



hradecjede.cz



HRADEC KRÁLOVÉ
zadavatel



AFRY
AF PÖRY
zpracovatel



HRADEC JEDE...

městský plán mobility

Vize Plánu udržitelné mobility města Hradec Králové do roku 2040

Výchozí orientaci rozvoje města představuje Strategický plán rozvoje města Hradec Králové s návrhovým horizontem roku 2030, který byl schválen zastupitelstvem města dne 17. 12. 2013. Zde zakotvená vize města v oblasti dopravy sleduje Hradec Králové jako město s vyváženým funkčním dopravním systémem šetrným k životnímu prostředí s významnou rolí veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, usměrněnou automobilovou dopravou a kvalitním železničním a dálničním napojením na okolní regiony i svět.

Vize Plánu udržitelné městské mobility města Hradec Králové (dále jen „Plán mobility“) navazuje dále na Zásady dopravní politiky města Hradec Králové 2019+, a reflektuje aktuální poznatky z analytické fáze příprav Plánu mobility.

Vize Plánu mobility formuluje představu o budoucnosti městské mobility v roce 2040. Samotná vize se nezabývá strategickými cíli ani konkrétními opatřeními, jak těchto cílů má být dosaženo, nýbrž popisuje výsledek očekávaný v roce 2040. Nastavuje základní směřování a přístup ke stanovení strategických cílů. Konkrétní záměry a projekty pak podrobně definuje Plán mobility ve své návrhové části a v akčním plánu.

Dokument Vize Plánu mobility, stejně jako celý Plán mobility, bude v případě potřeby možné aktualizovat tak, aby zohledňoval postupně se vyvíjející úroveň poznání v oblastech týkajících se udržitelné městské mobility.



Veřejný prostor = prostor pro život



Hradec Králové je **městem krátkých vzdáleností bez zbytečných bariér**, jehož obyvatelé mohou většinu každodenních cest urazit v relativně krátkém čase. Moderní dopravní politika jim vždy nabízí i přijatelnou alternativu k individuální automobilové dopravě v podobě cyklistické, pěší a veřejné dopravy. Veřejný prostor neslouží jen k uspokojování dopravní funkce, ale také jako bezpečné a příjemné místo pro život místních obyvatel i cíl návštěvníků. Veřejný prostor je bezbariérový a vstřícný k pěší i cyklistické dopravě.

Veřejná doprava je základ



Veřejná doprava je pilířem udržitelné městské mobility, což se projevuje mimo jiné i vyšší mírou spoluúčasti města na jejím financování ve městě i podporou financování v okolních obcích. V Hradci Králové a okolí funguje plně (regionálně i nadregionálně) **integrováný dopravní systém** veřejné dopravy založený na přínosech a výhodách elektrické trakce kolejové i nekolejové dopravy a (případně další alternativní pohony). V tomto systému se stírají rozdíly mezi jednotlivými subsystémy regionální a městské dopravy a zároveň se prolínají v jeden fungující celek. Veřejná doprava je dostupná, rychlá, spolehlivá, kapacitní, bezpečná, ekologicky i ekonomicky udržitelná. Je atraktivní alternativou k individuální automobilové dopravě a je preferována v silničním provozu. Posiluje svůj podíl na přepravní práci.

Spoji z okolních obcí se lze dopravovat do Hradce Králové a zpět tak často a rychle, že i obyvatelé spádové území města při svých pravidelných cestách do Hradce Králové (např. do zaměstnání) **preferují veřejnou dopravu** před individuální automobilovou.

Dopravci disponují **moderním vozovým parkem** s ekologicky i ekonomicky šetrným provozem, čistým, bezpečným a pohodlným pro cestující všech generací.

Všechny **hlavní přestupní uzly** ve městě i okolí jsou zmodernizované a plně kapacitní. Cestující mohou zvolit pro cestu do města železniční či autobusovou dopravu. Dopravci i správci dopravní infrastruktury využívají moderní informační a odbavovací technologie.

