Správa veřejného statku města Plzně

informace o dopravě v Plzni



2025

Správa veřejného statku města Plzně
příspěvková organizace

INFORMACE O DOPRAVĚ

V PLZNI 2025

Správa veřejného statku Plzeň

OBSAH

ÚVOD 3

1. ZÁKLADNÍ UKAZATELE
- Obyvatelstvo a rozloha města 4
- Dopravní vybavení 5

2. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
- Motorizace a automobilizace, vývoj 6
- Vývoj intenzit dopravy 7
- Časové variace automobilové dopravy 8
- Intenzity automobilové dopravy 10

3. VEŘEJNÁ DOPRAVA
- Základní charakteristiky veřejné dopravy 12
- Statistika provozu MHD 13
- Kartogramy obsazenosti MHD 14
- Novinky v MHD 17
- Schéma linek MHD 21

4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA
- Projekty realizované v Plzni 22

5. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- Sčítání cyklistů 23
- Stavby realizované v roce 2025 24

6. DOPRAVA V KLIDU
- Novinky a změny placeného parkování 27
- Zóny placeného stání, rozšíření 27
- Přehled stání a cen v jednotlivých zónách 28
- Placené parkovací plochy a objekty 29
- Schéma parkovacích zón v Plzni 32

7. ŘÍZENÍ DOPRAVY
- Světelná signalizace 33
- Nové instalace signalizačních zařízení 35
- Preference MHD 37

8. DOPRAVNÍ NEHODOVOST
- Analýza nehod za rok 2025 38

9. ROZVOJ A MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
- Realizované stavby 41

10. FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB 51

11. NESTAVÍME JEN KOMUNIKACE … 52

Úvod

Vážení čtenáři,

opět po roce dostáváte do rukou soubor informací o dopravě, tentokrát za rok 2025. Následující stránky Vám poskytnou základní údaje o demografických charakteristikách města, délce a vybavení pozemních komunikací, dále o zatížení komunikační sítě města Plzně automobilovou dopravou či o systému veřejné dopravy. Popsány jsou úpravy na síti pěších a cyklistických tras, v systému parkování nebo v oblasti řízení dopravy. Publikace dále podává přehled o vývoji dopravní nehodovosti, financování dopravy a o rozvoji významných dopravních staveb.

V roce 2025 se počet obyvatel Plzně udržel nad 187 tisíci a došlo k mírnému nárůstu ve stupni automobilizace. Celkově objem automobilové dopravy sledovaný pomocí sčítání na dvou kordonech zůstal na úrovni roku 2024 – na vnitřním kordonu sledujeme nárůst intenzit, na vnějším kordonu mírný pokles. V celkovém průměru je objem dopravy v Plzni na úrovni 104 % roku 2004 (začátek sledování).

K nejvýznamnějším stavbám, které se týkají komunikační sítě, patří bezesporu přestavba velké okružní křižovatky na silnici I/26 Domažlická – Folmavská na světelně řízenou turbookružní křižovatku. Další významnou stavbou byla např. celková úprava Husova náměstí, oprava Purkyňovy ulice či rekonstrukce vnitrobloku v Guldenerově ulici. V roce 2025 přibyla tři nová světelná signalizační zařízení v Plzni.

V oblasti městské hromadné dopravy lze jako ty významnější investice hodnotit rekonstrukci tramvajového oblouku v křižovatce U Jána, která byla provedena v rekordním čase, a zahájení rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova. V roce 2025 také poprvé vyjely dvě nové autobusové linky – č. 36 do sídliště Litice a č. 43 z Nové Hospody do Zadních Skvrňan. V průběhu roku byla dokončena dodávka tramvají Škoda 40T pro Plzeň a jejich počet dosáhl hodnoty 22 ks. Plzeňský provoz se stal prvním v České republice, kde všechny vypravované tramvajové vozy jsou nízkopodlažní.

Z pohledu cyklistické dopravy byla nejvýznamnější stavební akcí repase a znovuvyužití konstrukce Faltusova mostu, který byl instalován jako lávka a vytvořil nové propojení na okružní trase okolo Plzně v katastru obce Chotíkov. Dokončen byl městský úsek cyklostezky do Chrástu a provedena rekonstrukce propojení Litice – Lhota. Dlouhodobému sledování vývoje intenzit cyklistické dopravy napomůže instalace automatických sčítačů na dvou významných stezkách v intravilánu města.

V srpnu 2025 skončila úleva pro elektromobily spočívající v parkování zdarma v zóně placeného stání. V prosinci 2025 se rozšířila zóna placeného stání F o cca 50 stání ve třech ulicích na Jižním Předměstí.

Mezi drobnější, ale zajímavé dokončené akce města patří například oprava vodní nádrže v Malesicích, nové zázemí pro návštěvníky Luftovy zahrady v podobě volné repliky původního domku zahradníka či vybudování malé vodní nádrže Olšovka v lese na Zábělé.

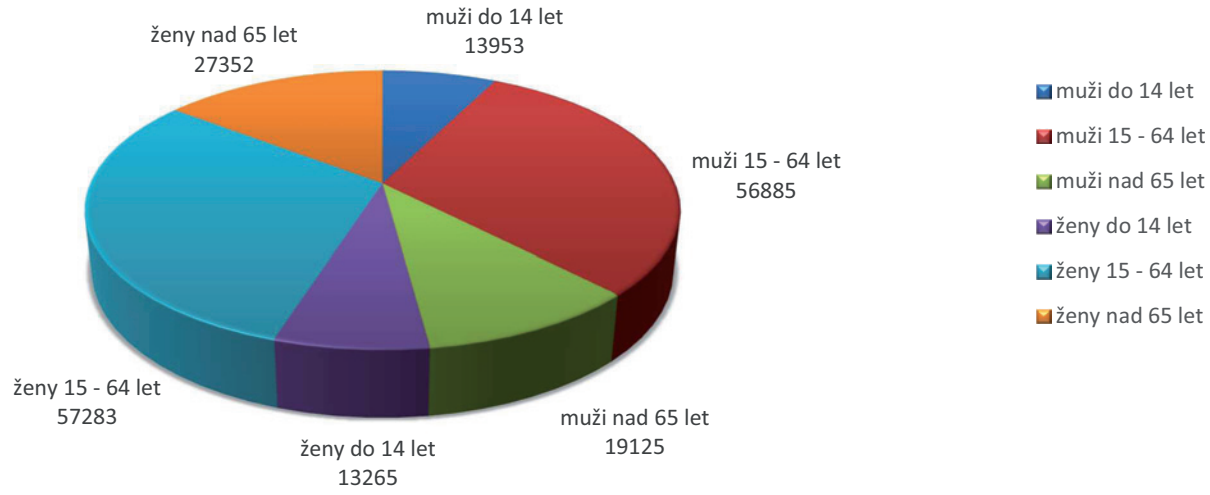
1. ZÁKLADNÍ UKAZATELE

Obyvatelstvo a rozloha města

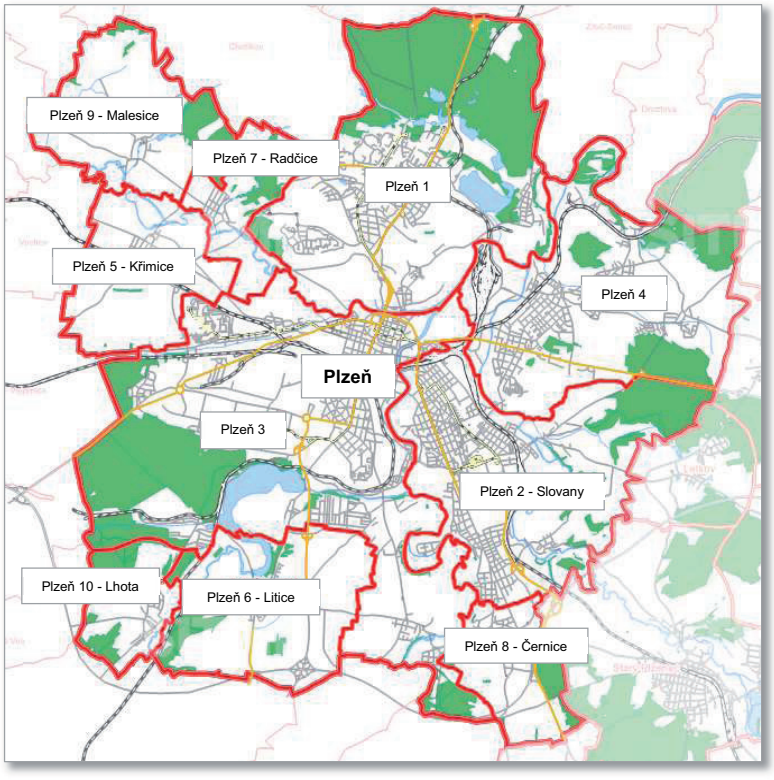
Rozloha města	137,67 km^2
Počet obyvatel	187 863*

*dle ČSÚ z 31.12.2025

Skladba obyvatel podle věku



Městské obvody



Městský obvod	Plocha (km^2)	Počet * obyvatel
PLZEŇ 1	24,9	55 691
PLZEŇ 2 - Slovany	18,6	37 649
PLZEŇ 3	34,9	54 703
PLZEŇ 4	18,6	27 307
PLZEŇ 5 - Křimice	7,8	2 921
PLZEŇ 6 - Litice	11,8	2 617
PLZEŇ 7 - Radčice	4,1	1 342
PLZEŇ 8 - Černice	5,5	2 138
PLZEŇ 9 - Malesice	7,6	1 118
PLZEŇ 10 - Lhota	3,9	2 377

Dopravní vybavení

Délky pozemních komunikací na území města

Kategorie	délka
Dálnice	5,7 km
Silnice I. třídy	53,1 km
Silnice II. třídy	29,1 km
Silnice III. třídy	55,8 km
Místní komunikace I. třídy	1,5 km
Místní komunikace II. třídy	35,8 km
Místní komunikace III. třídy	341,7 km
Místní komunikace IV. třídy	59,0 km
Místní komunikace IV. třídy – pěší	219,0 km

29.8.2025 https://mapy.plzen.eu/mapy-a-aplikace/sumare-z-gis-databaze

Světelná signalizace

Objekty	počet
Světelných signalizačních zařízení celkem	103
v koordinaci	56
s dynamickým řízením	103
řízených dopravní ústřednou	103
s preferencí MHD	99
samostatně řízené přechody pro chodce	3

Objekty a zařízení na pozemních komunikacích

Ve správě	podchody	mosty	lávky
SVSMP	19	65	66
ŘSD	0	25	0
SÚS PK	0	34	0

Kategorie	zábradlí	svodidla	svislé DZ
Silnice I.- III. tř.	4,7 km	29,5 km	(včetně dálnice) 4 707
Místní a účelové komunikace	15,9 km	11,6 km	22 708

29.8.2025 https://mapy.plzen.eu/mapy-a-aplikace/sumare-z-gis-databaze

2. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Motorizace a automobilizace

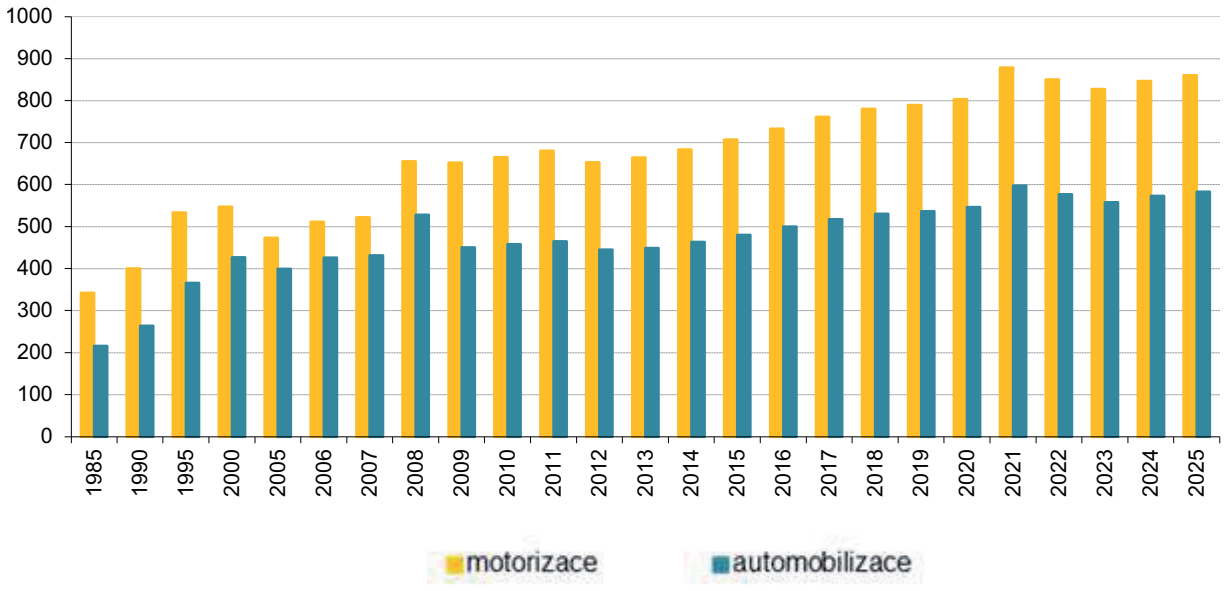
Počet evidovaných vozidel je získáván od Magistrátu města Plzně – Odbor registru vozidel a řidičů. Do roku 2001 byly údaje o počtech vozidel přebírány od Policie ČR.

Pod správní obvod Plzeň jsou v současné době zahrnuty i obce Dýšina, Chrást, Chválenice, Kyšice, Letkov, Lhůta, Losiná, Mokrouše, Nezbavětice, Nezvěstice, Starý Plzenec, Šťáhlavy, Štěnovický Borek a Tymákov.

počet provozovaných vozidel k 31.12.2025	178 948
počet provozovaných osobních automobilů k 31.12.2025	121 417
počet obyvatel v Plzni včetně začleněných obcí	208 169
stupeň motorizace (počet vozidel na 1 000 obyvatel)	860
stupeň automobilizace (počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	583

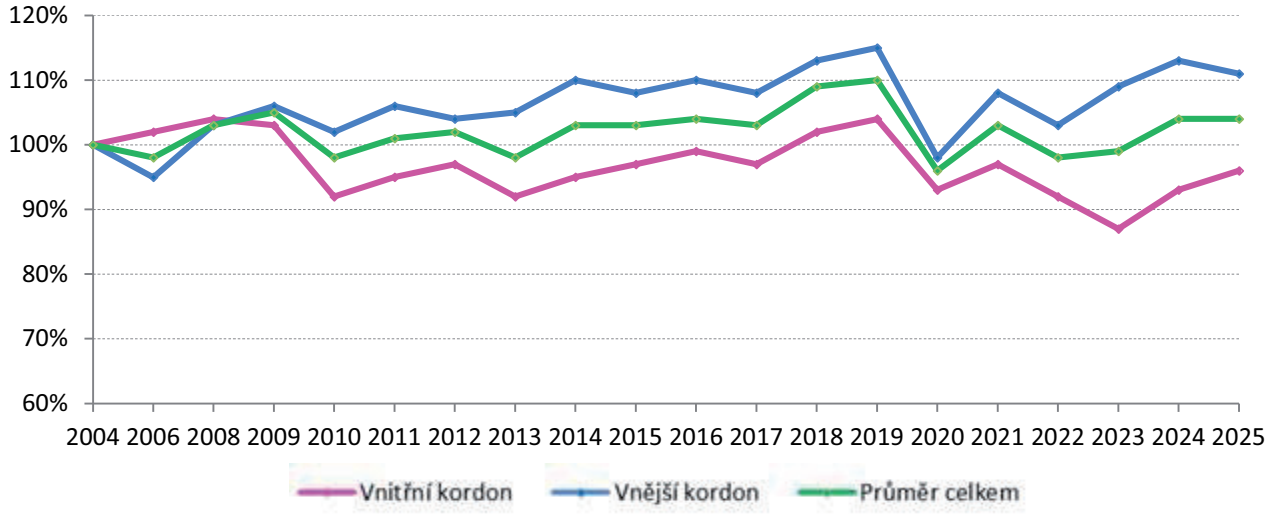
rok	motorizace	automobilizace	rok	motorizace	automobilizace
1990	400	264	**2020**	803	546
1995	533	366	**2021**	878	597
2000	547	427	**2022**	850	577
2005	473	399	**2023**	827	558
2010	665	458	**2024**	846	573
2015	707	480	**2025**	860	583

