

Beyond the Urban

Connecting urban-rural communities

Integrovaný akční plán

Propojení městských a venkovských oblastí

statutární město Hradec Králové



URBACT



Co-funded by
the European Union

Interreg

Integrated Action Plan, Beyond the Urban, Hradec Králové - 1

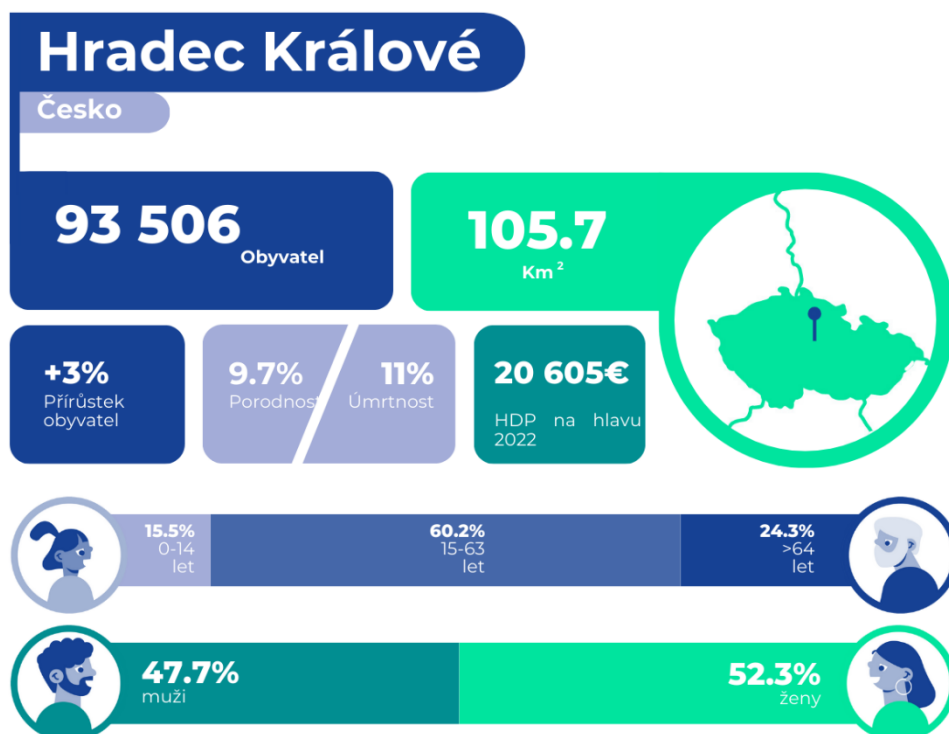
Obsah

I. ÚVOD DO INTEGROVANÉHO AKČNÍHO PLÁNU (IAP)	4
II. KONTEXT, POTŘEBY A VIZE	9
1. VÝZVY V OBLASTI DOJÍŽDĚNÍ MEZI MĚSTY A VENKOVEM	11
PROPAST MEZI MĚSTEM A VENKOVEM	11
UDRŽITELNOST DOPRAVY	12
GENDEROVÉ ROZDÍLY	12
DOPRAVA A MOBILITA	13
STRATEGICKÉ VAZBY	14
2. DEFINICE PROBLÉMU	15
IDENTIFIKACE PROBLÉMŮ MÍSTNÍMI ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI	15
DEFINOVÁNÍ PROBLÉMŮ	17
3. VIZE	19
PROHLÁŠENÍ O VIZI	19
INTEGROVANÝ PŘÍSTUP	19
4. TESTOVACÍ AKCE	20
ROZŠÍŘENÍ SYSTÉMU SDÍLENÝCH KOL DO OKOLNÍCH OBCÍ	20
INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY	23
5. AKTIVITY NA PODPORU TÉMATU PROJEKTU	25
PROPAGAČNÍ / OSVĚTOVÁ AKCE OHLEDNĚ VYUŽÍVÁNÍ UDRŽITELNÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI CESTĚ DO PRÁCE A DO ŠKOLY V RÁMCI ETM 2024	25
PREZENTACE CYKLOSTOJANU V RÁMCI ŠKOLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY	25
WORKSHOP NA TÉMA MĚSTSKÁ ZELENĚ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	26
PLÁN ŘÍZENÍ DOPRAVY PŘI HROMADNÝCH AKCÍCH VE MĚSTĚ HRADEC KRÁLOVÉ	26
III. STRATEGICKÉ CÍLE IAP	28
1. STRATEGICKÉ CÍLE IAP	29
STRATEGICKÝ CÍL 1: PODPORA UDRŽITELNÉ MOBILITY NA ÚZEMÍ MĚSTA	30
STRATEGICKÝ CÍL 2: ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI A PROPOJENÍ MĚSTSKÉ A VENKOVSKÉ MOBILITY	32
STRATEGICKÝ CÍL 3: REALIZACE NADŘÁZENÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	32
STRATEGICKÝ CÍL 4: PODPORA DIGITALIZACE A INTELIGENTNÍHO ŘÍZENÍ DOPRAVY	33
2. TABULKY AKCÍ KE STRATEGICKÝM CÍLŮM	34
STRATEGICKÝ CÍL 1: PODPORA UDRŽITELNÉ MOBILITY NA ÚZEMÍ MĚSTA	35
STRATEGICKÝ CÍL 2: INTEGRACE MĚSTSKÉ A LINKOVÉ DOPRAVY	36
STRATEGICKÝ CÍL 3: REALIZACE NADŘÁZENÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	37
STRATEGICKÝ CÍL 4: PODPORA DIGITALIZACE A INTELIGENTNÍHO ŘÍZENÍ DOPRAVY	38
IV. IMPLEMENTAČNÍ RÁMEC	39
1. IMPLEMENTAČNÍ RÁMEC	40

2.	FINANČNÍ RÁMEC	40
3.	HARMONOGRAM	42
4.	MONITOROVÁNÍ A RIZIKA	42
<u>V. ZÁVĚRY IAP.....</u>		<u>44</u>

I. Úvod do Integrovaného akčního plánu (IAP)





Hradec Králové je jedno z nejstarších měst v Česku. Především administrativní centrum s rozvinutým terciérem a kvartérem. Největší zaměstnavatelé jsou veřejné subjekty (nemocnice, univerzity, celostátní úřady).

