAN Husova – Macháčkova). Autobusy z linky 41 dále přejíždí i na linku 56 – přejezdy se odehrávají v obratišti Vinice.

Souběžné úseky s jinými linkami, provázanost s jinými linkami a přestupní vazby

Linka 41 vykazuje následující souběžné úseky s jinými linkami:

Tabulka 41.2. Souběžné úseky linky 41 s jinými linkami

Linka	Druh	Úsek
4	TRAM	Zoologická zahrada – Sady Pětatřicátníků
20	BUS	Rondel – Sady Pětatřicátníků
24	BUS	K Rozvodně – Chebská
25	BUS	K Rozvodně – Chebská
25	BUS	Hodonínská – Zoologická zahrada/Amfiteátr
27	BUS	Zoologická zahrada – Sady Pětatřicátníků
28	BUS	Sady Pětatřicátníků – CAN Husova
34	BUS	Rondel – Sady Pětatřicátníků
37	BUS	K Rozvodně – Křimice/Chebská
56	BUS	Vinice – Chebská

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Nejmarkantnější podobnost trasy nastává s linkou 56 (**červeně znázorněno**), která představuje prodloužení linky 41 do Města Touškov (s vynecháním koncové zastávky 41 Křimice). Obě linky jsou



vedeny ve prokladu, a fakticky tak na 56 lze nahlížet jen jako na přeznačené spoje linky 41. Trasa linky 41 se dále potkává s tangenciální linkou 25 (**šedě znázorněno**), a to jednak v oblasti Vinic (vždy), tak v oblasti Křimic (u vybraných spojů obou linek). V Křimicích dále nastává souběh s některými spoji tangenciální linky 24. Další, spíše nevýznamné, souběhy nastávají v centrální části města. Spojení zastávek Zoologická zahrada a Sady Pětatřicátníků realizují linky 4 a 41 (případně 27, 56) vždy s jinou nácestnou zastávkou.

Mezi zastávkami CAN Husova a Křimice zajišťuje kromě linky 41 alternativní spojení i trolejbusová linka 11, po jiné (delší) trase. Trasa CAN (Tylova) – U Apolla – Pošta logistika – Chebská je dále obsluhována i regionálními autobusovými linkami (66, 532, 368, 371, 722, částečně též 534). Tyto linky obsluhují vždy jen uvedené zastávky, s výjimkou 66, která obsluhuje i nácestné zastávky Sulislavská a K Rozvodně.

Obecně lze jako klíčové návaznosti či provázanosti s jinými linkami označit tyto:

- přestupní vazby na linku 4 v zastávce Zoologická zahrada,
- přestup na další linky MHD v centrálním úseku Rondel – Sady Pětatřicátníků – Divadlo J. K. Tyla,
- obsluha Centrálního autobusového nádraží (regionální a dálkové autobusové linky),
- možná vazba na spoje tangenciální linky 25 na Vinicích a dále na některé spoje tangenciálních linek 24 a 25 v Křimicích,
- proklady s linkou 56 do Města Touškov,
- z obratiště Křimice je dostupná železniční stanice Plzeň-Křimice (vlakové linky P1západ a P13).

Počty cestujících

Z pohledu počtu přepravených cestujících v běžný pracovní den se linka řadí do kategorie „více než 10 000 cestujících“.



SWOT analýza linky

Tabulka 41.3. SWOT analýza linky 41

Silné stránky	Slabé stránky
• systémová nabídka spojení • pohodlný přestup „hrana-hrana“ s linkou 4 v zastávce Zoologická zahrada	• velmi vysoké vytížení na neelektrifikovanou linku (vinické rameno) • neatraktivní intervaly v úseku CAN – Křimice, zejména o víkendech • absence souhrnných jízdních řádů s linkou 56 ve směru na Vinice
Příležitosti	Hrozby
• zavedení tramvaje na Vinice – výrazná proměna linky (elektrifikace – trolejbus(?)) - , bude mít spíše charakter napaječe tramvaje a dále spíše tangenciální spojení k FN Lochotín) • koordinace s linkami IDPK v úseku CAN – Křimice (Chebská) • řešení možné provázanosti s jinými linkami v oblasti Křimic • prodloužení spojů do projektovaného obratiště „Na Horničce“ v Křimicích • rozvoj bydlení v Křimicích a celé okolní oblasti	• při změně charakteru linky v návaznosti na zavedení tramvaje na Vinice bude nutné řešit obsluhu Husovy ulice a zejména spojení do Křimic (přibudou přestupy) • potenciálně ubývajících pracovní příležitosti v oblasti průmyslových podniků mezi Skvrňany a Křimicemi

Zdroj: vlastní zpracování

Výhled v plánovacím období 2026–2030

- zajištění provozu se v plánovacím období předpokládá na obou ramenech linky,
- dle dat z APC optimalizace intervalů a nasazení vozidel dle reálných přepravních potřeb (ramena jsou asymetricky zatížená počty cestujících),
- může však dojít k rozdělení ramen linek, v souvislosti se zavedením tramvajové linky 3 na Vinice dojde patrně k výrazným koncepčním změnám, které však nelze s jistotou popsat a záleží jak na výsledné trase linky 3, tak postupu elektrifikace trolejbusové trati na Severní Předměstí, už ve stávajícím stavu je trasa vedení po městě spíše atypická (z pohledu ve vztahu k centru města se jedná o dvě propojené radiální trasy, ale prakticky v jednom kvadrantu) – i přes případné změny trasování je vhodné udržet diametrální charakter linky,
- v případě Křimic prověření možností prodloužení spojů do lokality Na Horničce.



Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030

Příloha č. 2: Karty přestupních uzlů





Příloha obsahuje karty těchto přestupních uzlů

- Bory,
- Centrální autobusové nádraží,
- Dobrovského,
- Doubravka,
- Chodské náměstí + Plzeň zastávka,
- Jižní Předměstí,
- Mrakodrap + Goethova + Prokopova,
- Nádraží Bílá Hora,
- Nádraží Skvrňany,
- Nádraží Slovany,
- Náměstí Republiky,
- Okounová + Bolevec,
- Sady Pětatřicátníků + Hlavní pošta,
- Severka,
- Slovany,
- Terminál Hlavní nádraží,
- Tyršův most + Doudlevec,
- U Duhy,
- U Gery + Úřad Lochotín,
- Univerzita + U letiště,
- U Práce,
- Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové + Lábkova.

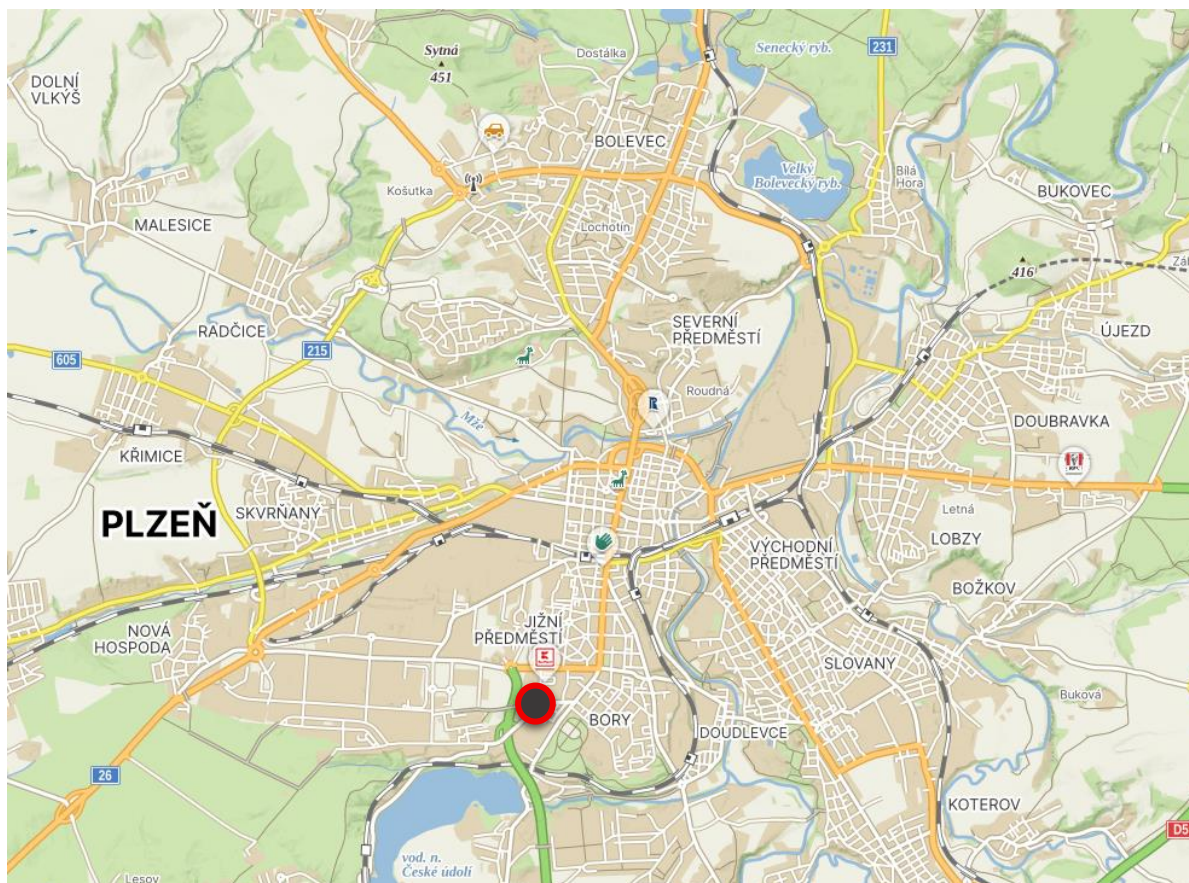


Přestupní uzel Bory

Situování ve městě

Větší přestupní terminál vybudovaný na jihozápadním okraji města Plzně, sloužící pro přestup jak mezi diametrálními a tangenciálními městskými linkami, tak pro přestup na příměstské autobusové linky. Terminál disponuje čekárnami pro cestující, zázemím pro řidiče, bistroem a obchody s rychlým občerstvením, veřejnými toaletami, v jeho blízkosti jsou zřízena stání K+R a v blízkosti se nachází také parkoviště P+R.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Do uzlu Bory je směřována páteřní diametrální tramvajová linka 4, páteřní tangenciální autobusová linka 30 a dále tangenciální autobusové linky 24, 25 a 32, a lokální obslužné (radiální) linky 21, 26, 39 a 42. Regionální autobusové linky obsluhující uzel směřují na jižní Plzeňsko, do Stodu a do Zbůchu. Všechny linky obsluhující terminál Bory přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi linkami 4, 21, 30, 32 a 39 je dále využívána sousední zastávka Borský park. Tuto zastávku také ještě obsluhují noční autobusové linky N4 a N91.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Bory*

Linky obsluhující uzel			
TRAM	TBUS	BUS	BUS REGIO
4	19	21	335
		23	370
		24	423
		25	424
		26	431
		30	521
		32	560
		39	561
		42	562
		N1	566
			621
			649
			737

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Bory*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	21, 26, 30, 32	ve večerních hodinách omezené vyčkávání přípojů 21, 26 a 32
4	24, 25	
4, 30	regionální autobusy	
30	21, 26	
30	24	sedla PD, víkendy

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura, možnosti odstavování

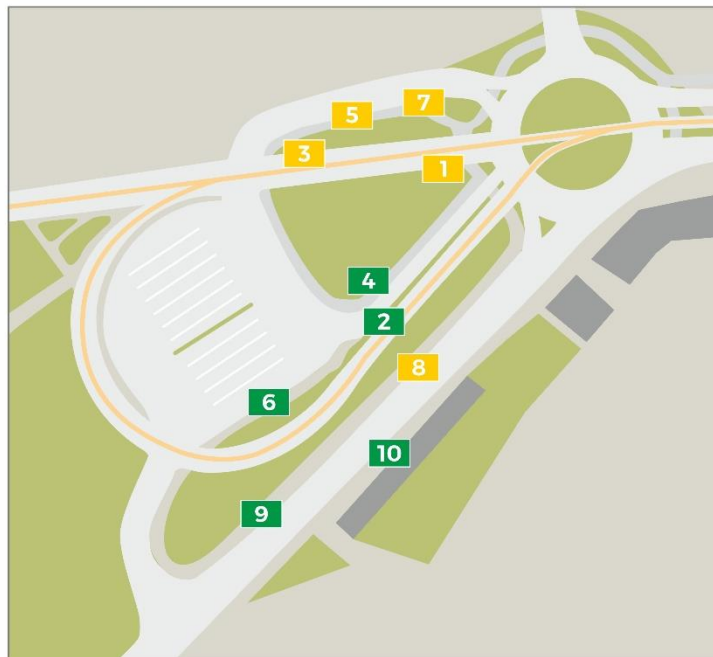
Přestupní vazby v rámci terminálu lze hodnotit jako poměrně krátké a vyhovující. Terminál svým kolejovým uspořádáním umožňuje otáčení tramvají ve směru z centra – včetně objíždění po předjížděné koleji. Tato kolej nicméně svojí délkou umožňuje předjíždění jen jedné soupravy délky XL a v důsledku tak omezuje provozní flexibilitu (předjíždění spojů jedoucích do vozovny, mimořádné jízdy) i ztěžuje řešení případných nepravidelností.

Dále je na terminálu možné ukončovat a odstavovat autobusové spoje ze všech směrů. Uspořádání jednotlivých stanišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3.



Plzeň, Bory

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line	Směr Direction Richtung	Nástupiště Platform Bussteig
370	Plzeň, Chebská, Město Touškov, Vseruby	9
424	Přestice, Klatovy	9
431	Přestice, Řečno, Letiny	9
521	Zbůch, Nýřany	9
560	Dobřany, Přestice	9
561	Dobřany, Merklín	9
562	Chlumčany, Oplot	10
566	Lhota, Dobřany	9
621	Stod, Horšovský Týn, Domažlice	9
737	Nýřany, Stříbro	10
linky jedoucí na Terminál Hlavní nádraží		10
výstupní stanoviště (i pro linky MHD)		2 4 6

Stanoviště linek MHD

Linka Line	Směr Direction Richtung	Nástupiště Platform Bussteig
4	Univerzita	3
4	centrum, Košutka	1
21	Litice	7
23	Radobyčice, Slovany	7
24	Zadní Skvrňany, Bolevec	8
25	Zadní Skvrňany, Nemocnice Lochotín, Vinice, Bolevec	8
26	Lhota, Nová ves	8
30	Borská pole	8
30	Slovany, Sídliště Košutka	5
32	Radobyčice, NC Černice	7
36	Sídliště Litice	7
39	Výsluní	7
42	Lhota	8
N1	Panasonic	8
N1	Mrakodrap, Bolevec	5

prosinec | December | Dezember 2024

378 035 477 | idpk.cz

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Bory

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Bory

Maximální počet odstavných stání	
TRAM	5 souprav (L)
BUS	cca 6 kloubových (L) + 4 standardní (M)
BUS REGIO	6-8 standardních (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Vyhovující stav – uspořádání nástupišť beze změn, kvalita uzlu odpovídající.

Pro zvýšení provozní flexibility tramvají (zejména při výhledovém provozu vozů velikosti XL) by bylo vhodné prodloužit předjízdnu kolej v prostoru obratiště.

Připravováno je vybudování infrastruktury pro elektromobilitu v prostoru terminálu. V první fázi se jedná o prodloužení trolejbusové tratě ze Skupovy ulice (prodloužení linky 16, případně 14) a taktéž vybudování nabíjecích stanovišť včetně související infrastruktury pro elektrobusy (MHD, do budoucna případně i regionální autobusy).

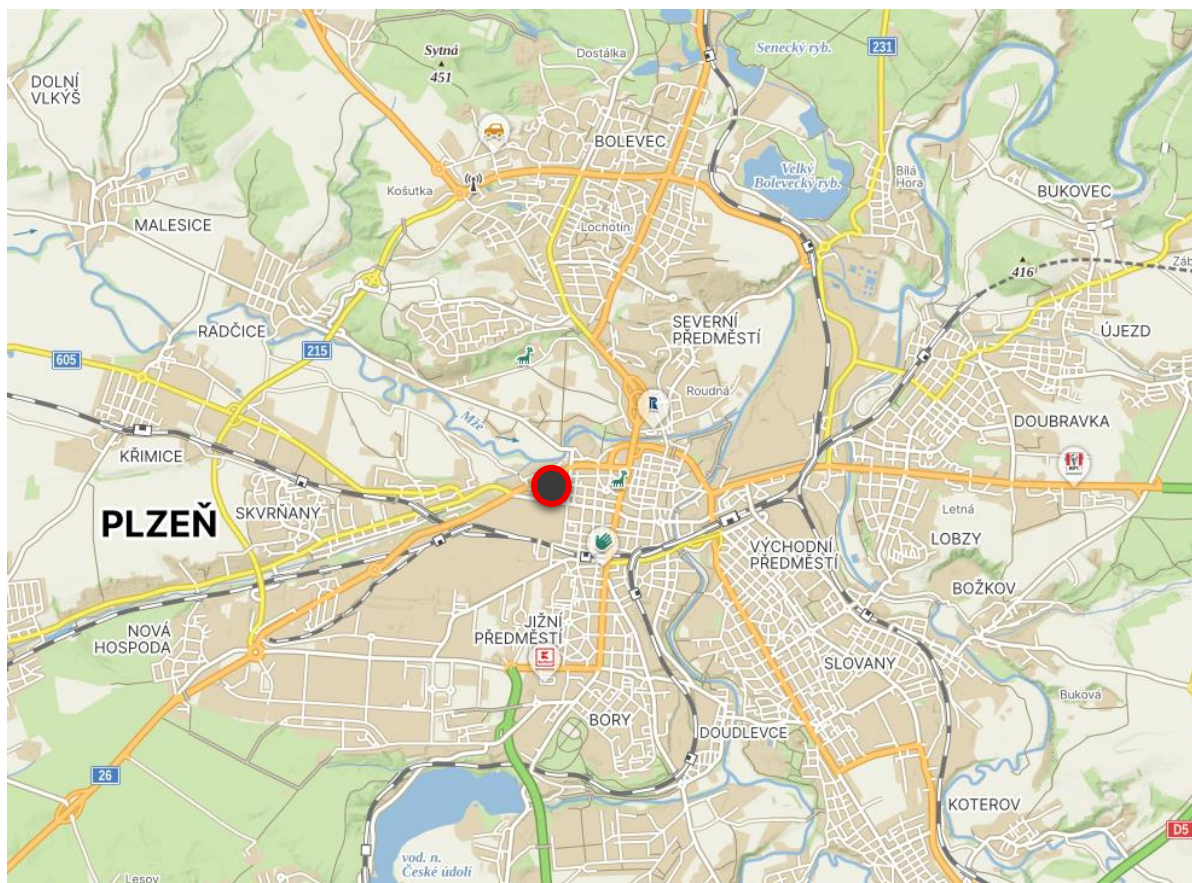


Přestupní uzel Centrální autobusové nádraží

Situování ve městě

Přestupní uzel na západním okraji širšího centra Plzně. V minulosti se jednalo o hlavní terminál pro regionální a dálkové autobusové linky, avšak po vybudování Terminálu Hlavní nádraží jeho dopravní význam klesá. Terminál v současnosti slouží pro přestup mezi dálkovými a regionálními autobusovými linkami a linkami MHD. V blízkosti uzlu se nachází oficiální parkoviště P+R, dále též prodejny obchodu a služeb a zázemí pro řidiče.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel je tvořen více zastávkami – samotné Centrální autobusové nádraží obsluhují autobusové linky regionální (směřující zejména na sever a západ Plzeňského kraje), mezikrajské (do Karlových Varů, do Prahy) a mezinárodní dálkové (zajišťující spojení zejména s Ukrajinou, dále také se Slovenskem, Rumunskem či Francií).

Zastávky MHD v okolí (CAN Skvrňanská, CAN Husova, CAN Tylova) jsou obsluhovány páteřními diametrálními linkami 2, 12 a 41, radiálními linkami 18 a 28, diametrálními linkami 11 a 56 a účelovou nákupní linkou S1. Mimo to jsou zdejší zastávky hojně využívány smluvními (neveřejnými) svozovými linkami zaměstnanců do podniků v oblasti Štěnovic, Stříbra, Nýřan, Nové Hospody u Boru atd. Tyto



linky obsluhují zastávky CAN Husova a CAN Tylova bez licence či v rozporu s licenci, neboť Krajský úřad Plzeňského kraje směřuje zvláštní linkovou dopravu přímo na CAN. Spoje VLD využívají kromě samotného CAN i zastávku CAN Tylova (jde o spoje směřované na Terminál Hlavní nádraží).

Městské a regionální linky obsluhující terminál CAN přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.

Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel CAN

Linky obsluhující uzel				
TRAM	TBUS	BUS	BUS REGIO	
2	11	28	55	371
	12	41	66	531
	18	56	251	532
		S1	321	534
		N2	322	535
		N5	323	722
			334	N55
			362	N91
			368	
			+ dálkové linky	

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu CAN

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
2, 11, 12, 18, 41	regionální a dálkové autobusy	
11, 12	28, 41	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ČSAD Plzeň s.r.o.; Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.; Autodoprava Daniel Sládek s.r.o.; FlixBus CZ s.r.o.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) dálkového charakteru a dále linky obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura, možnosti odstavování

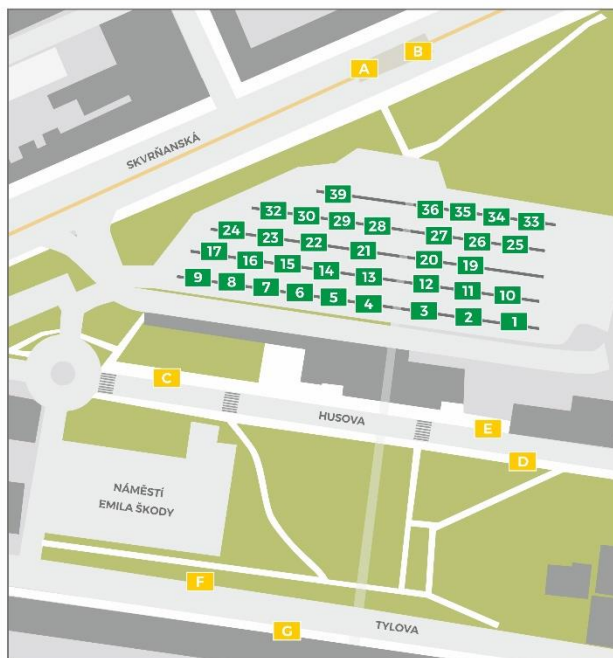
Slabinou uzlu CAN z pohledu cestujících je absence jakékoliv vazby na železniční dopravu, která není danou oblastí vedena (autobusové a vlakové nádraží propojují linky 2 a 11), a také nevábivé prostředí podchodu propojujícího nejkratší cestou stanoviště CAN s dalšími zastávkami MHD v okolí. Autobusové nádraží navíc není bezbariérové. Vzdálenosti mezi stanovišti MHD v Tylově, Husově a Skvrňanské ulici i celková úroveň veřejného prostoru v místě značně snižují atraktivitu přestupu. Společně s obdobně neatraktivní sousední zastávkou Škoda III. brána (mnohaproudá komunikace, nutnost užívání podchodu) jsou tak přestupní vazby mezi páteřními linkami 2 a 12 (případně i 11) neatraktivní.

Z pohledu městské dopravy umožňuje uzel CAN (resp. zastávka CAN Husova) ukončování trolejbusových a autobusových spojů ve směru z centra, včetně možnosti odstavování. Samotný terminál CAN slouží pro regionální a dálkové linky a nabízí bohaté kapacity pro ukončování a odstavování vozidel.



Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3.

Plzeň, CAN Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Zastávky **F** a **G** - CAN Tylova | zastávky **C** **D** **E** - CAN Husova | Zastávky **A** **B** - CAN Skvrňanská

Prosinec | December | Dezember 2024

378 035 477 | idpk.cz

Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
55	Tlučná	11
66	Vejprnice	11
251	Kladruhy, Tachov, Lesná, St. Křižecí Hut	F
251	Terminál Hlavní nádraží	G
321	Plasy, Kralovice, Rakovník	17
322	Manětín, Žlutice	19
334	Plasy, Kralovice, Rakovník	19
362	Manětín, Žlutice	20
368	Pernarec, Ostrov u Bezdružic	16
371	Terminál Hlavní nádraží	C
371	Město Touškov, Kůstí	15
371	Město Touškov, Čeminy (jen So, Ne, st. svátky)	F
531	Nýřany, Přehýšov/Hermanova Huť	21
532	Vochov, Myslinka	13
534	Město Touškov	15
722	Stříbro, Tachov	F
722	Terminál Hlavní nádraží	G
N55	Tlučná	F
143105	Stod, Domažlice	7
400320	Domažlice, Kdyně	7
421323	Karlovy Vary, Ostrov	9
440080	Toužim, Karlovy Vary	9
2	Skvrňany	A
2	Centrum Světovar	B
11	Ústřední hřbitov/Křimice/Malesice	C
12	Božkov, Letkov	F
12	Zátíší, Nová Hospoda	C
18	Borská pole	C
28	Bukovec	D
41	Vínice	D
56	Město Touškov	C
56	Město Touškov	D
N2	Zadní Skvrňany	F
N2	Černice	C
N5	Malesice, Město Touškov	F
N5	Radobýčice	G

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu CAN

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu CAN

Maximální počet odstavných stání	
TBUS	4-5 standardních (M)
BUS	3-4 kloubové (L)
BUS REGIO	cca 40 standardních (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Lze předpokládat utlumování provozu regionálních autobusů na CAN ve prospěch Terminálu Hlavní nádraží po dokončení jeho rozšíření. Z pohledu městské dopravy se nabízí návazně reagovat na případný pokles přepravní poptávky (při respektování stávajících přepravních vazeb a možností ukončení radiálních linek od východu Plzně v širším centru města). Po dostavbě Terminálu Hlavní nádraží (sekce jih) bude provoz VLD i mezinárodní a dálkové autobusové dopravy na CAN utlumen. V přestupním uzlu namísto CAN budou ukončeny primárně obslužné autobusové linky ve směru Nýřany a Město Touškov/Kozolupy s tím, že ostatní spoje (směr Stříbro, Pernarec aj.) budou směřovány na Terminál Hlavní nádraží.



Z důvodu polohy trolejového vedení a nutnosti případného umístění naváděcích trychtýřů pro automatické připojení k trolejovému vedení je vhodné řešit konfiguraci zastávky CAN Tylova, jelikož v zastávce odbavují autobusy VLD a spoje MHD zároveň, a z tohoto pohledu může docházet ke kolizním situacím.

V delším horizontu se předpokládá celková revitalizace oblasti (přestavba náměstí Emila Škody a CAN) – se soustředěním přestupních stanovišť k sousední zastávce Škoda III. brána (zde projektován přestupní uzel a taktéž P+R parkoviště), případně v rámci MHD i ke křižovatce Přemyslova x Kotkova. Jedná se o žádoucí stav vedoucí ke zkrácení a zatraktivnění přestupních vazeb (včetně kratšího přestupu mezi regionálními autobusovými linkami a páteřní linkou 2). Při revitalizaci oblasti je vhodné zvážit prostory pro odstavování vozidel MHD (předpokládáno je odstavování v novém uzlu u III. brány), vedení spojů linky 11 příp. i 12 (prověření pásmového provozu) a tomu odpovídající uspořádání zastávek.

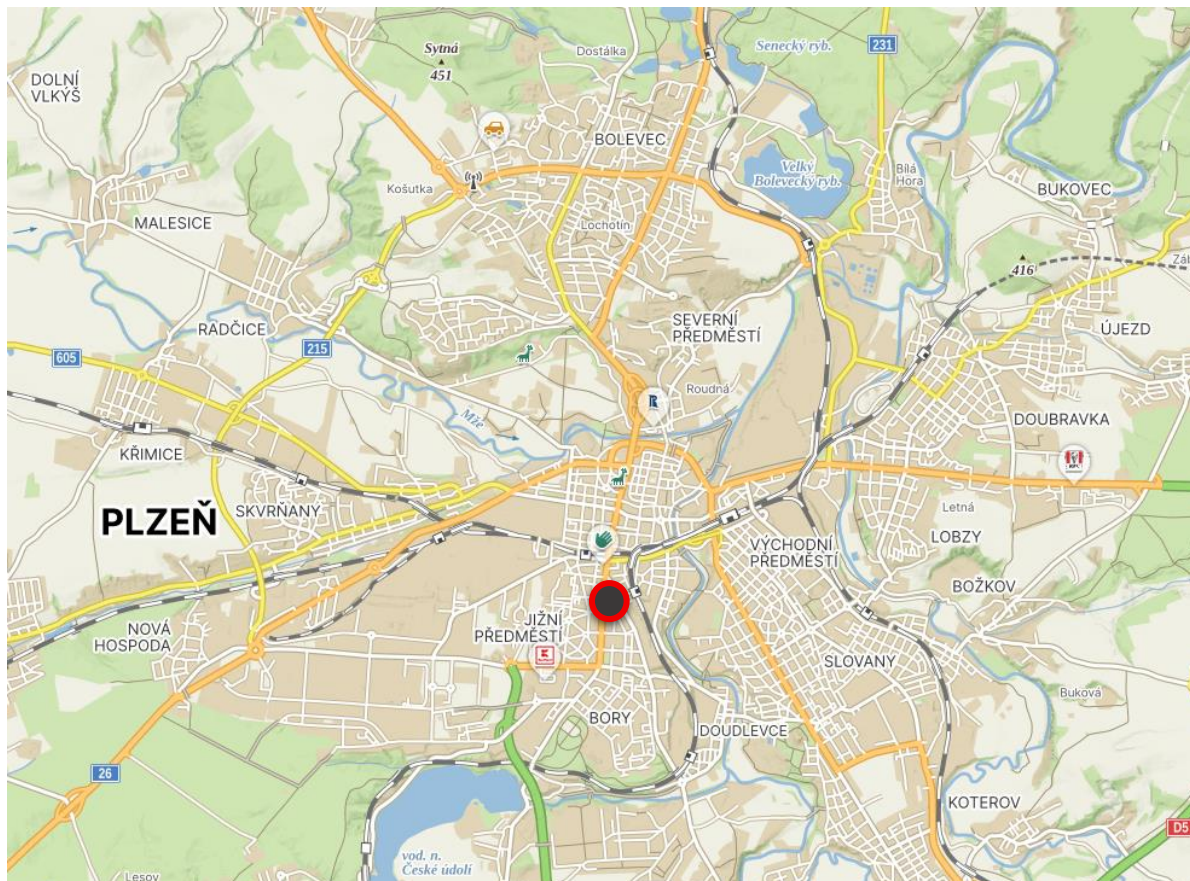


Přestupní uzel Dobrovského

Situování ve městě

Menší, ale frekventovaný přestupní uzel MHD situovaný na jižním okraji širšího centra Plzně, sloužící pro přestup mezi frekventovanými páteřními diametrálními linkami 4 a 16 a dále linkou 22. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou spíše limitované.