Vývoj motorizace a automobilizace

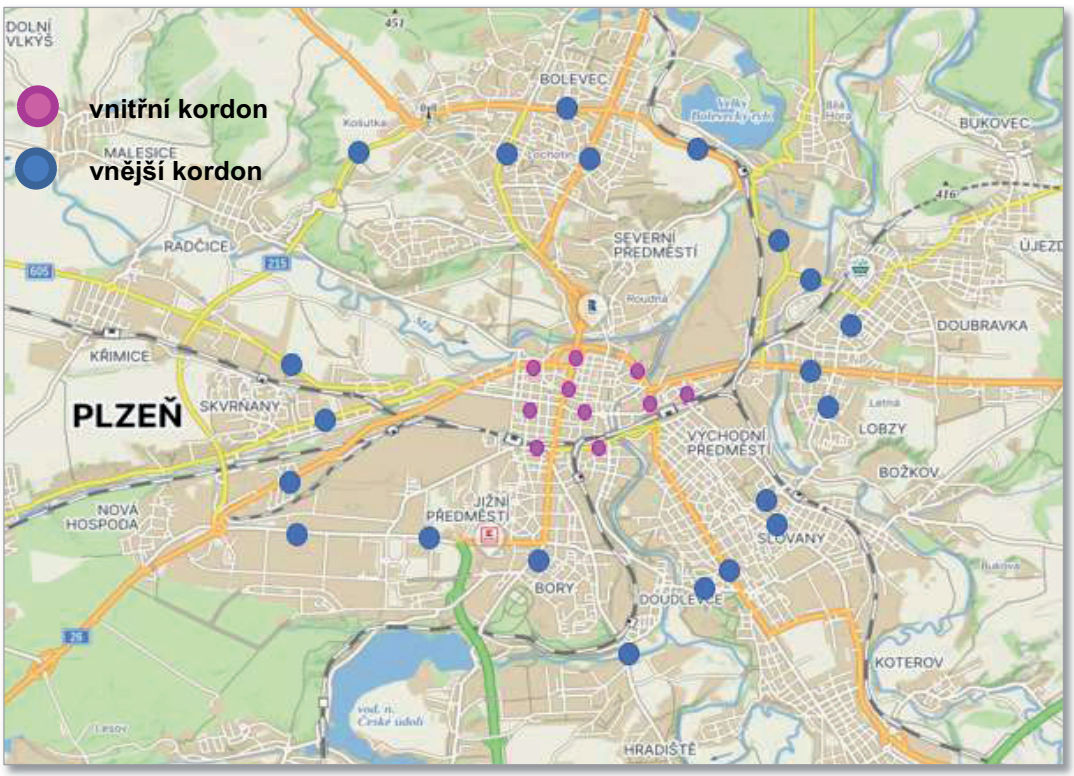


Vývoj intenzit dopravy v Plzni

rok	vnitřní kordon	vnější kordon	celkem	rok	vnitřní kordon	vnější kordon	celkem
2004	100%	100%	100%	**2016**	99%	110%	104%
2006	102%	95%	98%	**2018**	102%	113%	109%
2008	104%	103%	103%	**2020**	93%	98%	96%
2010	92%	102%	98%	**2022**	92%	103%	98%
2012	97%	104%	102%	**2024**	93%	113%	104%
2014	95%	110%	103%	**2025**	96%	111%	104%



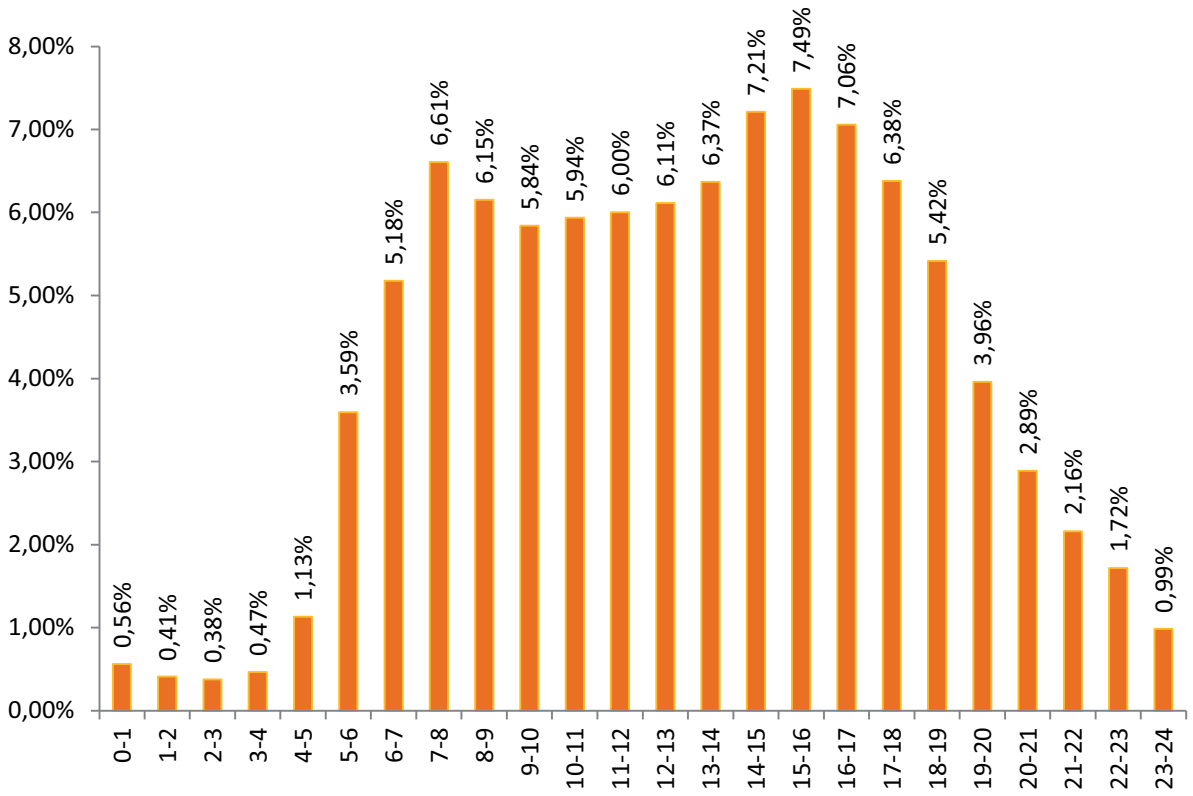
Místa sledování intenzit



Variace dopravy

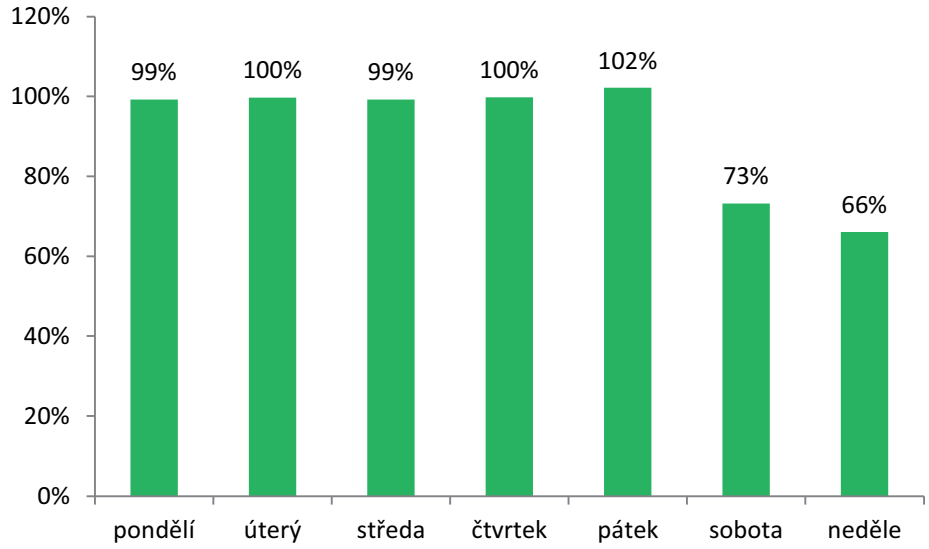
Denní variace dopravy

- průměrný pracovní den = 100%



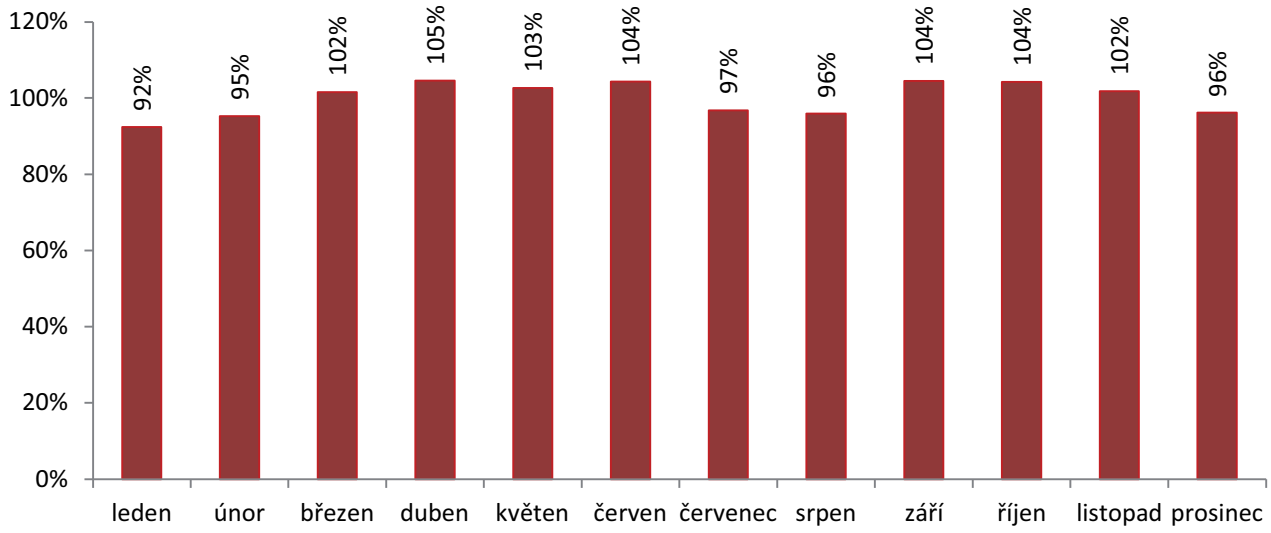
Týdenní variace dopravy

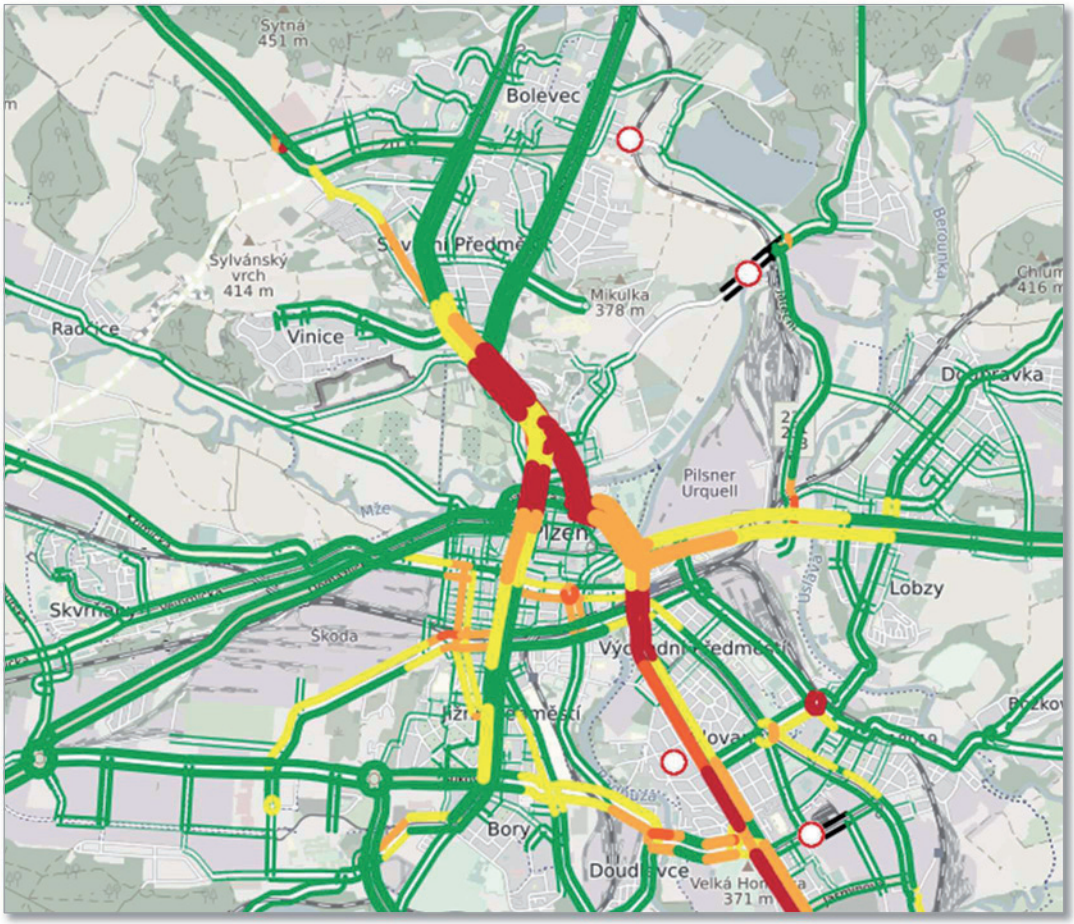
- průměrný pracovní den = 100%



Roční variace dopravy

- průměrný měsíc = 100%





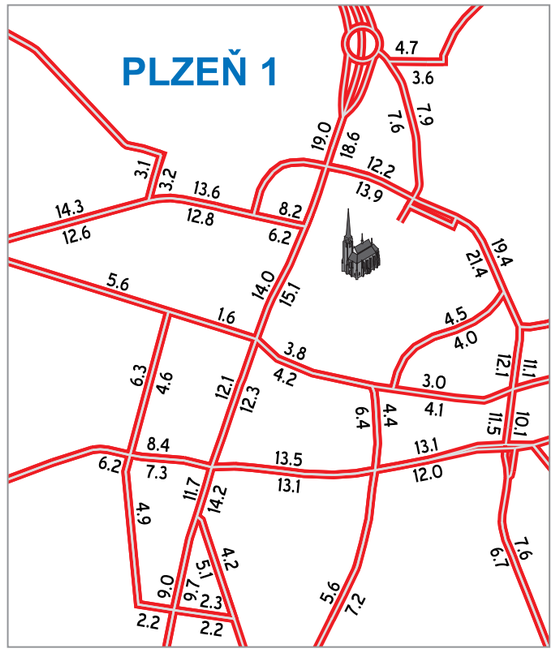
Mapová aplikace Intenzita dopravy v Plzni je umístěna na adrese: **https://intenzitadopravy.plzen.eu/**

INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

NA VYBRANÝCH KOMUNIKACÍCH MĚSTA PLZNĚ V ROCE 2025

průměrný pracovní den, po směrech,
tisíc vozidel za 24 hodin

Zdroje: detektory SSZ, průzkumy, sčítání z kamer, CSD



Dlouhodobě uzavřené úseky
s nulovou intenzitou provozu.

3. VEŘEJNÁ DOPRAVA

Základní charakteristika městské dopravy v Plzni

Většinu výkonů veřejné dopravy na území města Plzně zajišťují Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. Systém městské veřejné dopravy v Plzni tvoří tři trakce: tramvaje, trolejbusy a autobusy. Tramvajové linky představují páteř městské dopravy, spojují největší předměstí s centrem města, vlakovým a autobusovým nádražím. Obdobnou roli mají trolejbusové linky, které s výjimkou Severního Předměstí obsluhují další městské čtvrti. Autobusové linky tvoří významný doplněk tramvajové a trolejbusové sítě, propojují jednotlivá předměstí mezi sebou a zajišťují spojení do menších a okrajových městských částí. Do systému jsou zahrnuty také úseky regionálních autobusových linek a železničních tratí.