Krajské **město Hradec Králové** je přirozeným regionálním centrem, které čelí specifickým dopravním výzvám:

- vysoká denní dojíždka,
- zvyšující se intenzita individuální automobilové dopravy,
- nároky na kvalitní veřejný prostor,

- nedostatečně propojená cykloinfrastruktura,
- přetížené křižovatky,
- nutnost integrace městské hromadné dopravy.
- zlepšit datovou základnu,
- modernizovat řídicí systémy.

Integrovaný akční plán (IAP) města Hradec Králové v rámci evropského projektu Beyond the Urban představuje strategický rámec pro rozvoj **udržitelné, bezpečné a inteligentně řízené mobility ve městě**. Plán reaguje na potřebu:

- omezit negativní dopady individuální automobilové dopravy,
- zvýšit atraktivitu veřejné a bezmotorové dopravy
- a podpořit technologické inovace ve správě dopravního systému.

Dokument navazuje na dlouhodobé cíle města v oblasti udržitelného rozvoje a zároveň reflektuje evropské priority v oblasti klimatu, energetiky a kvality života ve městech.

Integrovaný akční plán je založen na 4 strategických cílech:

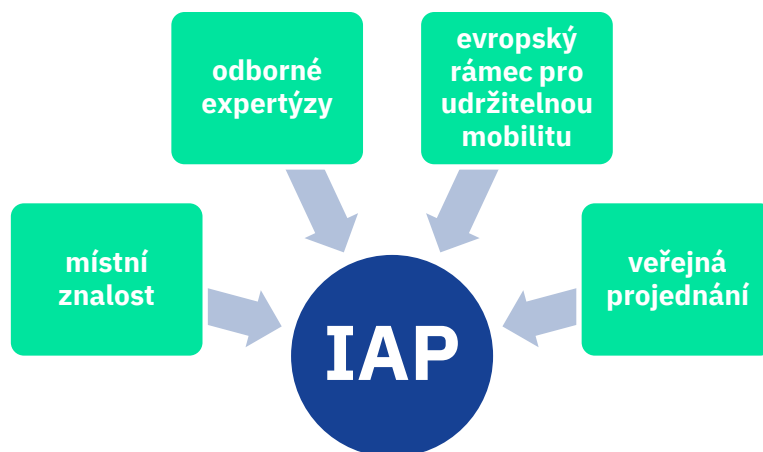


Klíčové aktivity zahrnují například:

- rozvoj cykloinfrastruktury,
- modernizaci chodníků,
- zavedení Fondu mobility,
- koordinaci se společenskými akcemi,
- podporu integrace veřejné dopravy s Královéhradeckým krajem,
- implementaci chytrých technologií pro řízení dopravy a sběr dopravních dat.

IAP klade důraz na kombinaci investičních i neinvestičních opatření a na mezioborovou spolupráci.

IAP je nástrojem, který **propojuje strategické ambice města s konkrétními kroky vedoucími k jejich naplnění**. Jeho cílem je zlepšit dopravní dostupnost, snížit emise, podpořit aktivní způsoby dopravy a zvýšit kvalitu života obyvatel Hradce Králové. Dokument je otevřený dalšímu vývoji, bude průběžně vyhodnocován a aktualizován v návaznosti na nové potřeby, technologický pokrok i výsledky dosavadní implementace.



Důraz byl kladen na **participativní přístup**, který zajistil, že návrhy reflektují jak strategické cíle města, tak reálné potřeby obyvatel i uživatelů dopravy.



Vize IAP spočívá ve vytvoření moderního, udržitelného, efektivního dopravního systému, který podporuje kvalitu života, zajišťuje dostupnost pro všechny a přispívá k odpovědnému rozvoji města.

Cílem IAP je:

- snížit závislost na individuální automobilové dopravě,
- posílit roli veřejné, pěší a cyklistické dopravy,
- lépe integrovat městské a regionální dopravní toky,
- využít potenciál digitálních a chytrých řešení pro řízení mobility.

Implementace IAP bude probíhat postupně, s důrazem na operativní realizaci opatření, která nevyžadují vysoké finanční náklady a lze je zavést prostřednictvím projednání, návrhu postupu a koordinace zúčastněných stran. V případě finančně náročnějších opatření, jako je rozvoj infrastruktury nebo technologických systémů, bude postup složitější a bude zahrnovat projednání záměru, zajištění financování, vypracování projektové dokumentace a následné získání povolení a realizaci dle platné legislativy.

Pro účely **efektivního hodnocení** a řízení implementace jsou ke každému strategickému cíli vytvořeny přehledné tabulky aktivit. Tento systematický přístup umožňuje městu udržovat plán jako živý dokument, který je schopný pružně reagovat na nové výzvy a příležitosti.

IAP je plán jak zlepšit dopravu ve městě, aby byla **pohodlnější, bezpečnější a šetrnější k životnímu prostředí**. Důležité je, že město bude celý proces průběžně sledovat, vyhodnocovat a v případě potřeby upravovat plán podle aktuální situace.

Hradec Králové se dlouhodobě umísťuje mezi nejlepšími městy k životu v České republice a tento dokument vzniká i proto, aby tento status nebyl jen minulostí, ale pokračoval i do budoucna. Díky dobře promyšlenému a udržitelnému rozvoji dopravy může město i nadále nabízet vysokou kvalitu života, dostupné a bezpečné spojení a přívětivé prostředí pro všechny obyvatele.