Městský obvod: Plzeň 3



poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Dobrovského obsluhují páteřní diametrální linky 4 a 16, dále pak školní spoje linky 19 a tangenciální linka 22. Všechny linky přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel Dobrovského

Linky obsluhující uzel		
TRAM	TBUS	BUS
4	16	22
	19	N1
		N4

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu Dobrovského

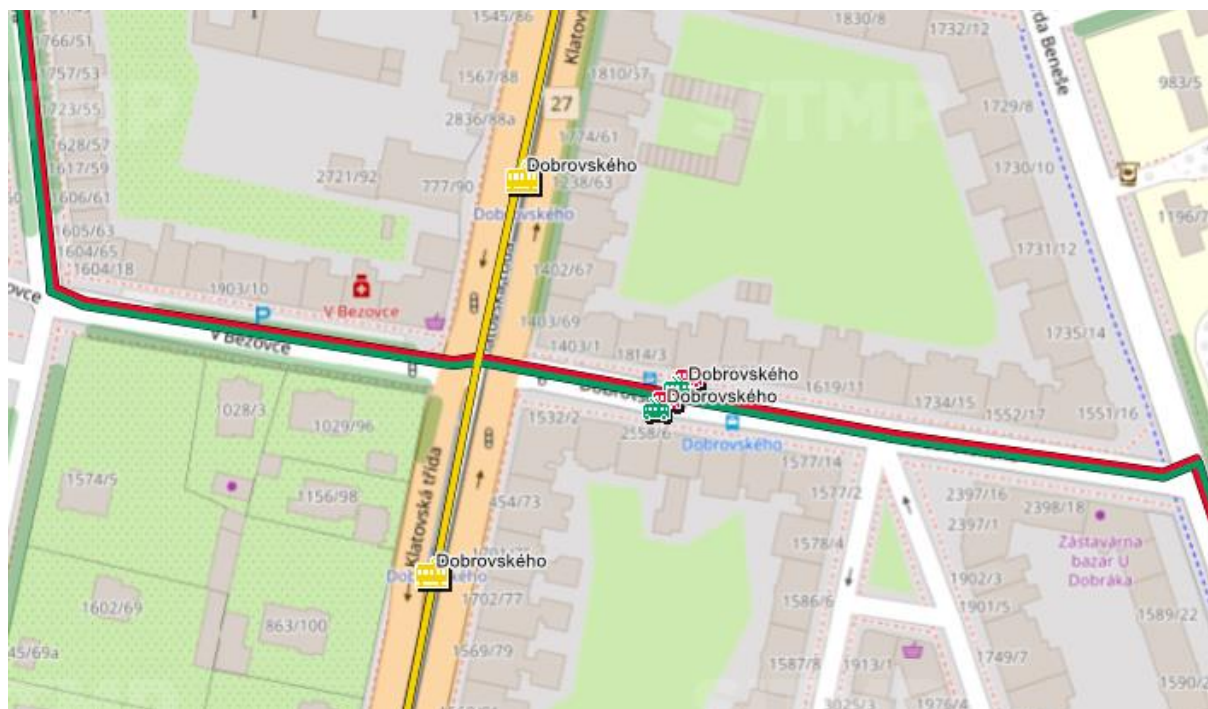
Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	16, 22	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Infrastruktura

Uzel je tvořen jednotlivými nácestnými zastávkami v ramenech průsečné křižovatky a nedochází zde k ukončování spojů. Tramvajová nástupiště jsou řešena formou ostrůvků. Zastávkový záliv v Dobrovského ulici směr Klatovská je od roku 2024 rozdělen na dvě stanoviště – pro denní a noční linky (stanoviště denních linek bylo přiblíženo ke křižovatce s Klatovskou třídou).



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Dobrovského

Výhledový stav:

Po přiblížení stanoviště denních linek v Dobrovského ulici ke Klatovské třídě lze stávající stav označit jako vyhovující, není potřeba změn. V budoucnu lze uvažovat o doplnění informačních panelů pro cestující či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami.

Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace konstatuje absenci pěších vazeb pro přístup na zastávky MHD na začátcích tramvajových nástupišť v uzlu (tj. na odvrácených stranách od křižovatky).



V rámci uvažovaného zklidnění Klatovské třídy by nemělo dojít k zásadním změnám z pohledu uspořádání stanovišť MHD a přestupních vazeb. Návazně je žádoucí realizace přesunu zastávky trolejbusů a autobusů z Dobrovského ulice (ve směru k Nemocnici Bory) do ulice V Bezovce (před křižovatkou s Klatovskou), a to pro zlepšení preference MHD v místě i zkrácení přestupních vazeb dle studie zpracované PMDP.

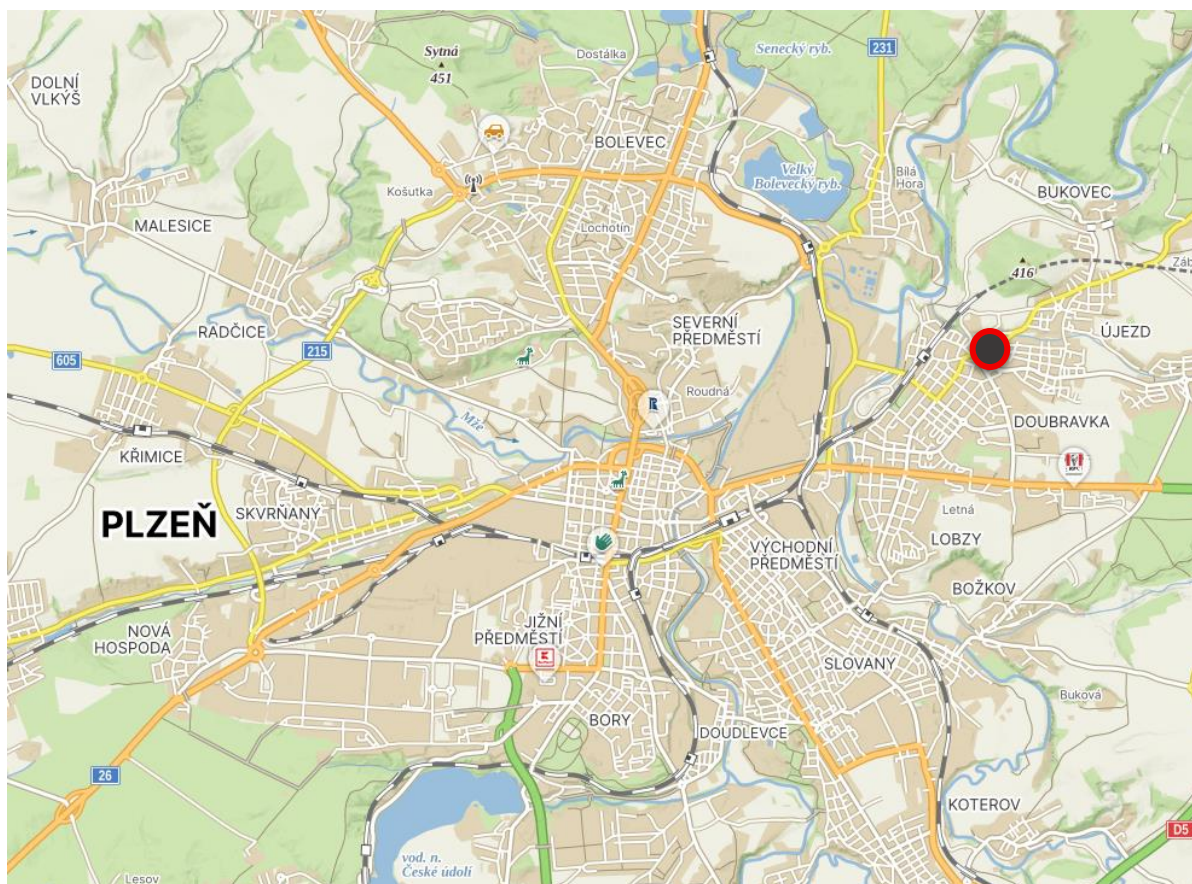


Přestupní uzel Doubravka

Situování ve městě

Přestupní terminál na severovýchodním okraji města Plzně, sloužící pro přestup mezi páteří diametrální linkou 16 a lokálně radiálními obslužnými linkami (městských a regionálních autobusů). Terminál disponuje krytými prostory pro čekání cestujících, zázemím pro řidiče, veřejnými toaletami, budova v terminálu nabízí i obchodní prostory, ale ty nejsou využívány. V blízkosti terminálu se dále nachází prodejna diskontního řetězce Penny včetně středního parkoviště pro automobily (u něhož bylo v praxi pozorováno částečné využívání v myšlence konceptu P+R parkoviště).

Městský obvod: Plzeň 4



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Doubravka obsluhuje páteří diametrální linka 16, dále tangenciální autobusová linka 29 a lokální obslužné linky 28, 38, 253 a 254. Regionální autobusové linky 221 a 231 obsluhující uzel směřují na Radnicko a Rokycansko. Všechny linky obsluhující terminál Doubravka přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Doubravka

Linky obsluhující uzel		
TBUS	BUS	BUS REGIO
16	28	221
17	29	231
	38	253
	N3	254
	N6	
	N11	

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Doubravka

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky	Poznámky	
16	38, 253, 254	v minulosti ve večerních hodinách vzájemné vyčkávání na přestup, nyní systémově nekoordinováno
29	38, 253, 254	
16, 29	28	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování,
Nižňanský (2020)

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Terminál vznikl v roce 1976 a do dnešních dní zde došlo jen k minimálním změnám. Při jeho budování se předpokládalo, že sem bude vedena i tramvajová trať, k čemuž nedošlo. Stávající trolejová infrastruktura slouží pro otáčení trolejbusových spojů ve směru z centra, a to včetně předjízdny stopy. Dále je zde možné ukončovat a v omezené míře i odstavovat autobusové spoje ze všech směrů. Pro přestup mezi autobusovými a trolejbusovými linkami slouží zejména centrální ostrovní nástupiště, a dále pak zbývající nácestná stanoviště (zejména pro projíždějící linku 28), jejichž celkové rozložení přibližuje Obrázek č. 2. Pěší přesuny při přestupech jsou díky uspořádání terminálu krátké. Počet odstavňových stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3.

Plzeň, Doubravka

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka	Směr	Nástupiště
Line	Direction	Platform
Linie	Richtung	Bussteig
221	Terminál Hlavní nádraží	2
221	Chrast, Radnice	3
231	Terminál Hlavní nádraží	2
231	Chrast, Volduchy	3
253	Červený Hrádek, Kyšice, Chrast	4
254	Červený Hrádek, Dýšina, Nová Huť	4

Stanoviště linek MHD

Linka	Směr	Nástupiště
Line	Direction	Platform
Linie	Richtung	Bussteig
16	U Práce, Sídliště Bory	5
17	U Práce, Nová Hospoda	5
28	Bukovec	6
28	CAN Husova	1
29	Slovany, Borská pole	4
38	Červený Hrádek	4
N3	Mrakodrap, Košutka	5
N6	Mrakodrap, Košutka	1
N6	Červený Hrádek (při uzavírací Červenohrádecká stanoviště č. 4)	3
N11	Mrakodrap	1

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Doubravka



Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Doubravka

Maximální počet odstavných stání	
TBUS	6 kloubových (L)
BUS	2 standardní (M)
BUS REGIO	2 standardní (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Zpracován projekt rekonstrukce uzlu, v rámci které by mělo mimo jiné dojít k navýšení počtu odstavných míst (až 11 trolejbusů či autobusů velikosti L a až 4 autobusy velikosti M; včetně zahrnutí odstavů pro VLD). Projekt zahrnuje celkovou změnu provozu v uzlu i další úpravy, které výrazně zmodernizují podobu přestupního uzlu (jednotné nástupiště v Hrádecké ulici, zrušení samostatného nástupiště pro linku 28 v Zábělské ulici (směr centrum), výrazné zkvalitnění zázemí pro cestující, úpravy pro bezbariérovost, ale i rozšíření počtu odstavných míst pod trolejovým vedením. Jako negativum projektu se rýsuje mírné zhoršení zázemí pro řidiče (prostory jsou velmi úsporné a pro větší počet řidičů až nevyhovující) – doporučuje se situaci dále sledovat a v případě nevyhovující situace usilovat o nápravu.

Po dokončení úprav budou linky 253 a 254 ukončeny v obratišti Doubravka a bude zrušena trasa Terminál Hlavní nádraží – Doubravka. Velmi žádoucí se tak stane zlepšení koordinace přestupů a vyčkávání mezi spoji linek 16 a 38, 253 a 254 ve večerních hodinách, případně i o víkendech celodenně.

Při zpracování listu využito:

Nižňanský, V. (2020). *Úpravy terminálu Doubravka v Plzni*. Diplomová práce, ČVUT.

<https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/90731/F6-DP-2020-Niznansky-Vojtech-Text.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>

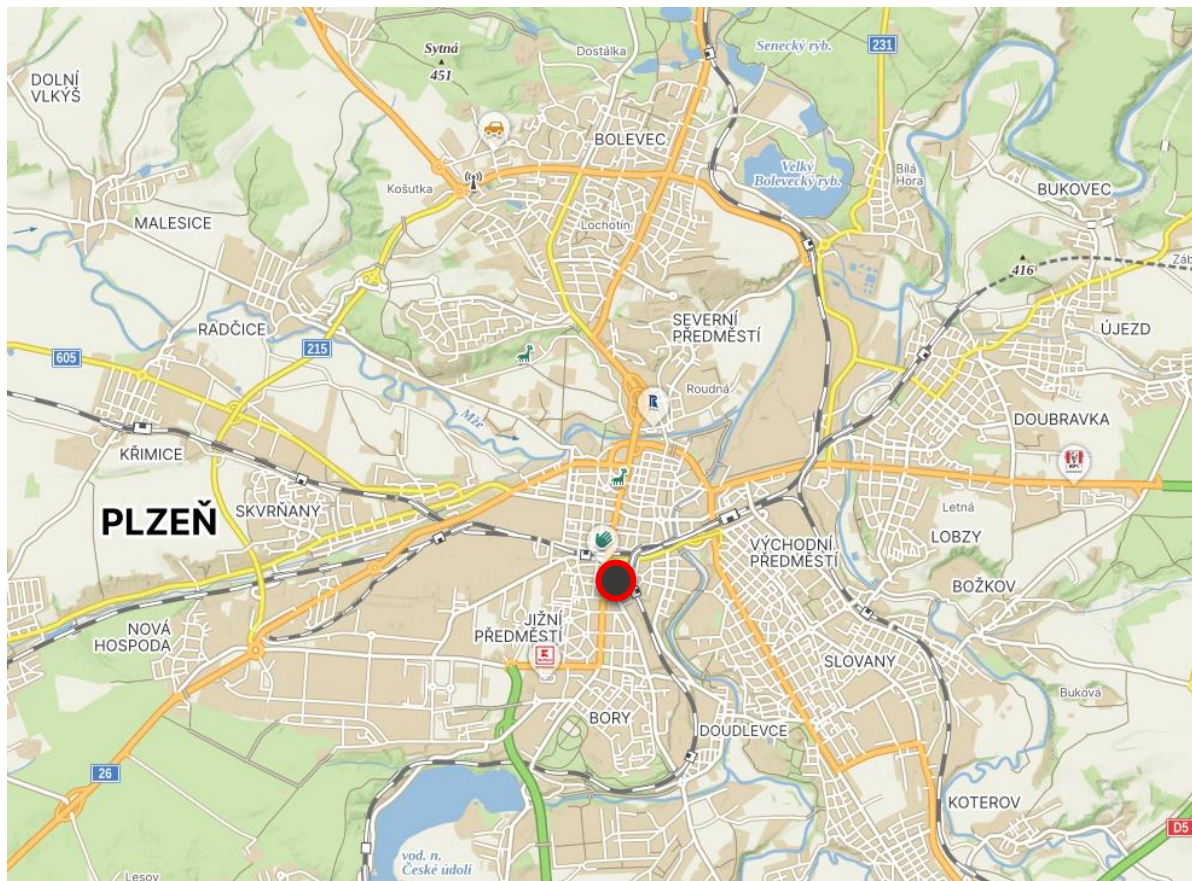


Přestupní uzel Chodské náměstí + Plzeň zastávka

Situování ve městě

Přestupní uzel situovaný na jižním okraji širšího centra Plzně, sloužící pro přestup mezi MHD a vlakovou dopravou. V blízkosti uzlu se nachází základní provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou limitované.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhují páteřní diametrální tramvajová linka 4, a dále vlaková linka P2 Jih (obsluhující jihozápadní Plzeňsko a Klatovsko) a rychlíková R16 (Praha – Plzeň – Klatovy). V neposlední řadě uzel obsluhuje také regionální autobusová linka 421 směřující na Přeštice. Všechny linky obsluhující uzel Chodské náměstí přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Chodské náměstí

Linky obsluhující uzel			
TRAM	BUS	VLAK	BUS REGIO
4	N1	R16	421
	N4	P2	N92

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Chodské náměstí

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	P2, R16, 421	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; České dráhy, a.s.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Infrastruktura

Přestupní uzel je tvořen nácestnými zastávkami MHD a regionálních autobusů Chodské náměstí a dále železniční zastávkou Plzeň zastávka. Tramvajové zastávky jsou řešeny formou ostrůvků (nástupiště směr Bory bylo v roce 2024 rozšířeno). Na jejich úrovni jsou zřízeny i zastávky nočních městských linek, a to formou zastávek v jízdním pruhu u obruby vozovky. Zatímco přesuny mezi jednotlivými zastávkami Chodské náměstí jsou krátké, vazba mezi těmito zastávkami a železniční zastávkou je poměrně dlouhá a neintuitivní (vzdálenost více než 400 metrů). Pro přesun lze využít ulici Kozinova či Soukenická, nicméně ani jedna z ulic neevokuje, že tudy vede důležitá přestupní vazba veřejné dopravy, vazba není bezbariérová a absentují zde jakékoliv navigační prvky (rozcestník u Chodského náměstí zmiňuje jen Zimní stadion, ale nikoliv blízkou železniční zastávku).

Uzel uspořádáním i délkou zastávkových zálivů neumožňuje ukončování a odstavování vozidel MHD či VLD. Lokalita Chodského náměstí je jednou ze zamýšlených pro vznik nového tramvajového obratiště, jež by umožnilo zvýšit provozní flexibilitu na borské větvi sítě.

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Chodské náměstí + Plzeň zastávka (pozn. nejsou vyznačena stanoviště linky 421, která jsou umístěna před budovou SPŠ stavební (na rameni směřujícím k ulici Edvarda Beneše), tj. východně od tramvajových zastávek Chodské náměstí)

Výhledový stav:

Uzel jako celek je v nevyhovujícím stavu. Je zcela nezbytné zlepšit navigaci mezi jednotlivými zastávkami (vytvoření schématu uzlu, doplnění navigačních prvků) a učinit cestu mezi zastávkami na Chodském náměstí a železniční zastávkou bezbariérovou, přehlednou a bezpečnou (monitorování kamerovým systémem, lepší osvětlení).

Celkově je vhodné zvýšit kvalitu uzlu např. doplněním zastávkových přístřešků, laviček apod. Zejména je vhodné umístění zázemí pro cestující do prostoru tramvajových nástupišť (případně rozšířených). Na chodníku Klatovské třídy se nachází čekárna pro cestující, ale „legální“ přístup z této čekárny na tramvajové zastávky je poměrně zdlouhavý.

V rámci revitalizace Klatovské ulice je plánováno doplnění místa pro přecházení na jižním okraji tramvajových zastávek Chodské náměstí (neboť právě tudy vede nejkratší pěší vazba od železniční zastávky) a dále rozšíření nástupišť těchto tramvajových zastávek – obojí je velmi žádoucí pro zvýšení atraktivity uzlu i přestupní vazby na železnici.

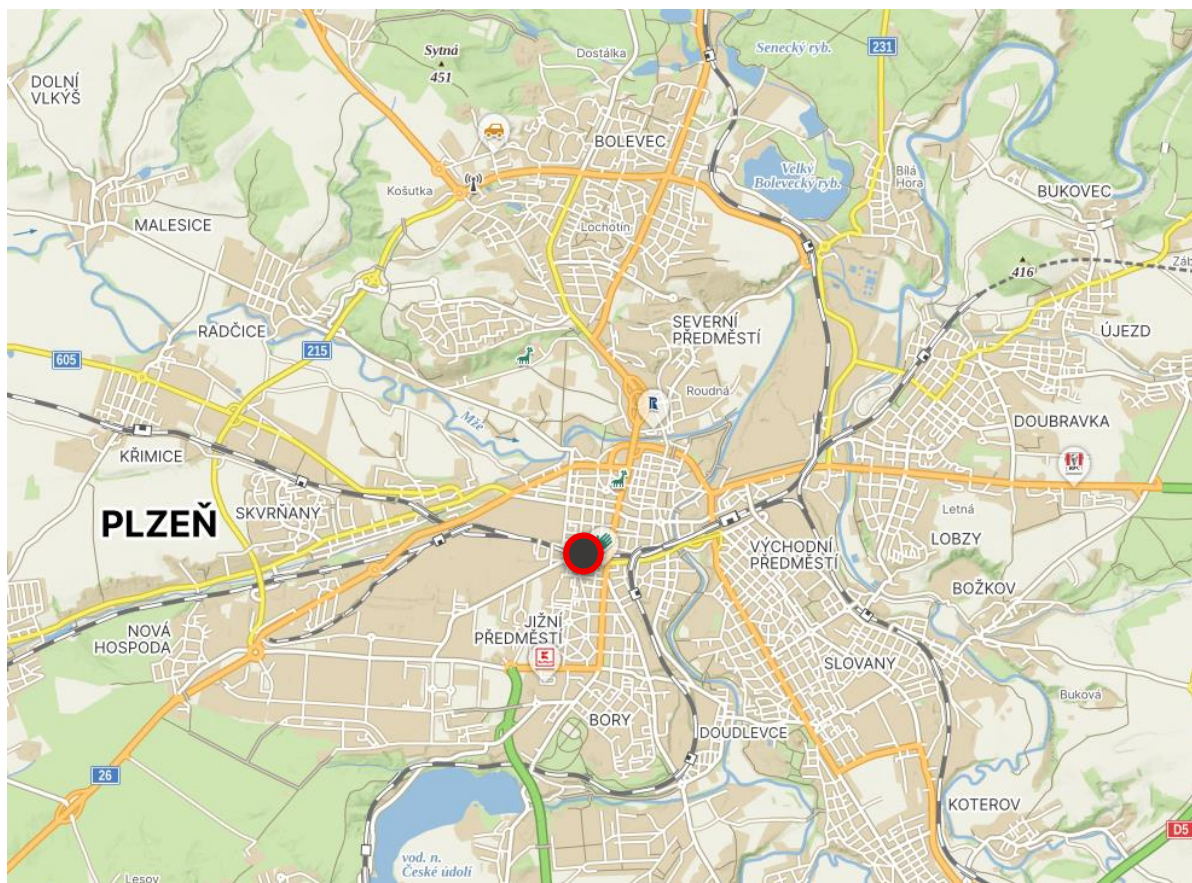


Přestupní uzel Jižní Předměstí

Situování ve městě

Přestupní uzel na jižním okraji širšího centra Plzně, sloužící pro přestup z MHD na regionální a dálkovou vlakovou dopravu, případně mezi diametrálními a tangenciálními městskými linkami. V blízkosti uzlu se nachází základní provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou spíše limitované.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhují páteřní diametrální linky 15 a 16, dále radiální linka 10, tangenciální linka 22 a doplňkové linky 17, 18 a 19. Vlakové linky obsluhující tuto zastávku nabízí přímé spojení směrem na Nepomuk, Domažlice a Bezručice (a tedy i pokrytí jižního a západního okolí Plzně), a v případě dálkové linky pak i spojení do Prahy a Chebu. Všechny linky obsluhující uzel Jižní Předměstí přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi linkami MHD lze využívat i okolní zastávky, které jsou k přestupování obvykle lépe uzpůsobeny díky společné nástupní hraně či kratším vzdálenostem pro pěší přesun (zejména linky 10 či 22).



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel Jižní Předměstí

Linky obsluhující uzel		
TBUS	BUS	VLAK
10	22	Ex6
15		P1
16		P3
17		P13
18		
19		
N7		

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu Jižní Předměstí

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
15, 16, 22	regionální a dálkové vlaky	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

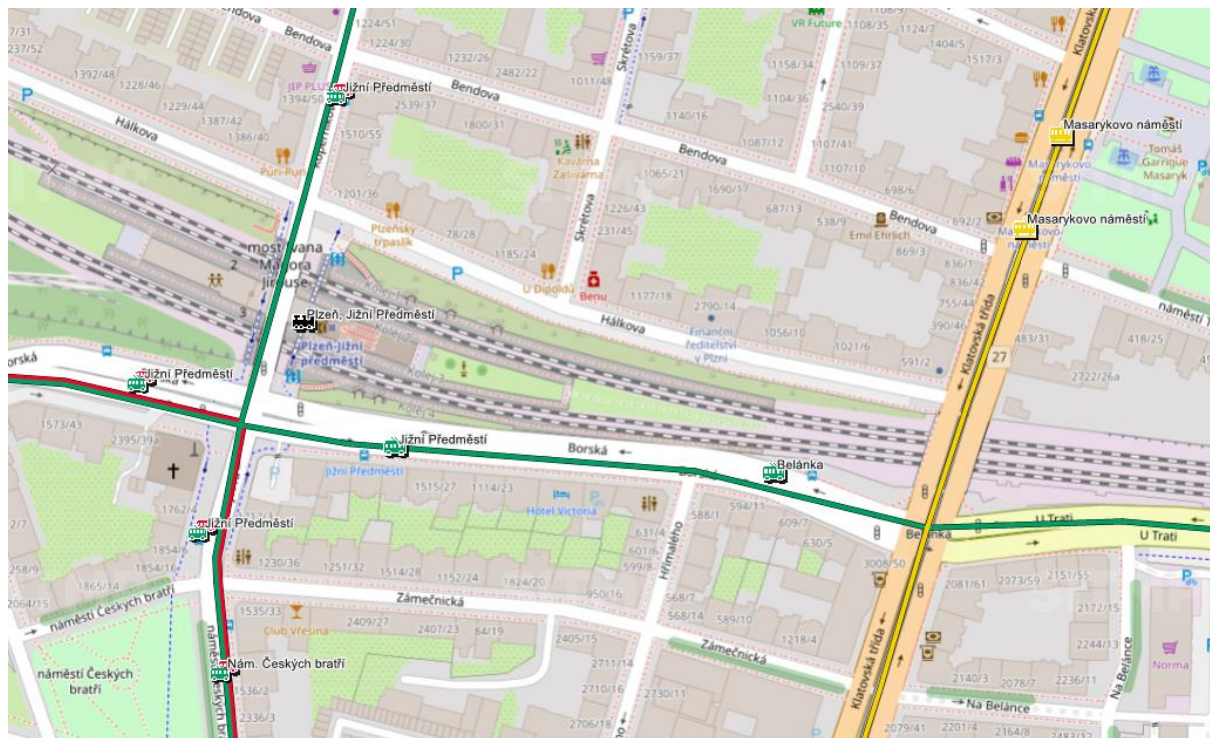
Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA vlaky s.r.o.; České dráhy, a.s.