Hradec Králové aktivně podporuje rozvojové záměry v **železniční infrastruktuře**. Vlakové spojení mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, Prahou a dalšími metropolemi se významně zrychlilo. Přímé spojení je také s regiony na severní Moravě a v Polsku. Počet přestupů na trasách do všech regionů ČR je minimální.

Vysokorychlostní železniční spojení přes Hradec Králové se aktivně připravuje a některé úseky, zejména ve směru na Prahu, jsou již realizovány.

Atraktivní pěší a cyklistická doprava



Hradec Králové je městem, které přirozeně využívá příznivé geografické a klimatické podmínky předurčující **atraktivitu chůze a cyklistiky, případně další alternativní prostředky**. Podíl cyklistické a pěší dopravy na přepravní práci obyvatel města se zvýšil. Kvalitní podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu včetně moderní infrastruktury zvyšují bezpečnost a přispívají ke zklidnění dopravy zejména ve vnitřním městě. Okrajové městské části jsou bezpečně napojeny na „vlastní město“, pravidelně je prováděna údržba a obnova stávající infrastruktury, ve městě funguje **systém sdílení jízdních kol** a dalších dopravních prostředků **včetně doprovodných služeb a příslušenství**. Město disponuje dostatečnými veřejnými kapacitami bezpečného odstavení a parkování jízdních kol, využívají se všechny typy parkovací infrastruktury vč. úschoven a chráněných prostor v budovách (zejména ve školách), typů B+R (zaparkuj kolo a jeď veřejnou dopravou) u přestupních uzlů, a to i ve spádovém území města apod. Rozvoj pěší a cyklistické dopravy vychází z pravidelně aktualizovaných koncepčních materiálů.

Autem s rozumem



Je dobudována **nadřazená silniční infrastruktura** – dostatečně kapacitní, bezpečná, dopravně přístupná a k životnímu prostředí ohleduplná. Odvádí významný podíl tranzitní silniční dopravy mimo hustě zastavěné území města. V historických a společensky nejexponovanějších částech města, v místech vysoké koncentrace aktivit obyvatel je dobrá **dostupnost veřejné dopravy** a kvalitní podmínky pro cyklistickou nebo pěší dopravu. Proto je zde automobilová **doprava regulována** kombinací dopravních opatření pro snížení intenzit vozidel, parkovací politiky, regulací časů pro zásobování a omezení vjezdů vybraných skupin vozidel. Prioritou je ochrana životních podmínek rezidentů, včetně zajištění zásobování a obsluhy.

Všechny nové stavby, mají-li se stát významnými cíli dopravy, jsou důsledně posuzovány z hlediska dopadů na dopravní systém a životní prostředí. Nové areály pro výrobu a skladování jsou častěji situovány do těch částí města, kde je možnost přímého napojení na železnici a nadřazenou silniční infrastrukturu. Podíl individuální automobilové dopravy na přepravní práci klesá. Důraz je kladen za omezení dopravní indukce.

Vozidla s alternativním pohonem v Hradci Králové již nejsou výjimkou. Město organizačně podpořilo výstavbu potřebné infrastruktury pro vozidla s alternativním pohonem.

Podařilo se **snížit znečištění ovzduší** automobilovým provozem. Moderní typy vozidel, povrch vozovky a další protihluková opatření přispívají ke zvýšení kvality života.

Křivka nehodovosti klesá. Křižovatky i další místa častých dopravních nehod jsou mnohem bezpečnější a plně monitorována. Snížení podílu nákladní dopravy ve městě a vyspělé bezpečnostní systémy ve vozidlech umožňují bezpečnější provoz na městských komunikacích. Město a další subjekty pořádají osvětové kampaně, kterými soustavně a nápaditě podporuje i bezpečnost v dopravě.

Regulovaná doprava v klidu



Parkovací politika je aktivně ovlivňována městem, je založena na **moderních metodách** a je udržitelná pro všechny uživatele systému.