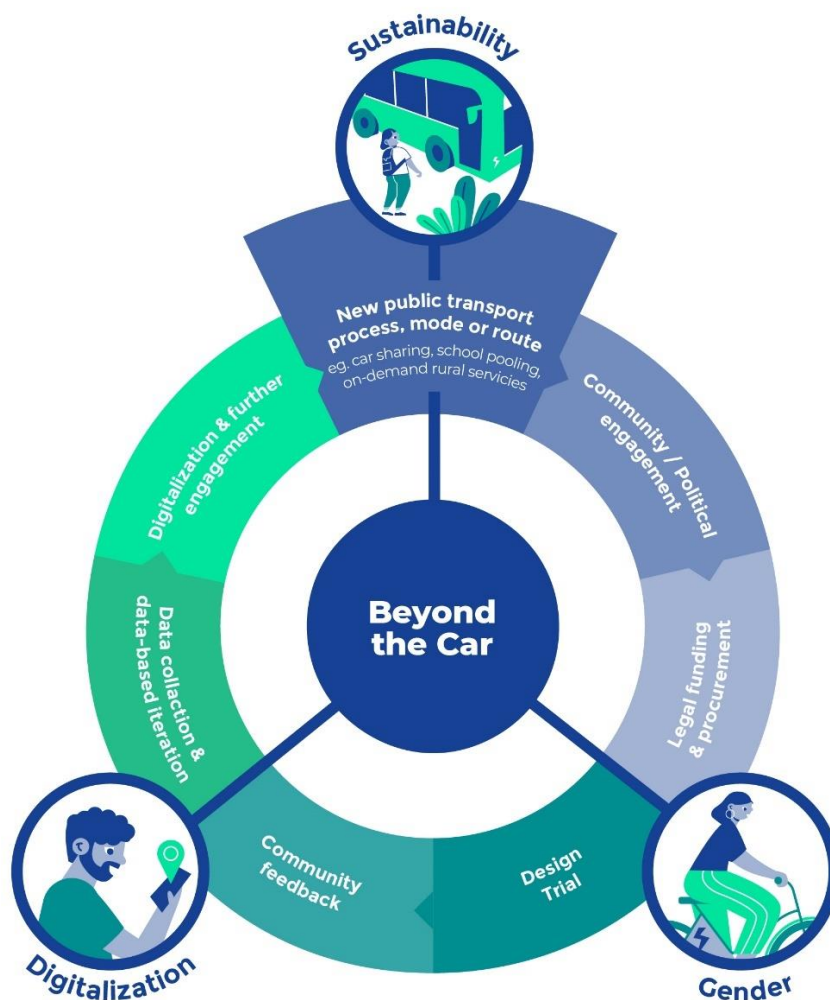
II. Kontext, potřeby a vize



Venkovské oblasti v České republice obecně nečelí plošnému odlivu obyvatel, ale spíše nerovnoměrnému demografickému vývoji. Zatímco některé menší obce skutečně zaznamenávají úbytek obyvatel, jiné, zejména v zázemí velkých měst (tzv. suburbánní oblasti), naopak zažívají příliv nových obyvatel díky suburbanizaci.

Projekt Beyond the Urban se zaměřuje na propojení měst a venkovských oblastí s cílem zajistit rovnoměrný rozvoj a zlepšení kvality života v celém regionu. Hradec Králové jako regionální metropole hraje klíčovou roli v poskytování služeb, pracovních příležitostí a infrastruktury nejen pro své obyvatele, ale i pro okolní obce a menší města. Město tak funguje jako dopravní uzel, kdy mnoho obyvatel okolních obcí dojíždí do města za prací, školou nebo službami.

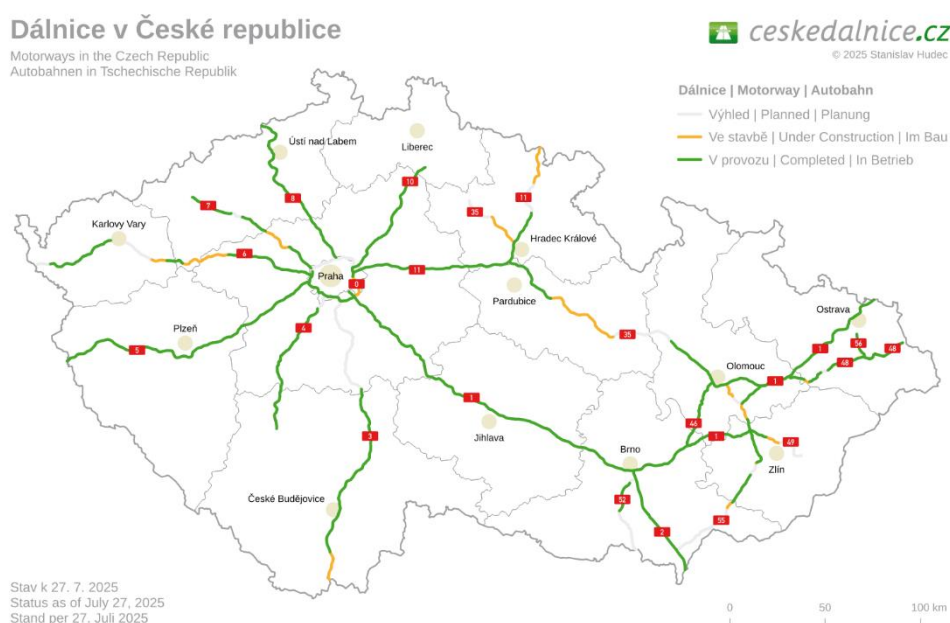
Cílem Hradce Králové je zlepšit propojení města a venkova, aby lidé nemuseli volit mezi kvalitou života a dostupností služeb. Inspirace z projektu Beyond the Urban tak může vést k implementaci nových řešení, která zlepší dostupnost služeb, sníží dopravní zátěž a podpoří udržitelnou mobilitu. Projekt také zdůrazňuje inkluzivitu a rovnost pohlaví, protože kvalitní dopravní infrastruktura by měla sloužit všem skupinám obyvatel bez ohledu na jejich věk, sociální status nebo fyzické schopnosti.