Infrastruktura

Přestupní uzel je tvořen nácestnými zastávkami MHD Jižní Předměstí umístěnými většinou na výjezdech z průsečné křižovatky, dále zastávkou Náměstí Českých Bratří a železniční zastávkou Plzeň-Jižní Předměstí. Přestupy mezi jednotlivými stanovišti probíhají na krátkých až středních vzdálenostech, vždy s nutností překonání frekventovaných silničních komunikací.

Uzel uspořádáním i délkou zastávkových zálivů neumožňuje ukončování a odstavování vozidel MHD. S ohledem na ukončení spojů vlakové linky P13 v tomto uzlu je tato zastávka i výchozí, resp. koncovou při vlakových výlukách a náhradní autobusové dopravě.

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2. Z obrázku je patrná také blízkost uzlu páteřní tramvajové linie 4 (zastávka Masarykovo náměstí), na kterou však chybí přímý přístup z nástupišť železniční zastávky. Patrná je dále i sousední zastávka Belánka (obsluhovaná linkou 10).



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Jižní Předměstí + Náměstí Českých bratří a nejbližším okolí

Výhledový stav:

Poměrně vyhovující stav uzlu. V budoucnu lze uvažovat o doplnění informačních panelů pro cestujících či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami (vytvoření schématu uzlu), a to zejména s ohledem stávající méně intuitivní označení zastávek na náměstí Českých bratří (protilehlé zastávky Jižní Předměstí jsou vzdálené).

Pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy by bylo žádoucí zjednodušit přestup mezi linkami MHD a železnicí, a to zřízením zastávek přímo na mostě Ivana Magora Jirouse (a případné další dvojice zastávek na jižním okraji Náměstí Českých Bratří) – tak jak navrhuje koncepční dokument Koridor16.

Dlouhodobým nedostatkem uzlu je absence komfortního přístupu z nástupiště železniční zastávky ke Klatovské třídě a zastávce Masarykovo náměstí páteřní tramvajové linky 4.

Do budoucna by bylo žádoucí systémověji řešit stanoviště náhradní autobusové dopravy při železničních výlukách, včetně možnosti odstavování autobusů (př. v Hálkově ulici).

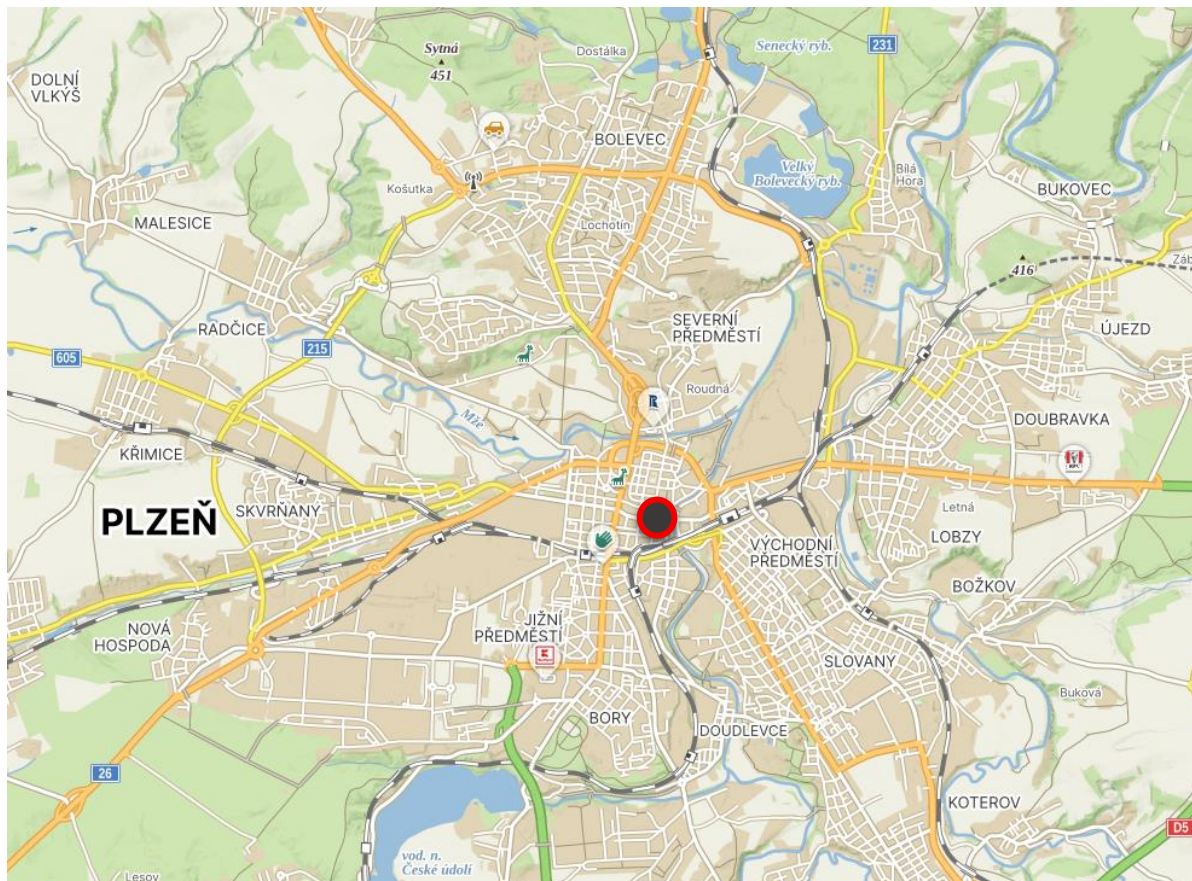


Přestupní uzel Mrakodrap + Goethova + Prokopova

Situování ve městě

Přestupní uzel v centru města Plzně, sloužící zejména pro přestup mezi většinou trolejbusových linek a několika autobusovými linkami. Uzel Mrakodrap hraje zásadní roli také v noční dopravě, neboť představuje centrální přestupní místo mezi všemi nočními linkami. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Přestupní zastávku Mrakodrap obsluhuje většina trolejbusových linek diametrálního, případně radiálního charakteru, a to včetně páteřních. Tutéž zastávku dále obsluhují radiální autobusové linky 20, 27 a 34. Součástí přestupního uzlu jsou také zastávky Goethova, obsluhované linkami 13, 14, 20, 33 a 40 a dále zastávka Prokopova obsluhovaná linkami 10, 13 a 14. Jedná se tak o nejvytíženější zastávku z pohledu počtu spojů, které jen na linkách MHD souhrnně pro oba směry činí více než 1 300 spojů/pracovní den. Po Americké třídě uzlem dále bez obsluhy projíždí regionální autobusové linky.

V nočních hodinách představuje uzel centrální přestupní bod mezi všemi nočními linkami městské dopravy a v nocích na den pracovního klidu také mezi linkami noční regionální dopravy (N55, N91 a N92, případně dle úhlu pohledu také N11 a N12).



Všechny linky obsluhující uzel Mrakodrap přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K té dodejme, že přestupní vazby nastávají také mezi jednotlivými trolejbusovými linkami, a to v celém společném úseku Pařížská – Tylova, mezi linkami 13, 11, 15 a 16 pak také v zastávce Gambrinus.

Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel Mrakodrap

Linky obsluhující uzel			
TBUS	BUS		BUS REGIO
10	20	N1	N55
11	27	N2	N91
12	33	N3	N92
13	34	N4	
14	40	N5	
15		N6	
16		N11	
17		N12	
N7			

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu Mrakodrap

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
10, 13, 14	11, 12, 15, 16	včetně vzájemného přestupu mezi uvedenými linkami; částečně garantovány vazby 12-15-16 v okrajových hodinách
20, 27, 33, 40	12, 13, 14, 15, 16	
vzájemné přestupy mezi všemi nočními linkami		

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Uzel je tvořen zastávkovými stanovišti v okolí okružní křižovatky – dvojicí zastávkových zálivů na Americké třídě (zastávka Mrakodrap), třemi zastávkami v Goethově ulici (zastávka Goethova) a dále dvěma zastávkami v Prokopově ulici (zastávka Prokopova; zastávka ve směru k okružní křižovatce není za bezvýlukového provozu využívána) – situaci přibližuje Obrázek č. 2. Přestupní vazby mezi zastávkami jsou spíše kratší, i když by bylo možné je ještě zkrátit přiblížením zastávek Mrakodrap (případně i Prokopova) blíže k okružní křižovatce. Celkově je uzel poměrně kompaktní, pěší vazby přímé a jednoduché, nicméně ze zastávky Mrakodrap nemusí být s ohledem na zastávku zřejmá přítomnost dalších přestupních stanovišť.

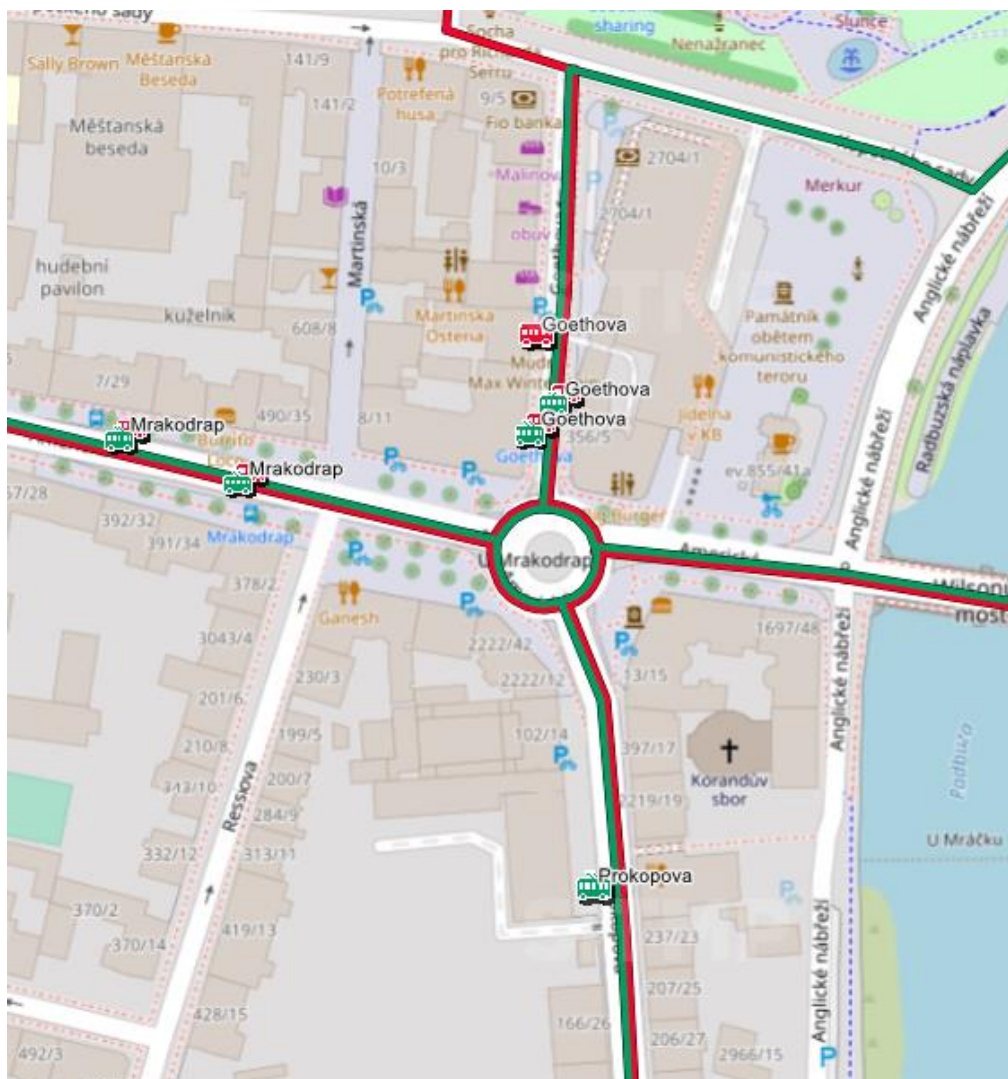
Zastávky Mrakodrap jsou vybaveny digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase a disponují i odpovídajícím vybavením pro cestující. Zatímco jízdní řády denních linek jsou v zastávce Mrakodrap uvedeny na označniku, jízdní řády nočních linek pak v prostoru zastávkového přístřešku. Orientační schémata rozložení uzlu nejsou umístěna nikde.

Délka zálivů zastávek Mrakodrap činí cca 38 metrů, což není adekvátní provozním potřebám MHD v místě. Zejména při nočních rozjezdech linek kapacita zálivu nedostačuje, a to už při nasazení vozidel



velikosti M. Stávající délka zálivů tak omezuje plynulost provozu i bezpečnost odbavení. S ohledem na nedostatečnou kapacitu zastávek Mrakodrap musí už nyní noční trolejbusová linka N7 absolvovat otáčení přes Goethovu ulici a Anglické nábřeží.

Okružní křižovatka i trolejové vedení v místě umožňuje otáčení trolejbusů a autobusů z jakéhokoliv směru. Prakticky je využíváno otáčení spojů od zastávky Mrakodrap (zkrácené spoje trolejbusových linek, linka 27) a od zastávky Goethova (33 a 40). V Goethově ulici je zřízeno také místo pro odstav až tři autobusů linek 33 a 40 (informaci poskytuje také Tabulka 3). Tato kapacita může být v provozní praxi snižována častým porušováním zákazu stání automobilů v prostoru zastávky.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Mrakodrap (v plánu není vyznačena manipulační zastávka Prokopova, nacházející se na úrovni domu Prokopova č. 207/25)

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Mrakodrap (resp. zastávce Goethova)

Maximální počet odstavných stání	
BUS	2 kloubové (L)

Zdroj: vlastní zpracování dle PMDP, a. s.



Výhledový stav:

Uzel je v poměrně vyhovujícím stavu. Bylo by žádoucí zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami (vytvoření schématu uzlu, doplnění navigačních prvků).

V rámci připravované revitalizace Americké třídy dojde k úpravě zastávkových stanovišť Mrakodrap. Žádoucí by bylo přiblížení stanovišť okružní křižovatce a dále pak prodloužení nástupní hrany, a to zejména pro snadnější zavedení stanicování spojů VLD pro výstup, pro rozšíření nočního provozu, pro nasazování velkokapacitních autobusů na noční linky apod. (limitujícím faktorem pro prodloužení nástupní hrany jsou aktuálně vjezdy do budov a křižovatky s přilehlými ulicemi). S ohledem na zklidnění provozu lze po úpravách chápat plánovanou absenci zastávkových zálivů v místě, ale výrazně se doporučuje ponechat komunikaci v takové šíři, aby bylo zajištěno komfortní a bezpečné míjení a zejména objíždění pro tři vozidla MHD. Provozní zatížení v místě snadno vede ke vzniku situace, kdy je nutné objíždět vozidlo MHD stojící v zastávce jiným vozidlem MHD (př. krátká vyrovnávací přestávka, střídání řidičů, závada na vozidle, odstavení vozidla při vyšetřování nehody apod.), a to i za předpokladu obsazení protilehlé zastávky dalším vozem MHD. Komplikované objíždění vozidel by snadno vedlo ke vzniku kolon a zdržení spojů ve všech směrech.

Je předpokládáno, že od roku 2030 začnou upravenou zastávku Mrakodrap (směr Terminál Hlavní nádraží) využívat i spoje regionálních autobusových linek, a to v režimu jen pro výstup cestujících. Délka zastávky a provozní zatížení neumožňuje využívat zastávku v opačném směru pro regionální autobusové spoje pro celodenní nástup cestujících, ledaže by pro regionální spoje byly zřízeny separátní zálivy zajišťující vzájemné neovlivnění spojů MHD a VLD v zastávkových stanovištích.

Žádoucí je dále přiblížení zastávky Prokopova (manipulační zastávka umístěná v jízdním pruhu ve směru od ulice U Trati) blíže k okružní křižovatce (zkrácení pěších přesunů při výlukovém vedení linek, prostor pro případné úpravy linkového vedení) – vhodnou formou se, i vzhledem ke snaze o zklidňování dopravy v centru města, jeví zátková zastávka bez možnosti objetí.

V souvislosti s elektrifikací linek na Severní Předměstí je vhodné prověřit vybudování předjízdne stopy v Goethově ulici v místě stávajícího odstavu autobusů (aktuální zejména pokud by linky 33 a 40 zůstaly nadále radiálními).

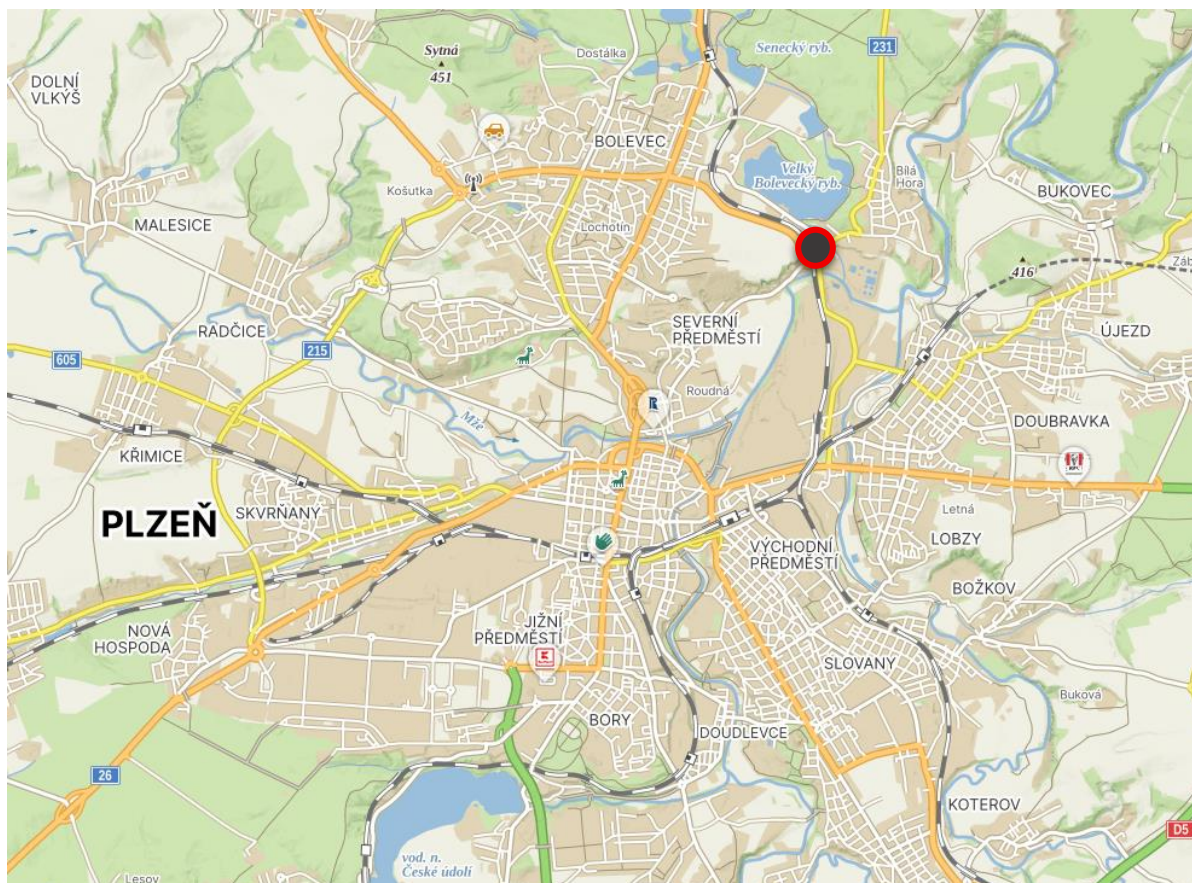


Přestupní uzel Nádraží Bílá Hora

Situování ve městě

Přestupní uzel v severovýchodní části města Plzně, sloužící pro přestup jak mezi městskými autobusovými linkami, tak pro přestup na regionální vlakovou a autobusovou linku. V blízkosti uzlu se nenachází základní provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou spíše limitované.

Městský obvod: Plzeň 1



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhuje páteřní tangenciální linka 30, a dále radiální linka 20 a příměstská tangenciální linka 58. Mezi linkami 20 a 58 jsou v uzlu koordinované návaznosti spojů. Součástí uzlu je železniční zastávka Plzeň-Bílá Hora obsluhovaná vlakovou linkou P4. Regionální autobusové linky 331 a 332 zajišťují obsluhu severovýchodního okolí Plzně. Všechny linky obsluhující uzel Nádraží Bílá Hora přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Nádraží Bílá Hora*

Linky obsluhující uzel		
BUS	VLAK	BUS REGIO
20	P4	331
30		332
58		

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Nádraží Bílá Hora*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
30	20, 58, regionální autobusy a vlaky	
20	58, regionální autobusy a vlaky	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

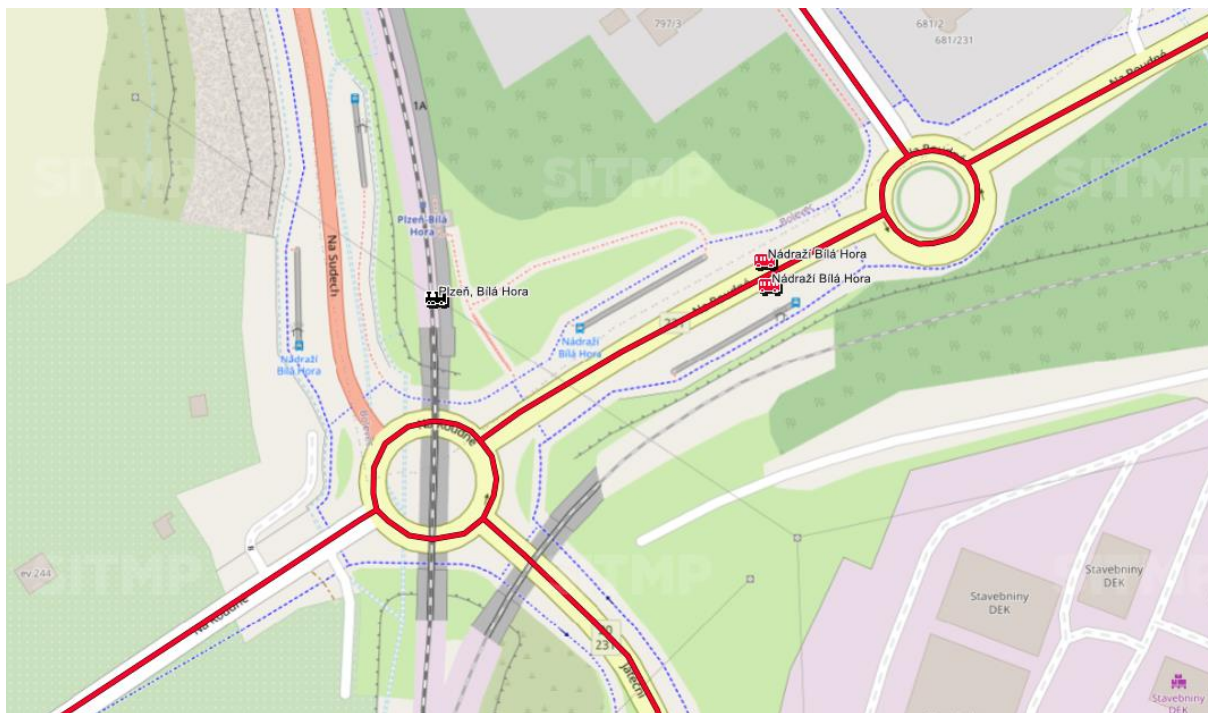
Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; České dráhy, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Přestupní uzel je tvořen nácestnými zastávkami formou zastávkových zálivů umístěných mezi dvěma okružními křižovatkami a dále sousedící železniční zastávkou Plzeň-Bílá Hora. Další dvojice zálivů nácestných zastávek je připravena v nově vybudované ulici Na Sudech, nicméně tyto zatím nejsou v pravidelném provozu využívány. Celkově je uzel přehledný, přestupní vazby krátké, přehledné a logické. Výjimku tvoří přístupy z nepoužívané autobusové zastávky v ulici Na Sudech směrem k železniční zastávce. Je zřejmé, že nejkratší přestupní vazba mezi těmito zastávkami není „legalizována“ (křížení železniční trati, nutnost překonání výškového rozdílu), nicméně vede tudy odvodňovací koryto a lze očekávat, že i navzdory výškovému rozdílu bude při zprovoznění autobusových zastávek právě tato cesta využívána.

S ohledem na dvojici okružních křižovatek je možné uzel využívat pro otáčení spojů, čehož je využíváno u autobusové linky 58. Zastávkové zálivy svojí délkou umožňují pouze krátkodobé odstavování vozidel (vyrovnávací přestávky) v mezerách mezi jinými spoji, jinak není odstavování možné.

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Nádraží Bílá Hora (patrná je i dvojice zatím nevyužívaných zastávkových zálivů v ulici Na Sudech)

Výhledový stav:

Vyhovující stav, za stávající provozní situace není potřeba změn.

Po zprovoznění zálivů v ulici Na Sudech je vhodné zlepšit navigaci mezi jednotlivými zastávkami vytvořením schématu uzlu. Jako žádoucí by se za předpokladu výrazně vyššího vytížení uzlu jevila také úprava („legalizace“) nejkratší přístupové cesty ze zastávkových zálivů v ulici Na Sudech směrem k železniční zastávce, resp. vhodné zkrácení pěších přestupů vlak – bus/MHD.

Do uzlu je žádoucí umístění parkoviště B+R, případně stanoviště sdílených elektrokol, pro zajištění případné alternativy k lince 20 v období delších provozních intervalů.

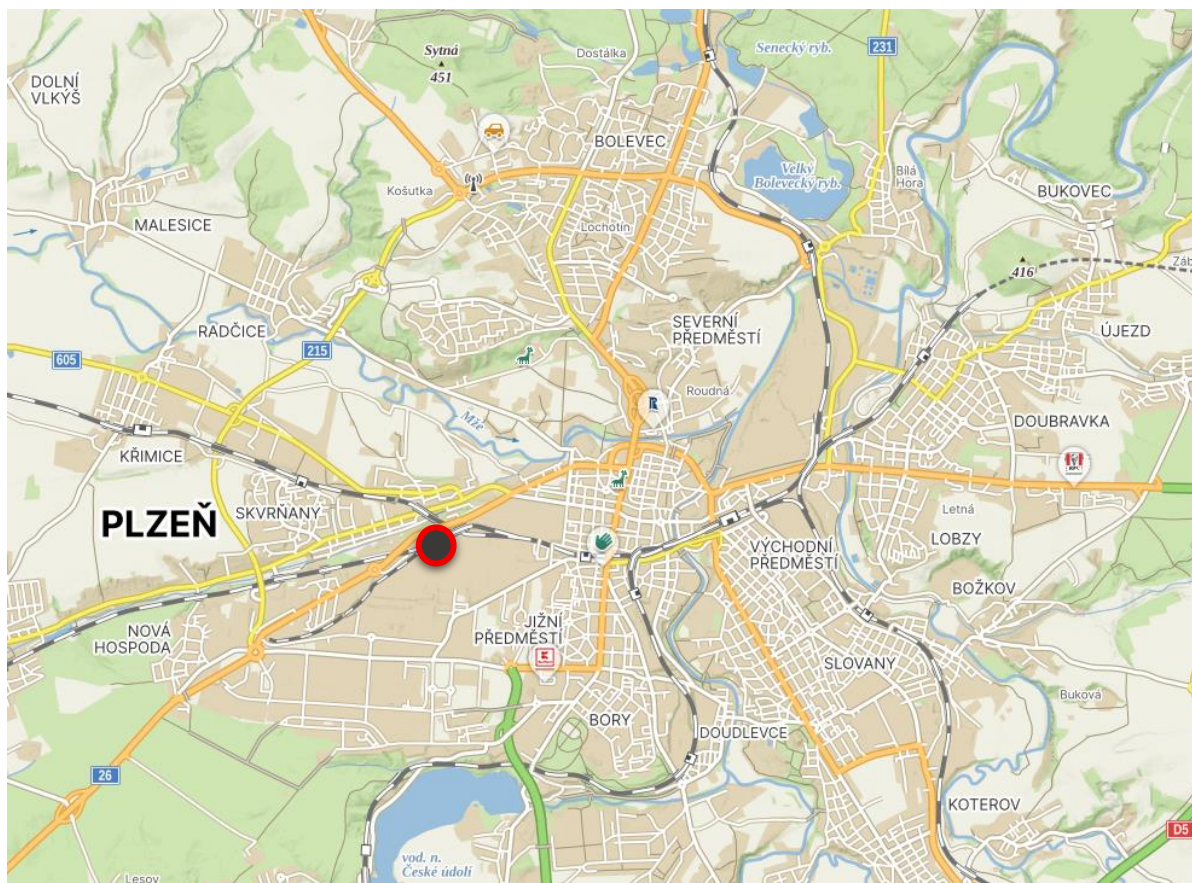


Přestupní uzel Nádraží Skvrňany

Situování ve městě

Menší přestupní uzel v západní části města Plzně, sloužící pro přestup mezi trolejbusovou a vlakovou linkou. V blízkosti uzlu se nenachází žádné provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou adekvátní.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhuje páteřní diametrální trolejbusová linka 12 a vlaková linka P3 do Domažlic (obsluhující také oblast západního Plzeňska). Všechny linky obsluhující uzel Nádraží Skvrňany přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi oběma linkami lze využít i Hlavní nádraží, nicméně zde jsou přestupní vazby z linky 12 značně delší.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Nádraží Skvrňany

Linky obsluhující uzel	
TBUS	VLAK
12	P3

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Nádraží Skvrňany

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
12	regionální vlaky	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; České dráhy, a.s.