Systém **zpoplatněných zón** funguje na veřejných komunikacích v celém městě.

V lokalitách s vysokou koncentrací obyvatel vznikly **nové parkovací kapacity**, které vyhovují i potřebám rozvoje vozidel na alternativní pohony a které umožňují nové řešení parteru v dané lokalitě primárně pro potřeby pěších, cyklistů, veřejné dopravy, včetně posílení sociálních a ekologických funkcí veřejného prostoru. Důsledně je řešeno a **eliminováno nelegální parkování**. Na hlavních příjezdech do města a u přestupních uzlů na kapacitní veřejnou dopravu v regionu jsou zejména pro návštěvníky města situována parkoviště P+R (zaparkuj a jeď veřejnou dopravou), která jsou obsluhována kapacitní městskou veřejnou dopravou a zároveň jsou zde k dispozici sdílená jízdní kola či koloběžky. V docházkové vzdálenosti od centra jsou pak k dispozici parkoviště typu P+G (zaparkuj a jdi pěšky). V centrální části města a u cílů dopravy jsou situována zařízení pro bezpečnou úschovu jízdních kol.

V lokalitách s přímým napojením na nadřazenou dopravní infrastrukturu, která odvádí tranzitní silniční dopravu z exponovaných částí města, fungují moderně vybavená, zabezpečená truck centra pro odstavování nákladních vozidel.



Letiště i řeka mají potenciál



Na pozemcích ve veřejné části letiště Hradec Králové je vybudováno zázemí pro investory z oblasti leteckého vývoje a výroby. **Letiště** je kvalitně napojeno na navazující silniční síť. Z pohledu letového provozu je letiště zachováno jako zázemí pro výcvikové organizace v oblasti letectví a současně je zde provozována letecká přeprava.

Město využívá **potenciál řeky Labe** a navazující vodní infrastruktury pro turistické a rekreační účely.

Koordinované plánování dopravy a zapojení veřejnosti



Město hraje ve svém regionu **roli moderátora plánování mobility** a má nastaven efektivní systém **informování a zapojování všech** hlavních aktérů městské mobility – odborné i laické veřejnosti, dopravců a správců dopravních systémů, významných zaměstnavatelů, neziskového sektoru, škol, obcí a měst v širším okolí a v neposlední řadě i partnerů na úrovni krajů a státu. Město vyvíjí i aktivity v oblasti mezinárodní spolupráce, s partnerskými městy a městy s inspirativními příklady dobré praxe.

Město plně využívá potenciál svých obyvatel pro **řízený rozvoj**. Veřejnost (odborná i laická) participuje na přípravě rozvojových záměrů města. Město a jeho organizace fungují transparentně, otevřeně a obousměrně komunikují s laickou i odbornou veřejností, k čemuž využívají dostupné moderní technologie a metody a sdílejí otevřená data. Ve městě pravidelně probíhají **osvětové a informační kampaně** s tématy udržitelné městské mobility.

V praxi se osvědčuje zavedení principů **integrovaného dopravního plánování**. Město aplikuje **výsledky vědeckého a technického pokroku** do svého dopravního systému, podporuje alternativní způsoby dopravy, progresivní dopravní systémy a posiluje roli informačních technologií.

Jednotlivé **strategické rozvojové koncepce** jako je strategický plán rozvoje města, územní plán, plán mobility a další relevantní koncepce „spolu mluví“, vzájemně se doplňují a podporují.

Město strategicky plánuje rozvoj mobility, sbírá relevantní data, vyhodnocuje je a pravidelně aktualizuje Plán mobility v dialogu s odbornou i laickou veřejností. **Financování realizace** Plánu mobility je zajištěno rozpočtem a rozpočtovými výhledy města dlouhodobě udržitelným způsobem.



hradecjede.cz



HRADEC JEDE...
městský plán mobility



HRADEC KRÁLOVÉ
zadavatel



AFRY
zpracovatel