1. Výzvy v oblasti dojíždění mezi městy a venkovem

Propast mezi městem a venkovem

Dopravní síť a infrastruktura v České republice procházejí rozsáhlým rozvojem, přičemž významné projekty ovlivňují i Královéhradecký kraj a samotné město Hradec Králové. Klíčovou tepnou regionu je dálnice D11, která propojuje Hradec Králové s Prahou a postupně se rozšiřuje směrem na Jaroměř a dále k hranicím s Polskem. Dále se plánuje dostavba dálnice D35, která propojí východní Čechy s Moravou. Tyto dvě dálnice jsou podstatné i pro okolní obce, které napojení mohou využívat.



Dálniční síť v české republice 2025

I město Hradec Králové aktuálně řeší několik klíčových staveb, které zlepší jeho dopravní infrastrukturu. Aktuálně významným řešeným projektem je rekonstrukce křižovatky Mileta, jednoho z nejvytíženějších dopravních uzlů ve městě. Významným prvkem plánovaného dopravního systému jsou Severní tangenta, Jižní spojka, nebo Jižní propojení města.

Součástí rozvoje je rovněž tlak na budování nových cyklostezek propojujících město s okolními obcemi ve všech směrech, včetně plánované páteřní stezky Hradec Králové – Pardubice.

V oblasti veřejné dopravy hraje také klíčovou roli železniční uzel v Hradci Králové, který spojuje město s Pardubicemi, Prahou a dalšími regiony. V rámci modernizace železniční infrastruktury se počítá s nasazením rychlejších vlakových spojů, modernizací jednotlivých tratí a budoucí integrací vysokorychlostních tratí do systému VRT RS5, což podstatně zkrátí dojezdové časy do města Hradec Králové. V kombinaci s regionální autobusovou dopravou, která je součástí integrovaného systému IREDO, a rozvojem cyklostezek se tak zvyšuje dopravní dostupnost a efektivita regionální mobility.

Udržitelnost dopravy

Udržitelnost dopravy je v České republice klíčovým tématem současné dopravní politiky. Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 zdůrazňuje potřebu rozvoje udržitelné, bezpečné a inteligentní dopravy. Tento strategický dokument klade důraz na snižování emisí skleníkových plynů, podporu veřejné dopravy a rozvoj infrastruktury pro bezemisní vozidla.

V Královéhradeckém kraji se udržitelnost dopravy projevuje zejména v podpoře veřejné dopravy a rozvoji bezemisních vozidel. Kromě toho kraj podporuje rozvoj cyklistické infrastruktury a integraci různých druhů dopravy.

Město Hradec Králové je v oblasti udržitelné dopravy velmi aktivní. **V současnosti tvoří bezemisní městská doprava, zahrnující trolejbusy a elektrobusy, přibližně 30 % všech dopravních výkonů MHD. V blízké budoucnosti plánuje Dopravní podnik města Hradec Králové rozšířit svůj vozový park o 20 nových elektrobusů a 9 parciálních trolejbusů a 12 nových hybridních autobusů**, což významně zvýší podíl bezemisní dopravy ve městě.

Hradec Králové také jako první v České republice uvedlo sdílená jízdní kola v novém městském designu, kdy přizpůsobila sdílená kola nové vizuální identitě města. Podpora města pro výpůjčky je ve výši 15 min. zdarma.

Jedním z opatření je také zpracování školních plánů mobility s cílem zvýšit bezpečnost dopravy v okolí škol. Hlavními závěry z dosavadních analýz jsou potřeba snížit počet aut v okolí škol, zlepšit dopravní značení a uspořádání, a podporovat zdravý životní styl dětí prostřednictvím aktivní mobility, jako je chůze či jízda na kole.

Genderové rozdíly

Genderové rozdíly v dopravním chování jsou v České republice patrné v několika oblastech. Ženy obecně méně využívají automobilovou dopravu a častěji volí veřejnou dopravu nebo chůzi pěšky. Tento trend je spojen s vyšší citlivostí žen k vnímání rizik a bezpečnosti v dopravě.

V Královéhradeckém kraji, včetně města Hradec Králové, se tyto rozdíly projevují podobně. Podle údajů Českého statistického úřadu z roku 2018 je v kraji vyšší zastoupení žen v populaci, přičemž rozdíly mezi pohlavími se liší v závislosti na velikosti obcí. Tato demografická struktura může ovlivňovat preference v dopravě, například vyšší využívání veřejné dopravy či cyklistiky mezi ženami. Zajištění bezpečnosti a inkluзивity v dopravě je proto klíčové pro podporu mobility všech obyvatel regionu.

Dopravní podnik města Hradce Králové (DPmHK) se v uplynulých letech aktivně zaměřil na nábor nových řidičů a řidiček pro městskou hromadnou dopravu. Dopravní podnik se tímto krokem snaží o diverzifikaci svého týmu a podporuje nábor nových řidiček. Zkušenosti s řidičkami jsou pozitivní a jejich přítomnost přispívá k rozmanitosti a inkluзивitě pracovního prostředí.