Infrastruktura

Přestupní uzel je tvořen nácestnými zastávkami MHD na Domažlické třídě (v režimu na znamení) a dále železniční zastávkou Plzeň-Skvřňany. Po přetrasování železniční tratě a vybudování zastávky v nové poloze (v roce 2019) probíhají přestupy na krátkých vzdálenostech. Stávající infrastruktura tak poskytuje komfortní možnosti přestupu, které zatím veřejností nejsou příliš využívány. To lze přičítat absenci navigačních prvků, ale i pocitové neatraktivnosti místa – zejména obklopení železniční zastávky neprůhlednými protihlukovými stěnami, které zároveň ztěžují orientaci v místě. Překonání dvoukolejné železniční tratě je v místě řešeno podchodem, nicméně pěší zde často nelegálně přecházejí přes koleje u východního konce zastávky (a to i pro vazby mezi trolejbusovými zastávkami a VII. bránou škodovského areálu).

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Nádraží Skvrňany (s upraveným zvýrazněním zastávky Plzeň-Skvřňany, jež se v Mapovém projektu chybně zobrazuje na místě původní zastávky)



Výhledový stav:

Po provedené modernizaci je rozložení stanovišť vyhovující není potřeba změn. Výrazně je však doporučeno zlepšení navigace mezi jednotlivými stanovišti formou navigačních prvků v místě, případně i vytvořením schématu uzlu. Navigaci i pocitovou bezpečnost v místě by výrazně zlepšilo využití průhledného materiálu protihlukových stěn, které železniční zastávku obklopují a pohledově „skrývají“.

Jako žádoucí se jeví také prověření „legalizace“ aktuálně praktikovaného přecházení přes koleje u východního okraje zastávky formou vybudováním signalizovaného přechodu pro pěší.

V delším horizontu lze prověřit i vybudování komfortnější přístupové cesty od přestupního uzlu Nádraží Skvrňany severním směrem (ke Slovanskému údolí) zejména pro pěší vazby na lokalitu Předních Skvrňan. V současnosti existuje nedaleký pěší průchod od ulice U Dráhy k tramvajovému obratišti Malesická, ale pocitovou bezpečnost na této cestě nelze hodnotit jako vysokou.

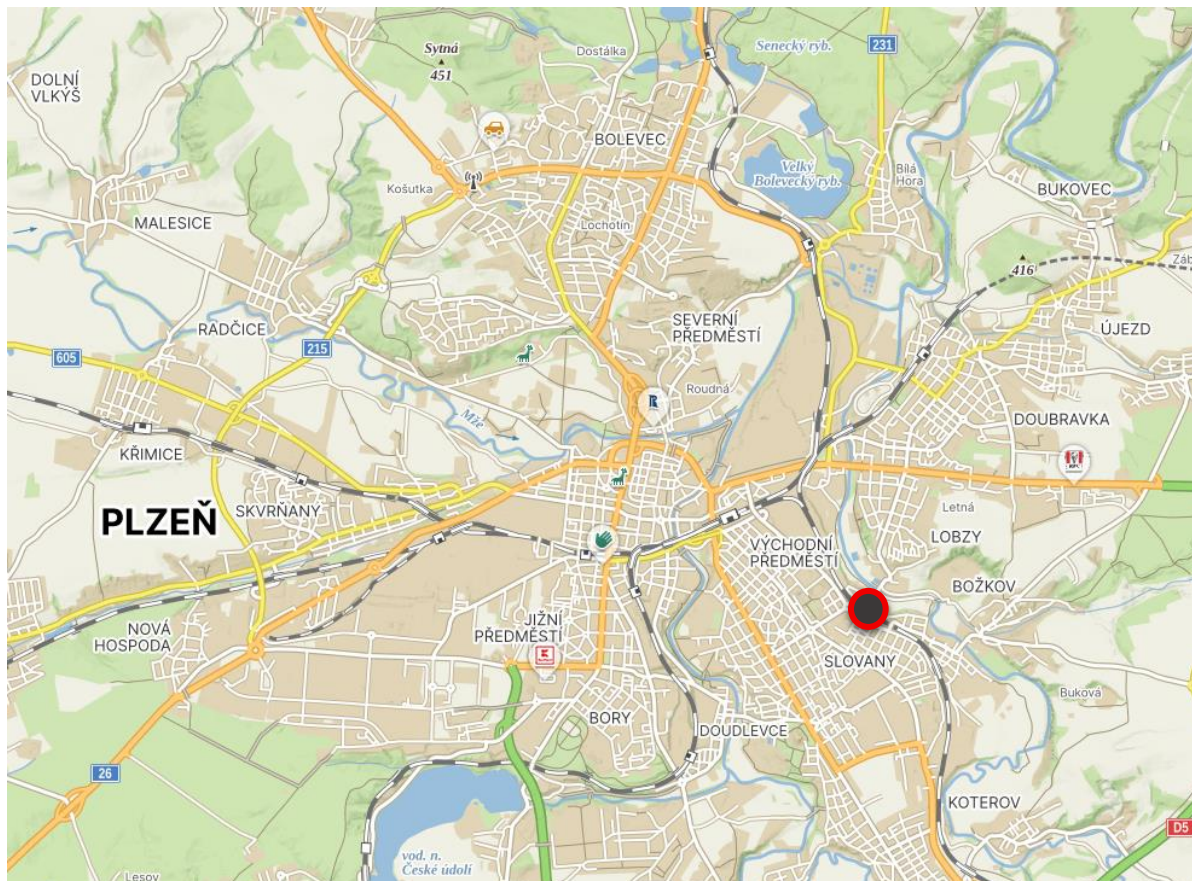


Přestupní uzel Nádraží Slovany

Situování ve městě

Přestupní uzel v jihovýchodní části města Plzně, sloužící pro přestup jak mezi diametrálními a tangenciálními městskými linkami, tak pro přestup na regionální vlakovou a autobusovou linku. V blízkosti uzlu se nachází základní provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou spíše limitované.

Městský obvod: Plzeň 2



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhuje páteřní diametrální linka 12, dále páteřní tangenciální linka 30 a dále tangenciální linka 29. Vlaková linka P1 slouží zejména pro obsluhu jižního Plzeňska a jižní části Plzeňského kraje, autobusová linka 336 pak pro obsluhu jihovýchodního okolí Plzně. Všechny linky obsluhující uzel Nádraží Slovany přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi linkami 12 a 336 lze využít i obřatiště Božkov, nicméně s ohledem na rozmístění zastávek je cestujícími preferován uzel Nádraží Slovany. Cestující vlakové linky P1 mohou při přestupu na linku 12 dále využívat i sousední zastávku Petřínská.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Nádraží Slovany*

Linky obsluhující uzel			
TBUS	BUS	VLAK	BUS REGIO
12	29	P1	336
	30		

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Nádraží Slovany*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
12	30	
12, 30	regionální vlaky a autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

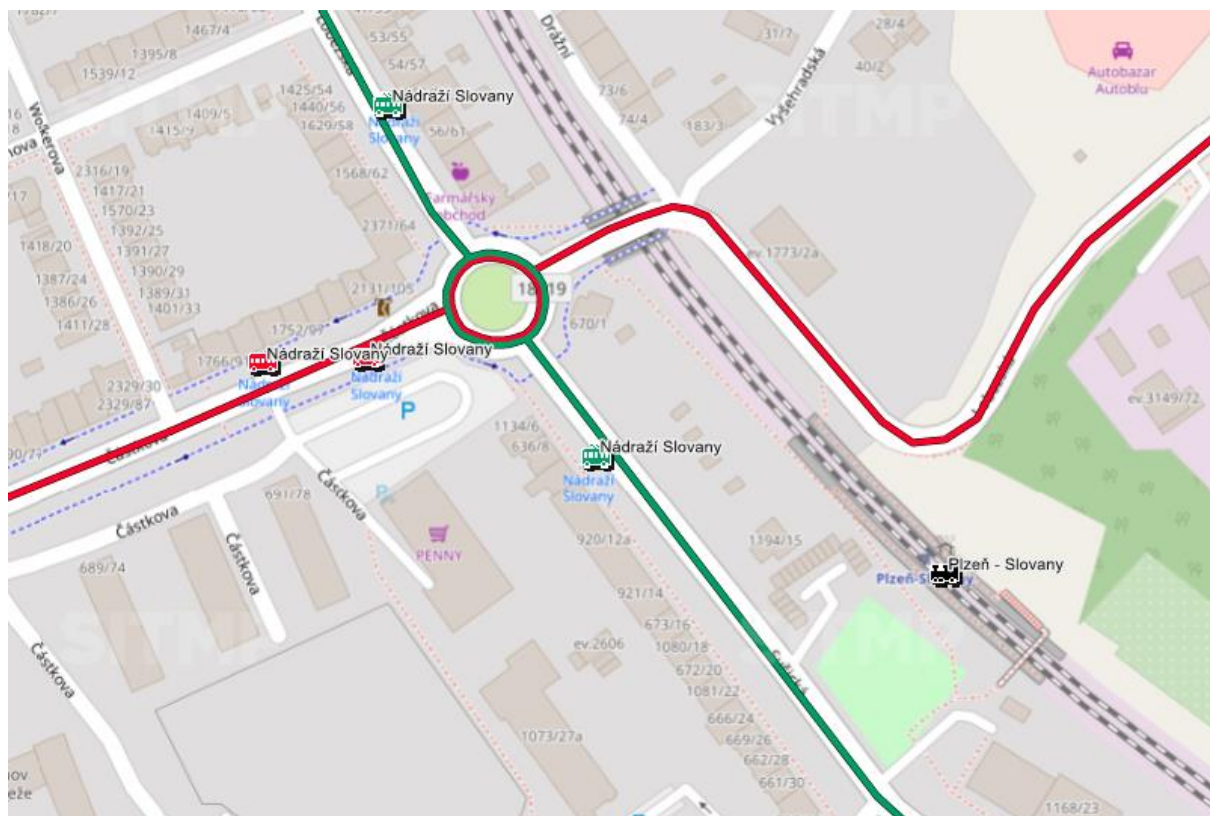
Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ARRIVA vlaky s.r.o.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Přestupní uzel je tvořen nácestnými zastávkami umístěnými většinou na výjezdech z okružní křižovatky (vyjma zastávky pro linky 29 a 30 směr Rolnické náměstí) a dále železniční zastávkou Plzeň-Slovany. Přestupy mezi jednotlivými stanovišti probíhají na středních vzdálenostech. Zejména vzdálenost přesahující 300 metrů po výstupu z vlakové linky k autobusovým zastávkám nelze považovat za zcela atraktivní.

Trolejové uspořádání umožňuje otáčení trolejbusů ve směru od centra, čehož je využíváno pro otáčení vybraných spojů trolejbusové linky 12 v začátcích přepravních špiček. Uzel uspořádáním, zatížením i délkou zastávkových zálivů neumožňuje odstavování vozidel.

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 1. Pro cestující může být mírně matoucí, že železniční zastávka se jmenuje Plzeň-Slovany, přilehlé zastávky MHD pak Nádraží Slovany (paradoxně obě tyto zastávky leží na území místní části Lobzy), zatímco zastávky MHD s názvem Slovany se nachází zhruba o 1,2 kilometru jižněji.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Nádrazí Slovany

Výhledový stav:

Vyhovující stav, za stávající provozní situace není potřeba změn. V budoucnu lze uvažovat o doplnění informačních panelů pro cestující či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami (vytvoření schématu uzlu). V případě častějšího ukončování spojů linky 12 od centra by bylo žádoucí zde vybudovat prostor pro krátkodobý odstav vozidel.

Po výstavbě přeložky silnice I/20 (předpokládaná realizace 2030-2034) vznikne v místě mimoúrovňová křižovatka pro napojení nové komunikace I/20 (předpokládá se i výstavba zastávek MHD na nově vzniklém rameni). Po realizaci akce se celkově neočekává zkrácení přestupních vzdáleností mezi železniční zastávkou a stávajícími stanovišti MHD. V rámci této stavby se předpokládá nahrazení stávající okružní křižovatky průsečnou (světelně řízenou). Pro zachování oběhového okružního okružní křižovatky se navrhuje řešit oběhovou stopu přes spirálovou mimoúrovňovou křižovatku I/20.

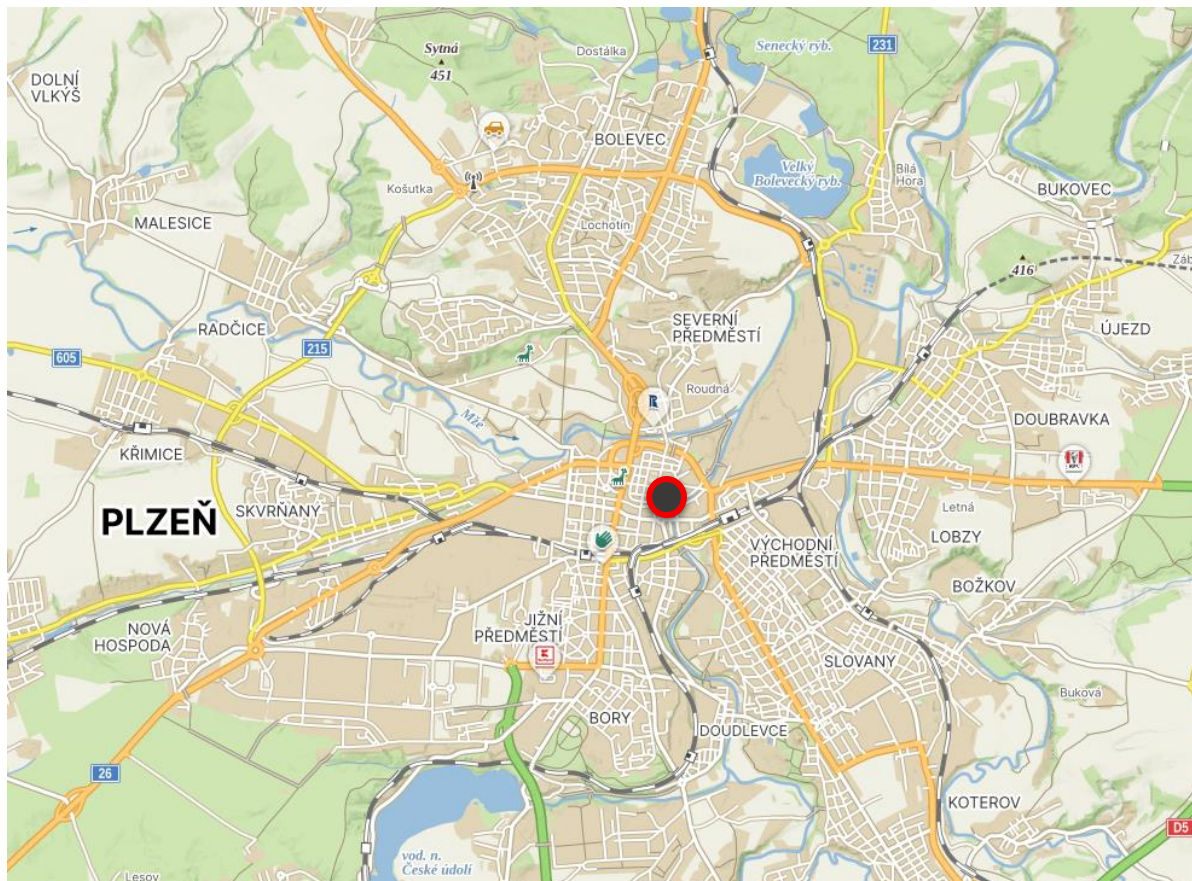


Přestupní uzel Náměstí Republiky

Situování ve městě

Přestupní uzel MHD v centru města Plzně, sloužící pro obsluhu středu města i pro přestup mezi frekventovanými páteřními diametrálními tramvajovými linkami a radiálními autobusovými linkami. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Náměstí Republiky obsluhují páteřní tramvajové linky 1 a 2, dále páteřní radiální linky 33 a 40, radiální linka 20 a dále také speciální linka 76 (Zoovláček, resp. sezonní linka do ZOO). Všechny linky přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Náměstí Republiky*

Linky obsluhující uzel	
TRAM	BUS
1	20
2	33
	40
	N1
	N4
	(76)

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Náměstí Republiky*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
1	2	
1,2	20, 33, 40	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Infrastruktura

Uzel je specifický jednosměrným trasováním tramvajových tratí v centru města a souvisejícím umístěním tramvajových zastávek na protilehlých stranách náměstí. Autobusové zastávky jsou umístěny na východní straně náměstí Republiky. Celou situaci zachycuje Obrázek 1. Přesuny mezi zastávkami autobus – tramvaj jsou při přestupování relativně krátké (v severovýchodní části náměstí by bylo vhodné prověřit možnost dalšího zkrácení přiblížením jednotlivých zastávek ke křižovatce ulic Pražská x Rooseveltova, omezujícím může být blízký začátek protisměrných oblouků). Specifikem je, že uzel nedisponuje čekárnami pro cestující (s ohledem na umístění v historickém centru města).

S ohledem na nedaleké obratiště Zvon může uzel posloužit i jako koncová, resp. výchozí zastávka pro tramvajové spoje, nicméně obratiště takto není pravidelně využíváno. Obecně je trasování další tramvajové linky přes uzel Náměstí Republiky v současnosti provozně problematické, neboť je limitem nízká propustnost sousední zastávky Hlavní pošta v Solní ulici. Zastávka Zoovláčka slouží i pro krátkodobý odstav vozidla v rámci vyrovnávacích přestávek.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Náměstí Republiky (pozn. zastávky linky 76 se liší dle charakteru provozu – pro Zoovláček je nástupní i výstupní zastávka totožná, při víkendovém prodloužení linky na Terminál Hlavní nádraží jsou zastávky směrově rozděleny)

Výhledový stav:

Stávající stav lze označit jako vyhovující, nicméně oproti jiným zastávkám je vybavení pro cestující atypické s ohledem na umístění v historickém jádru města (historizující označníky, chybějící přístřešky, navigace pro nevidomé). Ke zvážení je při výměnách mobiliáře užít např. běžné standardizované označníky či přístřešky a dořešit navigaci pro nevidomé. V budoucnu lze uvažovat o zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami (př. umístěním schémat uzlů do označnicků).

V rámci uvažované „proměny“ náměstí Republiky realizované v nejbližších letech by nemělo dojít k zásadním změnám z pohledu uspořádání stanovišť MHD a přestupních vazeb. Je velmi vhodné, aby linky MHD byly nadále obousměrně trasovány po východní straně náměstí Republiky. Žadoucí by bylo prověření přiblížení autobusové zastávky pro směr Sídliště Košutka blíže k Pražské ulici.

V souvislosti s elektrifikací linek na Severní Předměstí je žádoucí výstavba trolejbusové trati vedoucí po východní straně náměstí Republiky.

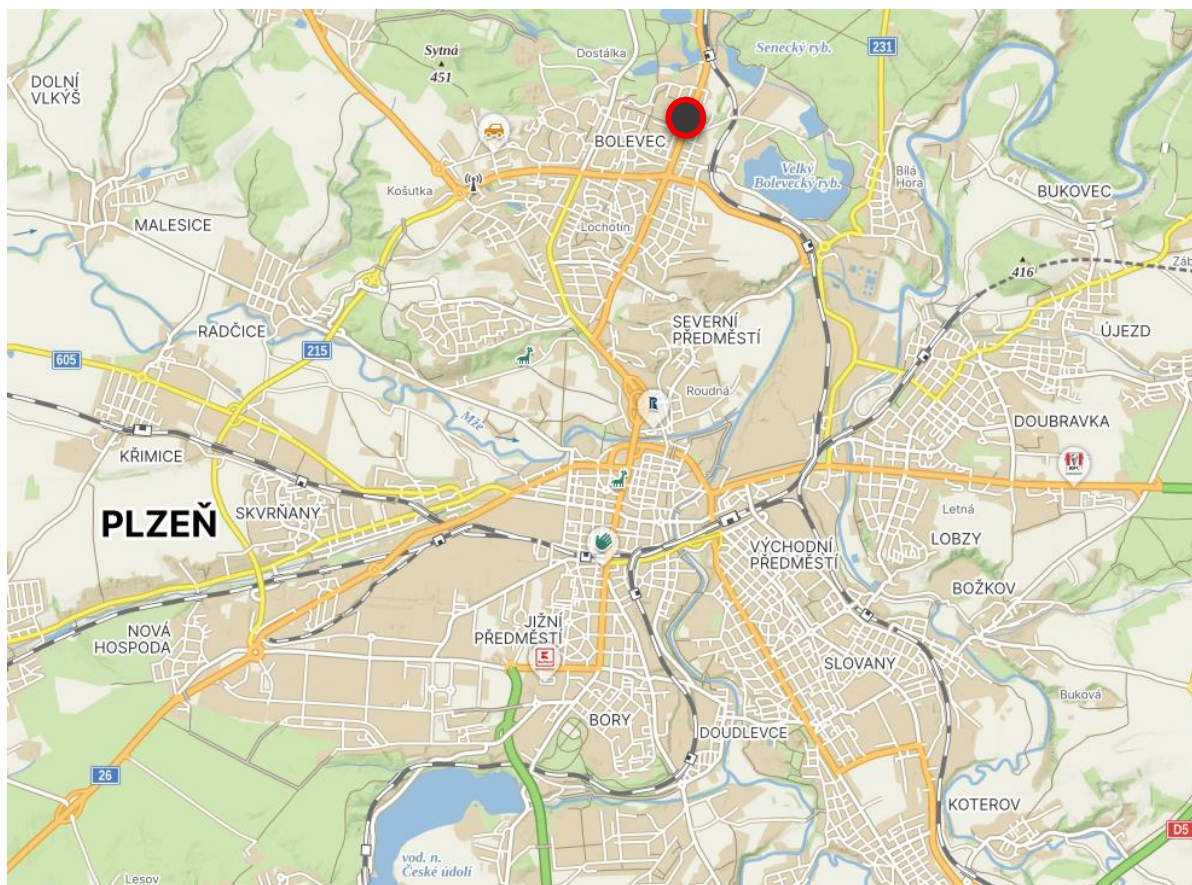


Přestupní uzel Okounová + Bolevec

Situování ve městě

Přestupní uzel na severním okraji města Plzně, sloužící pro přestup mezi páteří diametrální tramvajovou linkou 1, autobusovými linkami městskými tangenciálními a regionálními a případně též regionální železniční linkou. V blízkosti uzlu se nachází prodejny obchodu a služeb. Nedaleko uzlu je také parkoviště, prioritně pro místní, jež lze neoficiálně a velmi omezeně využívat jako náhradu do vybudování plnohodnotného parkoviště typu P+R.

Městský obvod: Plzeň 1



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Okounová obsluhuje páteří diametrální linka 1, dále páteří tangenciální linka 30, tangenciální linky 24 a 25 a lokální obslužné linky 34 a 58. Regionální autobusové linky směřují na severní Plzeňsko a sever Plzeňského kraje, o víkendech pak linka 321 nabízí mezikrajské spojení do Rakovníka. Vyjma linky 30 obsluhují všechny uvedené linky i zastávku Bolevec, v jejíž blízkosti se nachází i železniční zastávka Plzeň-Bolevec obsluhovaná regionální linkou P4. Souhrn všech linek obsluhujících zastávku přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Okounová + Bolevec

Linky obsluhující uzel			
TRAM	BUS	VLAK	BUS REGIO
1	24	P4	321
	25		(322)
	30		334
	34		335
	58		362
	N1		
	N4		

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Okounová + Bolevec

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
1	30	
1, 30	34	
1, 30	regionální autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; České dráhy, a.s.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Uzel Okounová je tvořen průsečnou křižovatkou s většinou zastávek v Plaské ulici. Přestupní vzdálenosti mezi jednotlivými stanovišti jsou s ohledem na jejich vhodné umístění krátké, celková pěší prostupnost je dobrá. Tramvajová nástupiště jsou řešena formou ostrůvků. Ulice Okounová a K Prokopávce vytvářejí blokové obratiště, na kterém jsou otáčeny zkrácené autobusové spoje (městské i regionální) ve směru od Orlíku a Třemošné. Nevýhodou tohoto uspořádání je pro opačný směr odlišné nástupní stanoviště pro spoje výchozí z této zastávky a pro spoje jedoucí z centra Plzně – zatímco spoje městské linky 34 realizují závek do nástupní zastávky v obratišti, regionální spoje odbavují v zastávce v Plaské ulici (s výjimkou spojů linky 334 začínajících v obratišti). Rozložení stanovišť přibližuje Obrázek č. 2. Autobusové obratiště Okounová má limitované kapacity pro odstav. Řidiči MHD zde mají k dispozici sociální zařízení, zatímco zázemí pro řidiče VLD chybí.

Sousedící uzel Bolevec je prioritně tvořen autobusovým a tramvajovým obratištěm – využíváno zejména pro otáčení spojů z centra; včetně částečné možnosti objíždění tramvají po předjížděné koleji, avšak za cenu nežádoucího odstavování soupravy v nástupní zastávce a omezování provozní plynulosti a propustnosti obratiště; dále s poměrně štedrými možnostmi odstavování autobusů a s adekvátním zázemím pro řidiče MHD a dále nedalekými nácestnými autobusovými zastávkami. Určitým negativem zdejšího zázemí pro řidiče MHD je jeho umístění, kdy je docházka od odstavných stání poměrně dlouhá a stávající možnost krátkodobého odstavu ve výstupní zastávce zanikne s rekonstrukcí uzlu (výstupní zastávka bude nově společná pro tramvaje i autobusy). Zhruba o 300 metrů od zastávek MHD Bolevec se nachází železniční zastávka Plzeň-Bolevec. Mezi oběma zastávkami nemusí být zcela zřetelná pěší vazba (ačkoliv jsou jinak vazby logické a s ohledem na celkové uspořádání krátké). Celkově není tato přestupní vazba příliš silně využívána.

Celkové rozložení stanovišť v uzlech Okounová a Bolevec přibližuje Obrázek č. 3, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy pak udává Tabulka 3.



Plzeň, Okounová

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka	Směr	Nástupišťe
Line	Direction	Platform
Linie	Richtung	Bussteig
321	Třemošná, Plasy; Kralovice, Rakovník	2
321	CAN/Termínál Hlavní nádraží	3
334	Třemošná (spoje zde začínající), ostatní stanoviště č. 2	1
334	Nemocnice Lochotín	3
335	Třemošná, Horní Bítza	2
335	Borská pole, Univerzita	3
362	Třemošná, Horní Bělá, Dolní Bělá	2
362	Nemocnice Lochotín/CAN	3

Stanoviště linek MHD

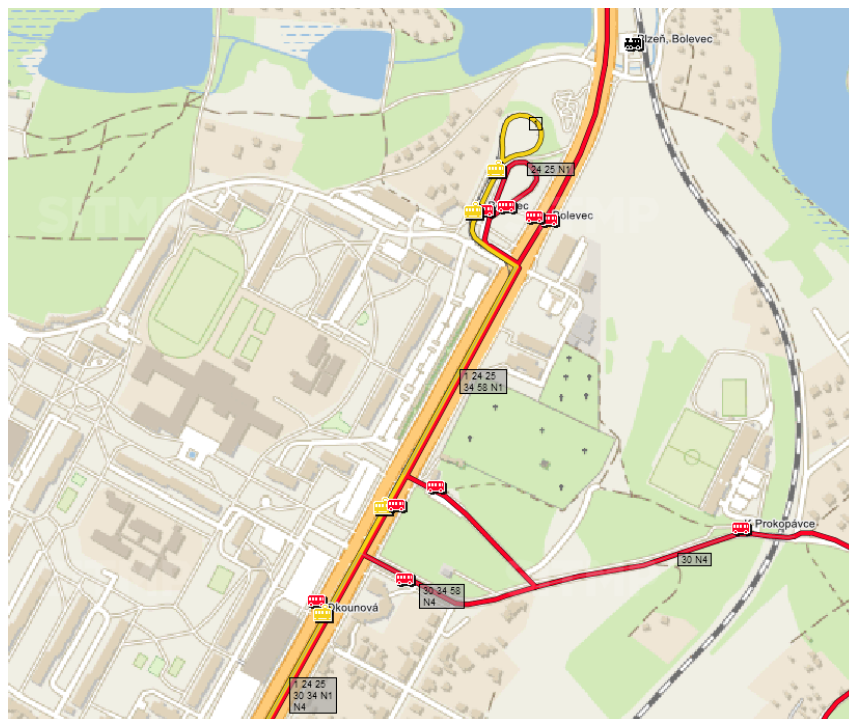
Linka	Směr	Nástupišťe
Line	Direction	Platform
Linie	Richtung	Bussteig
1	Bolevec	A
1	Náměstí Republiky, Slovany	B
24	Bolevec	2
24	Západočeská univerzita, Bory	3
25	Bolevec	2
25	Hodonínská, Univerzita, Bory	3
30	Sídlíště Košutka	3
30	Bory, ZČU, Borská pole	4
34	Orlík, Třemošná	1
N1	Bolevec	2
N1	Mrakodrap, Bory, Panasonic	3
N4	Mrakodrap, Lhota	3
N4	Bílá Hora	4

září | september | September 2023

378 035 477 | idpk.cz

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Okounová



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 3: Plán stanovišť v uzlu Okounová + Bolevec a blízkém okolí



Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Okounová + Bolevec

Okounová: Maximální počet odstavných stání	
BUS	1 standardní (M)
BUS REGIO	1 standardní (M)
Bolevec: Maximální počet odstavných stání	
TRAM	8 souprav (L)
BUS	až cca 16 kloubových (L) (2x 160 metrů)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Vytvoření přehledného plán stanovišť v uzlu Bolevec (příp. Okounová + Bolevec) pro zlepšení orientace cestujících. Dále lze v budoucnu uvažovat o doplnění informačních panelů pro cestující či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami.