Veřejná doprava v regionu

V Plzeňském kraji je veřejná osobní doprava zajišťována regionální železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Plzeňský kraj a částečně také obce vynakládají ze svého rozpočtu finanční prostředky na zajištění dopravní obsluhy svého území veřejnou dopravou. Částka na zajištění této dopravy je každý rok navyšována. Důvodem jsou požadavky na zlepšení dostupnosti sídel na území kraje a zlepšení kvality služby. Plzeňským krajem objednanou dopravu zajišťují smluvní dopravci, kterým je poskytována úhrada za služby na základě Smlouvy o závazku veřejné služby.



Využití veřejné linkové dopravy v objednávce Plzeňského kraje:

	2019	2022	2023	2024	2025	Pokles 2024 – 2025
Počet cestujících	11 135 483	12 940 193	13 861 435	14 205 288	14 177 837	o 0,19 %

Zdroj: *POVED s. r. o. Plzeňský organizátor veřejné dopravy*

Cestování s kolem

- **Přeprava kola jako spoluzavazadla ve vlaku**

Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadel je povolena ve vlacích označených v jízdním řádu symbolem „kolo“. V těchto vlacích jsou řazeny vozy se speciálními místy pro přepravu kol.

- **Přeprava kola v cyklobusu**

Pokud chce mít cyklista jistotu, že se mu kolo vejde do cyklobusu, je možné si místo pro jízdní kolo rezervovat. Stačí si zakoupit jízdenku na požadovaný spoj v mobilní aplikaci a při nákupu zaškrtnout políčko "Přidat kolo". Na některých linkách jsou provozovány cyklovleky, na ostatních linkách pouze držáky na kola na zádi autobusu. Kapacita cyklovleků je 22 kol, držáky na kola na zádi autobusu pojmou 5 kol.

https://www.idpk.cz/cestujeme-vlakem

Městská hromadná doprava v Plzni

V denním období je pravidelná městská hromadná doprava provozována 3 tramvajovými linkami, 9 trolejbusovými linkami a 28 autobusovými linkami. Z toho několik spojů zajišťuje spojení do okolních obcí Letkov, Nová Ves, Třemošná, Zruč-Senec, Starý Plzenec, Vochov, Kozolupy aj.

Noční provoz je ve městě a okolí zajištěn 8 autobusovými linkami s označením N1 až N6 a N11 až N12 a jednou trolejbusovou linkou N7.

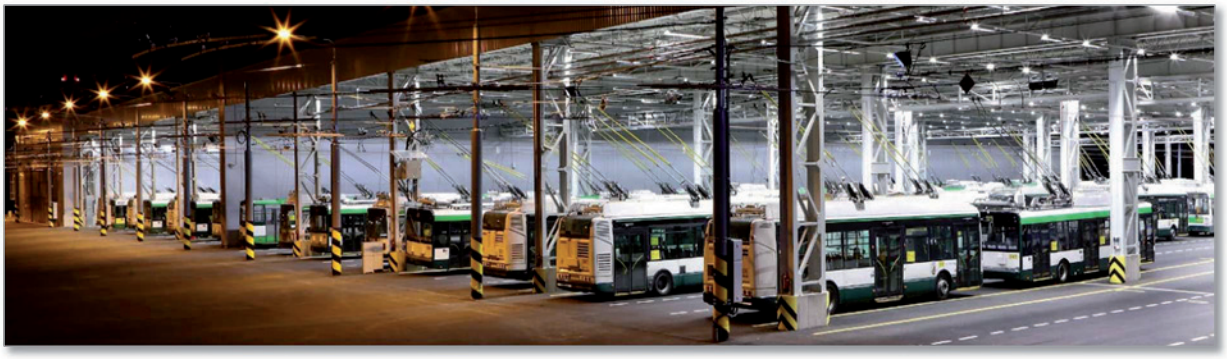
Statistika provozu MHD v roce 2025

Počet vozidel MHD		**tramvaje**	**trolejbusy**	**autobusy**	**celkem**
celkem v provozním stavu		104	105	130	339
z toho nízkopodlažních vozidel MHD	počet	104	105	130	339
	%	100	100	100	100

		tramvaje	**trolejbusy**	**autobusy**	**celkem MHD**
Ujeté vozokilometry (tis.)		3 083,3	4 055,8	5 428,0	12 567,1
Vypravená vozidla/vlaky*	špička	51*	75	88	214
	sedlo	33*	42	44	119
Počet spojů	za 1 pracovní den	1 246	1 534	1 833	4 613
	za 1 den prac. volna	784	817	806	2 407
Počet provozovaných linek celkem		3	10	36	50
Délka provozovaných linek (v km)		25,3	104,7	474,3	604,3
Délka provozované sítě (v km)		23,0	22,0 bez troleje 37,4 s trolejí	214,2	296,6
Přepravené osoby (tis.)**		37 782	32 535	34 634	104 951

** U tramvajové trakce jde o vypravené vlaky sestávající ze souprav více vozů nebo kloubových tramvají různé délky.*

*** Jedná se o statistický údaj (přepravované osoby), který vychází z počtu prodaných jízdenek a předplacených dnů.*



Počty přepravených osob

Trolejbusy - listopad 2025



V úseku jsou počty osob přepravených za 1 pracovní den - průměr za listopad 2025

V bodě je pak obrat zastávky, tedy součet vystupujících a nastupujících za 1 pracovní den v tomtéž období.

Počty přepravených osob

Tramvaje 2025



V úseku jsou počty osob přepravených za 1 pracovní den - průměr za listopad 2025
V bodě je pak obrat zastávky, tedy součet nastupujících a vystupujících v tomtéž období

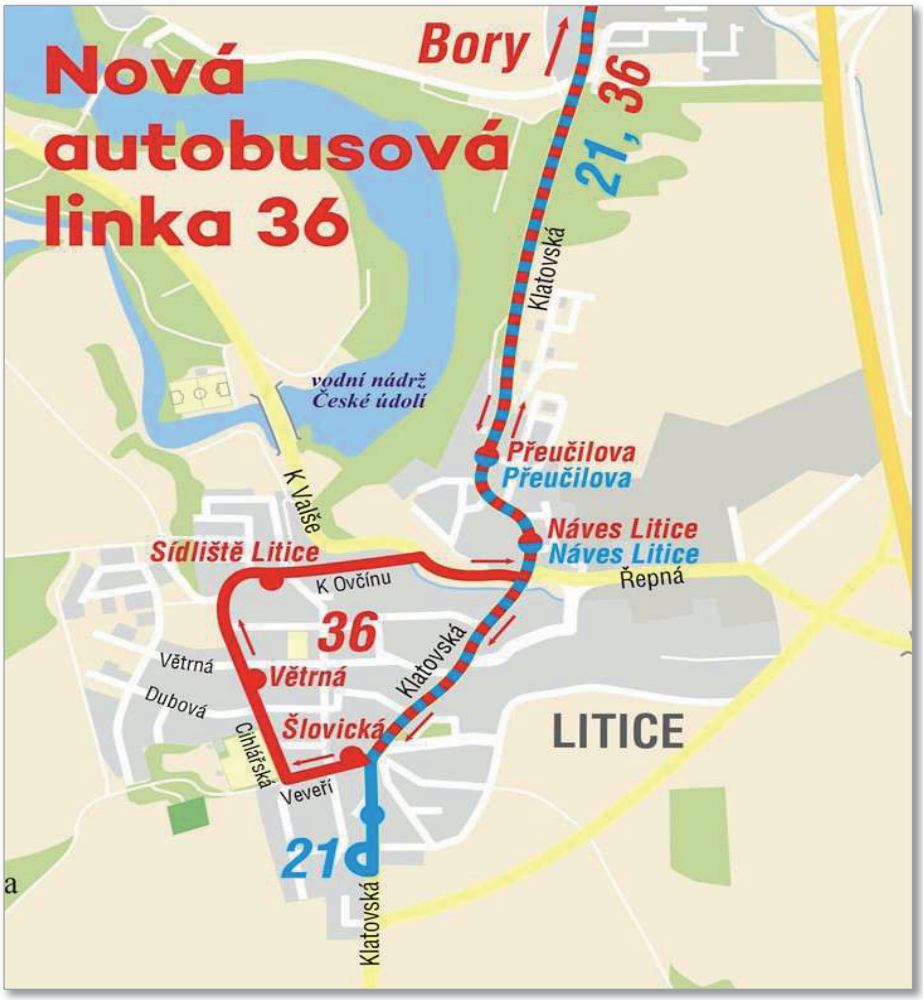
Novinky v MHD

- **Nová autobusová linka MHD do Litic**

V úterý 1. dubna 2025 zahájila provoz nová linka MHD číslo 36 do Litic. Linka lépe obslouží novou část zástavby pod Dubovou horou i menší sídliště Nad Přehradou v západní části Litic.

Celkem v Liticích vznikly pro novou linku tři zastávky – Šlovická, Větrná a Sídliště Litice. Zastávka Šlovická se nachází ve Veveří ulici, 50 metrů po odbočení z Klatovské ulice, zastávka Větrná je umístěna v Cihlářské ulici před křižovatkou s Větrnou ulicí a zastávka Sídliště Litice je situována v ulici K Ovčínu. Na lince není klasická konečná, autobusy z Bor se přes Litice rovnou vracejí zpět na Bory polookružní trasou.

Spolu s drobnými úpravami pojížděných komunikací zaplatilo město za stavební práce 1,7 milionu korun včetně DPH.







- **Nová autobusová linka MHD na Novou Hospodu a do Zadních Skvrňan**

V pondělí 3. března 2025 začala jezdit ze Zátiší přes Novou Hospodu do Zadních Skvrňan nová autobusová linka číslo 43. Město pro ni vybudovalo dvě nové zastávky Prostřední a Nová Hospoda, díky kterým dojedou například děti z Nové Hospody do svých škol ve Skvrňanech bez přestupu. Současně se vyhnou i přecházení na frekventované okružní křižovatce Domažlická.

Náklady na vybudování zastávek a na související úpravy byly ve výši 1 022 574 korun včetně DPH.







- **Změny ve vozovém parku PMDP v roce 2025**

I v roce 2025 Plzeňské městské dopravní podniky pokračovaly v modernizaci vozového parku MHD. Do poloviny roku bylo dodáno osm velkokapacitních tramvají Škoda 40T. Po této dodávce bylo dosaženo celkového počtu 22 tramvají typu 40T, čímž byla naplněna celá smlouva. Souvztažně oproti dodávce nových vozidel byly vyřazeny tramvaje T3R-P a K3R-NT, které se s plzeňským provozem rozloučily 21. června. Díky této obměně dosáhla plzeňská MHD 100 % vypravovaných nízkopodlažních vozů jako první dopravní podnik s tramvajovým provozem v České republice.





Koncem roku došlo ke změnám i na trolejbusové trakci, když bylo pořízeno pět nových dvanáctimetrových vozidel s trakční baterií, která má garantovaný dojezd 16 km. Díky tomuto nákupu bude moci být od ledna 2026 autobusová linka 22 převedena do trolejbusové trakce a výprava lokálně bezemisních vozidel tak bude rozšířena do dalších částí sítě MHD. Trakční baterie je vítaným pomocníkem také při mimořádnostech a výlukách.





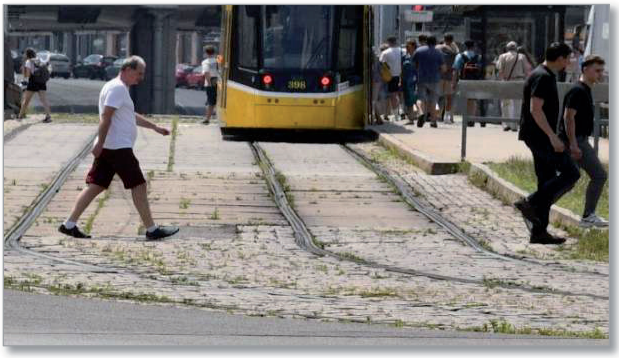
Autobusová trakce byla letos doplněna o tři nová vozidla Solaris. Autobusy délky 18 metrů byly dodány v polovině roku.

Všechna vozidla jsou vybavena celovozovou klimatizací, automatickým počítáním cestujících nebo kamerovým systémem.

- **Oprava tramvajového oblouku v křižovatce U Jána**

Během prvního měsíce letních prázdnin 2025 proběhla výměna kolejového oblouku v křižovatce U Jána. Oprava jedné z nejfrekventovanějších křižovatek v Plzni blízko Hlavního nádraží si vyžádala omezení dopravy individuální i veřejné. Pro křižovatku U Jána je připraven projekt celkové přestavby a doplnění chybějících přechodů pro chodce, ale kvůli koordinaci s dalšími důležitými stavbami byla tato akce odložena. Tramvajové koleje však již byly v žalostném technickém stavu a jejich opravu nebylo možné odložit. Pro přestavbu kolejiště byla použita technologie W-tram zahrnující vybudování betonové vany s protivibrační a protihlukovou vrstvou. Oproti původně uvažované instalaci jednokolejného provizoria se podařilo s dopravním podnikem domluvit úplnou výluku. Linky od Slovan a Světovaru byly ukončeny na úvraťovém obratišti v Ukrajinské ulici a linky na levém břehu Radbuzy neměly spojení s vozovnou po dobu cca 1 měsíce. V úseku sady Pětatřicátníků – Hlavní nádraží byla zavedena náhradní autobusová doprava. Náklady na opravu kolejí v křižovatce U Jána činily 18,5 mil. Kč včetně DPH. Stavbu realizovala firma COLAS CZ a.s.

před a po rekonstrukci





- **Zahájení rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská**

V roce 2025 byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Skvrňanská a Přemyslova, jejíž vznik spadá do roku 1988. Modernizace této trati byla rozdělena do čtyř etap. Již v předstihu byl vyměněn úsek kolejí od křižovatky u Centrálního autobusového nádraží (CAN) po křižovatku Skvrňanská – Tylova, proto zde proběhne již pouze rekonstrukce trakčního trolejového a kabelového vedení. Kompletní rekonstrukce trati proběhne v úseku od CAN přes křižovatky Přemyslova – Kalikova a Palackého náměstí – Jízdecká až k sadům Pětatřicátníků. Kromě samotné trati budou vyměněny všechny tramvajové přejezdy v křižovatkách, proběhne úprava trakčního trolejového a kabelového vedení, nástupních ostrůvků, ovládání výhybek. Obnoveno bude světelné signalizační zařízení na Palackého náměstí, proběhnou i opravy vodovodu, kanalizace a veřejného osvětlení.







Schéma městské veřejné dopravy v Plzni

Liniennetz / Public transport routes

Platnost od 1. 4. 2025

Plzeňské městské dopravní podniky PMDP



Legenda / Legende / Key

Tramvaj / Straßenbahn / Tram
1 2 4

Trolejbus / Obus / Trolleybus
10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Autobus / Bus / Bus
20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 50 51 56 58

Linky s krátkým intervalem (1, 2, 4, 16, 30, 33, 41)
/ Linien mit kurzem Intervall / Lines with a short interval

Linky s delším intervalem
/ Linien mit längeren Intervallen / Lines with longer intervals

Obousměrná zastávka
/ Haltestelle / Stop

Zastávka na znamení
/ Bedarfshaltestelle / Request stop

Zastávka v zobrazeném směru
/ Haltestelle nur in abgebildeter Richtung / Stop only in displayed direction

Úsek pásmového provozu
/ Abschnitt mit zonenweisem Betrieb / Route with zonal operation

Jednosměrný úsek
/ Einbahnstrecke / One-way route

Konečná zastávka
/ Endhaltestelle / Terminal stop

Autobusové a vlakové nádraží
/ Omnibusbahnhof und Bahnhof / Bus and train station

Nemocnice a poliklinika
/ Krankenhaus und Poliklinik / Hospital and polyclinic

Parkoviště P+R / P+R Parkplatz / P+R parking lot

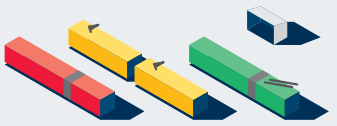
Zákaznické centrum PMDP
/ PMDP Kundenzentrum / PMDP Shop

Turistické a sportovní cíle
/ Touristische und sportliche Ziele / Tourist and sports destinations

Synagoga

Zóna 001

Tarifní zóna / Tarifzone / Tariff zone



Infolinka: 371 655 600

Po-Pá 7:00-18:00

facebook.com/mhdplzen

youtube.com/PMDPas

instagram.com/pmdp_oficialni_stranka

www.pmdp.cz

4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Město Plzeň leží na průsečíku šesti hlavních tratí. Modernizace plzeňského uzlu začala v roce 2011 a byla rozdělena do šesti staveb, z nichž pět je již dokončeno. Jako poslední zbývá optimalizace třídicího nádraží, která bude provedena v souvislosti s připravovanou výstavbou městského komunikačního okruhu.