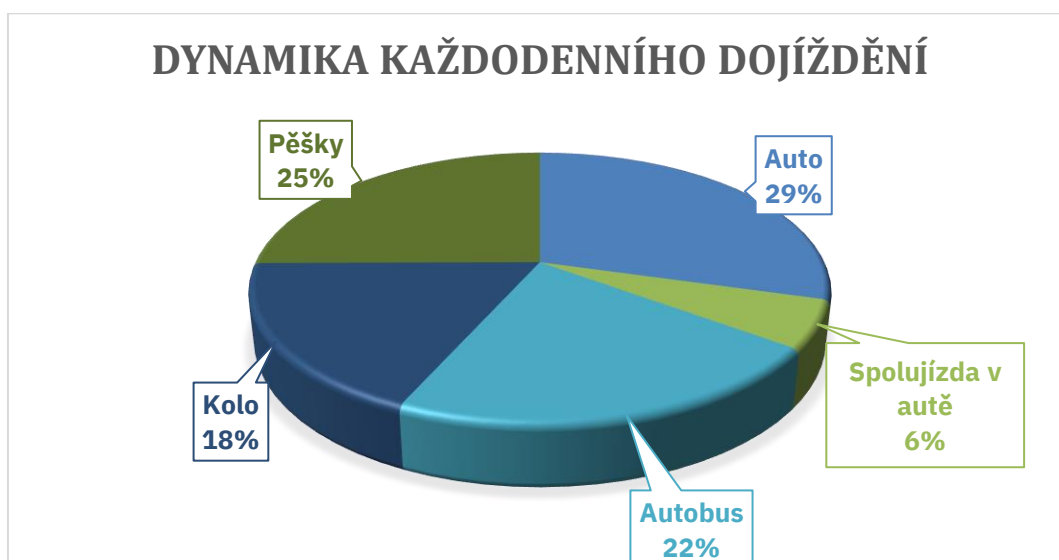


Doprava a mobilita

Hradec Králové je klíčovým dopravním uzlem Královéhradeckého kraje, kde se setkávají silniční, železniční a cyklistické trasy. Díky své poloze se město vyznačuje vysokou intenzitou individuální automobilové dopravy. Pro řešení dopravních výzev město systematicky rozvíjí inteligentní dopravní systém, který mj. zahrnuje implementaci C-ITS technologií pro preferenci MHD. Veřejná doprava v Hradci Králové se opírá o rozsáhlou síť trolejbusových a autobusových linek, které jsou propojeny s krajskou veřejnou dopravou pomocí přestupních terminálů.

Zajišťování mobility: Hradec Králové se pyšní pestrou paletou dopravních možností, které zlepšují mobilitu v rámci regionu. Najdeme zde vlaky, trolejbusy, běžné autobusy a sdílená kola.

Dynamika každodenního dojíždění: Pochopení této dynamiky má pro plánování rozvoje města prvořadý význam. Z těchto statistik lze vycházet při formulaci strategií posilování udržitelné mobility.



Iniciativy v oblasti udržitelné mobility: Město má vytvořený komplexní plán udržitelné mobility, zaměřený na zelená řešení dopravy.

Infrastruktura pro nabíjení elektromobilů: Na katastru HK se nachází 46 dobíjecích stanic pro elektromobily. Radnice připravuje studii rozšíření zónového parkování, kam by měla spadat parkovací místa s dobíjením elektromobilů.

Infrastruktura pro kola: Hradci Králové se někdy trefně přezdívá „město cyklistů“, jelikož využívá víceméně rovinnatého terénu k rozvoji beztak populární cyklokultury. **Město bylo oceněno jako nejvstřícnější sídlo vůči cyklistům v České republice.**

Zaměření na pěší: Pro historické centrum HK existují ambiciózní plány transformace dalších ulic na pěší zóny, ulice ve městě jsou postupně přizpůsobovány i pro pohyb handicapovaných osob.

Místní problémy a strategie

	Cestování občanů	Inter modální doprava	Kultura a chování	Cestovní ruch
Zavádění zón placeného parkování	✓	✓	✓	✓
Systém Park & Ride	✓	✓	✓	
Sdílení aut, společné dojíždění	✓	✓	✓	
Logistické distribuční centrum	✓		✓	
Zlepšování cyklistické infrastruktury	✓	✓	✓	✓

Strategické vazby

Město má svůj **Strategický plán rozvoje města, Plán udržitelné městské mobility, Adaptační strategii** a další strategie ovlivňující oblasti života města. Zaměřujeme se také na participaci občanů v procesu tvorby strategických dokumentů a plánování městských projektů.

V Hradci Králové je zastupitelstvem města schválen „**Plán udržitelné městské mobility**“ (SUMP), známý jako "Hradec jede!", který je navržen tak, aby vyhovoval potřebám mobility lidí a firem v Hradci Králové a okolí s cílem zlepšit kvalitu života.

Programové prohlášení koalice na období 2022 – 2026 obsahuje i část zaměřenou na mobilitu ve městě. Cílem koalice je podporovat všechny udržitelné formy dopravy (pěší, cyklistická, veřejná), ale také pokračovat v rozvoji Inteligentního dopravního systému, zlepšit systém řízení parkování, mít pohodlnou, dostupnou a ekologickou hromadnou dopravu nebo zajistit integraci veřejné a regionální dopravy.

Město Hradec Králové je otevřené **spolupráci napříč Evropou**, ze které získává cenné zkušenosti.