Sjednocení strategie obsluhování stanovišť zastávky Okounová spoji ve směru z centra města do Třemošné (konzistentně závlek linek 34 a 334 vždy do obratiště, nebo jen pro spoje odsud výchozí).

Plánovaný projekt přestavby obratiště Bolevec (pro umožnění plnohodnotného objíždění tramvají) včetně vybudování parkoviště P+R v lokalitě (v době přípravy materiálu je zpracována projektová dokumentace). Pro eliminaci negativ přestavby je vhodné se zaměřit na přesun zázemí řidičů blíže odstavu tramvají a autobusů.

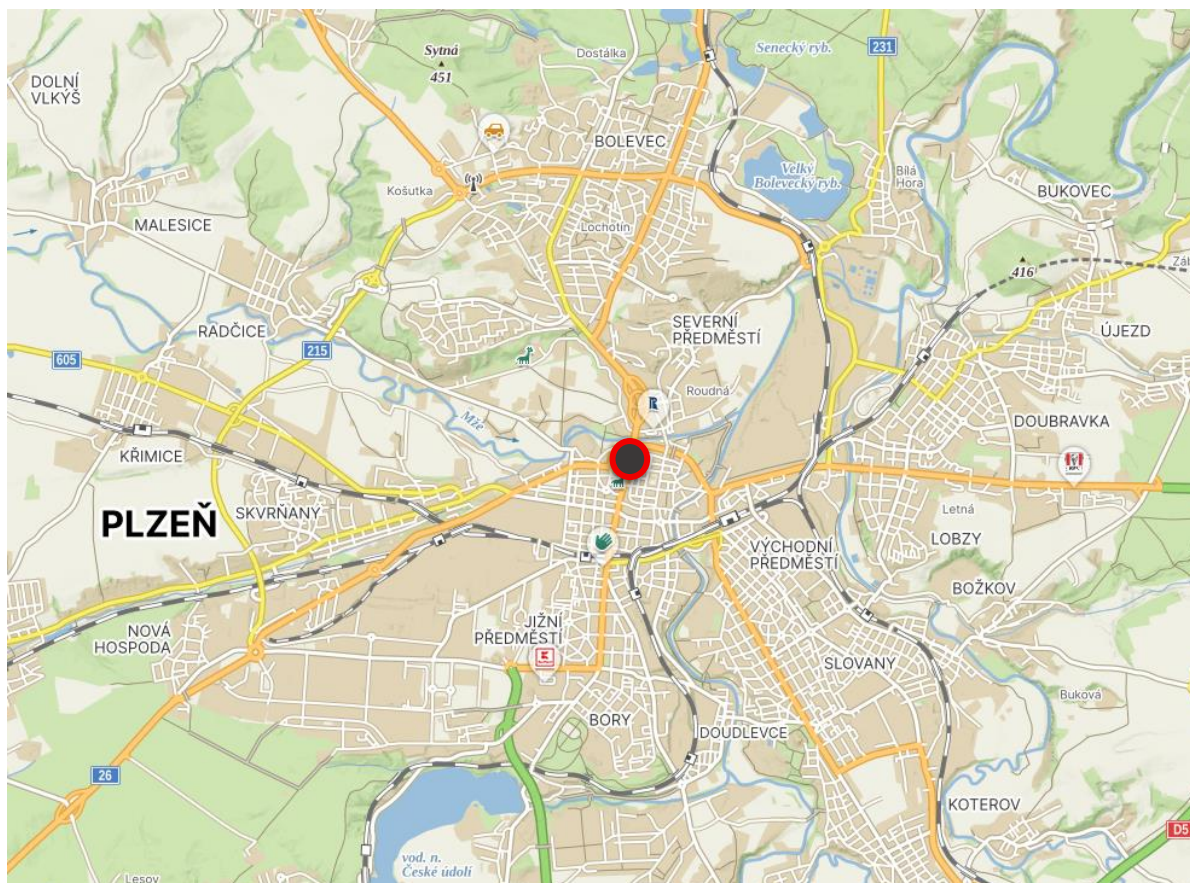


Přestupní uzel Sady Pětatřicátníků + Hlavní pošta

Situování ve městě

Přestupní uzel v centru města Plzně, sloužící pro přestup mezi všemi tramvajovými linkami, dále autobusovými linkami městskými a regionálními. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb. Parkování v okolí uzlu je zpoplatněno.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhují všechny tři plzeňské páteřní tramvajové linky, dále diametrální páteřní linka 41 a radiální či diametrální autobusové linky 20, 27, 28, 34 a 56. V uzlu dochází k rozjezdům („křižování“) všech tramvajových linek pro zajištění přestupu ve večerních hodinách. Regionální autobusové linky obsluhují zastávku obsluhují v časech od 19:00 do 5:00 v pracovní dny a o víkendech a státní svátcích celodenně (z důvodu relativně krátkých zastávkových zálivů a rizika sjetí více odbavujících vozidel). Tyto regionální autobusové linky směřují na severní Plzeňsko a sever Plzeňského kraje, o víkendech pak linka 321 nabízí mezikrajské spojení do Rakovníka.

Všechny linky obsluhující terminál Sady Pětatřicátníků přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Sady Pětatřicátníků*

Linky obsluhující uzel		
TRAM	BUS	BUS REGIO
1	20	321
2	27	322
4	28	334
	34	361
	41	362
	56	
	S1	
	N3	
	N6	

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Sady Pětatřicátníků*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky	Poznámky	
1, 2	4	částečně garantovány vazby 1-4 a 1-2-4
1, 2, 4	27, 28, 41	
1, 2, 4, 28, 41	regionální autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Infrastruktura

Uzel je tvořen čtveřicí souběžných zastávek Sady Pětatřicátníků (tramvajové ostrůvky uprostřed, autobusové zálivy vně) a dále blízkou zastávkou Hlavní Pošta v Solní ulici (jak dokumentuje Obrázek 1). Stanoviště zastávek Sady Pětatřicátníků (nikoliv však Hlavní pošta) jsou vybavena digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase. Do uzlu lze začlenit i tramvajové zastávky Jízdecká a U Synagogy, které jsou v současnosti využívány pouze při výlukách (slouží zejména jako náhrada standardních zastávek Sady Pětatřicátníků). Navzdory rozsáhlosti křižovatky a vysoké hustotě provozu jsou pěší přesuny mezi stanovišti krátké, logické a rychlé.

V minulosti byly tramvajové zastávky pro linku 4 umístěny vždy před a za křižovatkou (U synagogy, U hlavní pošty) s absencí společné zastávky, v letech 2003 a 2004 došlo k celkové rekonstrukci uzlu a změně uspořádání zastávek do stávající podoby. Dlouhodobě se také měnilo trasování linky 2, která byla v minulosti vedena přes zastávku U Synagogy v Palackého ulici, ale v současnosti se její provoz ustálil do společné centrální zastávky.

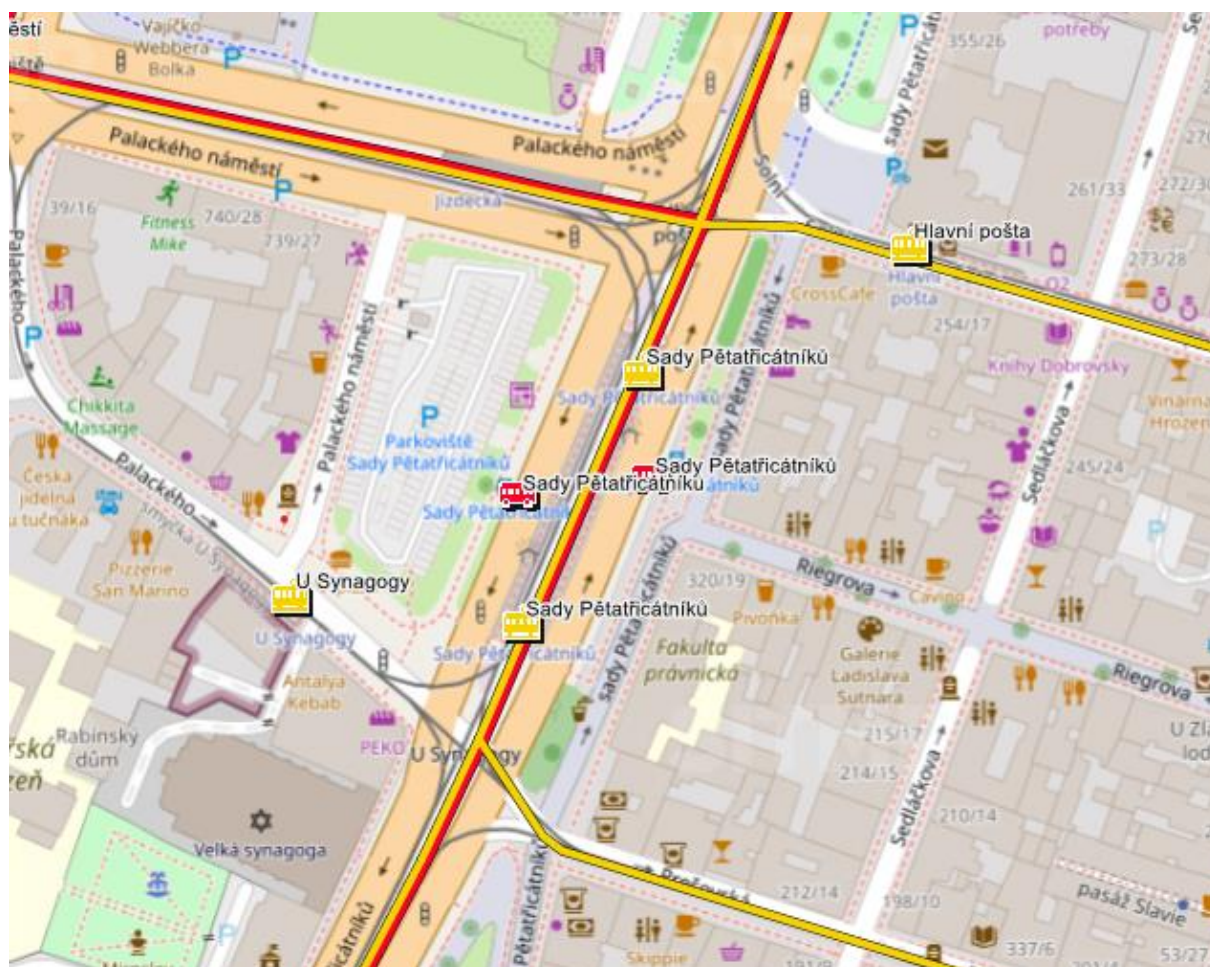
V případě zastávek Jízdecká a U Synagogy už je pocitová atraktivita mírně nižší – obvykle nutnost dvojího překonání komunikace, v případě zastávky Jízdecká absence místa pro přecházení směrem k Palackému náměstí (a OC Plaza) – bude doplněno při rekonstrukci tramvajové trati v Přemyslově ulici.

Uzel svým kolejovým uspořádáním umožňuje otáčení tramvajových spojů ze všech směrů, ale bez možnosti odstavu (ani zastávka U Synagogy pro tyto účely není provozně vhodná). Podmínky pro otáčení autobusových spojů (zejména náhradní dopravy) v místě nejsou vhodné (ve směru jízdy od křižovatky U Práce lze využít vzdálené obratiště Rondel, nebo blokové otočení vozidel po komunikaci při západním okraji uzlu, avšak s horší průjezdností v důsledku parkujících automobilů, případně otáčení v prostoru jižní křižovatky uzlu). Při rekonstrukci tramvajové trati v Přemyslově ulici dojde ke zlepšení podmínek pro otáčení autobusů v uzlu – bude prodlouženo nástupiště zastávky Jízdecká (pro umožnění odbavování dvou tramvajových souprav) a dále budou vytvořeny podmínky pro jízdu autobusů po tramvajové trati k Palackému náměstí (namísto stávajícího otevřeného svršku). Tím dojde



k žádoucímu vytvoření podmínek pro přestup mezi tramvajemi a náhradní autobusovou dopravou u jedné nástupní hrany.

Tramvajová nástupiště umožňují bezpečné odbavování maximálně dvou tramvajových souprav velikosti L, případně ještě kratší jednotky (v případě tří souprav velikosti L už jsou poslední dveře mimo nástupiště). V období přepravních špiček se u nástupiště ve směru U Práce/Náměstí Republiky sjíždějí spoje všech tří tramvajových linek, což vytváří ideální podmínky pro přestup hrana-hrana, ale naráží na kapacitní limity z pohledu propustnosti křižovatky a celého uzlu. Kapacitní problém vyvstává i u zastávky Hlavní pošta, která neumožňuje komfortní odbavení dvou souprav velikosti L (což snižuje provozní plynulost a propustnost uzlu zejména při výlukách a mimořádnostech). Délka autobusových zálivů činí zhruba 36-38 metrů, což je pro provoz MHD dostačující, pro celotýdenní provoz MHD a VLD (zejména ve směru Košutka s nástupem předními dveřmi) však nikoliv.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Sady Pětatřicátníků a blízkém okolí (v plánu absentuje výraznější vyznačení manipulační zastávky Jízdecká umístěné v severozápadní části uzlu)

Výhledový stav:

Uzel je v poměrně vyhovujícím stavu. Při dalším rozvoji tramvajové dopravy se limitem stává kapacita zastávky ve směru U Práce/Náměstí Republiky – žádoucí by bylo oddělení nástupišť pro oba uvedené směry – tj. změna uspořádání uzlu na tříkolejné. Naopak se nejeví příliš vhodné využívat trasování linek přes zastávku U Synagogy, či blokové otáčení spojů přes zastávky Jízdecká a U Synagogy. Tato



problematika se stane velmi aktuální při plánovaném zprovoznění tramvajové linky 3 sloužící pro obsluhu Vinic. **S ohledem na záměr spuštění provozu linky 3 (patrně již v plánovacím horizontu PDOMP 2026+) se jeví jako nutné zahájit přinejmenším studijní prověření uspořádání tramvajového uzlu Sady Pětatřicátníků, ideálně společně s navazujícími úseky do tohoto uzlu (například zdvojkolejnění úseku v Solní ulici).**

V případě autobusové dopravy je žádoucí do června 2030 rozšířit zastávkové zálivy v uzlu tak, aby bylo možné realizovat celotýdenní odbavování vozidel VLD v uzlu Sady Pětatřicátníků. V případě spojů ze severní části plzeňské aglomerace se jedná o výstup cestujících v prodlouženém zastávkovém zálivu (směr U Práce, resp. Terminál Hlavní nádraží). V opačném směru (tj. pro nástup cestujících směr Severka) by chybějící kapacitu mohlo řešit zprovoznění tramvajové linky 3 na Vinice a očekávaný útlum provozu autobusové linky 41.

S ohledem na zlepšování podmínek pro přestup při výlukovém trasování linek, mimořádnostech, či při náhradní autobusové dopravě se jeví vhodné prověření vybudování nástupiště společné tramvajové a autobusové zastávky v Prešovské ulici v blízkosti uzlu Sady Pětatřicátníků.

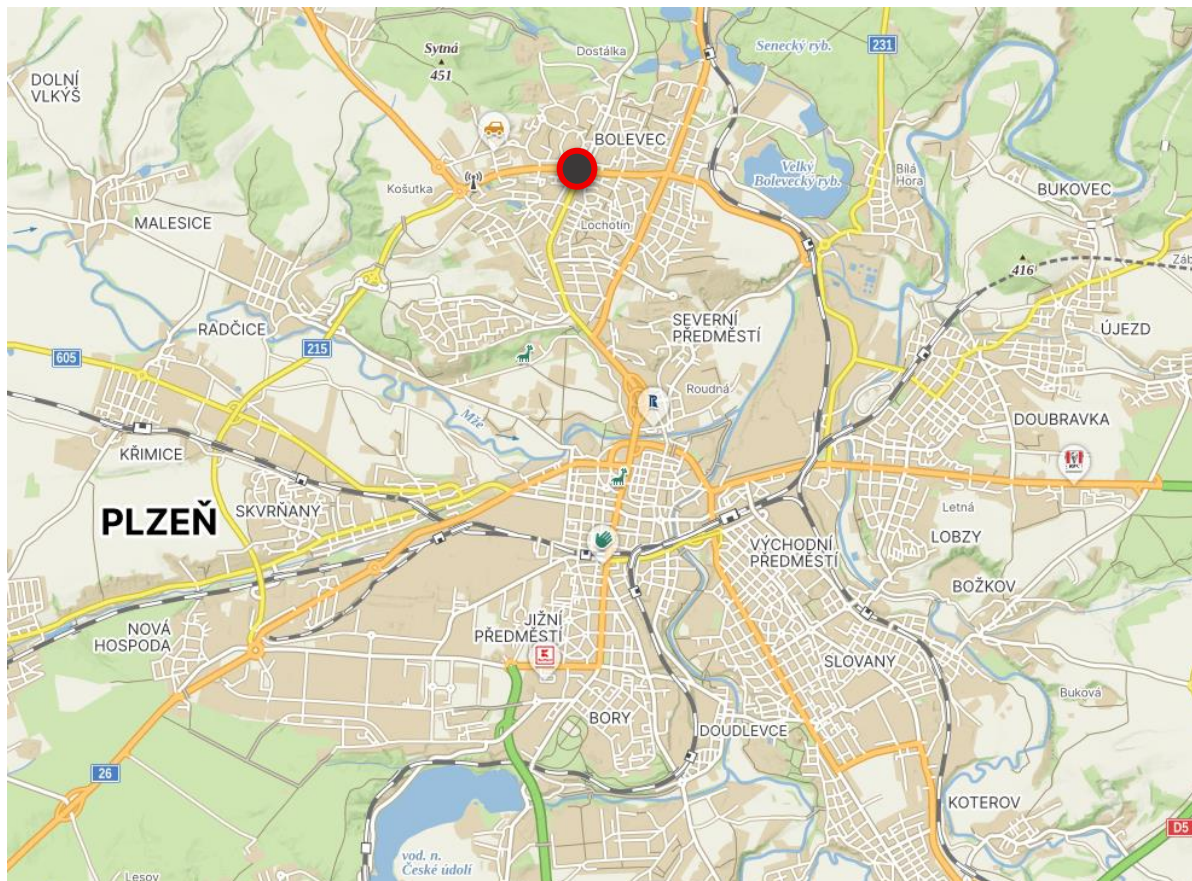


Přestupní uzel Severka

Situování ve městě

Přestupní uzel v severní části města Plzně, sloužící pro přestup mezi páteří diametrální tramvajovou linkou 4 a autobusovými linkami městskými (tangenciálními i radiálními), regionálními a mezikrajskými. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb. Nedaleko uzlu je také parkoviště, jež lze neoficiálně využívat v myšlence konceptu P+R.

Městský obvod: Plzeň 1



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Severka obsluhuje páteří diametrální linka 4, dále páteří radiální linky 33 a 40, páteří tangenciální linka 30, tangenciální linka 24 a účelová nákupní linka S1. Regionální autobusové linky směřují na severní Plzeňsko a sever Plzeňského kraje, mezikrajské linky spojují Plzeň a Karlovy Vary. Všechny linky obsluhující terminál Severka přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Severka

Linky obsluhující uzel		
TRAM	BUS	BUS REGIO
4	24	322
	30	323
	33	335
	40	361
	S1	362
	N3	363
	N6	535

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Severka

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	24, 30, 33, 40	
4, 30, 33	regionální a dálkové autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) dálkového charakteru a dále linky obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura

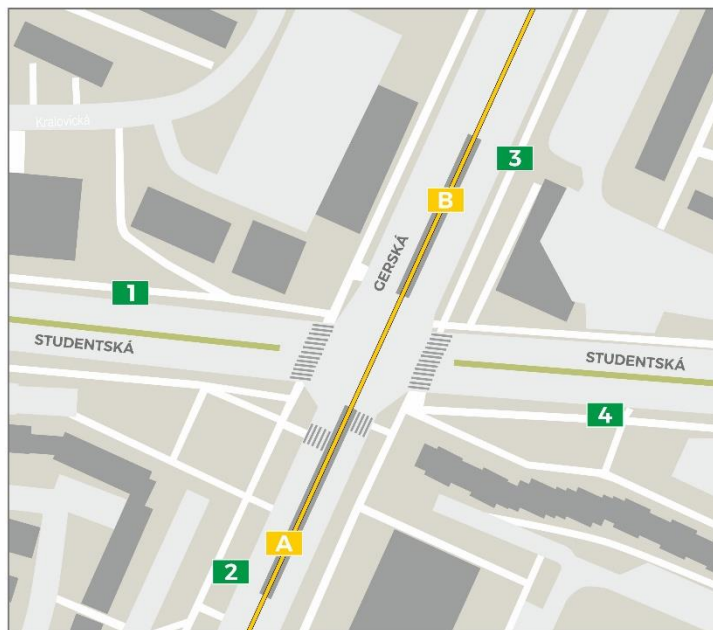
Uzel je tvořen jednotlivými nácestnými zastávkami v ramenech průsečné křižovatky a nedochází zde k ukončování spojů. Ačkoliv je křižovatka poměrně rozsáhlá, přestupní vazby jsou krátké, díky umístění zastávek v těsné blízkosti křižovatky. Tramvajová nástupiště jsou řešena formou ostrůvků.

V dohledné době se v uzlu předpokládá ukončování vybraných spojů regionálních autobusových linek, jak je podrobněji přiblíženo v následující sekci.



Plzeň, Severka

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupiště Platform Bussteig
322	Dolní Bělá, Manětín, Žitčice	3
323	Toužim, Karlovy Vary	1
335	Borská pole, Univerzita	1
335	Třemošná, Horní Bříza	4
361	Chotkov, Úterý, Konstantinovy Lázně	1
362	Ledce, Horní Bělá/Dolní Bělá	3
363	Všeruby, Zahradka, Hůrky	1
	linky směr Nemocnice Lochotín/CAN/Terminál Hl. n.	4 2

Linky mimo IDPK

421323	Karlovy Vary, Ostrov (mimo IDPK)	1
440080	Toužim, Karlovy Vary (mimo IDPK)	1

Stanoviště linek MHD

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupiště Platform Bussteig
4	Sady, Pětatřicátník, Bory, Univerzita	A
4	Košutka	B
24	Bolevec	4
24	Západočeská univerzita, Bory	1
30	Sídlíště Košutka	3
30	Slavany, Bory, Borská Pole	4
33	Sídlíště Košutka	1
33	Nemocnice Lochotín, Goethova	2
40	Sídlíště Košutka	1
40	Goethova	2
N3	Sídlíště Košutka	1
N3	Mrakodrap, Doubravka	2
N6	Sídlíště Košutka	1
N6	Mrakodrap, Červený Hrádek	2

prosinec | December | Dezember 2024

i 378 035 477 | idpk.cz

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Severka

Výhledový stav:

Vyhovující stav, není potřeba změn. V budoucnu je žádoucí doplnění elektronických informačních panelů pro cestujících či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami.

V rámci investiční akce „Trolejbusy na Severní Předměstí“ se plánuje zřízení míst pro odstav VLD v ulici Gerská poblíž čerpací stanice MOL (v úseku mezi křižovatkami se Sokolovskou a se Studentskou). To umožní ukončení vybraných spojů regionálních autobusových linek v uzlu Severka (otáčení vozidel bude realizováno na okružní křižovatce v nedaleké Sokolovské ulici, s následným odstavem v nové manipulační zastávce). Důvodem je možnost rychlejšího obratu spojů bez nutnosti dojezdu do zastávky Nemocnice Lochotín a úspory výkonů.

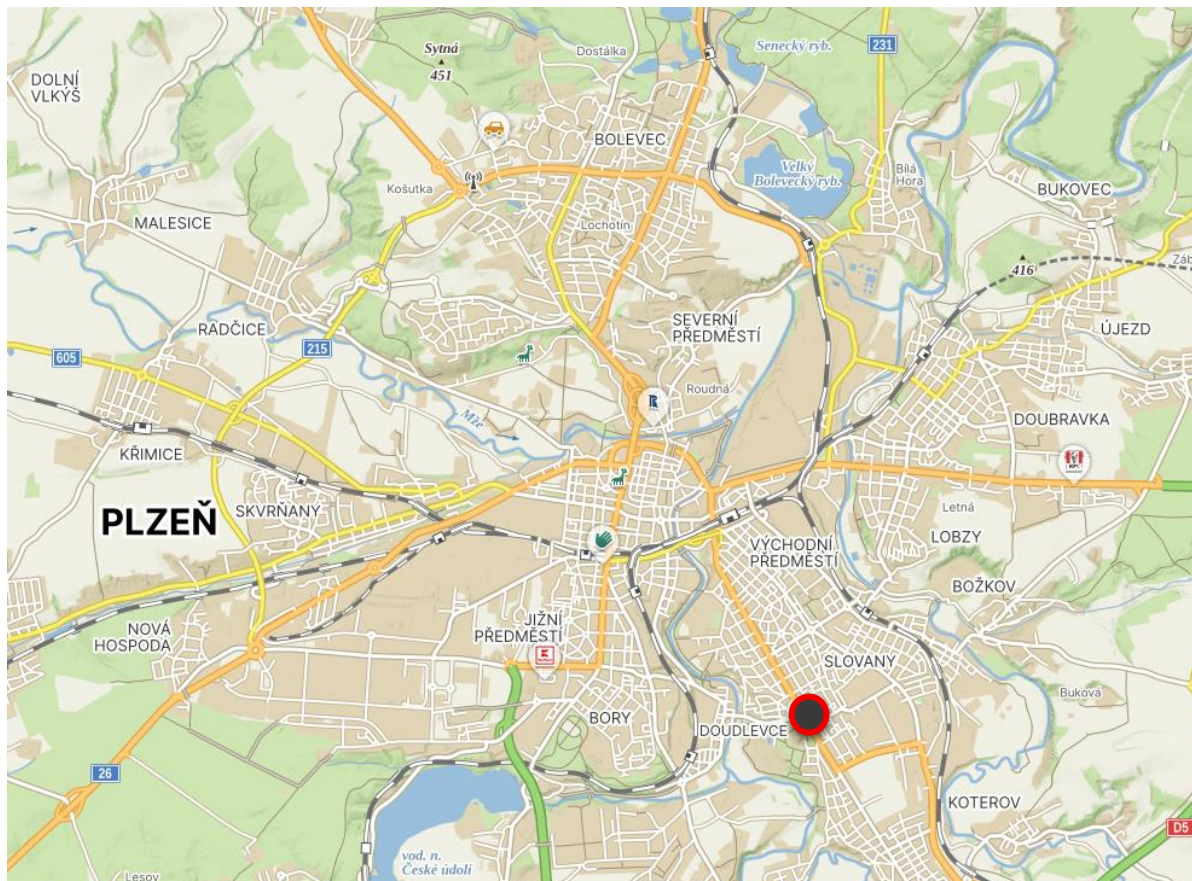


Přestupní uzel Slovany

Situování ve městě

Přestupní terminál v jižní části města Plzně, sloužící pro přestup jak mezi diametrálními a tangenciálními městskými linkami, tak pro přestup na příměstské autobusové linky. Terminál disponuje čekárnami pro cestující a v omezené míře i zázemím pro řidiče, v blízkosti uzlu jsou k dispozici obchody a stravovací zařízení. Parkovací možnosti v místě jsou limitované.

Městský obvod: Plzeň 2



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhují páteřní diametrální linky 1 a 13, dále páteřní tangenciální autobusová linka 30, tangenciální linky 22 a 29, a lokální obslužné linky 10, 31 a 51. Regionální autobusové linky obsluhující uzel směřují na jižní Plzeňsko a dále do sídel v jižní části Plzeňského kraje (př. Rožmitál pod Třemšínem, Sušice). Všechny linky obsluhující terminál Slovany přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi linkami 10, 13, 22, 29 a 30 je dále využívána sousední zastávka Vodárna.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Slovany

Linky obsluhující uzel			
TRAM	TBUS	BUS	BUS REGIO
1	10	22	421
	13	23	422
		29	432
		30	439
		31	440
		51	447
		N2	450
		N5	462
			523
			N92

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Slovany

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
1	10, 13, 30	
10, 13	29, 30	
1, 30	regionální autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Terminál vychází z historického uspořádání komunikační sítě, což vede k poměrně neobvyklému uspořádání stanovišť. Zatímco přestup trolejbus – tramvaj probíhá obousměrně na krátké vzdálenosti (avšak ve směru z Čechurova do centra bez bezpečného přechodu či místa pro přecházení se sníženou hranou chodníku), dosažení autobusových stanovišť (zejména po výstupu z tramvaje) vyžaduje větší pěší přesun. Přestupní vazby nemusí být na první pohled zřejmé, schémata uzlu nejsou na zastávkách umístěna. Stanoviště nejsou vybavena digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase (výjimku tvoří panely zobrazující odjezdy MHD a VLD na zastávce VLD v Nepomucké ulici). Kolejové uspořádání umožňuje otáčení tramvají ve směru z centra, avšak bez možnosti předjíždění souprav. Při odstavu soupravy velikosti L zde zároveň dochází k blokování tramvajové trati z/do vozovny. Trolejová infrastruktura umožňuje otáčení spojů ve směru od Čechurova (toho v současnosti není potřeba, problematika je mimo jiné absence odpovídající výstupní zastávky, připravuje se přebudování pro umožnění otáčení spojů ve směru z centra). Dále je zde možné ukončovat a odstavovat autobusové spoje ze všech směrů. Řidiči MHD zde mají k dispozici sociální zázemí, avšak to nelze hodnotit jako dostačující. V uzlu pak kompletně chybí zázemí pro řidiče VLD. Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3.