Rekonstrukce budovy na zastávce Jižní předměstí

V prosinci roku 2024 začala rekonstrukce památkově chráněné budovy na druhém nejvytíženějším plzeňském nádraží – na Jižním Předměstí.

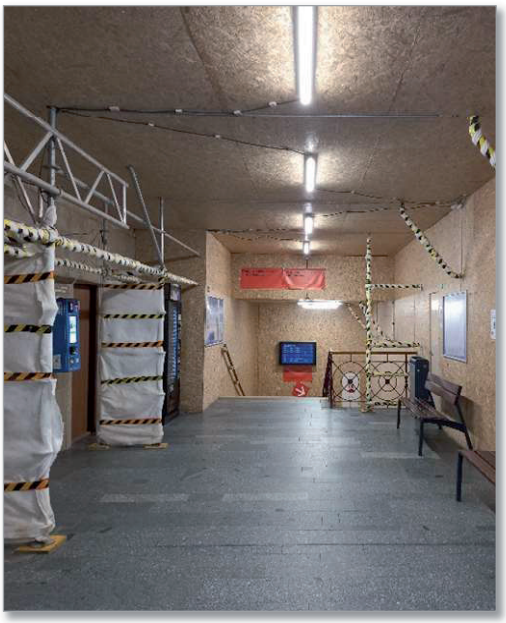




Rozsáhlá rekonstrukce nádražní budovy potrvá do začátku roku 2027. Nástupiště a kolejiště na Jižním Předměstí už prošly modernizací v rámci celkové přestavby plzeňského železničního uzlu. Nyní přichází na řadu novorenesanční budova ze začátku dvacátých let minulého století, která od roku 1995 figuruje na seznamu památkově chráněných objektů. Ke slovu tak přijdou i restaurátoři, kteří budou renovovat psaníčková sgrafita na fasádě budovy, sgrafitovou výzdobu štítů nebo lunetové římsy.

Práce probíhají za provozu. V rámci stavby bude opravena střecha a fasáda, vyměněna okna a dveře, provedena rekonstrukce výtahu a v úrovni nástupišť vzniknou nová veřejná WC. Nádraží dostane i moderní informační a orientační systém. Projekt za téměř 85 milionů korun, jehož investorem je Správa železnic, vrátí budově původní novorenesanční lesk a zvýší komfort pro cestující.





5. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Sčítače projíždějících cyklistů

Na stezce pro chodce a cyklisty v ulicích U Prazdroje (v blízkosti historické brány Gambrinus) a Karlovarská (v úseku Otýlie Beníškové – Pod Záhorskem, nedaleko tzv. rondelu), na cyklisticky značně frekventovaných profilech v širším centru města, byly instalovány sčítače cyklistů. Sčítače se zobrazovacím displejem instalovala společnost Partnerství o.p.s.. Data ze sčítačů poskytují v dlouhých časových obdobích cenné údaje, které mohou sloužit např. ke sledování obecných trendů v cyklistice.





Sčítače cyklistů tak představují důležitou zpětnou vazbou pro správce stezek. Počítají cyklisty, kteří místem projeli, pomocí smyčky v asfaltovém povrchu stezky. Po průjezdu se na displeji na stožáru nad smyčkou zvýší číslo hodnoty denního průjezdu. Současně se zvýší i číslo na spodním, zeleně svítícím řádku, kde se zobrazuje počet průjezdů za celý rok. Sčítače počítají kromě cyklistů i koloběžkáře s velkou cestovní koloběžkou. Náklady na instalaci sčítacích smyček včetně zobrazovacích displejů činily 987 360 korun včetně DPH.



Stavby realizované v roce 2025

- **Nový úsek greenway Mže z Malesic na Město Touškov**

V roce 2025 začala stavba městského úseku cyklostezky z Plzně – Malesic do Města Touškova. Úsek naváže na stávající greenway podél Mže z centra Plzně přes Křimice do Malesic. Nová stezka má spíše rekreační charakter a umožní vyhnout se frekventovanému úseku úzké silnice III. třídy. Smysl tohoto propojení se ještě zvýší po dokončení návazných staveb v katastrech Města Touškova a Dolního Vlkýše a také po zprovoznění tzv. gondolového mostu nad jezem v Malesicích. Stavba má skončit v 1. čtvrtletí 2026.

Investorem stavby je statutární město Plzeň prostřednictvím SVSMP, investiční náklady činí 13,1 mil. Kč včetně DPH. Projekt je podpořen z fondů EU z programu Integrovaný regionální operační program 2021-2027 (IROP).



- **Městský úsek železniční cyklostezky do Chrástu**

Město Plzeň dokončilo v roce 2025 stavbu posledního chybějícího úseku stezky pro chodce a cyklisty na tělese zrušené železniční trati z Plzně-Doubravky do Chrástu. Tento poslední úsek propojí stávající cyklistické komunikace v Doubravce s již hotovými, v předchozím roce otevřenými částmi drážní stezky do Chrástu.

Úsek má délku 196 m a využívá bývalé drážní těleso široké 8 m v koruně. Stezka samotná má šíři 5,5 metru, z toho 3,5 metru je vyhrazeno pro cyklisty, další 2 metry oddělené hmatným pásem pak jsou pro chodce. Zbývající 2 m šířky krajnice mají štěrkový povrch. Chodci a cyklisté tak jsou odděleni a provoz na stezce je bezpečnější. V blízkosti stezky připravuje městský obvod Plzeň 4 zázemí s občerstvením nazývané POSED. Bude zde venkovní posezení, vyhlídka a pumptrack pro děti.

Náklady na stavbu byly 5,3 mil. korun včetně DPH.

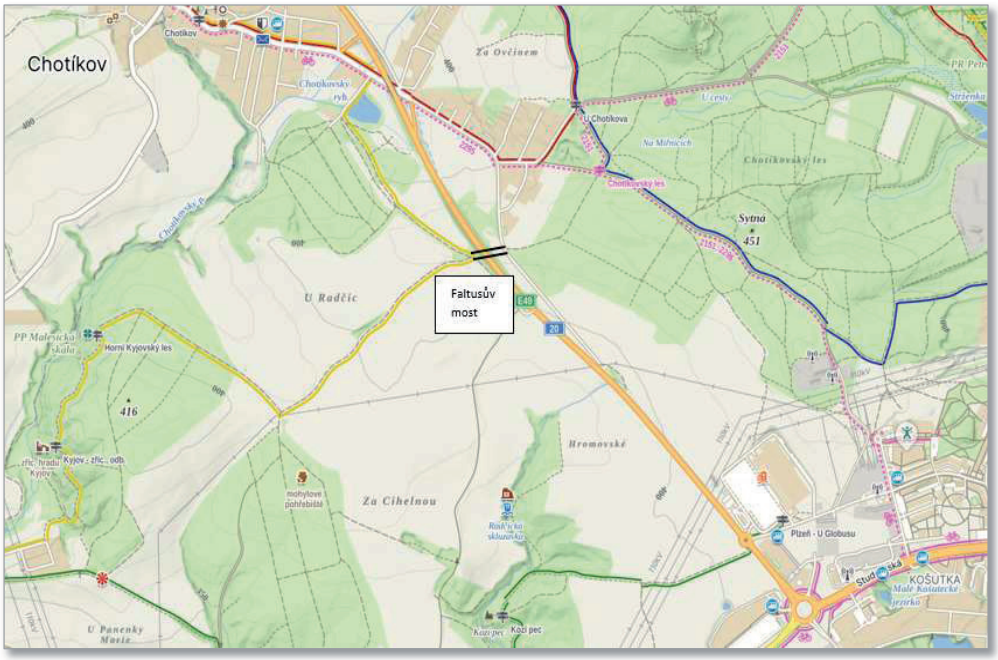




- **Faltusův most**

Most navržený Františkem Faltusem vyrobily Škodovy závody v roce 1931 jako první celosvařovanou mostní konstrukci u nás. Původně silniční most sloužil uvnitř areálu Škodovky k překonání železniční trati Plzeň – Domažlice. V době vzniku se jednalo o největší svařovanou konstrukci na světě. Na svém původním místě most spočíval až do roku 2019, poté byl v rámci stavby přesmyku domažlické trati snesen. To už ale byl majetkem města Plzně.

Nyní bude most opět sloužit, tentokrát pěším a cyklistům. V roce 2025 byl přesunut na nové místo, kde bude těsně za okrajem města, již na katastru obce Chotíkov, přemosťovat karlovarskou výpadovku.



Mostní konstrukce byla rozdělena na transportní díly a přesunuta do Chotíkova. Následovala repase mostu včetně částečné náhrady korozí nejvíce postižených prvků, svaření do původní podoby a usazení na ložiska. Celkem 184 tun vážící konstrukce mostu byla pro manipulaci a přesun jeřábem zavěšena pomocí lan na čtyři masivní úchyty. Nová železobetonová spřažená mostovka byla postupně realizována až po usazení konstrukce na opěry. Ocelové části byly ošetřeny třemi vrstvami nátěru, výsledný antracitový odstín je podobný tomu, který měla konstrukce v době svého vzniku. Osvětlení vyřeší trojice historizujících svítidel umístěných na horním rámovém portálovém ztužení, a to na začátku, uprostřed a na konci mostu. Tím bude opět dosaženo původního stavu z doby prvorepublikového provozu mostu.

Díky výstavbě Faltusovy lávky vzniknou nová cyklistická propojení z Radčic a Malesic do lesního komplexu Krkavce a do oblasti boleveckých rybníků. Kompletně bude stavba dokončena začátkem roku 2026.





- **Oprava povrchů na Lidické a Plaské**

V dubnu 2025 začala druhá část opravy Lidické a Plaské ulice, tříkilometrové části průtahu silnice I. třídy I/27 Plzní.

Spolu s povrchy se upravovaly i přechody a přejezdy. Přejezdy pro cyklisty na rekonstruované Lidické ulici mají nyní nově nulovou výškou nájezdů.





- **Revoluční ulice – přechod pro chodce**

Předmětem této stavby bylo doplnění přechodu pro chodce přes Revoluční ulici v místě křižovatky s ulicí Sokolská pro zvýšení bezpečnosti chodců, zejména pak školních dětí docházejících do nedaleké základní školy.

V rámci stavby došlo k úpravám nároží křižovatky do bezbariérové podoby na všech ramenech. Součástí stavby byla i celoplošná oprava úseků vozovek, chodníků a pruhu pro cyklisty a rovněž doplnění veřejného osvětlení o dva nové stožáry pro nasvícení přechodu pro chodce

Náklady na stavbu stavby činily 3,3 mil. Kč vč. DPH.





- **Oprava dlažby u Branky**

Jednalo se o opravy stávajících dlážděných povrchů včetně částečné výměny asfaltobetonového krytu za mozaikovou dlažbu a opravy povrchového odvodnění pěší zóny před vědeckou knihovnou ve Smetanových sadech a před papírnictvím v Kopeckého sadech. Náklady stavby byly cca 6,5 mil. Kč vč. DPH.

6. DOPRAVA V KLIDU

Novinky a změny placeného parkování v zónách placeného stání

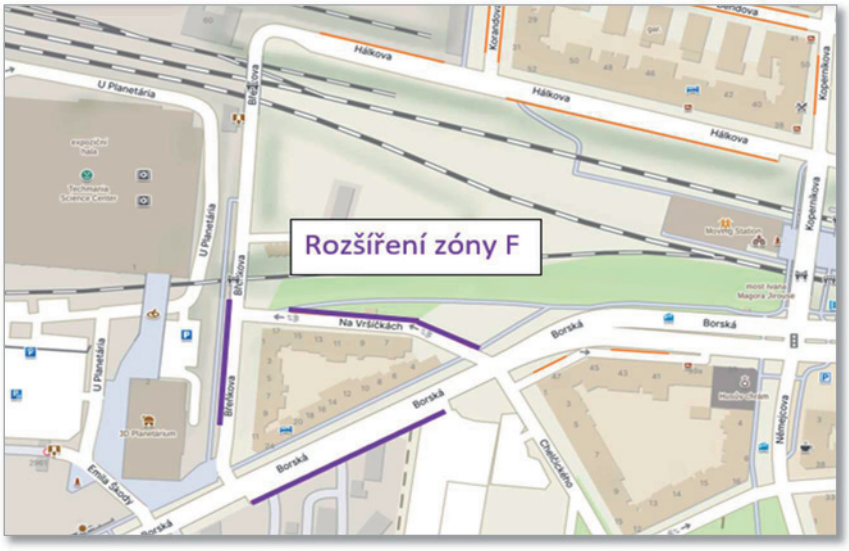
- **Nová parkovací zóna Přednádraží**

V prostoru před výpravní budovou plzeňského Hlavního nádraží došlo 10. září 2025 ke změně v zóně placeného stání. Prostor byl vyjmut z oblasti Petrohradu a vznikla zde nejmenší parkovací zóna ve městě - Přednádraží. Zóna je koncipována čistě jako návštěvnická, bez možnosti dlouhodobého předplatného, v nabídce tedy nejsou parkovací karty. Hodinová sazba parkovného činí 20,- Kč. Tato zóna bude v provozu od 7:00 do 19:00 hodin a jako jediná v Plzni po celý týden, tedy i v sobotu a v neděli. Cílem úpravy bylo omezení dlouhodobého parkování před nádražím o víkendech, které zhoršovalo možnosti rychlé obsluhy pro cestující vlakem.



- **Rozšíření zóny placeného stání F**

Od 8. prosince 2025 se rozšířila zóna placeného stání F na Jižním Předměstí o přibližně 50 parkovacích stání. Cílem změny bylo zlepšení možnosti parkování v blízkosti bydliště pro obyvatele části ulic Břeňkova, Borská a Na Vršíčkách poté, co bylo zrušeno parkoviště na soukromém pozemku vedle hotelu Škoda.



Počty stání, ceny parkování a parkovací automaty v jednotlivých zónách

	počet parkovacích stání		
zóna	**vyhrazená stání pro držitele karet**	**zpoplatněná stání smíšená**	**celkem zpoplatněná stání**
A	96	423	519
B	59	464	523
C	0	1203	1203
D	0	470	470
F	0	1380	1380
Petrohrad	37	1736	1773
Přednádraží	0	62	62
Roudná	38	588	626
celkem	**230**	**6326**	**6556**

Zóna	**Cena v Kč za stání na dobu (od 2.9.2025)**				**Provozní doba automatů***
	½ hodiny	**1. hodina**	**2. hodina**	**Každá další započatá hodina**	
A	20	40	70	100	Po – So 7:00 – 20:00
B	15	30	40	50	Po – So 7:00 – 20:00
C	10	20	20	20	Po – Pá 7:00 – 19:00
D	5	10	10	10	Po – Pá 7:00 – 19:00
F	5	10	10	10	Po – Pá 7:00 – 19:00
Petrohrad	5	10	10	10	Po – Pá 7:00 – 19:00
Přednádraží	10	20	20	20	Po – Ne 7:00 – 19:00
Roudná	5	10	10	10	Po – Pá 7:00 – 19:00

* *ve státem uznaný sváteční den se parkovací automaty neprovozují*

zóna	**celkový počet automatů v zóně**	**počet automatů se čtečkou platební karty**
A	24	24
B	22	22
C	42	42
D	16	16
F	33	33
Petrohrad	45	45
Přednádraží	2	2
Roudná	22	22

Všechny přístroje jsou vybaveny jednoduchým návodem, jak při platbě postupovat. Kromě parkovacího lístku si zákazník může nechat vystavit také stvrzenku o transakci.

Dlouhodobá oprávnění (parkovací karty)

Občané s trvalým bydlištěm v zónách placeného stání si mohou zakoupit dlouhodobé oprávnění (tzv. rezidenční kartu) a majitelé provozoven tzv. předplatitelskou kartu. Tato dlouhodobá oprávnění jsou vydávána na dobu 1, 3, 6 a 12 měsíců.