- Horizon 2020, projekt Prosperity - zpracování plánů udržitelné městské mobility (SUMP)
- URBACT II., síť M-Spice - tvorba strategického plánu města, především monitoring
- URBACT III , síť Active Citizens - participace a spolupráce s občany a stakeholdery

2. Definice problému

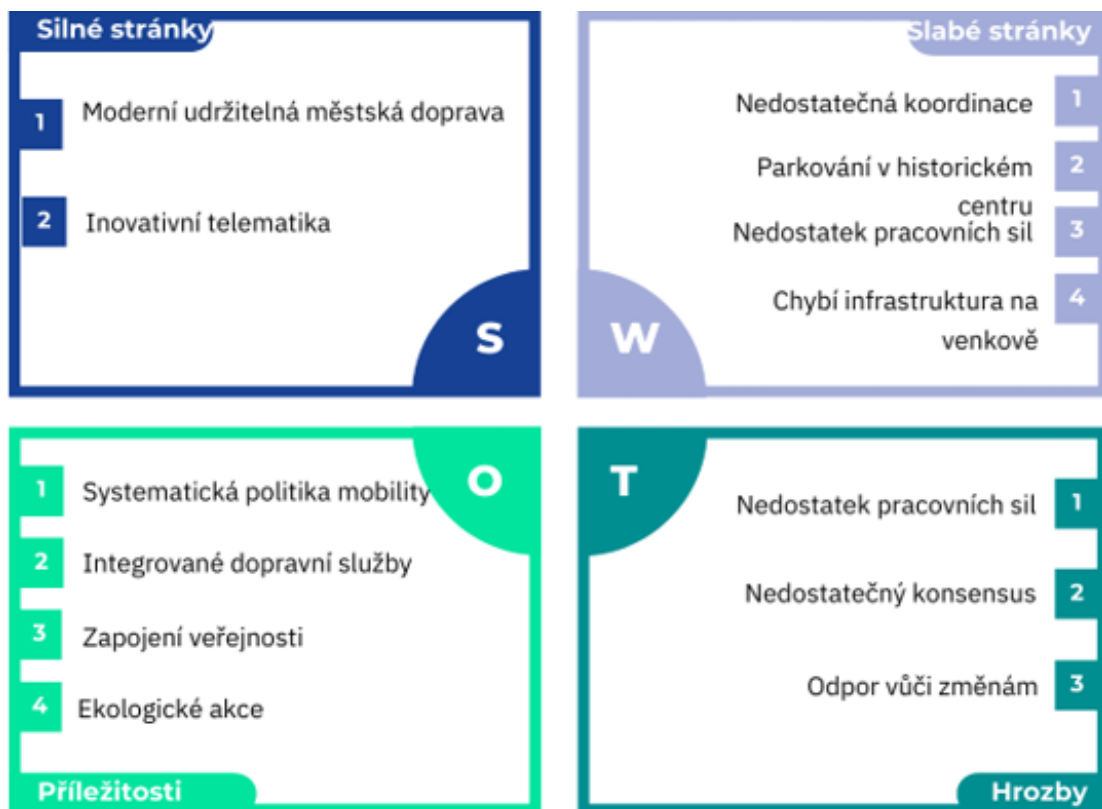
Identifikace problémů místními zainteresovanými stranami

Město Hradec Králové iniciovalo vznik Urbact Local Group (ULG) se zapojením klíčových hráčů v regionu:

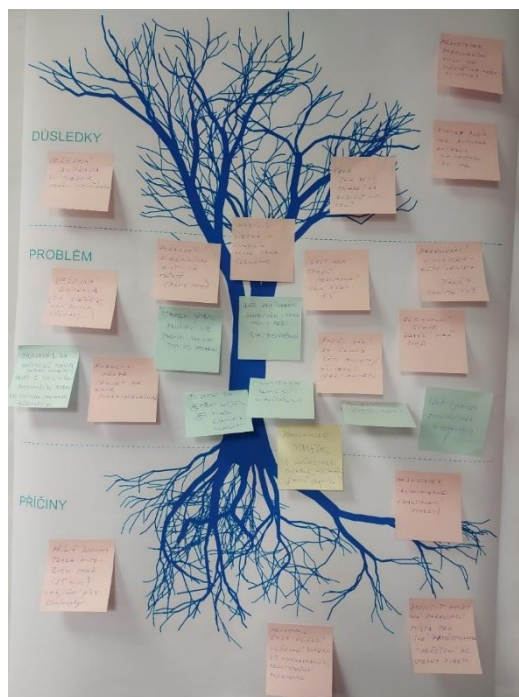




Definování problémů



Vybraným analytickým nástrojem byl strom problémů (tzv. Problem tree). Společně s členy ULG skupiny jsme diskutovali nad problémy, kterým město, ale především okolní obce v oblasti udržitelné mobility čelí. Pomocí stromu problémů jsme společně definovali největší problémy, jejich příčiny a důsledky.



Strom problémů (tzv. Problem tree)

Mezi **problémy**, které uvedli členové ULG skupiny patří např.:

- **Nepropojený tarifní systém veřejné dopravy.**
- **Nedokončené cyklostezky.**
- **Komunikace města s veřejností ohledně udržitelnosti.**
- **Chybějící nadřazená dopravní infrastruktura.**
- **Vysoký podíl aut v dopravě k základním školám.**
- **Časy regionálních spojů nevhodné pro žáky ZŠ.**
- **Regionální spoje jsou dražší než MHD.**
- **Větší rychlost, pravidelnost spojů veřejné dopravy.**
- **Chybějící cyklistická infrastruktura.**
- **Odbavení většího množství lidí při společenských akcích (koncerty, festivaly, apod.).**
- **Nedostatečná spolupráce na udržitelné mobilitě.**
- **Parkování firemních aut ve městě přes noc.**
- **Parkování v historickém centru.**



Mezi **důsledky**, které uvedli členové ULG skupiny patří např.:

Nízká využívanost veřejné dopravy do okolních obcí způsobuje, že lidé častěji volí **individuální automobilovou dopravu**, což vede ke zhoršení dopravní situace v Hradci Králové. Nedostatečná koordinace spojů a jejich vyšší cena oproti MHD činí **veřejnou dopravu méně atraktivní**. Výsledkem je nejen vyšší počet aut dojíždějících do města, ale také znečištění ovzduší a vyšší náklady na údržbu silnic. Chybějící nadřazená infrastruktura a absence kvalitních přestupních uzlů dále snižují efektivitu hromadné dopravy, což vede k **přehlcení hlavních tahů a narůstajícímu zpoždění**.