Vhodné je se ještě zastavit u rozdělení autobusových zastávek na Slovanské aleji ve směru Pošta Francouzská / Vozovna Slovany (stanoviště B a C na obrázku 1). V provozní praxi toto rozdělení často přináší zejména v přepravní špičce situace, kdy vůz linky 22 či 51, vyčkává s najeťm do zastávky B na odbavení spoje 29 a 30 u stanoviště C, nebo kdy i spoj linky 29 či 30 čeká na odbavení předchozího spoje u stanoviště C. Vznikají tak potenciálně rizikové situace, kdy čekající autobus brání rozhledu v křižovatce Slovanská alej x Chválenická. Je otázkou, zdali benefit z přehlednějšího uspořádání rozdělených odjezdových stání kompenzuje tyto provozně rizikové situace, které i s ohledem na vytíženost zastávky způsobují zdržení čekajících spojů.



Plzeň, Slovany

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
422	Losiná, Chlum, Blovice	3
432	Losiná, Neurazy, Plánice	2
439	Losiná, Nebřilov	3
447	Spálené Poříčí, Mšov, Věšín, Teslíny	1
450	Losiná	3
462	Losiná, Plánice, Sušice, Kvilda	2
523	Starý Plzeňec, Spálené Poříčí, Rožmitál p. Těmšínem výstupní, linky směr Terminál Hlavní nádraží	1 4

Stanoviště linek MHD

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
1	Centrum, U Cery, Bolevec	D
10	Jižní Předměstí, Tylova	E
10	Bručná, Černice	H
13	Goethova, Na Dlouhých	E
13	Černice, NC Černice	H
22	Nemocnice Bory, Škoda VIII. brána	A
22	Jasminová, Koterov	B
23	Radobyčice, Bory	H
29	NC Borská pole, Borská pole	A
29	Částkova, Doubravka	C
30	Bory, ZČÚ Borská pole	A
30	Částkova, Poliklinika Doubravka, Severka, Košutka	C
31	Hradiště	H
51	Koterov, Starý Plzeňec	B
	výstupní	F
N2	Černice	A
N2	Mrakodrap, Zadní Skvrňany	C
N5	Mrakodrap, Malesice/Město Touškov	A
N5	Radobyčice	C

Prosinec | December | September 2024

378 035 477 | idpk.cz

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Slovany

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Slovany

Maximální počet odstavných stání	
TRAM	1 středněkapacitní (M)
TBUS	2 standardní (M)
BUS	3 standardní (M)
BUS REGIO	3 standardní (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Pozn.: Odstavení 1 středněkapacitní tramvaje v obratišti Slovany nebrání případnému provozu na trati po Slovanské aleji. Alternativně lze v obratišti a ve výstupní zastávce odstavit až 2-3 soupravy (L), ale k tím dojde k zablokování této odbočné trati, což je provozně nežádoucí situace.

Výhledový stav:

Uzel obsahuje základní vybavení pro cestující, uspořádání infrastruktury nelze vnímat jako uspokojivé (zejména s ohledem na absenci pohodlných přestupních vazeb přes komunikace). V krátkodobém horizontu je žádoucí umístění schémat uzlu i do vybraných zastávkových označků v místě. Vhodné by bylo i dosazení digitálních panelů pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase. Potřebné je dále vymezení místa pro odstavy vozidel VLD, vybudování odpovídajícího zázemí pro řidiče VLD, stejně jako zlepšení zázemí pro řidiče MHD.

Problematiku uspořádání stanovišť a celkové zlepšení přestupních vazeb vyřeší celková rekonstrukce uzlu – zejména vybudování společných zastávek pro pohodlnější přestup (doprovázených odpovídajícími opatřeními pro návaznosti v jízdních řádech). Při rekonstrukci by mělo být reflektováno výhledové prodloužení tramvajové trati dále na jih (kasárny Slovany, případně NC Černice) a také záměr



elektrifikace autobusových linek (trolejové vedení Slovanskou alejí). Při odkladu rekonstrukce uzlu je vhodné adaptovat pro provoz linek stávající infrastrukturu (úpravou trolejbusového obratiště pro otáčení ve směru z centra, případně zřízením separátního dobíjecího místa pro bateriové trolejbusy). Rekonstrukci uzlu je ideální využít pro vybudování odpovídajícího zázemí pro řidiče MHD a VLD.

V krátkodobém horizontu je žádoucí prověřit smysluplnost rozdělených stanovišť autobusových zastávek Slovany na Slovanské aleji pro linky směr Pošta Francouzská / Vozovna Slovany – z provozního hlediska se jeví jako vhodnější odbavování všech linek u jednoho označníku v rámci společné dlouhé zastávky.

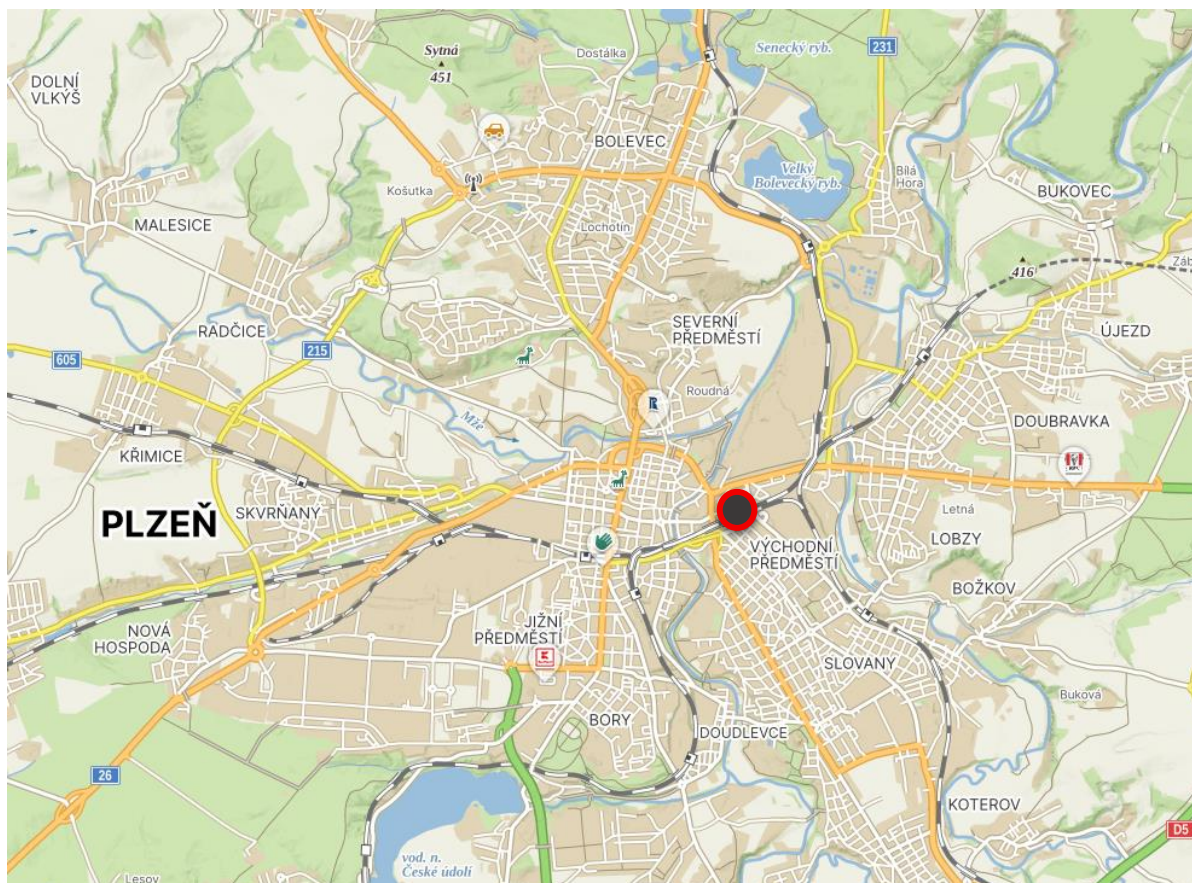


Přestupní uzel Terminál Hlavní nádraží

Situování ve městě

Největší a nejdůležitější uzel na území města Plzně, situovaný v širším centru města. Uzel slouží pro vzájemný přestup mezi železničními spoji, regionálními autobusovými spoji a městskou hromadnou dopravou. Terminál, resp. železniční stanice disponuje čekacími prostory pro cestující, zázemím pro řidiče, obchody, stravovacími zařízeními, veřejnými toaletami, v jeho blízkosti jsou zřízena stání K+R, (B+R), v blízkosti se nachází také parkoviště ČD Parking.

Městský obvod: Plzeň 2, Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel je tvořen více zastávkami. Městská hromadná doprava obsluhuje zastávky Hlavní nádraží – trasovány jsou tudy páteřní diametrální linky tramvajové a trolejbusové. Železniční stanice nese název Plzeň hlavní nádraží a jedná se o nejdůležitější vlakový uzel v Plzeňském kraji, který obsluhují dálkové i páteřní regionální vlakové linky. Regionální autobusové dopravě slouží přestupní uzel Plzeň, Terminál Hlavní nádraží, do kterého je vedena většina autobusových linek spojujících město Plzeň a další sídla (vč. mezikrajské linky do Karlových Varů či do Rakovníka). Přehled linek obsluhujících tyto zastávky přináší Tabulka 1. Je vhodné poznamenat, že linka 76 je specifickou linkou MHD, která jako jediná obsluhuje zastávku Terminál Hlavní nádraží – jedná se o sezonní víkendové spoje k Zoologické zahradě. Pozorované klíčové přestupní vazby v uzlu přibližuje Tabulka 2.



V blízkosti Hlavního nádraží se nachází také zastávky Pařížská (obsluhována dále trolejbusovými linkami 12 a 14 a spoji autobusové linky 34), Železniční (obsluhovatelná dálkovou autobusovou dopravou, v současné době prakticky nevyužívaná) a U Ježíška (obsluhovaná několika málo spoji linky 12 a dále spoji smluvních (neveřejných) svozových linek zaměstnanců). V přijatelné docházkové vzdálenosti je ještě zastávka Prazdroj (linky 13 a 28) ve směru Doubravka.

Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel Terminál Hlavní nádraží

Linky obsluhující uzel					
TRAM	TBUS	BUS	VLAK	BUS REGIO	
1	11	N3	Ex6	221	422
2	15	N6	R16	222	423
	16	(76)	R25	224	424
	17		R31	231	432
			P1	251	439
			P2	253	447
			P3	321	450
			P4	322	462
			P13	323	521
				331	523
				332	560
				336	561
				361	621
				362	649
				371	722
				421	

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu Terminál Hlavní nádraží

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky	Poznámky	
1	2, 11, 15, 16	
2	1, 11, 15, 16	
1, 2, 11, 15, 16	železniční doprava + regionální autobusy	
železniční doprava	regionální autobusy	(včetně vzájemného přestupu ŽD - ŽD, resp. AB Regio - AB Regio)

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ARRIVA vlaky s.r.o.; České dráhy, a.s.; GW Train Regio a.s.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Jak už bylo uvedeno v sekci linkové vedení, přestupní uzel je tvořen zastávkami a stanicemi pro různé dopravní módy. Celkově je uzel ve vyhovujícím stavu. Železniční stanice prošla celkovou rekonstrukcí,



autobusový terminál je novostavba. V návaznosti na tyto stavební akce byly v Šumavské ulici uzpůsobeny zastávky MHD pro krátké pěší přesuny. Pěší přesuny mezi regionálními autobusy a železniční dopravou jsou relativně krátké. Delší přesun musí pěší absolvovat z železniční stanice na tramvajové zastávky Hlavní nádraží (cca 200 metrů, s trojím přecházením silničních komunikací) nebo na zastávku Pařížská (cca 320 metrů, pro přístup k lince 12). Přesuny mezi zastávkami MHD jsou poměrně krátké a přímé. Zastávky MHD Hlavní nádraží jsou vybaveny digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase.

Z pohledu městské dopravy umožňuje uzel Terminál Hlavní nádraží ukončování trolejbusových a autobusových spojů ve směru od Mrakodrapu, včetně možnosti odstavování. Mimo to je možné zde odstavovat i vozidla regionálních autobusových linek (avšak kapacita je omezená).

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3. Další místa pro odstav autobusů (nad rámec MHD a VLD) jsou získávána při náhradní dopravě za vlaky, kdy je pro odstav vyblokována část parkovacích stání v prostoru před nádražní budovou.

Plzeň, Terminál Hlavní nádraží

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



prosinec | December | Dezember 2024

378 035 477 | idpk.cz

Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line Linie	Směr Direction Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
221	Chrast, Radnice	4
222	Rokycany, Strašice, Cheznovice	4
224	Rokycany, Mýto, Zbiroh	4
231	Chrast, Bušovice, Osek, Volduchy	4
251	Kladruhy, Bor, Tachov, Stará Knížecí Huť	5
253	Kyšice, Dyšina, Chrast	4
321	Tremošná, Plasy, Kralovice, Rakovník	1
323	Toužim, Karlovy Vary	6
331	Zruč-Senec, Druztová, Nadryby	2
332	Zruč-Senec, Hromnice, Liblín	2
336	Letkov, Mokrouše, Lhůta, Starý Plzeňec	3
361	Úterý, Vseruby, Chotikov	6
362	Ledce, Nekmř, Horní Bělá, Dolní Bělá	3
371	Černý, Město Touškov	5
421	Štáňovice, Předenice, Přestice	2
422	Losiná, Chlum, Blovice	1
424	Přestice, Klatovy	9
432	Losiná, Chválenice, Neurazy, Plánice	1
439	Losiná, Štáňovice, Nebílovy	1
447	Spálené Poříčí, Mišov, Vešín, Teslíny	3
450	Losiná	1
462	Losiná, Chválenice, Plánice, Sušice, Kvilda	1
521	Zbůch, Nýřany	5
523	Starý Plzeňec, Spálené Poříčí, Rožmitál p. Tř., Pílsbram	3
560	Dobřany, Přestice	9
561	Merklin, Dnešice, Dobřany	9
621	Zbůch, Stod, Domažlice	5
649	Zbůch, Stod, Hořavský Týn, Bělá nad Radbuzou, Přimda	1
722	Kozolupy, Stříbro, Bor, Tachov	5
	výstup	7 8
	zastávka náhradní autobusové dopravy rail replacement bus service Schienenersatzverkehr	N
	dálkové a mezinárodní linky international lines	X
	linky MHD Pilsen city public transport	A až F

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Terminál Hlavní nádraží

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Terminál Hlavní nádraží

Maximální počet odstavných stání	
TBUS	2 standardní (M) + 1 kloubový (L)
BUS REGIO	cca 23 standardních (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.



Výhledový stav

S ohledem na vybudované infrastrukturní předpoklady je vhodné při tvorbě časových poloh prvních a posledních spojů páteřních linek MHD zohlednit odjezd prvních ranních vlaků na Prahu, resp. příjezdy posledních nočních spojů. Např. první ranní spoje linek 1 a 2 z centra přijíždí o víkendech na Hlavní nádraží pouhých šest minut před odjezdem expresu na Prahu (4:54 a 5:00). Dlouhodobě systémově neošetřenou vazbou je návaznost posledního vlaku od Prahy na noční autobusové linky (zejména v případě zpoždění).

Dále je žádoucí dlouhodobě usilovat o vybudování zastávek v Mikulášské ulici pro zkrácení pěších přesunů z tramvajových linek 1 a 2 a trolejbusové linky 12 (po vymístění silnice I/20 z Mikulášské). Jako kompromisní řešení je v rámci rekonstrukce křižovatky Mikulášská x Šumavská x Ukrajinská x Americká plánováno přiblížení stávajících tramvajových zastávek blíže křižovatce s Šumavskou ulicí. Další projekt počítá s vybudováním trolejbusové zastávky pro linku 12 v Mikulášské v blízkosti přednádražního prostoru (v připojovacím pruhu pod severním železničním mostem), a v opačném směru pak na Americké v řadicím pruhu do Mikulášské. Obojí povede ke zkrácení přestupních vzdáleností a vyšší kompaktnosti uzlu. Návazně se předpokládá zrušení stávající zastávky Pařížská, respektive vytvoření nové zastávky na Americké blíže Wilsonovu mostu (křižovatce s Denisovým nábřežím).

V regionální autobusové dopravě bude usilováno o další navýšení provozu do tohoto uzlu a důležitost uzlu bude celkově dále narůstat. Důvodem je přesun dalších významných linek z Centrálního autobusového nádraží na Terminál Hlavní nádraží (týká se to v pracovní dny zejména linek 321 Plzeň – Kralovice – Rakovník, 322 Plzeň – Manětín – Nečtiny a 368 Plzeň – Pernarec). To je nicméně podmíněno navýšením počtu nástupních hran a odstavovacích kapacit. Aktuálně se plánuje rozšíření Terminálu Hlavní nádraží (sever) na celkem 15 nástupišť (minimálně) a přes 30 odstavných stání (cca 34). Rozšíření má zahrnovat i výstavbu odbavovací budovy včetně dispečinku terminálu a rozšíření zázemí pro řidiče. Po dostavbě Terminálu Hlavní nádraží může být z velké části zrušeno Centrální autobusové nádraží, které bude dále i nahrazeno menším sektorovým uzlem v blízkosti křižovatky Vejprnická x Domažlická pro obslužné linky směr Nýřany a Město Touškov/Kozolupy. Součástí rozšíření Terminálu Hlavní nádraží bude i zvýšení kapacity obratiště pro MHD, kde bude možný odstav až 6 vozidel MHD pod trolejovým vedením (a to formou třech podélných řad po dvou vosech).

Pro dálkovou a mezinárodní dopravu budou v Terminálu vyhrazena dvě nástupišť, přičemž kapacitu finálně řeší tzv. Terminál JIH mezi vlakovým nádražím a Železniční ulicí s kapacitou 4 nástupišť a cca 6 odstavů (jež je v současnosti připravován, předpokládaný termín zahájení provozu je v letech 2030 až 2035). Těmito kroky se Terminál Hlavní nádraží stane Ústředním autobusovým nádražím Plzně a vytvoří se podmínky pro zrušení uzlu CAN. V rámci výstavby Terminálu JIH bude řešeno i parkování vozidel IAD.

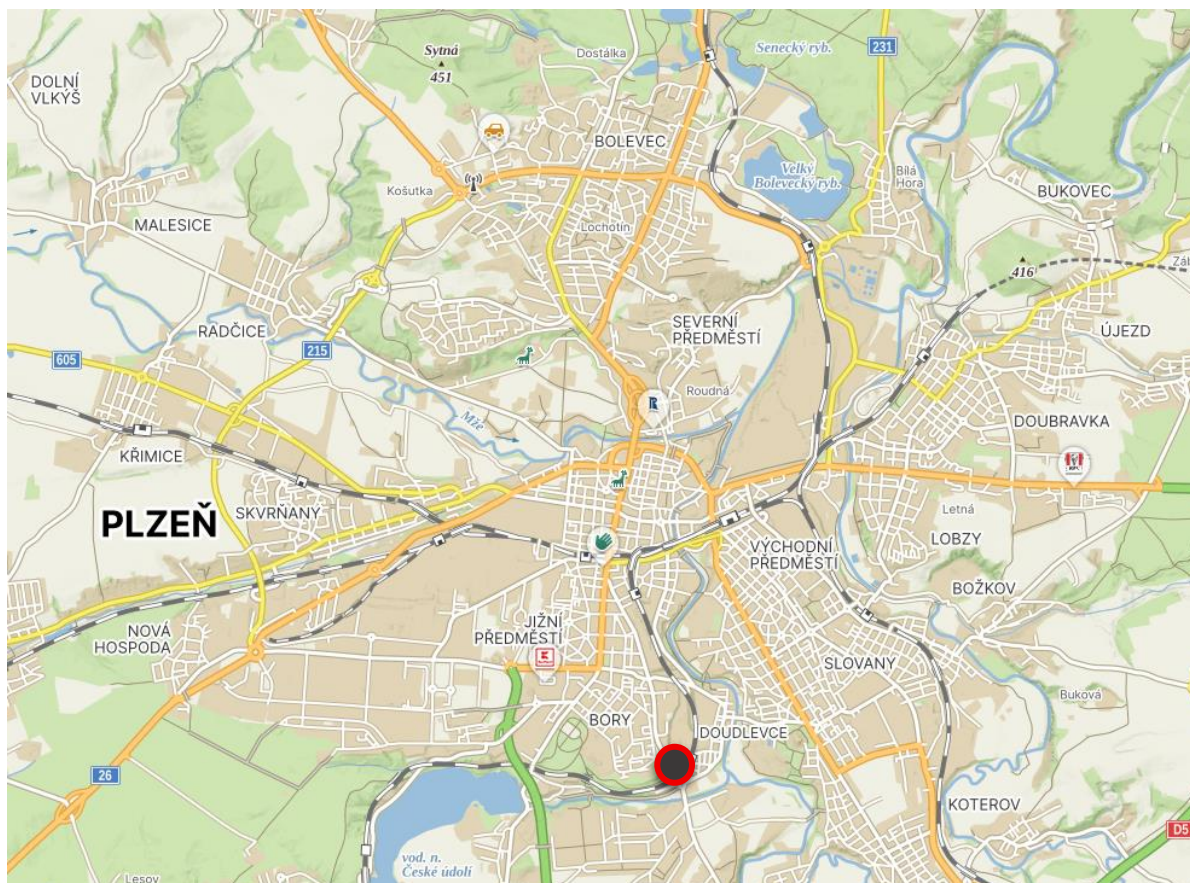


Přestupní uzel Tyršův most + Plzeň-Doudlevice

Situování ve městě

Přestupní uzel situovaný na jižním okraji Plzně, sloužící pro přestup mezi MHD a regionální autobusovou a vlakovou dopravou. V blízkosti uzlu se nenachází základní provozovny obchodů a služeb, parkovací možnosti v místě jsou poměrně limitované.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Základem obsluhy uzlu je páteřní tangenciální linka 30, kterou doplňují obslužné městské linky radiálního charakteru, a to 14, 32 a 39. Součástí uzlu je železniční zastávka vlakové linky P2 Jih (obsluhující jihozápadní Plzeňsko a Klatovsko) – obsluhovaná v režimu na znamení či požádání. V neposlední řadě uzel obsluhuje také regionální autobusová linka 421 směřující na Přeštice. Všechny linky obsluhující uzel Tyršův most přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Tyršův most*

Linky obsluhující uzel			
TBUS	BUS	VLAK	BUS REGIO
14	23	P2	421
	30		
	32		
	39		

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Tyršův most*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
30	32, 39	
14, 30	regionální autobusy (příp. vlaky)	

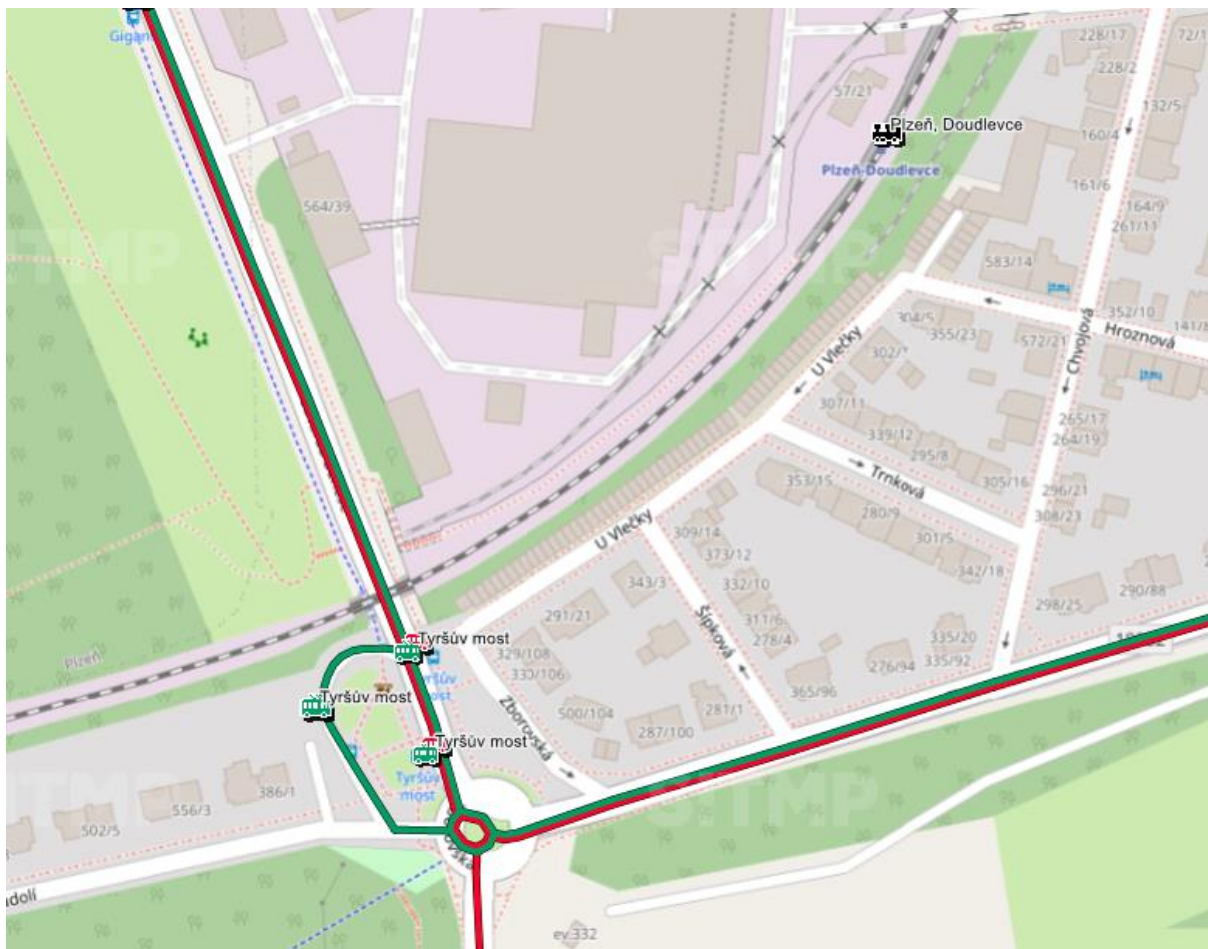
Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; České dráhy, a.s.

Infrastruktura, možnosti odstavování

Přestupní uzel je tvořen dvojicí nácestných zastávek v ulici Edvarda Beneše společně s obratištěm a dále blízkou železniční zastávkou Plzeň-Doudlevec. Pěší vazby mezi jednotlivými stanovišti zastávek MHD a VLD jsou krátké, přehledné a intuitivní. Oproti tomu přístup na železniční zastávku je poměrně neintuitivní a neoznačený (ač je samotná vzdálenost mezi zastávkami krátká). Přístup je zajištěn pomocí rohového schodiště vedeného podchodem, což může vyvolávat pocit snížené bezpečnosti. Není zajištěn bezbariérový přístup. Z železniční zastávky Plzeň-Doudlevec jsou v docházkové vzdálenosti dostupné také zastávky linky 14 Révová a Průmyslová, nicméně vzdálenost je oproti zastávce Tyršův most větší.

Uzel disponuje velkorysým obratištěm opatřeným dvěma trolejovými stopami, které bylo vybudováno v rámci idey vzniku většího přestupního terminálu, která nebyla naplněna a naprostá většina spojů přes uzel pokračuje dále. Obratiště v současnosti využívají čtyři spoje linky 14 v pracovní dny, jinak je v pravidelném provozu nevyužívané. Po vybudování okružní křižovatky v roce 2022 je zde možná otáčet trolejbusové spoje ze všech směrů. Teoreticky je zde možné otáčet také autobusové spoje. Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Týřův most + Plzeň-Doudlevice

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Týřův most

Maximální počet odstavných stání	
TBUS (příp. BUS)	5 standardních (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Z pohledu zastávek MHD je uzel ve vyhovujícím stavu. Neuspokojivý je přístup k železniční zastávce s absencí navigačních prvků. Ačkoliv je železniční zastávka využívána spíše méně (čemuž odpovídá její vedení v režimu na znamení), nelze zcela rezignovat na zatraktivnění pěší vazby – vhodné by bylo minimálně doplnění bezpečnostních prvků (kamerový systém) a také zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami (vytvoření schématu uzlu, doplnění navigačních prvků).