Ceny dlouhodobých oprávnění „R" – rezidenční (v Kč za uvedené období)

zóna	Vozidlo	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
A, B, C, D, F Roudná, Petrohrad	1.	100	300	600	1 000
	2.	420	1 250	2 500	5 000
	3. a další	840	2 500	5 000	10 000

Ceny dlouhodobých oprávnění „P" – předplatitelské (v Kč za uvedené období)

zóna	1 měsíc	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
A	2 100	6 300	12 500	25 000
B	1 600	4 700	9 300	18 500
C	1 100	3 200	6 300	12 500
D, F, Roudná, Petrohrad	700	1 800	3 500	7 000

Přehled placených parkovacích ploch vč. tarifů (k 31.12.2025)

- **Parkoviště typu P+R**

  - **Bory –** kapacita 318 stání,
  - **nám. Emila Škody –** kapacita 163 stání

typ parkovného	sazba	sazba
Denní parkování pondělí – neděle	5 Kč/den (vč. DPH)	vozidlo musí opustit parkoviště do 01:00 hod. dne, který bezprostředně následuje po dni zaparkování, jinak se uplatní noční parkování
Noční parkování	100 Kč/kalendářní den	k cenám za parkování se připočítá cena jízdenky na MHD dle schváleného tarifu, pokud neuplatní klient slevu na předplatné či nárok na bezplatnou jízdu

Systém zvýhodněného parkování pro uživatele MHD, který je v Plzni zaveden, je součástí dlouhodobé strategie města omezit individuální automobilovou dopravu v centru a preferovat veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v souladu se zásadami dopravní politiky města Plzně. Záchytná parkoviště P+R představují spolu s parkovacími zónami opatření cíleně omezující individuální automobilovou dopravu v centru Plzně.

- **Parkoviště typu P+G**

  - **sady Pětatřicátníků**

Kapacita parkoviště je 110 míst. Provozní doba je nonstop. Forma úhrady parkovného v hotovosti nebo platební kartou na samoobslužné automatické pokladně.

tarifní položka	cena včetně DPH	účtování
Po - Pá: 07 - 19 hod. (denní)	30 Kč/hod.	za každou započatou hodinu
Po - Čt: 19 – 08 hod. (noční)	30 Kč/časový úsek	pásmová sazba při souvislém stání
So - Ne: 07 – 19 hod. (denní)	30 Kč/časový úsek	pásmová sazba při souvislém stání
Pá - Ne: 19 – 08 hod. (noční)	0 Kč/časový úsek	pásmová sazba při souvislém stání

  - **Kotkova ulice**

Kapacita parkoviště je 226 míst. Provozní doba je nonstop. Forma úhrady parkovného v hotovosti nebo platební kartou na samoobslužné automatické pokladně či přímo na výjezdovém stojanu.

tarifní položka	cena včetně DPH	účtování
Po - Pá: 07 - 19 hod.	10 Kč/hod.	za každou započatou hodinu
Po - Pá: 07 - 19 hod.	50 Kč/časový úsek	při souvislém stání
Po - Pá: 19 – 07 hod.	bez poplatku	-
So, Ne (víkendy)	bez poplatku	-

- **Ostatní parkovací kapacity**

  - **Nové divadlo**

Parkoviště bylo vybudováno spolu s podzemním parkovacím objektem u Nového divadla a dohromady tyto objekty čítají 166 parkovacích stání. Provozní doba je nonstop.

typ parkovného	sazba v Kč	poznámka
Návštěvnické hodinové	20	-
Návštěvnické denní 7 - 19 h	100	při souvislém parkování
Předplatné denní 6 - 20 h na měsíc	1 900	-
Předplatné celodenní (24 h) na měsíc	2 400	-
Předplatné roční (24 h)	27 500	-

Forma úhrady je možná hotově nebo bankovní kartou na samoobslužných pokladnách, hotově u obsluhy v pracovní době (Po – Pá 9:00 – 24:00h, So – Ne 13:00 – 24:00h).

➢ **Parkovací dům Rychtářka**

Parkovací dům je vybaven samoobslužným závorovým systémem, kamerovým okruhem, dispečinkem a veřejnými toaletami. Celý objekt je napojen na pult centrální ochrany. Provozní doba je nonstop. Kapacita domu je 447 míst.

typ parkovného	sazba	sazba
Denní Po-Pá 7 - 19h	20 Kč/1 h	100 Kč/12 h
Noční Po-Ne 19 - 7h	10 Kč/1 h	60 Kč/12 h
Denní So a Ne 7 – 19h	10 Kč/1 h	80 Kč/12 h
Denní předplatné 6 - 20h	1 900 Kč/měs.	20 900 Kč/rok
Noční předplatné 18 - 8h	600 Kč/měs.	6 600 Kč/rok
Vyhrazené stání (24h)	2 500 Kč/měs.	27 500 Kč/rok

Forma úhrady je možná hotově nebo bankovní kartou na samoobslužných pokladnách nebo u obsluhy.

➢ **Parkoviště Bazén Slovany**

Kapacita parkoviště je 60 míst. Provozní doba je nonstop. Forma úhrady parkovného v hotovosti nebo platební kartou na samoobslužné automatické pokladně.

Tarifní položka	Cena včetně DPH	Účtování
Po - Ne: 07 - 19 hod.	10 Kč/hod.	za každou započatou hodinu
Po - Ne: 19 – 07 hod.	0 Kč/časový úsek	pásmová sazba
První dvě hodiny stání v době 07 – 19 hod.	5 Kč/hod	Za každou započatou hodinu v jednorázovém využití

Další novinky

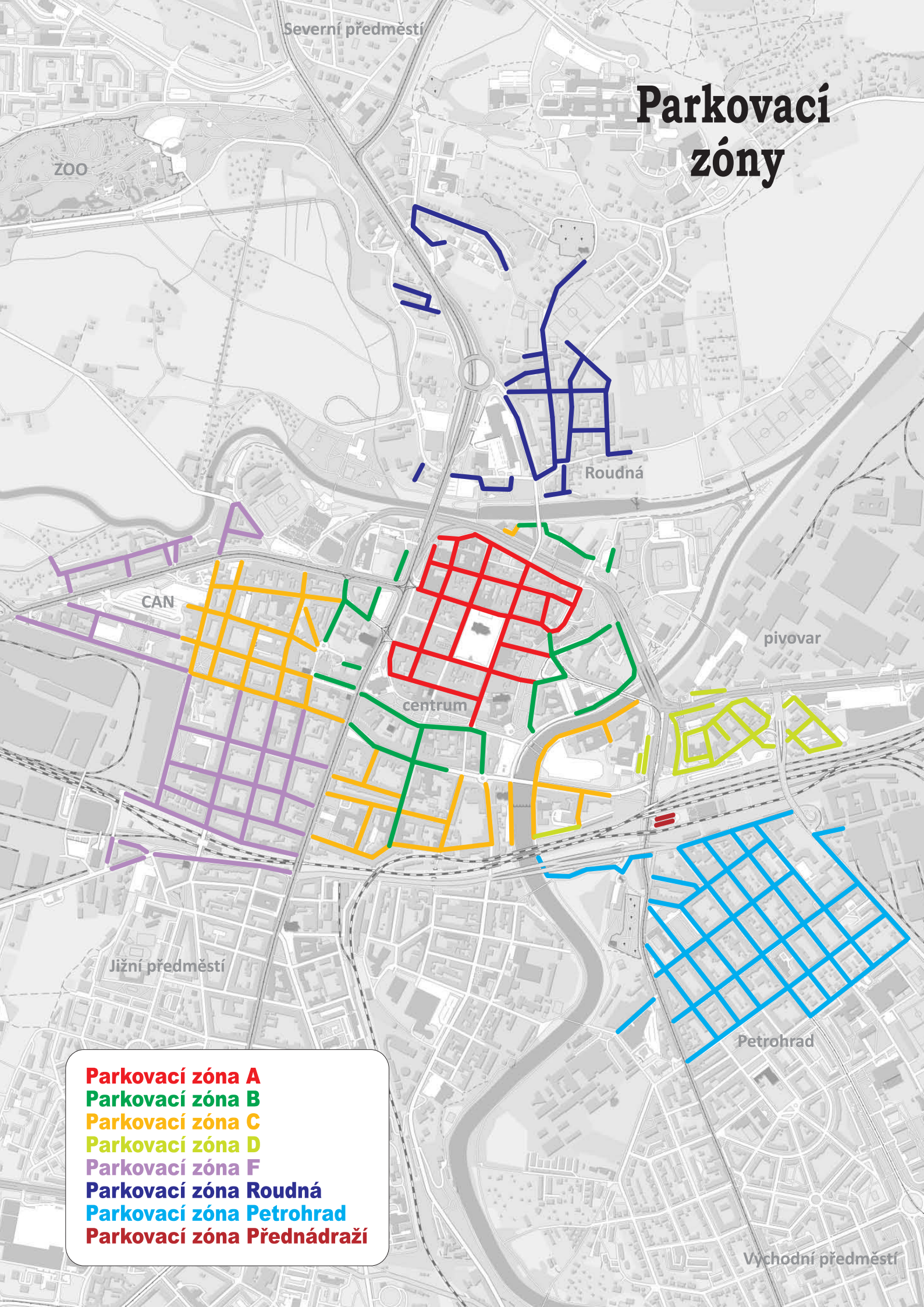
- **Konec úlevy pro elektroautomobily na území Plzně**

Na území města Plzně skončila k 31. srpnu 2025 úleva pro elekroautomobily, týkající se parkování zdarma. Řidiči vozidel se speciální registrační značkou s označením EL uplynulé 4 roky nemuseli za parkování v zónách platit, platnost úlevy však končí. V Plzni je aktuálně registrováno necelých 1300 vozidel se značkou EL.

- **Plocha u sv. Jiří**

Předmětem této stavby byla proměna stávající nezpevněné plochy na odstavnou a manipulační plochu pro občasné parkování osobních automobilů v době konání společenských akcí u kostela Sv.Jiří v Doubravce. Vlastní odstavná plocha byla navržena jako sezónní s povrchem z tzv. štěrkotrávy. Parkovací pásy jsou od mezilehlých koridorů pro jízdu odděleny pouze dřevěnými prvky. Celkem zde vzniklo 97 kolmých parkovacích stání pro osobní automobily. V rámci akce byly doplněny stromy mezi parkovací plochu a komunikaci pro pěší a cyklisty.

Parkovací zóny



Parkovací zóna A
Parkovací zóna B
Parkovací zóna C
Parkovací zóna D
Parkovací zóna F
Parkovací zóna Roudná
Parkovací zóna Petrohrad
Parkovací zóna Přednádraží

7. ŘÍZENÍ DOPRAVY

Světelná signalizace

- **Rekonstrukce a modernizace**

Rok 2025 byl na poli světelné signalizace v Plzni zajímavý mj. tím, že během něj přibyly tři nové řízené křižovatky postavené tzv. na zelené louce. Nešlo tedy o obnovu dřívějších SSZ, ale o stavbu nových SSZ na místě, kde předtím řízení nebylo.

SSZ v provozu	*technologie řadiče, typ*					*mimo provoz*
	C900	*920ES*	*940ES*	*SX*	*celkem*	
103	**51**	**15**	**16**	**21**	**103**	**0**

Nově celkem přibyly čtyři řadiče Siemens sX, včetně odpovídajících 1W návěstidel, a to na nové K210 okružní křižovatka Domažlická – Folmavská – Regensburská, kde byla světelnou signalizací vybavena kompletně zrekonstruovaná turbookružní křižovatka, na vedle ležící K212 Regensburská – MEA, která byla nově upravena pro snazší výjezd z průmyslových areálů v okolí a na K411 Jateční – Chrástecká, kde bylo nové SSZ instalováno zejména kvůli preferenci vozidel MHD. Čtvrtý řadič sX pak nahradil typ C900 na K103 Tylova – Korandova. Byla totiž provedena dlouho připravovaná rekonstrukce Husova náměstí, při níž byla světelnou signalizací opětovně dovybavena i část Husova – Kotkova. Počet řadičů C900 tím klesl o jeden, typy Siemens 920ES a 940ES se dnes již nedodávají a jejich stav se tedy neměnil.

- **Provozní technologie**

technologie svítidel			*preference MHD*			
klasické žárovky	*LED*		*jen kabel. detekce*	*rádiová jednotka*		*bez pref.*
	230V	*nízkoVolt*		*v místě*	*sdílená*	
8	**43**	**52**	**2**	**54**	**43**	**4**

Nahrazení klasických žárovek úspornějšími LED-svítidly většinou souvisí s výše zmiňovanými akcemi. Odpovídající nízkonapěťová návěstidla 1W/24V byla instalována u všech nových řadičů sX na K103, K210, K212 i K411. Ubylo jedno SSZ s klasickými žárovkami (K103).

Na poli preference MHD se situace příliš neměnila. Po digitalizaci rádiové sítě v roce 2024 se stále potvrzuje její provozuschopnost a opodstatnění, relativní jednoduchost se vedle poněkud těžkopádné technologie RSU ukazuje jako její největší výhoda. Došlo pouze k nasdílení preference na K301 Otýlie Beníškové – Malická a přesunu zdejší preferenční jednotky na novou signalizaci K411 Jateční – Chrástecká, kde může být lépe využita. Stav preferenčních jednotek tedy setrvává na 54 kusech, další nákup do nových lokalit se již nepředpokládá. Jednak se RSU technologie postupně dostává na použitelnou úroveň a jednak došlo do jisté míry k nasycení poptávky po preferenci vozidel MHD ve městě.

Sdílenou preferencí, kdy jsou požadavky zpracovány jednotkami na vedlejších křižovatkách a následně přeposlány do lokality bez vlastní preferenční jednotky, byly nově vybaveny také K524 U Seřadiště – K Dráze, K530 U Seřadiště – HZS, opětovně i K556 Lobezská – Železniční a některé impulzy, byť ne v plné formě, jsou přeposílány i na K210 OK Domažlická. Obě SSZ u vozovny tramvají na Slovanské aleji pak namísto trolejových kontaktů využívají pro detekci tramvají systém Vetra a služby stávajících rádiových jednotek tedy nepotřebují.

- **Komunikace s dopravní ústřednou a ostatními prvky v síti**

celkem připojeno	*technologie připojení k ústředně*					*RSU jednotky*
	optika	*kabel*	*kombi*	*GSM*	*nic*	
103	**67**	**0**	**29**	**7**	**0**	**35**

Zavedení optického vlákna až do řadiče SSZ se konečně stává nedílnou součástí všech nových staveb i rekonstrukcí. Téměř dvě třetiny řadičů ve městě tak ke komunikaci používají optické vlákno výhradně, další třetina pak alespoň na nějaké části své komunikační trasy. Již není ve městě řadič SSZ bez možnosti vzdáleného monitoringu nebo komunikace s ním.

Využití bezdrátových GSM modemů je záležitostí jen několika málo lokalit nebo dočasných stavů, kdy má instalace optického vlákna zpoždění za potřebou spuštění nové signalizace. S rekonstrukcí kabeláže na Chodském náměstí (K601 Klatovská – E.Beneše) a připojením zdejšího řadiče na optiku pak skončilo i poslední spojení typu „kabel až na ústřednu“.

Relativně novým prvkem na poli komunikačních technologií SSZ, který se postupně v Plzni objevuje, jsou tzv. RSU jednotky (Roadsite unit). Jedná se o stacionární zařízení schopná za pomoci mezinárodně daného protokolu komunikovat s řadiči SSZ, s jednotkami ve vozidlech, s centrálou nebo i sama mezi sebou. Vzniká tím informační síť umožňující nejen přenos požadavků na preferenci MHD, resp. IZS, ale i možnost doručit do patřičně vybavených vozidel informace o provozu, uzavírkách, stavu SSZ nebo nějaké nenadálé události, a to v reálném čase a relevantně pro danou lokalitu.

V Plzni začala instalace prvních RSU v roce 2020 zejména v souvislosti s novými řadiči. Až rok 2022 ale přinesl jejich masivnější rozšíření hlavně v oblasti Bolevce, a to díky pilotnímu projektu „Modernizace systému řízení dopravy na SSZ Lidická – Plaská v Plzni“. Postupně pak přibývají další RSU jednotky – v roce 2025 to bylo 6 nových lokalit a celkový stav jednotek dosáhl 35 kusů. Ukazuje se však, že proces zapojení RSU jednotek do plného provozu a následného udržování v optimálním stavu nebude ani jednoduchý ani levný a že bude trvale do značné míry záviset na provozních kapacitách svého dodavatele.

- **Obnova světelné signalizace na křižovatce na Chodském náměstí**

Na křižovatce K601 Klatovská třída – E. Beneše byla provedena modernizace SSZ, došlo ke kompletní obnově výbavy včetně přemístění řadiče. Stávající zařízení bylo téměř 40 let staré a od jeho instalace proběhly jen nutné dílčí opravy. V roce 2025 byly vyměněny stožáry s návěstidly signalizace a kompletně obnovena kabeláž. Řadič byl přesunut na vhodnější místo na městském pozemku. Přechod pro chodce přes Klatovskou třídu u zastávek tramvaje byl rozdělen na dvě části.