Nedostatek parkovacích míst ve městě a na jeho okraji (např. systém P+R) způsobuje, že lidé raději parkují přímo v centru, což přispívá k dopravním zácpám a zhoršuje dostupnost pro pěší a cyklisty.

3. Vize

Vytvoříme udržitelný, efektivní a digitálně propojený dopravní systém, který zajišťuje snadnou dostupnost a propojení městské a venkovské mobility s důrazem na bezpečnost a pohodlí pro všechny obyvatele.

Prohlášení o vizi

V budoucnu bychom si řešení mobility v Hradci Králové představovali asi takto. Město Hradec Králové je městem krátkých vzdáleností, moderní dopravní politika jim nabízí i přijatelnou alternativu k individuální dopravě v podobě cyklistické, pěší a veřejné dopravy. 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 z okolních obcí či kraje. V Hradci Králové funguje plně (regionálně i nadregionálně) integrovaný dopravní systém veřejné dopravy. 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.

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“. 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.

Parkovací politika je aktivně ovlivňována městem. Systém zpoplatněných zón funguje na veřejných komunikacích v celém městě. V lokalitách s vysokou koncentrací obyvatel vznikly nové parkovací kapacity. 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). V docházkové vzdálenosti od centra jsou pak k dispozici parkoviště typu P+G (zaparkuj a jdi pěšky).

Integrovaný přístup

Město Hradec Králové spolupracuje pravidelně s organizacemi, které se podílejí na infrastrukturním rozvoji a optimalizaci dopravy. Mezi hlavní partnery patří Správa železnic, Ředitelství silnic a dálnic. Spolupracujeme také s Královéhradeckým krajem, který zajišťuje regionální dopravu. V rámci této spolupráce je důležité zaměřit se nejen na investice do infrastruktury, ale také na strategie, které podpoří změnu dopravních návyků.

Otázkou gender se v oblasti mobility také zabýváme. Dopravní podnik města Hradec Králové realizovalo náborovou kampaň, cílenou na ženy – řidičky autobusu. Nabízel jim dokonce i možnost rozšíření řidičského oprávnění na skupinu D (autobus) zdarma, pokud se rozhodnou pracovat pro DPmHK jako řidičky. Otázce gender se v Hradci Králové věnujeme také co se týče využívání městské hromadné dopravy. Hradecká MHD je zdarma pro děti do šesti let, držitele průkazu ZTP, ZTP/P včetně průvodce, průkazu PTP a KPV, kočárků s dítětem, jízdní kola i psy. Osoba, cestující s kočárkem a dítětem do šesti let má MHD také zdarma. V Hradci Králové mají také senioři nad 70 let nárok na zvýhodněné jízdné ve výši 100 Kč (4 EUR) za rok.

Co se týče **digitálního tématu**, významnou roli v efektivním využívání dopravních dat hraje nově (10/2024) vytvořená pozice dopravního datového analytika, který působí na oddělení koncepce a strategie dopravy odboru rozvoje města. Jeho úkolem je sběr, vyhodnocování a interpretace dopravních dat, která jsou klíčová pro strategické plánování a rozhodovací procesy vedení města. Zpracovaná data zároveň slouží nejen pro interní potřeby města, ale také pro transparentní komunikaci s veřejností, včetně publikace výstupů na stránkách města či portálu www.hradecjede.cz, který vznikl ve spojitosti s realizací dokumentu Plán udržitelné mobility města Hradec Králové.

Tématu zelené infrastruktury a snižování uhlíkové stopy se město věnuje průběžně ve všech svých projektech. Klademe důraz na zlepšování podmínek pro cyklisty. Snažíme se mapovat stav cyklostezek. Obyvatelé mají k dispozici 260 sdílených kol a 30 elektrokol Nextbike na celkem 24 stanovištích po celém městě. Město dotuje sdílená kola tak, aby měli cyklisté prvních 15 minut výpůjčky zdarma. Dopravní podnik Hradec Králové se dlouhodobě zaměřuje na modernizaci a zvyšování podílu ekologických vozidel, aby snížil emise a zlepšil kvalitu ovzduší ve městě.