Do uzlu by bylo žádoucí umístění stanoviště sdílených elektrokol pro zajištění alternativy k méně frekventovaným obslužným linkám obsluhujících jižní méně obydlené části města.

Výhledově je uvažováno o přemístění železniční zastávky do oblasti Borského parku (západněji oproti stávající poloze) s lepším napojením jak na zastávky Týřův most, tak na oblast sídliště Bory v rámci usměrnění pěších proudů v Borském parku.

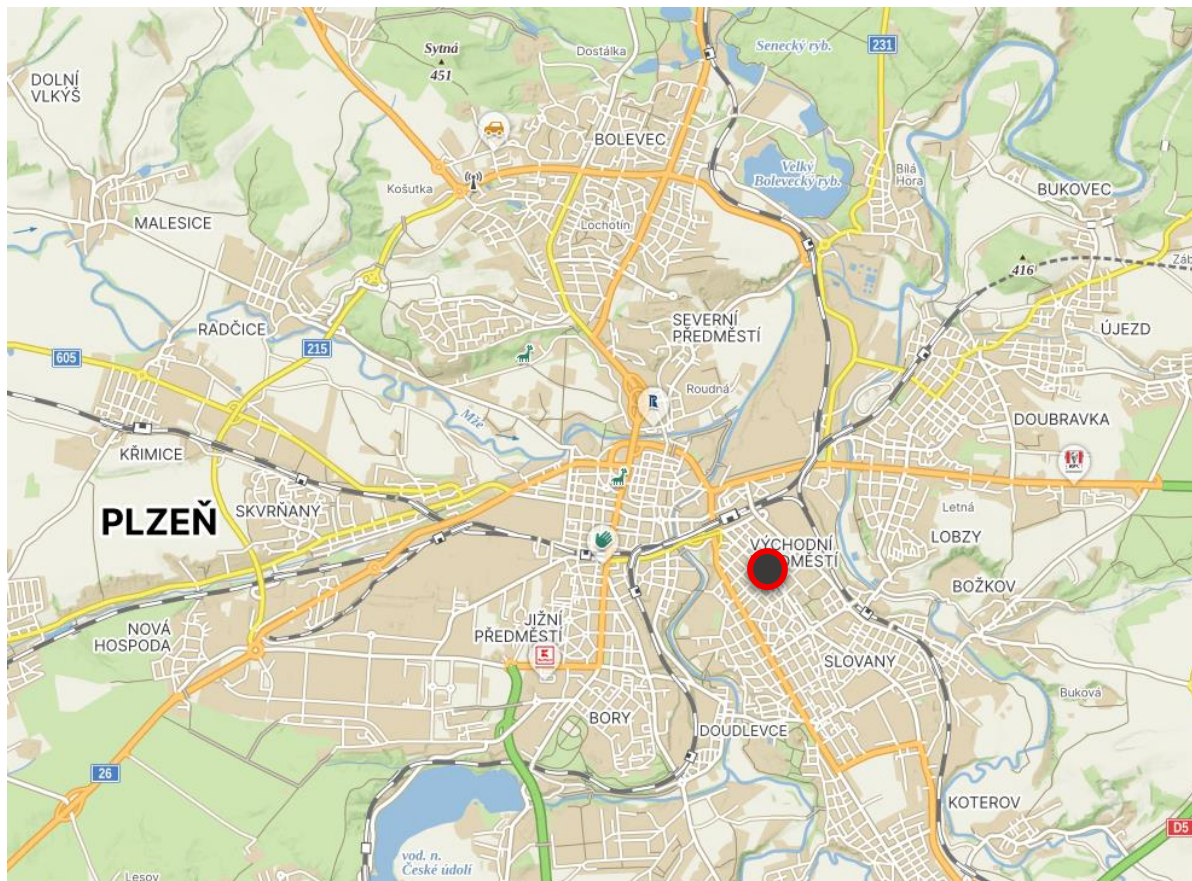


Přestupní uzel U Duhy

Situování ve městě

Menší, ale frekventovaný přestupní uzel MHD situovaný na jihovýchodním okraji širšího centra Plzně, sloužící pro přestup mezi frekventovanými páteřními diametrálními linkami 2 a 12. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou limitované.

Městský obvod: Plzeň 2



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel U Duhy obsluhují páteřní diametrální linky 2 a 12, mezi kterými probíhá i zdejší přestupní vazba, jak shrnují také Tabulka 1 a Tabulka 2.

Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel U Duhy

Linky obsluhující uzel	
TRAM	TBUS
2	12

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb v uzlu U Duhy

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
2	12	

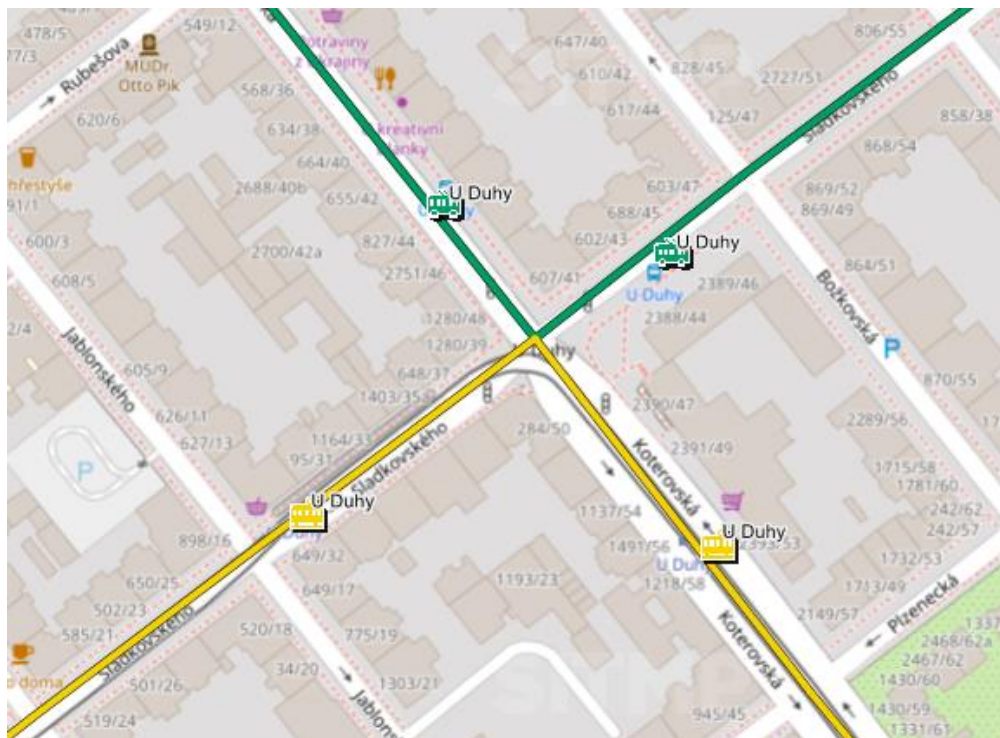
Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování



Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Infrastruktura

Uzel je tvořen jednotlivými nácestnými zastávkami, umístěnými vždy na výjezdech z průsečné křižovatky. Tramvajové nástupiště ve směru Světovar je řešeno formou ostrůvku. S ohledem na přehledné rozmístění stanovišť jsou přestupní přesuny krátké, intuitivní a logické. Nedochází zde k ukončování spojů. Tramvajová zastávka směrem do centra města ve Sladkovského ulici je vybavena inteligentním označníkem.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu U Duhy

Výhledový stav:

Stávající stav lze označit jako vyhovující, není potřeba změn. Uzel je kompaktní, přestupní vzdálenosti jsou krátké. Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace konstatuje absenci pěších vazeb pro přístup na zastávky MHD na odvrácených stranách zastávkových stanovišť.

Z pohledu zlepšení informovanosti cestujících je vhodné uvažovat o doplnění inteligentních označků na zbývajících zastávkách v uzlu.

Z pohledu atraktivity lokality lze celkově hovořit o prvcích pro zpříjemnění pobytu v lokalitě.

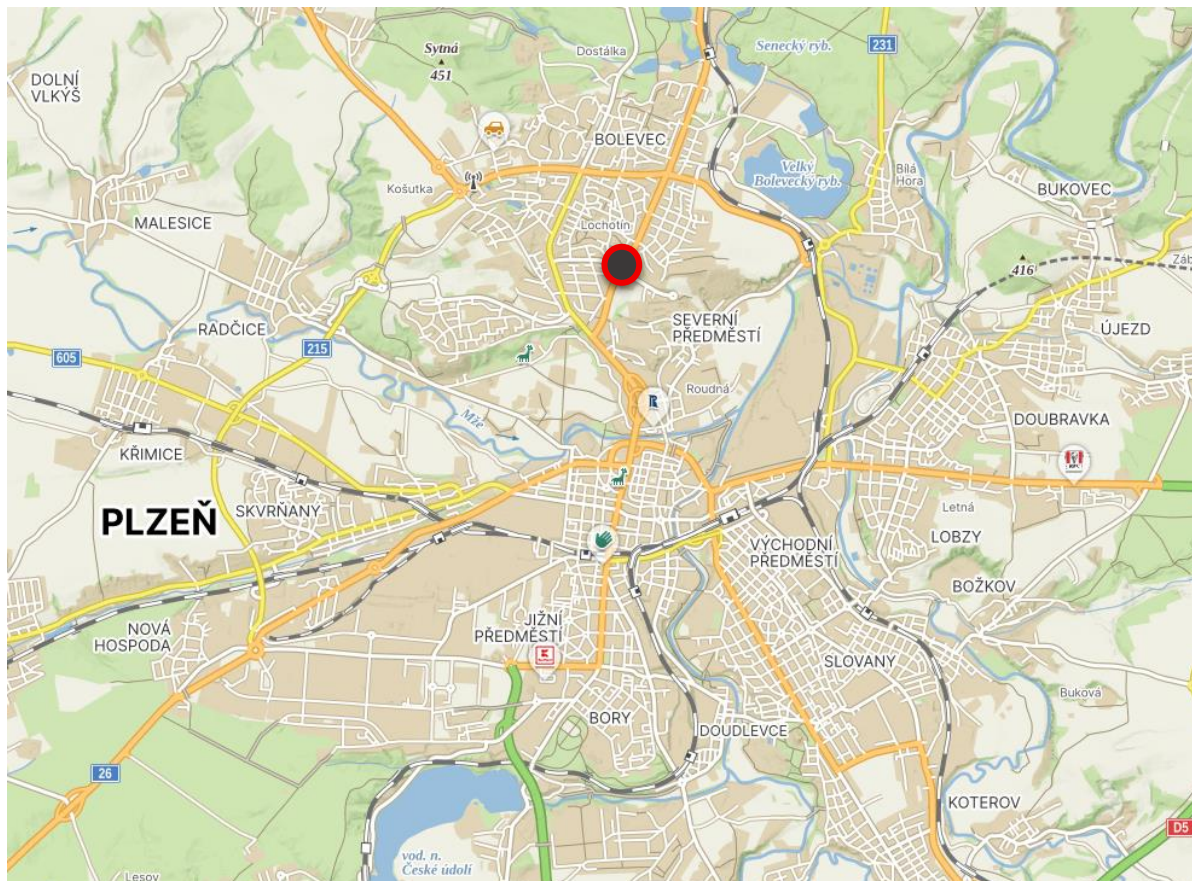


Přestupní uzel U Gery + Úřad Lochotín

Situování ve městě

Přestupní uzel v severní části města Plzně, sloužící pro přestup mezi páteří diametrální tramvajovou linkou 1 a autobusovými linkami městskými (tangenciálními i radiálními) a regionálními. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb. Nedaleko uzlu je také parkoviště, prioritně pro místní, jež lze neoficiálně a velmi omezeně využívat jako náhradu do vybudování parkoviště typu P+R.

Městský obvod: Plzeň 1



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel U Gery + Úřad Lochotín obsluhuje páteří diametrální linka 1, dále páteří radiální linky 33 a 40, tangenciální linka 25 a vybrané spoje radiální linky 34. Regionální autobusové linky směřují na severní Plzeňsko a sever Plzeňského kraje, o víkendech pak linka 321 nabízí mezikrajské spojení do Rakovníka. Všechny linky obsluhující terminál U Gery přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2.



Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
U Gery + Úřad Lochotín

Linky obsluhující uzel		
TRAM	BUS	BUS REGIO
1	25	321
	33	322
	34	334
	40	362
	N1	363
	N4	

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu U Gery + Úřad Lochotín

Klíčové vazby mezi linkami		
	Linky	Poznámky
1	33, 40	
1	regionální autobusy	

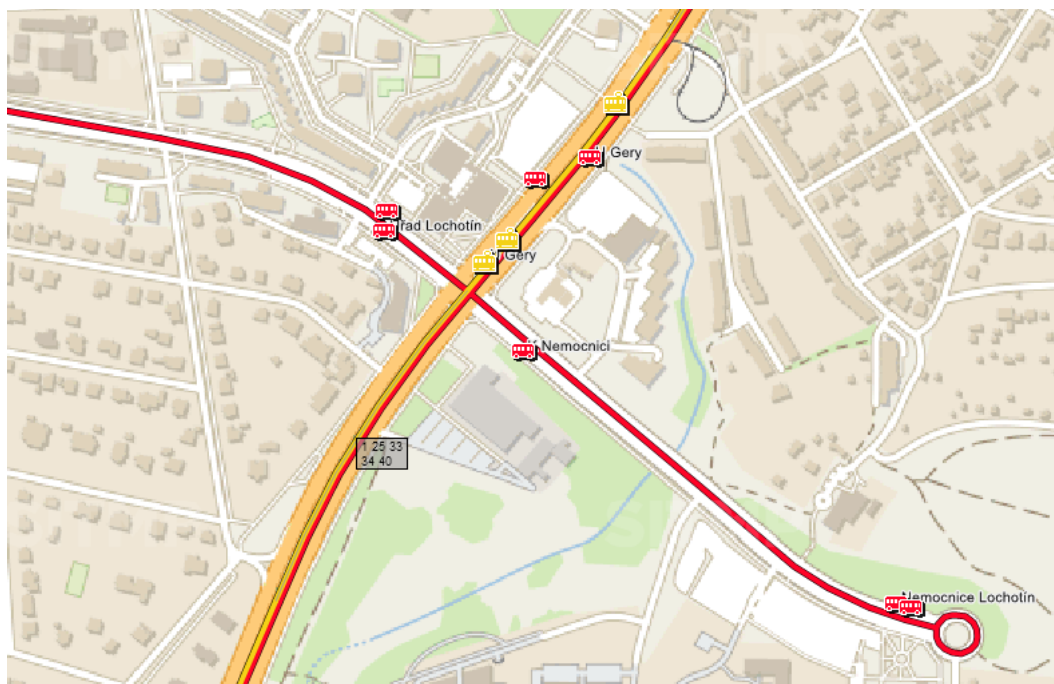
Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.

Infrastruktura

Přestupní uzel je tvořen jednotlivými nácestnými zastávkami v blízkosti průsečné křižovatky ulic Lidické a alej Svobody. Tramvajová a autobusová zastávka v Lidické ulici je označena názvem U Gery, blízké autobusové zastávky v aleji Svobody pak, poněkud nesystematicky, názvem Úřad Lochotín, resp. K Nemocnici. Přestupní vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami lze označit jako krátké – střední. Tramvajová nástupiště jsou řešena formou ostrůvků.

Nedaleko uzlu se dále nachází zastávka Nemocnice Lochotín, ve které jsou ukončeny vybrané regionální autobusové linky. Zastávka však nenabízí dostatečné zázemí pro řidiče ani dostatečnou kapacitu pro odstav vozidel (1-3 standardní autobusy), po rekonstrukci ulice alej Svobody se odstav pro vozy VLD zvýší na zhruba 6 vozidel, v projektu však nebylo stále řešeno zázemí pro řidiče VLD. V blízkosti uzlu se nachází také tramvajové obratiště Mozartova (za bezvýlukového stavu nevyužívané).



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu U Gery + Úřad Lochotín a blízkém okolí



Výhledový stav:

Vytvoření přehledného plánu stanovišť v uzlu pro zlepšení orientace cestujících. Dále lze v budoucnu uvažovat o doplnění informačních panelů pro cestujících či zlepšení navigace mezi jednotlivými zastávkami. Celkově je vhodné zvýšit kvalitu uzlu např. laviček, úpravou osvětlení apod.

Po rekonstrukci ulice alej Svobody se odstav pro vozy VLD zvýší na zhruba 6 vozidel, v projektu však nebylo stále řešeno zázemí pro řidiče VLD. V delším horizontu, po dokončení obchvatu Roudné nebo spojky Na Roudné – Alej Svobody, bude nutné řešit u nemocnice Lochotín jak prostor pro odstav vozidel, tak pro nácestnou zastávku MHD (ve východním směru). Nicméně očekává se pokles významu uzlu při vybudování odstavných stání pro regionální autobusy v Gerské ulici v blízkosti uzlu Severka. Po dostavbě obchvatu Roudné je předpoklad směřovat linky VLD od Nemocnice Lochotín na Terminál Hlavní nádraží.

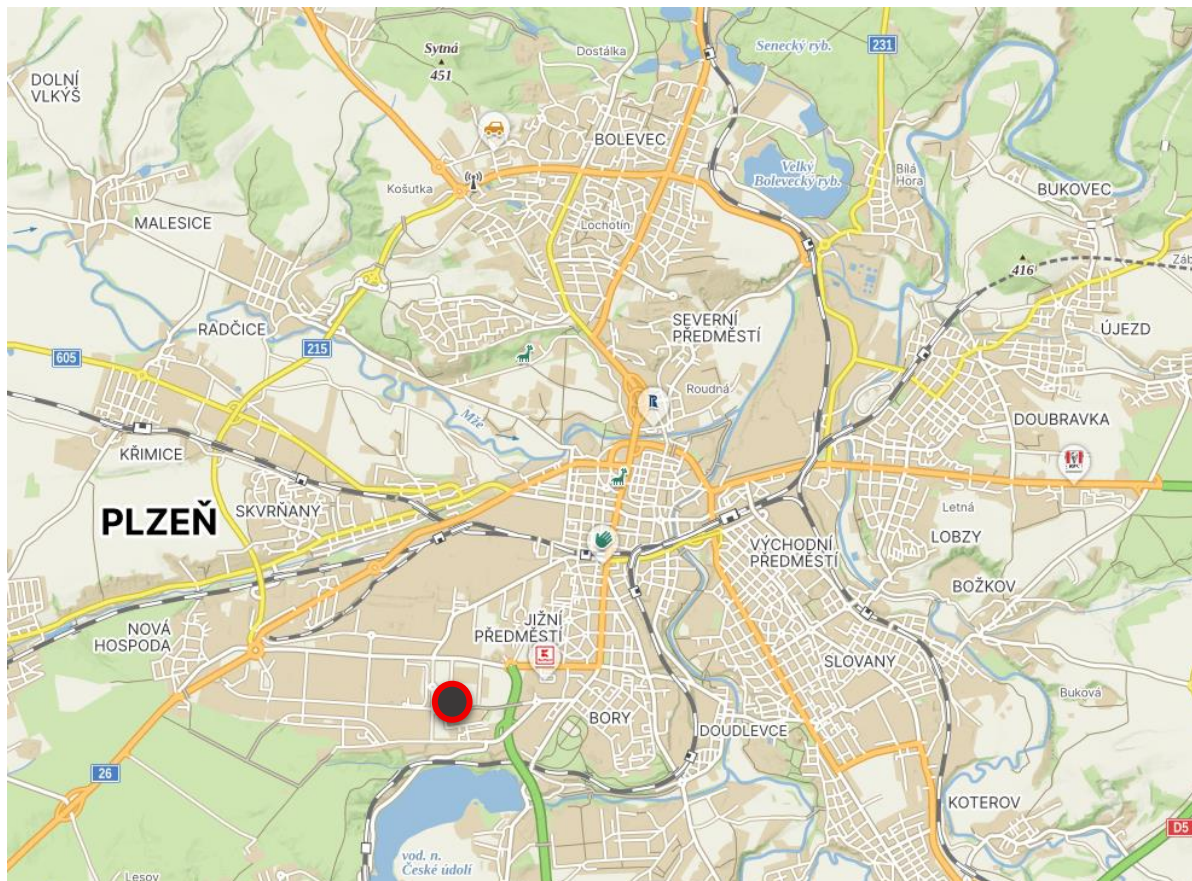


Přestupní uzel Univerzita + U Letiště

Situování ve městě

Menší přestupní terminál vybudovaný na jihozápadním okraji města Plzně, sloužící zejména pro obsluhu oblasti, a v menší míře pro přestup mezi městskými linkami a případně též pro přestup na příměstské autobusové linky. Terminál disponuje čekárnami pro cestující, nedaleko je velké obchodní centrum s provozovny obchodů a služeb, a s poměrně značným prostorem pro parkování.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Do uzlu Univerzita + U Letiště jsou směřovány vybrané spoje páteřní diametrální tramvajové linky 4 a páteřní tangenciální linky 30 a dále tangenciální linka 24. Uzel se skládá ze zastávek Univerzita (linka 4, regionální autobusové linky) a U Letiště (městské autobusové linky 24, 30 a N1). Všechny linky obsluhující terminál Univerzita přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že pro přestup mezi linkami 4, 24 a 30 je prioritně využíván nedaleký přestupní uzel Bory a intenzita přestupů v uzlu Univerzita je obecně nižší. V uzlu Univerzita je dále ukončena příměstská autobusová linka 335 sloužící pro rychlé spojení Borských polí se severními sídlišti (tedy rychlejší alternativa ke spojmům linek 24 a 25, v době schválení tohoto materiálu však s řídkou nabídkou spojů – viz dále) a dále s obcí Třemošná. Linka je však v současnosti provozována jen v rozsahu 3 párů spojů v pracovní dny, ač je možné u této linky s ohledem na využívání i pro cestování



po Plzni v budoucnu zvážit její posílení. Dále je v uzlu ukončena též většina spojů linky 370 představující doplňkové spojení sloužící pro obsluhu západního Plzeňska (Kozolupy, Všeruby). Spoje regionálních linek 621 (z Domažlic) a 737 (ze Stříbra) zastávku Univerzita obsluhují jen při jízdě do Plzně, a tedy obvykle jen v režimu pro výstup cestujících. Noční linka N1 obsluhuje zastávku U Letiště jedním spojem v 4:45 pracovních dní.

Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Univerzita

Linky obsluhující uzel		
TRAM	BUS	BUS REGIO
4	24	335
	30	370
	N1	621
		737

Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů

Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Univerzita

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	24, 30	
4, 24	regionální autobusy	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.

Pozn.: V přehledu vynechány linky (resp. dopravci) obsluhující dle vydané licence pro rok 2025 zastávku jednotky dnů za celé období kalendářního roku.

Infrastruktura, možnosti odstavení

Přestupní uzel je tvořen nově vybudovaným terminálem Univerzita a dále dvojicí autobusových zastávek U Letiště, umístěných na výjezdech z průsečné křižovatky nedaleko terminálu.

Provedení terminálu nelze hodnotit jako ideální, s ohledem na absenci přímých pěších vazeb, jak při průchodu terminálem, tak ve vazbě na okolní objekty. Absenci vybudovaných chodníků „řeší“ vyšlapané cesty v trávnicích. Pěší vzdálenost mezi zastávkami Univerzita a U Letiště je taktéž zbytečně dlouhá a řešením by mohlo být umístění zálivu U Letiště (směr Bory) blíže ke křižovatce. Výhodou je přehlednost a jednoduchost terminálu.

Zastávky v prostoru terminálu Univerzita jsou vybaveny digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase a disponují i odpovídajícím vybavením pro cestující.

Stávající linkové vedení v oblasti způsobuje, že přestup zde není atraktivní a odehrává se tak v menší míře – přestupní vazby mezi městskými linkami jsou dlouhé (původně zamýšlená vazba mezi tramvajemi a městskými autobusy v obratišti Univerzita není využívána, a bylo by tak nutné absolvovat přesuny Univerzita – U Letiště). Obvykle je pro přestup mezi linkami MHD využíván spíš nedaleký terminál Bory (ve kterém je četnost spojů vyšší, např. s ohledem na zkrácené spoje linky 4 a případně i linku 25), a terminál Univerzita tak prioritně slouží jako obratiště tramvají a taktéž obratiště pro několik málo spojů regionálních autobusových linek.

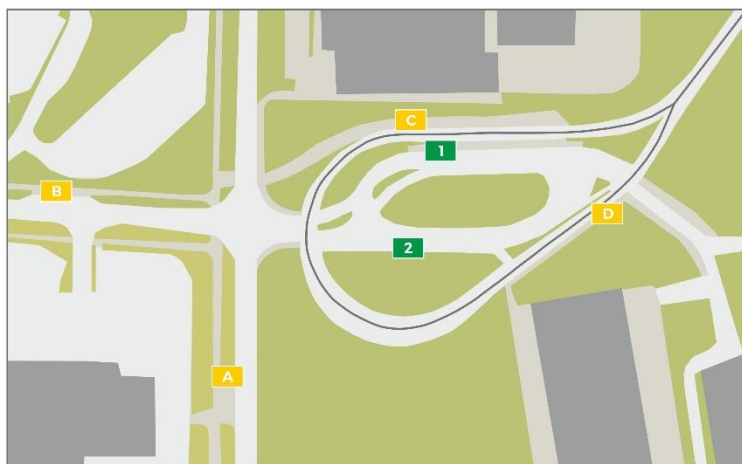
Terminál svým kolejovým uspořádáním umožňuje otáčení tramvají ve směru z centra (včetně objíždění po předjízdě koleji). Dále je zde možné ukončovat a odstavovat autobusové spoje ze všech směrů. V současné době není obratiště městskými autobusy využíváno, v minulosti zde byla ukončena obslužná linka 36 pro oblast Borských polí a později tangenciální linka 25 (výše uvedené odstavce jen potvrzuje to, že tato linka je současné době je prodloužena do terminálu Bory). Z výše uvedených důvodů je obratiště i regionální autobusovou dopravou využíváno v malé míře.

Uspořádání jednotlivých stanovišť zachycuje Obrázek č. 2, počet odstavných stání dle jednotlivých druhů veřejné dopravy udává Tabulka 3. Terminál disponuje zázemím pro řidiče MHD.



Plzeň, Univerzita

Přestupní uzel | Interchange | Umsteigepunkt



Stanoviště linek veřejné dopravy

Linka Line	Směr Direction Linie Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
335	Horní Bříza	1
370	Plzeň, Chebská; M. Touškov, Všeuby	1
	výstupní	2

Stanoviště linek MHD

Linka Line	Směr Direction Linie Richtung	Nástupišťe Platform Bussteig
4	centrum, Košutka	D
4	výstupní	C
24	Bory	A
24	Borská pole, Bolevec	B
30	Bory, Slovany, Sídliště Košutka	A
30	Borská pole	B
NI	Bory	A
NI	Borská pole	B

Zastávky „A, B“ mají název U Letiště

Zdroj: POVED s. r. o.

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu Univerzita + U Letiště

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Univerzita

Maximální počet odstavných stání	
TRAM	8 souprav (L)
BUS či BUS REGIO	až 10 kloubových (L) nebo až 15 standardních (M)

Zdroj: vlastní zpracování dle POVED s. r. o. a PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Pro zlepšení napojení uzlu na okolní objekty by bylo žádoucí doplnit chodníky v místě stávajících vyšlapaných cest.

Po dokončení plaveckého areálu východně od budovy Fakulty aplikovaných věd ZČU (v blízkosti zastávky „Technická“) a sportovního areálu západně od téže budovy, lze očekávat nárůst poptávky po přepravě do této oblasti, a tedy i vyšší využití tramvajového obratiště. V návaznosti je pro zvýšení bezpečnosti průjezdu tramvají obratištěm vhodné realizovat obrácení přednosti v jízdě na přejezdu tramvajové trati v blízkosti křižovatky U Letiště x Podnikatelská.

Při stávajícím linkovém vedení není terminál Univerzita ve srovnání s terminálem Bory atraktivní pro přestupy. Do budoucna lze očekávat jeho vyšší využití, a to jednak s ohledem na zamýšlené sportovní areály v okolí (a tedy větší poptávku po cestování do oblasti), dále při spuštění provozu tramvajové linky 3 (návazně se předpokládá prioritní ukončení linky 4 v obratišti Univerzita), tak také s ohledem na častější provoz regionální autobusové dopravy (při naplnění kapacity odstavu terminálu Bory). Z pohledu regionální autobusové dopravy mohou být v obratišti Univerzita ukončeny spoje pro zkrácení intervalů účelových linek směřujících do oblasti Borských polí, a to zejména v časech kolem 6., 14. a 22. hodiny (z pohledu odstavu se jedná max o 4 vozidla). Uzel poskytuje kapacitní rezervu pro ukončení případné další městské tangenciální linky vedené oblastí.