Cena za celkovou rekonstrukci SSZ Klatovská – Edvarda Beneše činila zhruba 6,2 mil. Kč včetně DPH.





Nové instalace signalizačních zařízení

- **Světelná signalizace na OK Domažlická – Folmavská**

Kompletní přestavba okružní křižovatky Domažlická – Folmavská je podrobněji popsána v kapitole 9. Zde lze zmínit jednu z největších novinek, a tou je řízení provozu světelnou signalizací. Na původním neřízeném okruhu totiž ve špičce docházelo ke dvěma nežádoucím jevům: z některých ramen bylo velmi obtížné na okruh vjet, pokud byl plněn rameny předchozími (např. přivaděč od D5 téměř znemožňoval výjezd z ulice Obchodní, která na okruhu následuje těsně za ním), dále pak občas docházelo k úplnému zastavení provozu na okruhu v důsledku jeho celkového zahlcení.

Vedle přestavby na turbookružní verzi, která minimalizuje průplety vozidel na okruhu, byl celý okruh i všechny vjezdy a výjezdy vybaveny světelnou signalizací. Tato umožňuje jistou míru regulace počtu vozidel na okruh vjíždějících nebo se po něm pohybujících. Signalizovány jsou i přechody pro chodce přes jednotlivá ramena, což má sice mírně negativní vliv na plynulost provozu, ale na druhou stranu umožní chodcům a cyklistům bezpečnější překonání křižovatky.

Postupně bylo vyzkoušeno několik verzí řízení SSZ (nejprve po jednotlivých ramenech, později pak např. volno pro 2-3 protilehlá ramena současně) tak, aby nedocházelo k zahlcení, ale ani ke zbytečným prodlevám nebo prázdným „oknům“ na okruhu.

Instalovaná technologie je stejná jako na ostatních nových SSZ, jen zde byla použita rozšířená verze řadiče s možností připojit více signálních skupin nebo detektorů. Řadič je napojen na optickou síť, která mu vedle dálkové správy a komunikace s ústřednou umožňuje i příjem impulsů pro sdílenou preferenci MHD.





- **Světelná signalizace Regensburská – MEA**

Zcela nová světelně řízená křižovatka na Regensburské ulici vznikla v důsledku potřeby usnadnit výjezd z průmyslového areálu MEA v souvislosti s rozšířením okružní křižovatky Domažlická – Folmavská. Právě blízkost velkého dopravního uzlu, intenzita provozu a možnost vzdutí vozidel před světelnou signalizací znamenaly potenciální zdroj problémů při neřízeném výjezdu z areálu. Zdejší SSZ je koordinováno s OK Domažlická a může být využito i jako světelná závora v případě zahlcení vjezdu Regensburská.

Byla instalována zcela nová výbava, kabeláž i řadič, optické vlákno umožňuje dálkovou správu i komunikaci s ústřednou. Jsou po něm zachytávány i impulsy pro sdílenou preferenci MHD.





- **Světelná signalizace Jateční – Chrástecká**

Křižovatka ulic Jateční a Chrástecká byla v minulosti proslulá kolonami vozidel tvořícími se ve špičce zejména na Chrástecké, ale často i obousměrně na Jateční ulici. Díky značným intenzitám vozidel během dopravní špičky zde docházelo k velkým časovým prodlevám během jakéhokoli odbočení. Z Jateční vlevo na Chrásteckou nebo z Chrástecké vpravo bránila v odbočení souvislá řada vozidel po Jateční od centra, odbočení z Chrástecké vlevo pak bylo, při nutnosti dát přednost všem ostatním, mnohdy téměř nemožné. Ve všech těchto směrech jezdí linky MHD, které zde tím pádem nabíraly značná zpoždění. Volání po světelné signalizaci však provázela i stanoviska protichůdná a vlastní realizace projektu se několikrát odkládala.

V roce 2025 byla úprava křižovatky včetně doplnění SSZ zrealizována. Po delším čase šlo v rámci města o instalaci v místě, kde nikdy před tím signalizace nestála. Veškerá výbava je tak zcela nová – kabeláž, sloupy, návěstidla, řadič i odpovídající optická linka pro komunikaci a dálkový přístup. Optimalizací preferenčních pravidel MHD pak byla ušetřena rádiová jednotka na ulici O.Beníškové, což umožnilo její přesunutí sem, a zprovoznění plnohodnotné preference MHD v rámci logického řízení křižovatky.





- **Obnova a rozšíření světelné signalizace na Husově náměstí**

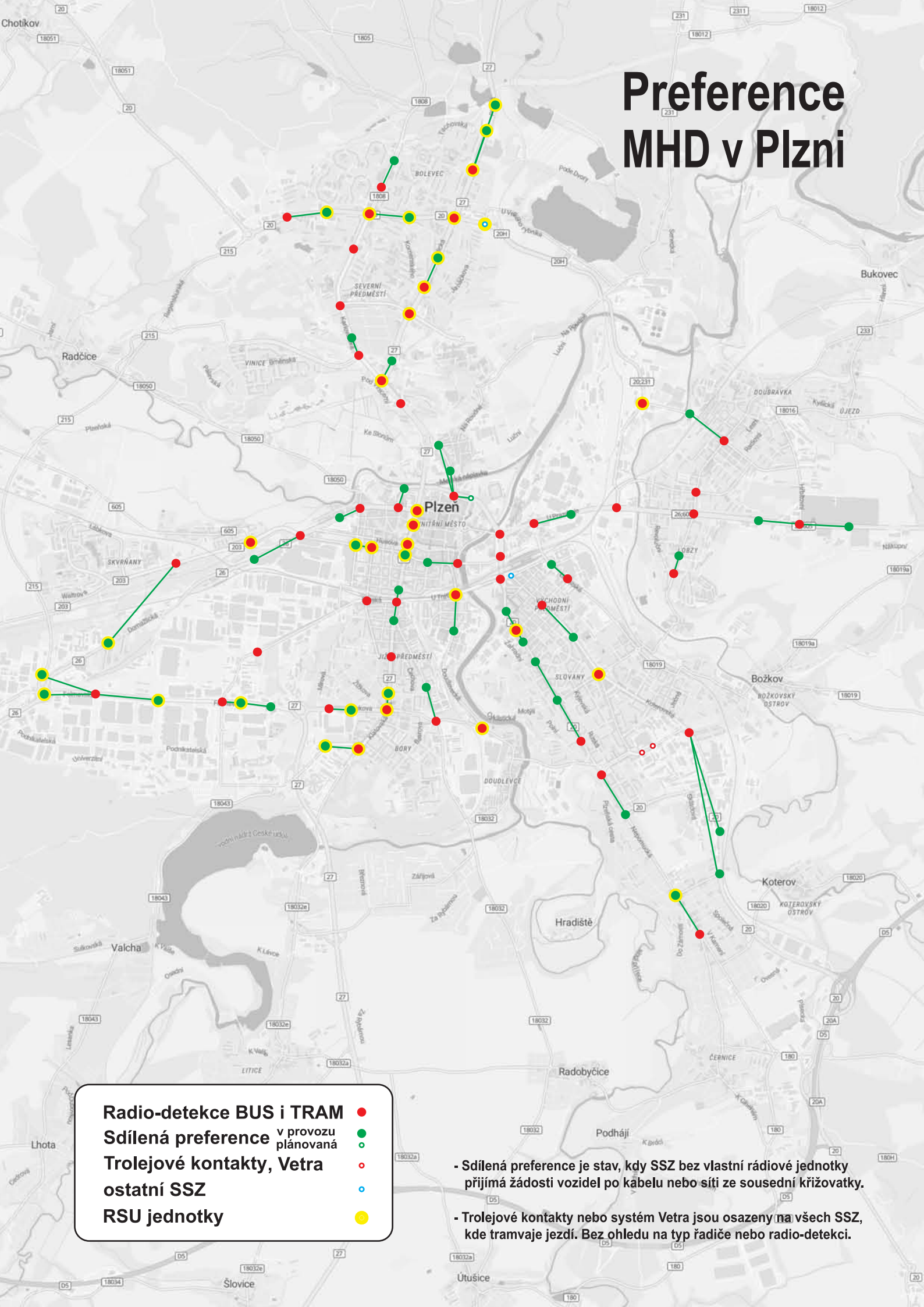
Na křižovatce Tylova – Korandova došlo k dlouho plánované rekonstrukci, jejíž součástí bylo i obnovení kdysi zrušeného SSZ na křižovatce Husova – Kotkova. Zatímco tehdy se jednalo o dvě zcela samostatné křižovatky, dnes jsou to dvě nezávisle fungující části téhož SSZ, řízené jedním řadičem. Vzhledem ke stáří původního řadiče a několik let odkládané rekonstrukci náměstí se svého času jednalo o nejstarší řadič ve městě, v podstatě za hranou své životnosti, jehož technologie a možnosti komunikace dávno neodpovídaly současným požadavkům. Starší, přesto však modernější řadič typu C900, v nouzi dočasně instalovaný v březnu 2024, pak situaci zlepšil jen minimálně.

V roce 2025 došlo k plánované rekonstrukci Husova náměstí *(popsáno v kapitole 9)*, v jejímž rámci byla provedena i celková modernizace světelné signalizace a její rozšíření i na křižovatku Husova – Kotkova. Došlo ke kompletní obnově kabeláže, sloupů a návěstidel, k přemístění řadiče na okraj parku u Husovy ulice a k připojení optického vlákna pro komunikaci řadiče s dopravní ústřednou. Konfigurace SSZ je do budoucna připravena i na případné zobousměrnění spojnice Korandova – Kotkova.





Preference MHD v Plzni



Radio-detekce BUS i TRAM

Sdílená preference v provozu / plánovaná

Trolejové kontakty, Vetra

ostatní SSZ

RSU jednotky

- Sdílená preference je stav, kdy SSZ bez vlastní rádiové jednotky přijímá žádosti vozidel po kabelu nebo síti ze sousední křižovatky.

- Trolejové kontakty nebo systém Vetra jsou osazeny na všech SSZ, kde tramvaje jezdí. Bez ohledu na typ řadiče nebo radio-detekci.

8. DOPRAVNÍ NEHODOVOST

Základní informace

rok	celkový počet nehod	následky – celkem		
		SZ	TZ	LZ
2013	946	8	59	397
2014	761	6	37	365
2015	860	6	29	423
2016	825	8	45	459
2017	850	11	35	476
2018	833	2	41	437
2019	1309	1	47	368
2020	1149	3	47	318
2021	1191	8	33	347
2022	1205	4	39	358
2023	1703	2	34	385
2024	1679	5	50	350
2025	1631	7	34	360

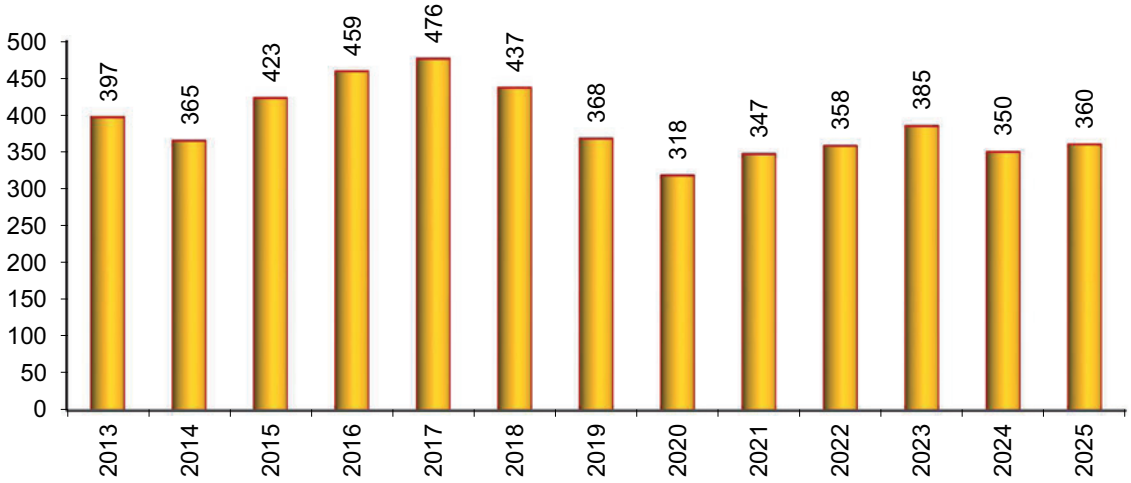
SZ = smrtelné zranění (stav do 24 hodin), TZ = těžká zranění, LZ = lehká zranění







Počet lehkých zranění



Křižovatky s vysokým počtem nehod



Úseky s vysokým počtem nehod

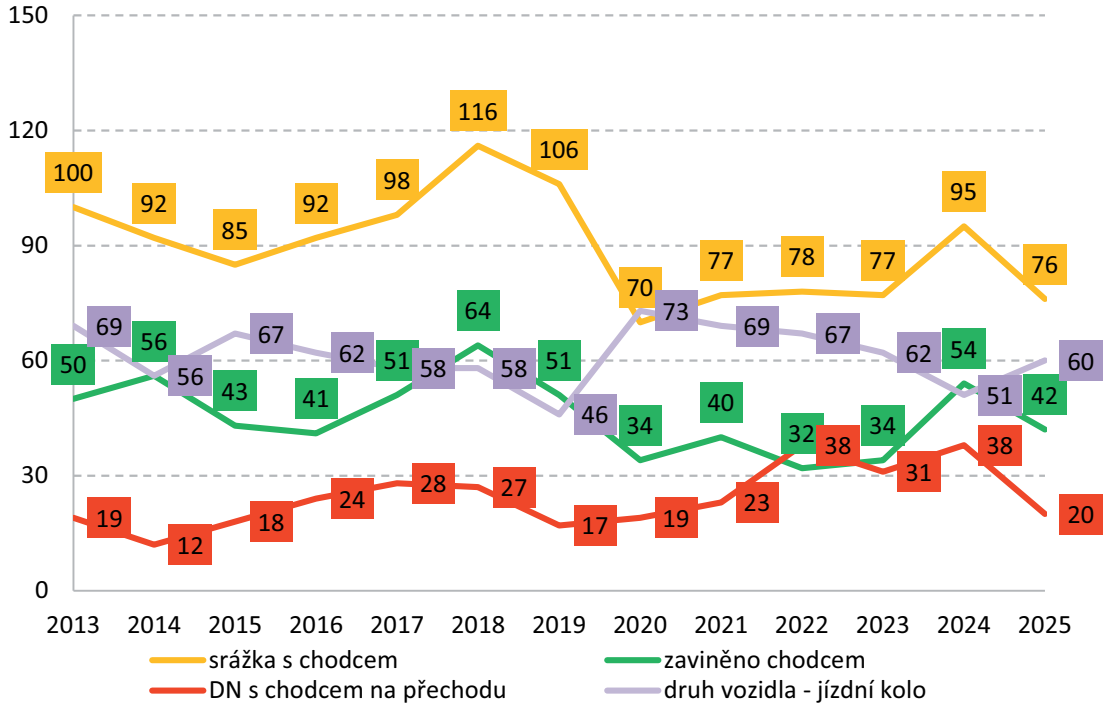


Příčiny a okolnosti nehod v roce 2025

hlavní příčina	počet nehod
nevěnování se řízení	595
vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	309
nesprávné otáčení nebo couvání	117
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	86
nezaviněná řidičem	73
nezvládnutí řízení vozidla	66
proti příkazu DZ Dej přednost	63
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	33

Nehody s účastí chodců a cyklistů

rok	celkový počet nehod	srážka s chodcem	zaviněno chodcem	nehoda s chodcem na přechodu	nehoda s účastí jízdního kola
2014	761	92	56	12	56
2015	860	85	42	18	67
2016	825	92	41	24	62
2017	850	98	51	28	58
2018	833	116	64	27	58
2019	1309	106	51	17	46
2020	1149	70	34	19	73
2021	1191	77	40	23	69
2022	1205	78	32	38	67
2023	1703	77	34	31	62
2024	1683	95	54	38	51
2025	1631	76	42	20	60



9. ROZVOJ A MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Akce realizované v roce 2025

- **Vnitroblok v Guldenerově ulici**

Město Plzeň zastoupené SVSMP začalo v roce 2024 s úpravami vnitrobloku v Guldenerově ulici v Plzni na Slovanech. Stav vnitrobloku dlouhodobě neodpovídal potřebám místních obyvatel. Kvalita povrchů byla tristní, pěší koridory nechráněné, území bylo přetížené chaoticky zaparkovanými vozidly.

před rekonstrukcí





Vnitroblok byl přestavěn do podoby zklidněné komunikace, byly doplněny chodníky, opraveny povrchy vozovek, jasně vymezena parkovací stání, nově vybudována kanalizace a veřejné osvětlení. Dále byly upraveny zelené plochy, vysázeny nové stromy a bylo zvětšeno dětské hřiště. Po ukončení výstavby byl vnitroblok zahrnut do zóny placeného stání Petrohrad.