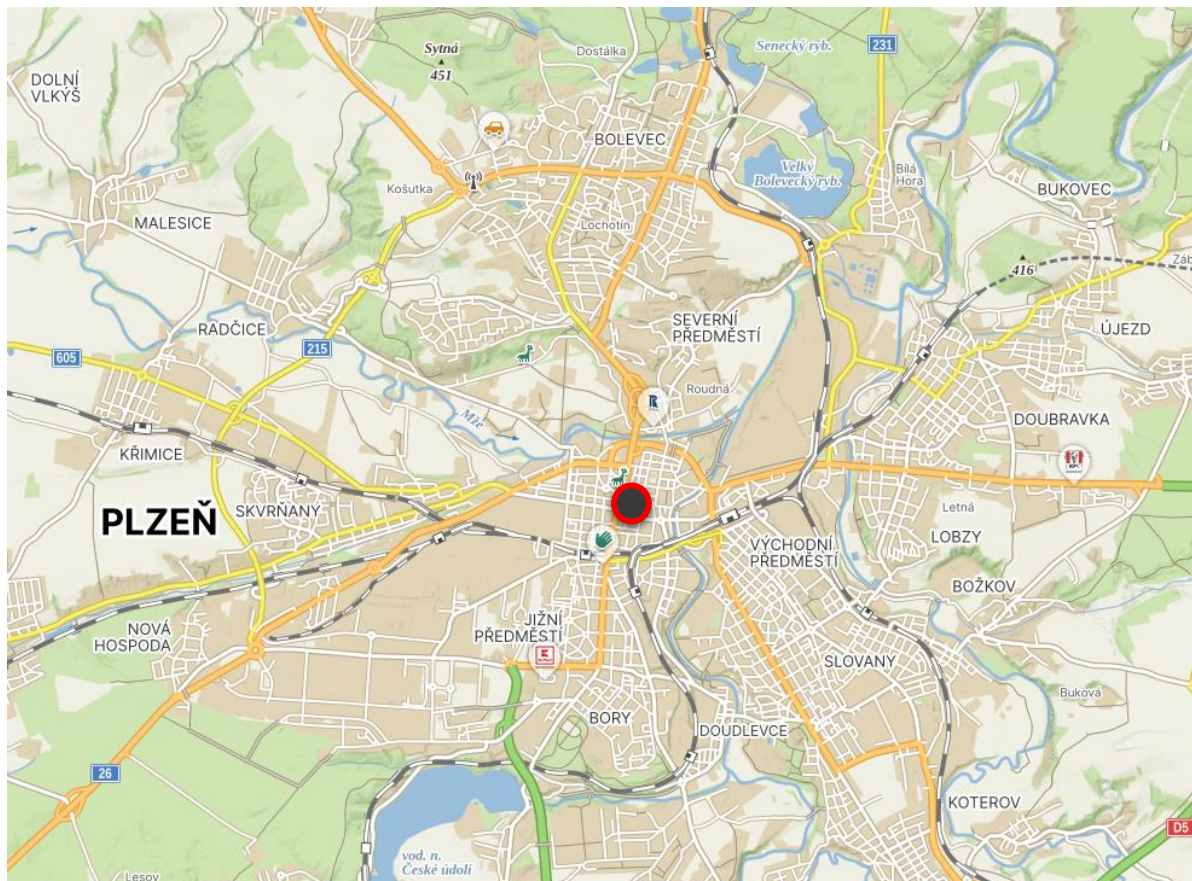


Přestupní uzel U Práce

Situování ve městě

Přestupní uzel v centru města Plzně, sloužící pro přestup mezi páteřní tramvajovou linkou 4 a páteřními trolejbusovými linkami a dále pro přestup na radiální autobusové linky. V blízkosti uzlu se nachází větší množství obchodů a služeb.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel obsluhuje páteřní tramvajová linka 4, dále většina trolejbusových linek (včetně páteřní 12, 15 a 16) a též radiální autobusové linky 20 a 27. Uzlem bez obsluhy projíždí autobusová linka 34 a regionální autobusové linky. Významná je také obsluha uzlu prakticky všemi nočními městskými linkami (vyjma N11).

Všechny linky obsluhující uzel U Práce přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K té dodejme, že přestupní vazby nastávají také mezi jednotlivými trolejbusovými linkami, a to v celém společném úseku Pařížská – Tylova.



*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
U Práce*

Linky obsluhující uzel			
TRAM	TBUS	BUS	BUS REGIO
4	10	20	N55
	11	27	
	12	N1	
	15	N2	
	16	N3	
	17	N4	
	N7	N5	
		N6	
		N12	

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu U Práce*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
4	10, 11, 12, 15, 16	
27	10, 11, 12, 15, 16	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

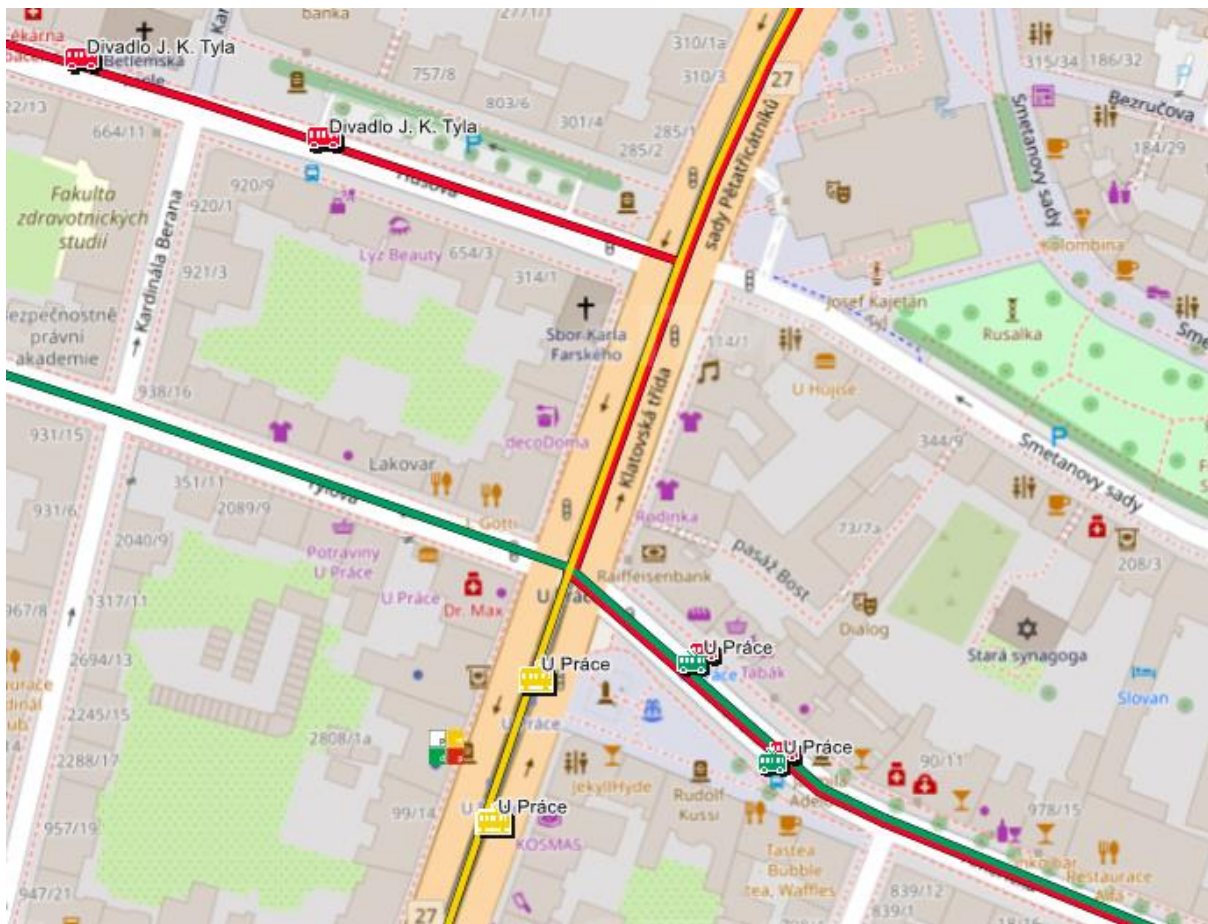
Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; AKV bus a.s.

Infrastruktura

Uzel je tvořen čtveřicí zastávek ve dvou ramenech průsečné křižovatky. Navzdory rozsáhlosti křižovatky a vysoké hustotě provozu jsou pěší přesuny mezi stanovišti krátké, logické a rychlé. Zastávky na Americké třídě jsou vybaveny digitálními panely pro zobrazování nejbližších odjezdů spojů MHD v reálném čase a disponují i odpovídajícím vybavením pro cestující. Tramvajové zastávky na Klatovské třídě jsou řešeny formou ostrůvků. Tramvajové nástupiště ve směru do centra svým provedením neodpovídá zatížení zastávky, ostrůvek je úzký a celý prostor je stísněný. Velké množství cestujících se musí vměstnat mezi frekventovanou tramvajovou trať a velmi silně zatíženou Klatovskou třídou, a to zejména při čekání na signál pro chodce při přesunu k zastávkám na Americké třídě. Absence zábradlí dále vede k tomu, že chodci přecházejí jízdní pás mezi vozidly vyčkávajícími na semaforech. Obě nástupiště dále svojí délkou neumožňují bezpečné odbavování tramvají velikosti XL, jejichž provoz je v budoucnu plánován.

Při širším vymezení lze k uzlu přiřadit i nedalekou zastávku Divadlo J. K. Tyla obsluhovanou autobusovými linkami 28, 41 a 56, avšak přestupní vazba Divadlo J. K. Tyla – U Práce je poměrně dlouhá, a tak lze očekávat využívání spíše jiných zastávek (Sady Pětatřicátníků, CAN Husova a CAN Tylova).

Délka zálivů „busových“ zastávek činí 50, resp. 40 metrů, což je adekvátní provozním potřebám MHD v místě.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Orientační plán stanovišť linek veřejné dopravy v uzlu U Práce včetně pohledu na nedalekou zastávku Divadlo J. K. Tyla

Výhledový stav:

Uzel je v poměrně vyhovujícím stavu.

S ohledem na očekávaný provoz tramvají velikosti XL je nezbytné tramvajová nástupiště v obou směrech prodloužit na délku minimálně 48 metrů. Mimo to je neuspokojivý stav tramvajového ostrůvku ve směru do uzlu Sady Pětatřicátníků. Velmi žádoucí je rozšířit tramvajové nástupiště, což je nicméně limitováno stávajícím šířkovým uspořádáním Klatovské třídy i vysokou intenzitou individuálního automobilového provozu v místě. Při budoucím zklidnění Klatovské třídy je rozšíření nástupiště naprostou nezbytnou součástí úprav. Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace konstatuje absenci pěších vazeb pro přístup na tramvajové zastávky MHD na jižní straně tramvajových nástupišť v uzlu (tj. na odvrácených stranách od křižovatky) - tyto je při zklidnění Klatovské třídy také velmi žádoucí doplnit.

V rámci dalšího zklidňování Americké třídy je připravována přestavba zastávky U Práce na Americké třídě (ve směru od Mrakodrapu), kdy stávající zastávka se zálivem bude nahrazena zastávkou v jízdním pruhu.

Je předpokládáno s ohledem na budoucí organizaci veřejné dopravy na území města Plzně, že od roku 2030 zastávku U Práce směr Mrakodrap začnou využívat i spoje regionálních autobusových linek, a to v režimu jen pro výstup cestujících. Provozní zatížení ani délka stávajícího zálivu (resp. budoucí uspořádání zastávky v jízdním pruhu) neumožňuje a nebude umožňovat využívat zastávku v opačném



směru (tj. k zastávkám Tylova, Sady Pětatřicátníků) pro regionální autobusové spoje (pro celodenní nástup cestujících).

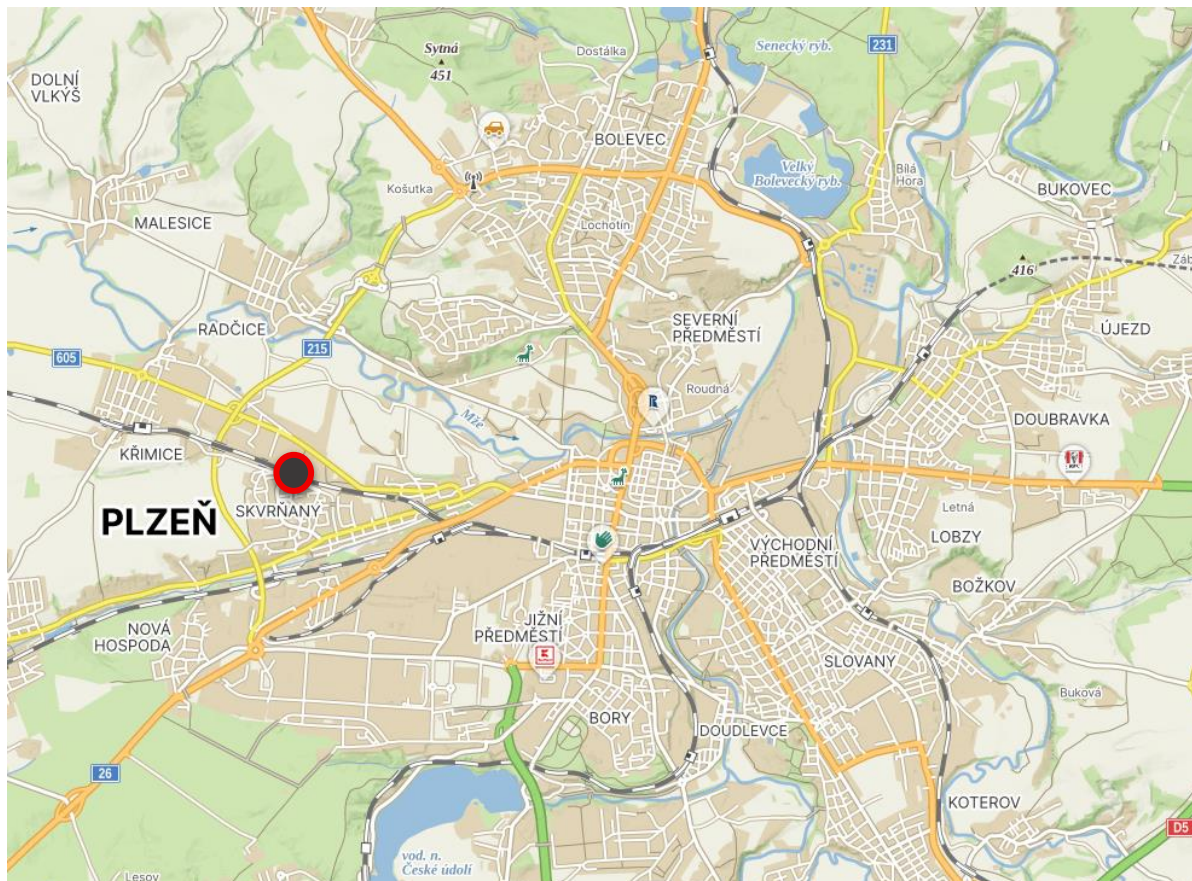


Přestupní uzel Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové + Lábkova

Situování ve městě

Menší přestupní uzel na západním okraji města Plzně, sloužící pro přestup mezi autobusovými a vlakovými linkami (zastávka Zadní Skvrňany) a při širším vymezení uzlu i pro přestup na tramvajovou linku (zastávka Terezie Brzkové, příp. Lábkova). V blízkosti uzlu se nachází provozovny obchodů a služeb. Parkovací možnosti v místě jsou adekvátní.

Městský obvod: Plzeň 3



 poloha analyzovaného přestupního uzlu v rámci města Plzeň

Zdroj: vlastní zpracování, podklad www.mapy.cz

Obrázek 1: Poloha analyzovaného přestupního uzlu na území města

Linkové vedení

Uzel Zadní Skvrňany obsluhují tangenciální autobusové linky 24 a 25 a dále vlaková linka P13 (Bezručice – Radnice) a vybrané spoje vlakové linky P1 (nejčastěji trasované Blovice – Kozolupy). Při širším vymezení uzlu lze uvažovat i zastávky Terezie Brzkové a Lábkova, které jsou vzdálené 350–400 metrů. Zastávka Terezie Brzkové je obsluhována páteří tramvajovou linkou 2, zastávka Lábkova je kromě už uvedených autobusových linek dále využívána školní linkou 37, vybranými spoji regionální autobusové linky 66 (CAN – Křimice – Vejprnice) a jedním spojem regionální linky 534 z Města Touškov.

Všechny linky obsluhující uzel Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové + Lábkova přibližuje Tabulka 1, pozorované klíčové přestupní vazby pak Tabulka 2. K ní je vhodné poznamenat, že přestup mezi linkami 24 a 25 může nastávat v celém souběžném úseku v oblasti Zadních Skvrňan a dále že pro přestup mezi



linkami 2, 24 a 25 lze jako nejvhodnější označit zastávku Macháčkova (zde jsou přestupní vzdálenosti nejkratší). Mezi posledními spoji linek 24 a 25 (směr Bolevec) probíhá v pracovní dny ve 22:20 vzájemné vyčkávání na přestup, a to v zastávce Lábkova (která toto vyčkávání umožňuje dostatečnou délkou zastávkového zálivu).

*Tabulka 1: Přehled linek obsluhujících uzel
Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové + Lábkova*

Linky obsluhující uzel			
TRAM	BUS	VLAK	BUS REGIO
2	24	P1	66
	25	P13	534
	37		
	N2		
	N5		

*Zdroj: vlastní zpracování dle platných jízdních
řádů*

*Tabulka 2: Přehled hlavních přestupních vazeb
v uzlu Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové +
Lábkova*

Klíčové vazby mezi linkami		
Linky		Poznámky
24, 25	2	
24	25	
24, 25 (příp. 2)	regionální vlaky	

Zdroj: vlastní zpracování dle pozorování

Obsluha dopravci: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.; ARRIVA Střední Čechy s. r. o.; ARRIVA vlaky s.r.o.; České dráhy, a.s.; ČSAD Plzeň s.r.o.

Infrastruktura, možnosti odstavení

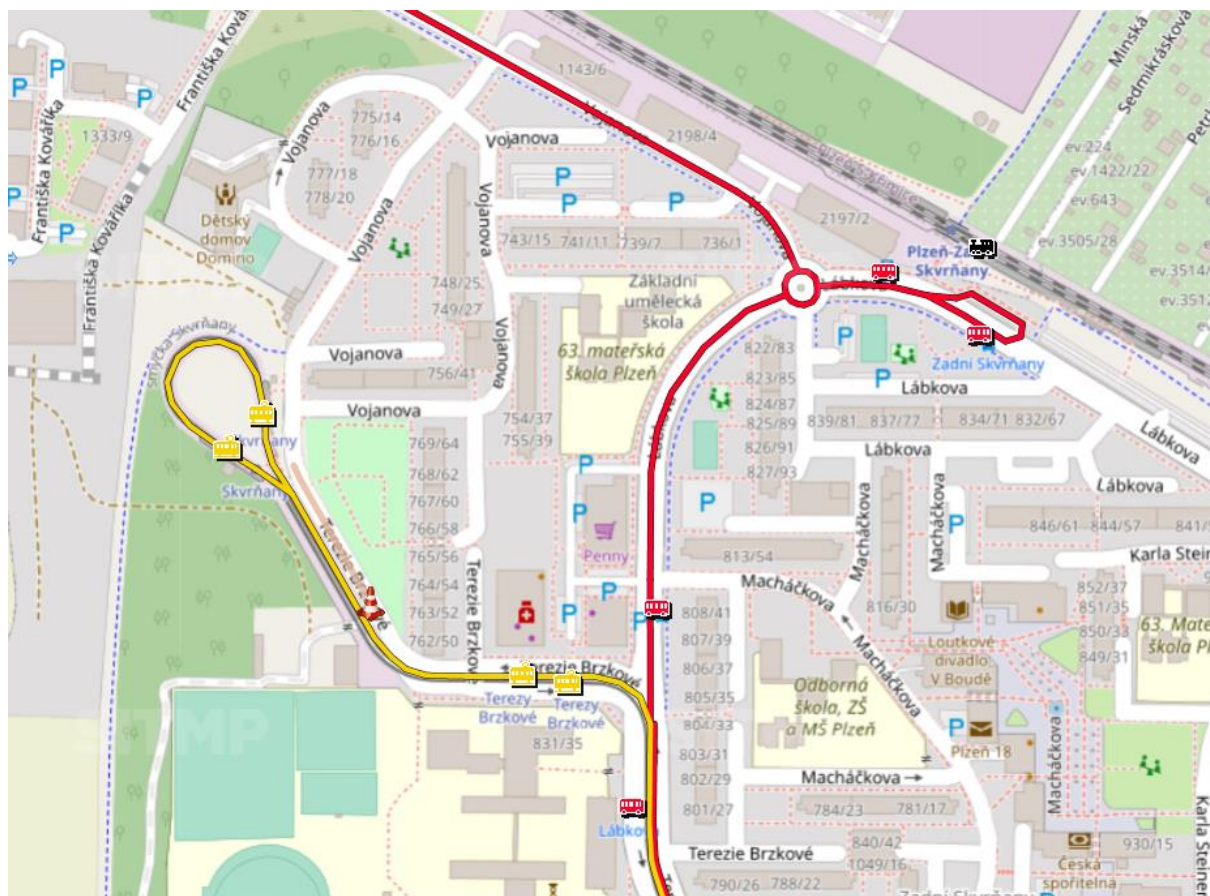
Přestupní uzel Zadní Skvrňany je tvořen autobusovým obratištěm a zastávkovými zálivy v Lábkově ulici, a to v blízkosti relativně nové železniční zastávky Plzeň-Zadní Skvrňany (zprovozněna v roce 2007). Přestupní vazby mezi oběma stanovišti jsou relativně krátké – ale cestující musí pro přístup na železniční nástupiště absolvovat přesun po více než 100 metrů dlouhé rampě (dáno rozložením nástupišť), navíc částečně v obklopení neprůhledných protihlukových stěn (které značně snižují pocitovou bezpečnost). Mimoúrovňové překonání železniční trati řeší podchod. S ohledem na neprůhledné protihlukové stěny je orientace v místě méně intuitivní, ocenit lze přítomnost navigačních cedulí.

Rozmístění autobusových zastávek Zadní Skvrňany je adekvátní pro situaci, kdy jsou využívány jako koncové resp. počáteční pro linku s odstavem autobusů v obratišti uzlu. Při současném trasování tangenciálních linek 24 a 25, kdy obě tyto linky do zastávek vykonávají závlek a obratištěm projíždí s cestujícími už nelze situaci vnímat jako ideální. Ačkoliv jsou stanoviště směrově rozlišena, pro cestující v uzlu je situace komplikovanější z pohledu nalezení stanoviště pro správný směr. Pro tranzitující cestující způsobuje závlek a průjezd obratištěm časovou ztrátu. Velmi žádoucí by tak bylo dobudování zastávkových stanovišť ve Vojanově ulici, která by umožnila průjezd tranzitních tangenciálních linek bez nutnosti otáčení v obratišti (a to i za cenu mírného prodloužení přestupní vazby na železniční zastávku).

Obratiště Zadní Skvrňany slouží také k odstavu autobusů nočních linek N2 a N5. Od obyvatel přilehlých panelových domů se objevují stížnosti na hluk, což vedlo k umožnění odstavu nočních autobusů mimo obratiště (dále ve Vojanově ulici). Lze předpokládat, že tento problém bude eliminován postupným zaváděním elektromobility.

V případě zastávek Terezie Brzkové a Lábkova jsou stanoviště zastávek umístěna v blízkosti křižovatky stejnojmenných ulic. Uzel je přehledný, nicméně, jak už bylo uvedeno, pro přestup mezi linkami je vhodnější sousedící zastávka Macháčkova.

Uspořádání jednotlivých stanovišť v rámci celého širě vymezeného uzlu zachycuje Obrázek č. 2.



Zdroj: Mapový projekt Doprava města Plzně

Obrázek 2: Plán stanovišť v uzlu Zadní Skvrňany + Terezie Brzkové + Lábková a blízkém okolí

Tabulka 3: Odstavná místa pro vozidla veřejné dopravy v uzlu Zadní Skvrňany

Maximální počet odstavných stání	
BUS	3 kloubové (L)

Zdroj: vlastní zpracování dle PMDP, a. s.

Výhledový stav:

Pro uzel Zadní Skvrňany je doporučeno zlepšení navigace mezi jednotlivými stanovišti formou navigačních prvků v místě, případně i vytvořením schématu uzlu (zejména pro ulehčení přístupu na železniční nástupiště). Navigaci i pocitovou bezpečnost v místě by výrazně zlepšilo využití průhledného materiálu protihlukových stěn, které železniční zastávku obklopují a pohledově „skrývají“.

Velmi žádoucí je dobudování autobusových stanovišť Zadní Skvrňany ve Vojanově ulici v blízkosti okružní křižovatky s ulicí Lábková. Tato stanoviště by umožnila rychlejší a kratší průjezd tangenciálních autobusových linek 24 a 25 lokalitou – bez nutnosti komplikovanějšího závleku do obratiště.

Zastávková stanoviště Lábková a Terezie Brzkové jsou hodnocena jako vyhovující, za stávající provozní situace není potřeba změn.



Plán dopravní obslužnosti města Plzně pro období 2026–2030

Příloha č. 3: Preference lokalit pro zřizování chytrých označníků/panelů

Město





Příloha obsahuje výčet zastávek pro vybudování nebo zajištění fungování již existujících a obnovu chytrých elektronických označků (resp. panelů) dle lokalit¹.

V rámci systému MHD je využití ELP klíčové především pro linky s vysokou vytižeností a krátkým intervalem na lince, jež jsou náchylnější na provozní mimořádnosti a informovanost cestujících je klíčová pro zajištění většiny přepravních vazeb v území. Mělo by jít o standardní vybavení zastávek na páteřních linkách, vyjma výlučně např. výstupních zastávek či případně dominantně výstupních zastávek. Přestupní uzly a přestupní body vybaveny elektronickými informačními systémy by měly by se měly stát samozřejmostí.

Z pohledu VLD se jedná o zastávky s obecně středními a vyššími obraty cestujících a tam, kde dochází k četnějším stykům s MHD či obecně v místech s častými přestupy i nadřazené druhy dopravy (typicky páteřní železniční doprava). Premisy pro VLD a MHD jsou podobné.

Konkrétní priorita je určena pro lokalitu jako celek – pokud je splněna alespoň nějaká z premis výše, je zastávka jako celek zařazena do dané prioritní skupiny. Jednotlivé zastávkové zálivy, resp. stanoviště však mohou být posouzeny následně ještě individuálně a ty méně důležité nebo pro vybavení ELPy málo atraktivní (např. zmíněná výstupní stanoviště apod.) nemusí být ELPy nutně osazeny.

Seznam nemusí obsahovat nutně výčet všech zastávek na území města Plzně.

¹ Výčet zastávek též tedy obsahuje zastávky, kde tyto označkové či panely již fungují. Zde je nutné pamatovat na cyklickou obnovu takových zařízení.

Přehled lokalit (zastávek) pro zřizování chytrých označníků/panelů dle priority

Vysoká priorita			Střední priorita		Nízká priorita
Adelova	Malesice	Radčice	Boženy Němcové	Sulislavská	Božkov
Anglické nábřeží	Malesická	Radnice Slovany	Čechurov	Techmania	Dolní Vlkýš
Bazén Slovany	Masarykovo náměstí	Radobyčická	Červený Hrádek	Těšínská	Gigant
Bolevec	Mikulášská	Rozcestí Černice	Divadlo Alfa	Tyršův most	Hokejová hala
Borský park	Mikulášské náměstí	Sady Pětatřicátníků	Domažlická rondel	U Luny	Lábkova
Bory	Mrakodrap	Severka	Doudlevce ETZ	U Kondrů	Lhota Sinor
CAN Husova	Nádraží Bílá Hora	Sídlíště Košutka	Gambrinus	U Pietasu	Nad Zátisím
CAN Tylova	Nádraží Slovany	Slovany	Kalikova	U Prodejny	Orlík
CAN Skvrňanská	Náměstí Generála Píky	Světovar	Lašitov	U Přehrady	Pod Kyjovem
Dobrovského	Náměstí Míru	Technická	Macháčkova	U Školky	Pod Zámečkem
Doubravka	Náměstí Republiky	Tylova	Na Rozcestí	U Továrničky	Rozcestí Újezd
Dvořákova	Náves Litice	U Apolla	Náměstí Českých bratří	U Václava	U Radbuzy
Folmavská rondel	NC Borská pole	U Duhy	Náves Lhota	U Viaduktu	Zábělá
Habrmannovo nám.	Nemocnice Bory	U Družby	NC Úněšovská	Ústřední hřbitov	
Chebská	Nemocnice Lochotín	U Gery	Otýlie Beníškové	Vinice	
Chodské náměstí	Okounová	U Nové Hospody	Pekárna	Waltrova	
Hlavní pošta	Opavská	U Panasonicu	Petřínská	Zimní stadion	
Jedlová	Palackého náměstí	U Práce	Pietas	Žlutická	
Jižní Předměstí	Pařížská	Univerzita	Plzeňka		
K Rozvodně	Pod Záhorskem	Úřad Lochotín	Radobyčice		
Košutka	Poliklinika Doubravka	Vodárna	Rondel		
Lékařská fakulta	Poliklinika Slovany	Vozovna Slovany	Safírová		
Lhota	Pošta logistika	Zoologická zahrada	Sídlíště Bory		
Liliová	Prokopova	dále nové zastávky na tram. trati na Vinice	Sokolovská		
Litice	Goethova		Stavební stroje		