Akce skončila v únoru roku 2025 s nákladem 12,3 milionu korun včetně DPH.

po rekonstrukci









- **Přestavba okružní křižovatky Domažlická – Folmavská**

Od března do září 2025 proběhla přestavba a modernizace jedné z nejvíce zatížených a také dopravně rizikových křižovatek v Plzni i v celém Plzeňském kraji – velké okružní křižovatky na Domažlické třídě u obchodního zařízení Makro. Křižovatka byla přestavěna na turbookružní a vybavena světelnou signalizací. Zatížení křižovatky před rekonstrukcí se pohybovalo kolem 52 000 vozidel v pracovní den.

Úprava křižovatky souvisela s dostavbou západní části městského okruhu (úsek Chebská – Karlovarská), kdy po jeho zprovoznění v únoru 2023 došlo k přerozdělení dopravy na území města Plzně. To způsobilo další výrazný nárůst dopravy v předmětné okružní křižovatce, zejména ve směru městského okruhu. Silnice označená nově jako II/215 ústí jako ulice Regensburská do okružní křižovatky. Rameno této silnice bylo původně vedeno pouze ve dvou jízdních pruzích (obousměrně), což bylo s ohledem na výhledové intenzity nedostatečné. Průměrná denní intenzita na příjezdu po ulici Regensburská již podle posledního sčítání dopravy přesahovala hodnotu 12 400 vozidel denně. Na rameni silnice I/26 vedoucí k dálnici D5 přesahuje průměrná intenzita provozu 19 500 vozidel za 24 hodin obousměrně. Dokončená stavba měla tedy za cíl zvýšit kapacitu stávající křižovatky.



Původně se jednalo o tzv. velkou okružní křižovatku se třemi jízdními pruhy na okružním pásu, o šesti paprscích. Dva paprsky jsou průtahem silnice I/26, jeden paprsek je krajskou silnicí II/215, jeden paprsek je místní sběrnou komunikací II. třídy (Folmavská) a dva paprsky jsou místní obslužnou komunikací III. třídy. Stavba zahrnovala úpravu původních komunikací, jejich křižovatek a související přeložky sítí technické infrastruktury. Jednotlivá ramena byla upravena takto: vjezd z ulice Folmavská byl v délce cca 120 m rozšířen o třetí řadicí pruh, vjezd z ulice Obchodní byla v délce 60 m rozšířen o druhý řadicí pruh. Vjezd z přivaděče sil. I/26 od dálnice byl v délce cca 120 m rozšířen o třetí řadicí pruh a ulice Regensburská (II/215) byla v úseku od OK po křižovatku u MEA/Četrans rozšířena na směrově dělený čtyřpruh v délce cca 140 m (na vjezdu do OK jsou zachovány dva jízdní pruhy). Na vjezdových ramenech bylo provedeno rozšíření jízdního pásu pro možnost podélného oddělení souběžných pruhů. Na okružním pásu bylo zřízeno spirálové uspořádání a jízdní pruhy jsou zde odděleny pomocí fyzických prvků.

Zásadní změnou oproti původnímu stavu je řízení provozu světelnou signalizací. Stavba vyžadovala rozsáhlé přeložky sítí technické infrastruktury a zcela přestavěno bylo také trakční trolejbusové vedení a veřejné osvětlení. V návaznosti na úpravy vozovky byla provedena úprava souběžných chodníků a cyklistických pruhů, místa pro přecházení přes jednotlivá ramena okružní křižovatky jsou také zabezpečena pomocí světelné signalizace. Průsečná křižovatka na rameni ul. Regensburská, ležící zhruba 150 m od OK Domažlická, byla rovněž vybavena světelnou signalizací.

Po uvedení do provozu dne 27. září 2025 následovalo intenzivní dolaďování světelného řízení. Hlavní výhodou nového řešení je bezpečný průjezd vozidel kruhovým objezdem bez průpletů, s menším rizikem bočních střetů.





Objízdné trasy po dobu rekonstrukce

- silnice I/26 směr Domažlice – objízdná trasa navržena po silnici I/27 ve směru na Klatovy a po dálnici D5 (napojení na MÚK Sulkov – EXIT 89).

- silnice I/26 Domažlická směr centrum – objízdná trasa navržena ve směru Folmavská (příp. I/27) – Sukova ul. (I/27) – Klatovská třída do sadů Pětatřicátníků.

Popis jednotlivých etap rekonstrukce okružní křižovatky

- 1.etapa: V prvních týdnech došlo k uzavření vnitřního pruhu na okružní křižovatce a dále k uzavření výjezdů do Folmavské a Regensburské ulice. Do oblasti Borských polí zůstala jediná možnost vjezdu, a to Obchodní a Podnikatelskou ulicí. Do Regensburské ulice bylo možné pokračovat Domažlickou ulicí a podél parkoviště TIR. V této etapě také došlo k desetidenní úplné uzavírce na okruhu, a to mezi vjezdy Obchodní a Folmavská.

- 2.etapa: V druhé etapě byly krátkodobě (hlavně o víkendech) uzavírány jednotlivé vjezdy a výjezdy za účelem překopů pro uložení inženýrských sítí.

- 3.etapa: Od června 2025 byl již možný průjezd pouze mezi vjezdy Folmavská a Regensburská, a to v obou směrech. Všechny ostatní vjezdy byly uzavřeny.

Shrnutí dopadů uzavírek při rekonstrukci na dopravní situaci ve městě

Ukázalo se, že nejhorší dopad do dopravy ve městě měla hned první etapa. V dopravních špičkách docházelo pravidelně ke kolapsu provozu na okružní křižovatce. Situace vždy končila úplným zastavením provozu, který řidiči nebyli schopni sami odblokovat a na místo jezdily pravidelně hlídky policie. Linky MHD v lokalitě Borských polí dosahovaly zpoždění až 60 minut. Paradoxně vložená etapa s úplným přerušením provozu na okruhu kolaps okružní křižovatky nikdy nevyvolala, ale linky MHD měly po celý den zpoždění kolem 10 minut.

Druhá a třetí etapa již v lokalitě Borských polí zásadní problém nezpůsobily. Z hlediska širších vztahů se doprava nejvíce přesunula na ulici Vejprnickou, kde se ve špičkách vyskytovaly problémy na neřízených křižovatkách s čekací dobou z vedlejších směrů do 10 minut. Zvýšený provoz se projevil i nárůstem dopravních nehod. Naopak na oficiální objízdné trase po D5 byl nárůst dopravy menší.

Cena stavby dle smlouvy činila přes 274 mil. korun (bez DPH), zhruba poloviční podíl měl stát zastoupený ŘSD, čtyřiceti procenty přispělo město Plzeň a zbylou část uhradil Plzeňský kraj. Zhotovitelem stavby bylo sdružení společností EUROVIA CZ a.s. a BERGER BOHEMIA a. s.





- **Úprava zastávek v ulici K Sinoru a výstavba dešťové kanalizace ve Lhotě**

Na průtahu krajské silnice III/18043 – ulice K Sinoru v městské části Plzeň – Lhota byly v toce 2025 prováděny stavební úpravy v délce 120 metrů, jejichž cílem bylo umístění oboustranné autobusové zastávky do tohoto úseku. Nová zastávka umožňuje zastavování autobusů ve všech směrech (na Dobřany i na Novou Ves) bez nutnosti vjíždění do obratiště na lhotecké návsi. Zastávky jsou řešeny formou zátky. Ostrůvek rozděluje nově zbudovaný přechod pro chodce, který je v noci nasvícený LED svítidly. Doplněny byly nové chodníky, zastávkové přístřešky a upraveno napojení navazujících místních komunikací. Klíčovou a finančně nejnáročnější součástí této investice byla novostavba systému dešťové kanalizace od ulice K Sinoru až do výústního objektu u řeky Radbuzy. Nový systém v délce více než 600 m stok nahradil původní, již nevyhovující a porušenou starou kanalizaci a umožnil nejen odvodnit podstatnou část ulice K Sinoru, ale také položil základ pro budoucí napojování dalších větví dešťové kanalizace ve Lhotě.

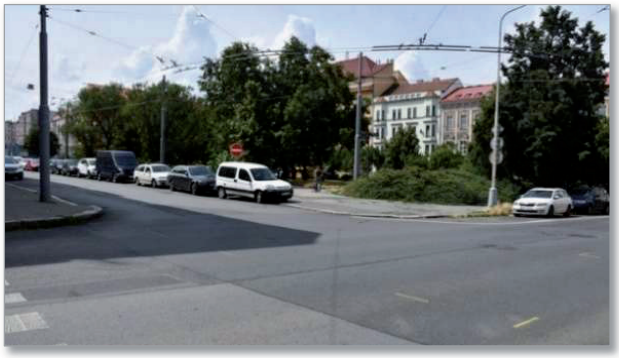
Investorem stavby bylo město Plzeň zastoupené SVSMP a stavbu nákladem 33,8 mil. Kč vč. DPH zhotovila společnost Silnice Nepomuk s.r.o.





- **Oprava Husova náměstí**

V srpnu 2025 byla zahájena stavební úprava na Husově náměstí. Byly opraveny povrchy komunikací, ale také zmodernizována světelná signalizace včetně jejího doplnění v severozápadním rohu náměstí.





před úpravou

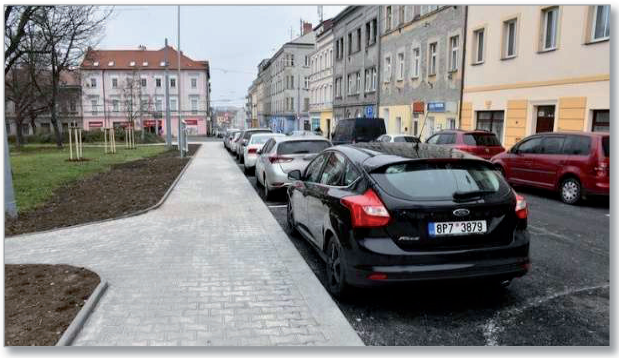
Plánované úpravy na Husově náměstí měly za cíl zlepšit plynulost dopravy i bezpečnost jejích účastníků. Omezené rozhledové podmínky na výjezdu z Kotkovy ulice vylepšila instalace SSZ, která zvýšila i bezpečnost chodců. Byla provedena celková obnova SSZ v křižovatce Tylova – Korandova a nově vybudováno SSZ v křižovatce Husova – Kotkova. V Korandově ulici před křížením s ulicí Tylova pak přibyl nový odbočovací pruh. Díky tomu lze před SSZ provést rozřazení do dvou směrů, čímž došlo k navýšení kapacity křižovatky. V rámci stavby byly opraveny obě severojižní komunikace po stranách Husova náměstí včetně přilehlých chodníků, nový povrch dostaly i vozovky na kratších stranách náměstí v prodloužení ulic Tylova a Husova. V Tylově ulici byla opravena vozovka v celé šíři až ke křižovatce s Koperníkovou ulicí.





Úpravou prošla i parkovací stání, chodníky včetně ploch pro kontejnery, odvodnění komunikací a dopravní značení. Součástí stavby byla i úprava zeleně v prostoru náměstí, obnova veřejného osvětlení a úprava trakčního vedení pro trolejbusy. Stavba skončila v prosinci roku 2025, realizaci provedla firma SWIETELSKY STAVEBNÍ nákladem cca 41 mil. Kč včetně DPH. Evropská unie přispěla částkou ve výši 5,83 milionu korun – jednalo se příspěvek z operačního programu Doprava na výstavbu telematických systémů.

po úpravách





- **Stavební úprava Purkyňovy ulice**

V srpnu roku 2024 začala celková obnova Purkyňovy ulice v úseku Škroupova – Prokopova včetně návazností do okolních ulic. Stávající přes 10 metrů široká asfaltová vozovka byla přeměněna v komunikaci s obousměrným šestimetrovým jízdním pásem a se zvýšenými plochami křižovatek. Po obou stranách vozovky byl zřízen 2 m široký parkovací pruh, kde je umístěno 52 parkovacích stání pro osobní automobily, 5 stání pro motorky a 12 stání pro jízdní kola. Při obnově veřejného osvětlení bylo osazeno 11 nových svítidel na osmimetrových stožárech, přibylo výrazné nasvícení přechodu pro chodce v blízkosti Prokopovy ulice.

Díky vstřícnému postoji správce sítě bylo možné domluvit přeložku plynovodu a do uvolněného pásu podél severní strany ulice vysázet 17 alejových javorů. Vzniklo zde také 6 keřových rabátek s růžově kvetoucími tavolníky. Srážkové vody jsou vhodným spádováním svedeny ke kořenům stromů. Celkový ráz této ulice na okraji centrální oblasti města se změnil i díky materiálu použitému na povrchu chodníků, parkovacích stání a zvýšených křižovatkových ploch. Tyto plochy jsou nově vydlážděny ze žulové dlažby různých formátů. U zvýšených křižovatkových ploch bylo použito řezané dlažby pro menší hlučnost, ale i komfortnější přejezd motorek a kol.





S dokončením rekonstrukce Purkyňovy ulice bylo upraveno i dopravní značení. Celá oblast mezi Purkyňovou, Klatovskou, Americkou a Prokopovou ulicí se nově stala zónou s maximální dovolenou rychlostí 30 kilometrů za hodinu. V oblasti je několik škol, školek i množství úřadů. Je tu tedy velký výskyt pěších, kterým má zóna se zklidněným režimem umožnit bezpečnější pohyb. Uvnitř zóny byly odstraněny všechny značky upravující přednost a na všech křižovatkách nyní platí přednost zprava. U křižovatek přibyly i tzv. stopčáry, které upozorňují řidiče na místa, kde mají dát přednost vozidlům jedoucím zprava.

Stavba byla realizována ve dvou etapách se zimní přestávkou, druhá etapa začala na jaře roku 2025. Za provedené stavební úpravy Purkyňovy ulice zaplatilo město Plzeň prostřednictvím SVSMP 26 mil. Kč včetně DPH, stavbu provedla společnost SILNICE NEPOMUK, s.r.o. Nově upravená Purkyňova ulice byla velmi příznivě hodnocena a stala se příkladem pro další úpravy veřejných prostranství v centrální oblasti.





- **Oprava ulice Na Dlouhých na Doubravce**

V roce 2025 proběhla stavební úprava v ulici Na Dlouhých od křížení s ulicí Ke Špitálskému lesu po křížení s ulicí Smrková. Stavba byla sdruženou investicí města a Vodárny Plzeň, která v lokalitě vyměnila vodovodní a kanalizační řad.

před rekonstrukcí *po rekonstrukci*





Vozidla zde parkovala po obou stranách komunikace. Vozovka ale neměla dostatečnou šířku pro oboustranné parkování, průjezdní profil byl zúžený, a to činilo potíže s průjezdností hlavně při míjení vozidel MHD. V souvislosti s celoplošnou opravou došlo k rozšíření komunikace, což umožnilo vybudovat 19 podélných parkovacích stání a čtyři stání typu K+R pro obsluhu přilehlé základní školy. Součástí stavby byla i úprava veřejného osvětlení a vysazení pěti nových stromů. Byly také upraveny povrchy chodníků včetně doplnění varovných a signálních pásů a umělé vodicí linie pro nevidomé. Souběžně s opravami povrchů proběhla i obnova kanalizace a vodovodu.





Celkové náklady na stavbu byly ve výši 11,8 mil. Kč, z toho město uhradilo za komunikační úpravy 6,2 mil. Kč a Vodárna Plzeň za obnovu infrastruktury 5,8 mil. Kč. Zhotovitelem byla společnost Vodohospodářské stavby, spol. s r.o.





- **Oprava Štefánikovy ulice**

Z důvodu rozsáhlých poruch vozovky byla provedena celoplošná oprava Štefánikovy ulice v délce cca 660 m mezi ulicemi V Obilí a Na Kovářské stráni. Dle diagnostického průzkumu bylo nutné vyměnit nejen asfaltové souvrství, ale i vozovkové vrstvy pod ním. Nový povrch získal i záliv zastávky Fialková. Dále byly obnoveny krajnice a příkopy, propustky a povrchy sjezdů. Investorem stavby za 13,6 mil. Kč včetně DPH bylo město Plzeň prostřednictvím SVSMP, zhotovitelem pak společnost ROBSTAV, k.s.

před rekonstrukcí *po rekonstrukci*



- **Oprava Rooseveltovy ulice**

Dlážděný povrch části Rooseveltovy ulice nedaleko náměstí Republiky vykazoval po cca 30 letech provozu značné deformace, a proto bylo provedeno předláždění. Po opravě zůstala v celé ulici původní kvalitní dlažba ze žulových kostek, jen v místě přechodu pro chodce, kde byl problém s trvanlivostí vodorovného značení, ji vystřídala nová dlažba z bílých a černých polymerbetonových kostek. Stavbu realizovala firma Silnice Nepomuk s.r.o. nákladem 3,6 milionu korun včetně DPH.



- **Oprava vozovky v ulici Kapitána Jaroše**

Na podzim roku 2024 byla opravena první část ulice Kapitána Jaroše v úseku od Slovanské k Ruské ulici. Obnovena byla vozovka, přilehlé parkovací pruhy s povrchem ze zasakovací dlažby a chodníky. Součástí stavby bylo i nové veřejné osvětlení a výsadba stromových alejí. Křižovatky s příčnými ulicemi jsou řešeny jako zvýšené plochy v zóně 30 km/h s povrchem z betonové dlažby. Po zimní přestávce stavba pokračovala v roce 2025 dalšími dvěma etapami od křížení s Ruskou ulicí přes ulici Kyjevskou až po Rychtaříkovu.

před rekonstrukcí





V celé ulici včetně přiléhajícího slepého výběžku Ruské ulice je nyní nově upraveno cca 37 parkovacích stání a dvě místa pro ZTP. Komunikace je lemována stromovou alejí šedesáti červených javorů, na rabátkách mezi chodníkem a vozovkou byl oset nový trávník. Upraveny byly také všechny sjezdy na okolní pozemky. Objednatelem stavby bylo statutární město Plzeň zastoupené SVSMP, zhotovitelem společnost VIDA GROUP, s.r.o. a stavební náklady činily celkem 20,7 mil. korun včetně DPH.

po rekonstrukci





- **Stavební úprava Živnostenské ulice**

Předmětem této stavební akce byla celková rekonstrukce povrchů vozovek, parkovacích pruhů a chodníků v ulici Živnostenská a části ulice Republikánská. Přitom došlo ke změně dopravního řešení, kdy je nyní zajištěna průjezdnost i při oboustranném podélném parkování. Obnoveny byly také rozvody veřejného osvětlení a vodovodu. Stavbu realizovala firma VIDA GROUP, s.r.o. nákladem 12,6 milionu korun včetně DPH.





- **Nová okružní křižovatka Klatovská – V Lukách**

U odbočky ke sportovnímu areálu Škodaland v křížení ulic Klatovská a V Lukách vznikla nová okružní křižovatka. Dlouhou dobu připravovaný projekt měl za cíl upravit dopravně rizikové místo s nárazově značným výskytem chodců. V původním stavu zde byla rozlehlá plocha průsečné křižovatky se zastávkami autobusu bez nástupišť, bez zajištění bezpečného přecházení. V daném místě vyúsťuje na hlavní komunikaci frekventovaný výjezd z areálu stavební firmy a na protější straně komunikace z volnočasového areálu. Okružní křižovatka zajišťuje potřebnou redukci rychlosti na nově vzniklém přechodu pro chodce. Zastávky MHD dostaly standardní nástupní plochy a zvýšené nástupní hrany. Na Klatovské ulici byl doplněn chodník.




Stavba dále obsahovala objekty dešťové a splaškové kanalizace, opravu a výstavbu vodovodu, nové veřejné osvětlení a sadové úpravy. Investorem bylo město Plzeň prostřednictvím SVSMP, náklady na stavbu činily 29,2 mil. Kč a zhotovitelem byla společnost BERGER BOHEMIA, a.s.




- **Vnitrobloky Bzenecká a Strážnická – I. etapa**

Na podzim 2025 byla dokončena 1. etapa rekonstrukce Bzenecké a Strážnické ulice na sídlišti Vinice. Jednalo se o tři slepé úseky ulic v délce 38 až 57 m, které směřují k parku nad zoologickou zahradou. Upraven byl celý uliční profil – byly postaveny nové chodníky, kolmá parkovací stání a byly obnoveny plochy zeleně. Rekonstrukcí prošlo i veřejné osvětlení a odvodnění vozovek. Stavbu realizovala firma VIDA GROUP, s.r.o. nákladem 14,4 milionu korun včetně DPH. V další etapě bude provedena obnova hlavního úseku Bzenecké a Strážnické ulice.





10. FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB

Všeobecné údaje

Celkový rozpočet města pro rok 2025 (tis. Kč)	9 700 462
Výdaje na dopravu (tis. Kč)	2 546 243
Ostatní (tis. Kč)	7 154 219

Celkovými výdaji na dopravu se rozumí všechny výdaje na provoz, údržbu a rozvoj dopravního systému města (eventuálně i příměstské oblasti) uvedené v rozpočtu, bez ohledu na to, zda se jedná o výdaje provozní nebo kapitálové a v jaké kapitole rozpočtu jsou formálně zahrnuty.

Celkový rozpočet města pro rok 2025 (tis. Kč)



Údaje o struktuře výdajů na dopravu

Výdaje na dopravu		Hromadná doprava	Komunikační síť	Celkové výdaje
Výdaje	**provozní**	1 422 626	363 805	1 786 431
	kapitálové	125 135	634 677	759 812
	celkem	1 547 761	998 482	2 546 243

Hodnoty jsou udány v tisících Kč.

Na provozních výdajích se největší měrou podílela kompenzace z provozu městské hromadné dopravy Plzeňským městským dopravním podnikům a. s. (1 363 804 tis. Kč), údržba tratí a dalších zařízení MHD (422 627 tis. Kč).

Z kapitálových výdajů byly hrazeny stavební investice, tj. výstavba a technické zhodnocení komunikací a dalších dopravních zařízení (634 677 tis. Kč) a stavby související s provozem MHD (125 135tis. Kč).

11. NESTAVÍME JEN MĚSTSKÉ KOMUNIKACE …

- **Lesní cesta Valcha**

Správci plzeňských městských lesů vytipovali spolu se správci komunikací několik lesních cest, které vyžadovaly opravu. Proto i 800 metrů dlouhý úsek lesní cesty na Valše získal nový povrch.





Cesty v městských lesích neslouží jen správcům lesa, ale také návštěvníkům. V posledních letech se podíl cyklistů vůči pěším turistům zvyšuje, a tak je snaha cesty vylepšovat. Největší problémy jsou u cest ve větším sklonu, které poškozuje vodní eroze. Správa veřejného statku města Plzně, která o cesty v lesích pečuje, zadala opravu povrchu páteřní cesty v rekreační oblasti Valcha tak, aby výsledná podoba vyhovovala využití cesty pro účely jak lesního hospodářství, tak i rekreace. Opravený úsek je součástí městského cyklistického okruhu označovaného číslem 2151, který propojuje Valchu a Novou Hospodu. Právě úsek nad Valchou trpěl vodní erozí, ale i zvýšenou prašností. Po opravě budou moci lidé dojet z Valchy na Borská pole po asfaltu, což ocení hlavně ti, kteří denně dojíždějí do práce na kole. Opravu cesty nákladem 1,8 mil. Kč včetně DPH realizovala firma Roadfin, s.r.o.

- **Lesní cesta Dubová hora**

V rekreační oblasti Dubová hora v Plzni – Liticích byla zrekonstruována lesní cesta. Zhruba 750 metrů dlouhý úsek jednopruhové komunikace s výhybnami leží částečně ve sklonu až 13,6 %. Vozovka a krajnice byly odvodněny podélným a příčným sklonem do příkopů a do terénu, dešťová voda je odváděna do lesa pomocí povrchových vsakovacích objektů. Nová vozovka šířky 3,5 m byla navržena s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu. Jízdní pruh doplnila dvě místa pro vyhnutí vozidel. Náklady na stavbu činily 9,1 mil. Kč včetně DPH, stavbu realizovala společnost SWIETELSKY stavební s.r.o.



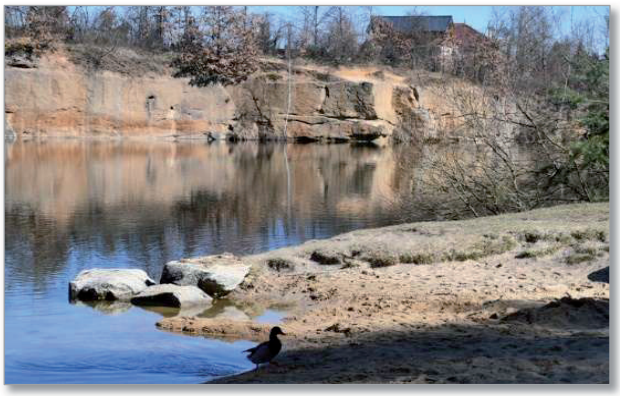


Město dále rozšířilo i naučnou lesní stezku na Dubové hoře. Přibyly zde tabule s interaktivním a edukativním obsahem o lese, přírodě a životě v nich. Na nových úsecích v délce celkem téměř 1 km je osm zastavení s tabulemi a herními prvky určenými hlavně předškolákům a dětem prvního stupně základních škol. Realizace, kterou zajišťovala Správa veřejného statku města Plzně, stála téměř 289 tisíc korun včetně DPH.

- **Zvýšení kvality vody v Košuteckém jezírku**

Plzeň realizuje soubor opatření ke zlepšení vody v Košuteckém jezírku. Opatření se netýkají jen samotné vody v jezírku, ale i okolních ploch. Správce se snaží upravit okolí tak, aby materiál, unášený vodou při deštích, neskončil v jezírku. Většina opatření byla naplánována na jaro 2025, některá z nich budou realizována v roce 2026.





Hlavním problémem zůstávají přívalové deště, které s vodou do jezírka přinášejí materiál z okolí. Dalším zdrojem znečištění je vodní ptactvo a ryby. Prvním opatřením tedy bylo zrušení rybářského revíru. Následně se upravuje okolí jezírka tak, aby se vody, které dříve při velkém dešti stékaly včetně splavenin rovnou do jezírka, vsakovaly a protekly podložím do jezírka již čisté.

- **Vodní nádrž v Malesicích**

Vodní nádrž u řeky Mže v Plzni – Malesicích, kterou využívají jak místní, tak přespolní ke koupání, prošla generální rekonstrukcí. Opravena byla vana nádrže, jímací objekt s přívodním potrubím i výpusť včetně odtokové šachty.





Malesická vodní nádrž má plochu 850 metrů čtverečních a pojme 963 kubických metrů vody. Za rekonstrukci zaplatilo město Plzeň prostřednictvím SVSMP 6,6 milionu korun včetně DPH a městský obvod Plzeň 9 Malesice přidal 1,3 milionu korun. Zhotovitelem byla společnost Stavmonta.

- **Mostek pod bývalým Klotzovým rybníčkem v Plzni – Bolevci**

Město Plzeň obnovilo mostek na příjezdové komunikaci k bolevecké střelnici pod Rabštejnskou ulicí. Obnova spočívala v novostavbě tvarové repliky původního objektu. Na čelech kleneb byl osazen ozdobný prvek – oblouk z cihelných pásků, který připomíná původního vlastníka pozemku, prvorepublikového výrobce známých kvalitních cihel Františka Klotze.

Původní cihlová klenba mostu se dostala do havarijního stavu a následně byla provizorně podepřena výdřevou. V rámci přestavby mostu byla kompletně nahrazena novou železobetonovou klenbou, tvarově odpovídající parametrům původního mostu. Na mostě vznikly nové římsy a bylo osazeno zábradlí, pod mostem bylo upraveno dno vodoteče, na které by v budoucnu měla navázat obnova bývalého Klotzova rybníčku. Most opravila firma SILNICE NEPOMUK s.r.o. nákladem 5,5 mil. Kč včetně DPH.





- **Nové zázemí pro návštěvníky Luftovy zahrady**

V Luftově zahradě v Plzni – Doudlevcích vzniklo nové zázemí pro návštěvníky. Původní domek u vstupu do zahrady byl pro četné poruchy a nevhodné dispozice vyhodnocen jako neopravitelný a byl nahrazen tvarově odpovídající novostavbou. Součástí nového domku jsou toalety, kuchyňka i sklad nářadí. Pořadatelé kulturních a společenských akcí budou mít v této starobylé zahradě s vodními prvky konečně důstojné zázemí. Z dříve dosti zpustlé zahrady vytvořili městští zahradníci oázu klidu s upravenými parkovými i vodními plochami. Ke starým stromům přibyly zajímavé i exotické druhy jako je metasekvoj čínská či papírovník, liliovník tulipánokvětý, sekvojovec a kolekce zajímavých odrůd buků a dubů. Za stavbu zaplatilo město Plzeň zastoupené SVSMP 7,3 mil. Kč, zhotovitelem byla společnost SILNICE Nepomuk, s. r. o.





- **Oprava hráze rybníka Nováček**

Hráz městského rybníka Nováček v bolevecké rybniční soustavě propouštěla vodu a výpustné zařízení, tzv. požerák, bylo v nevyhovujícím stavu. Správce městských rybníků proto přistoupil ke zpevnění hráz a opravě požeráku. Při této příležitosti byl rybník Nováček také odbahněn. Na hrázi je nově vybudováno železobetonové schodiště, které umožní pohodlnější přístup na korunu hráze.

Všechny tyto úpravy usnadní správu vodní plochy, zlepší její ekologické funkce a navýší možnosti hospodaření s vodou.

Práce pro město Plzeň realizovala firma VHS, s.r.o. nákladem 5,4 mil. korun včetně DPH.





- **Nová hráz na lesní vodní nádrži Olšovka v Zábělé**

Správa městských lesů přistoupila k obnově či spíše znovuvýstavbě hráze dřívějšího rybníčku „Olšovka“ na drobném vodním toku v polesí Zábělá. Původní hráz rybníka již neudržela vodu, kterou je možné zadržet při přívalové vlně, takže voda pak nebyla k dispozici ani v suchém období. Díky nové hrázi teď rybník zadrží dost vody pro napájení tůní pod ním i v období déletrvajícího sucha.

Stavbu za 7,7 mil. korun včetně DPH realizovala firma Home West CZ s.r.o. Obnovená malá vodní nádrž zlepší podmínky pro obojživelníky v přírodní rezervaci Zábělá, která je součástí území Natura 2000.





Zdroje informací:

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, p.o.
Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Plzeň
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.
Magistrát města Plzně, Technický úřad – Odbor registru vozidel a řidičů
Magistrát města Plzně, Odbor investic
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Policejní prezidium, ŘSDP
POVED s.r.o.
Český statistický úřad
Správa informačních technologií města Plzně, p.o.
Správa veřejného statku města Plzně, p.o.
www.plzen.eu, www.pmdp.cz, www.nehody.cdv.cz, www.spravazeleznic.cz
www.rsd.cz, www.parking.cz, www.zdopravy.cz, www.novinky.cz
https://glayer.innoconnect.net/traffic-pilsen

Zdroje fotografií:

Správa veřejného statku města Plzně, p.o.
Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, p.o.
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Správa železnic, Eurovia CZ a.s.
www.plzen.eu, www.pmdp.cz, www.mapy.cz
www.rsd.cz, www.parking.cz, www.arriva.cz
www.zdopravy.cz, www.busportal.cz
archiv zpracovatele

Správa veřejného statku města Plzně, p.o.
Ředitel: Ing. Milan Sterly

Úsek dopravního inženýrství
Vedoucí: Ing. Ondřej Vohradský

Zpracovatel:
Ing. Monika Klabochová

Spolupráce:
Ing. Vladimír Pouzar
Ing. Pavla Dyntarová, Ing. Josef Brůha,
Ing. Jan Grohmann, Ing. Irena Tolarová
Ing. Jana Pechová

http://www.svsmp.cz