4. Testovací akce

Rozšíření systému sdílených kol do okolních obcí

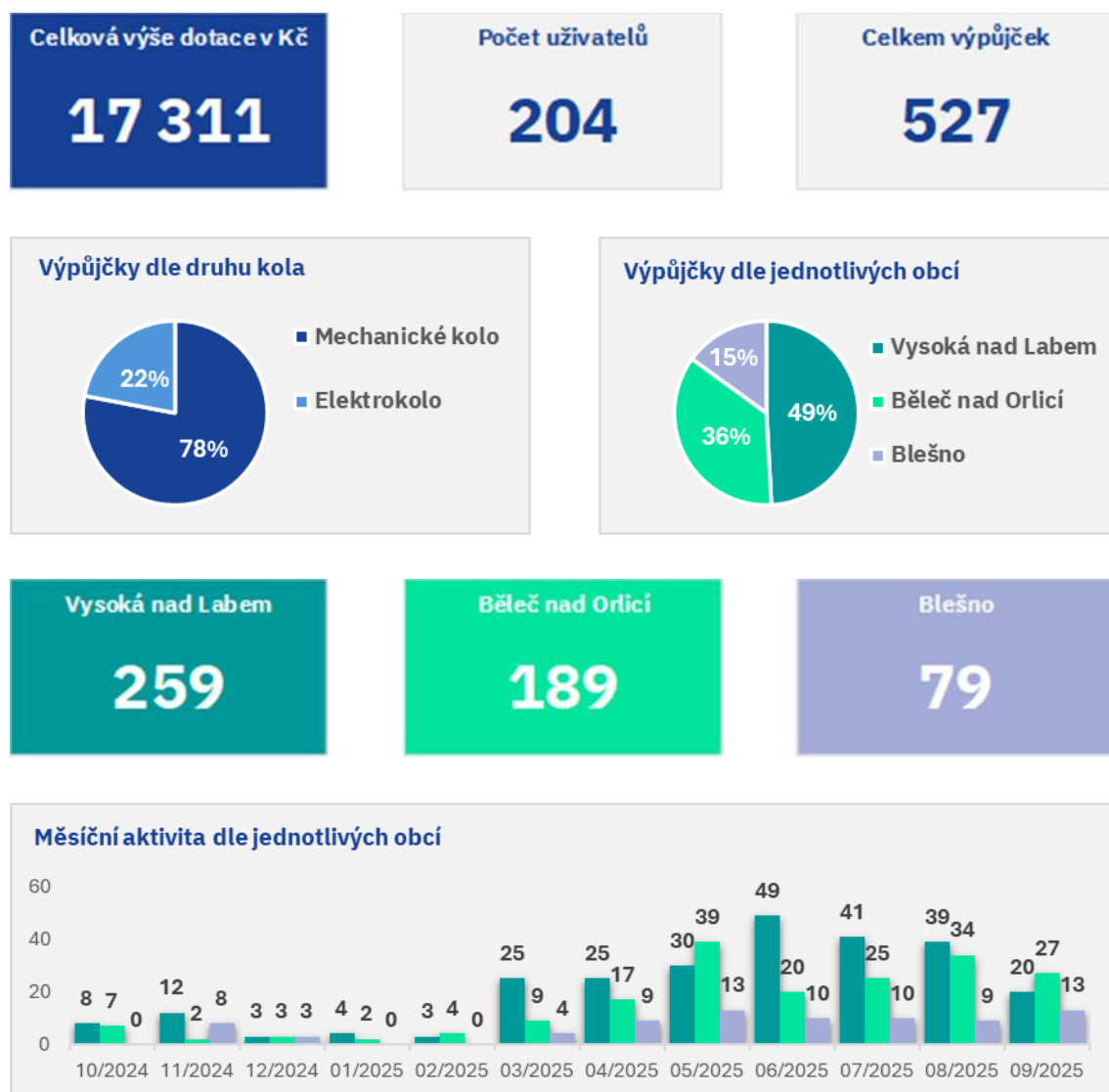
V rámci snahy o zlepšení dostupnosti udržitelné dopravy a propojení města s okolními obcemi se město Hradec Králové rozhodlo spustit testovací provoz systému sdílených kol i do okolních obcí. V rámci jednání ULG jsme se rozhodli s oslovením obcí Vysoká nad Labem a Bělč nad Orlicí, které mají vhodnou infrastrukturu pro využití kola jako prostředku pro dopravu do/z města. K akci se na základě vlastního požadavku přidala ještě obec Blešno. Cílem této akce je ověřit reálnou poptávku po sdílených kolech v příměstských oblastech, vyhodnotit jejich přínosy pro každodenní mobilitu obyvatel a identifikovat případné provozní výzvy před širším rozšířením služby.

Hlavním záměrem je nabídnout obyvatelům a návštěvníkům pohodlnou, ekologickou a cenově dostupnou alternativu k automobilové dopravě. Pilotní projekt zároveň poskytne cenná data o využívání systému, která poslouží k rozhodnutí o jeho budoucím fungování a optimalizaci stanovišť. Tato testovací fáze je důležitým krokem k vytvoření efektivní a udržitelné dopravní sítě, která propojí nejen město, ale i jeho okolí, a nabídne obyvatelům moderní a flexibilní způsob pohybu v každodenním životě.

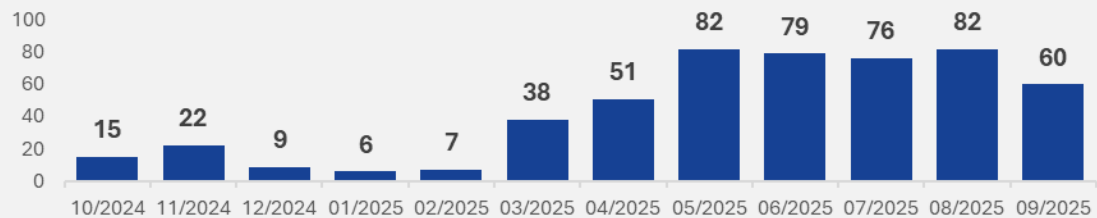
Z dostupných dat pilotního provozu systému sdílených kol do okolních obcí (viz níže) je patrné, že zájem o tuto službu postupně roste, zejména v letních měsících, kdy se počet uskutečněných jízd výrazně zvyšuje. Uživatelé také pozitivně hodnotili poskytnutou časovou dotaci, díky které mohou uskutečňovat delší jízdy – nejčastěji v rozmezí 20–30 minut, zatímco ve městě Hradec Králové se průměrná doba jízdy pohybuje kolem 7 minut. Největší počet jízd byl zaznamenán z obce Vysoká nad Labem, kam vede oblíbená Hradubická-Labská cyklostezka (<https://www.hradubickacyklostezka.cz/>), která nabízí bezpečné a komfortní spojení s městem.

Do budoucna je cílem na projekt dále navázat a pokračovat v rozvoji udržitelné mobility, která podporuje ekologické formy dopravy a zlepšuje propojení města s okolními obcemi. Pro další rozšíření služby bude klíčové nalézt vhodné právní a provozní nastavení spolupráce mezi městem a zúčastněnými obcemi. Tento postup bude následně možné implementovat i do dalších okolních obcí, které s městem budou propojeny bezpečnou cyklistickou infrastrukturou.

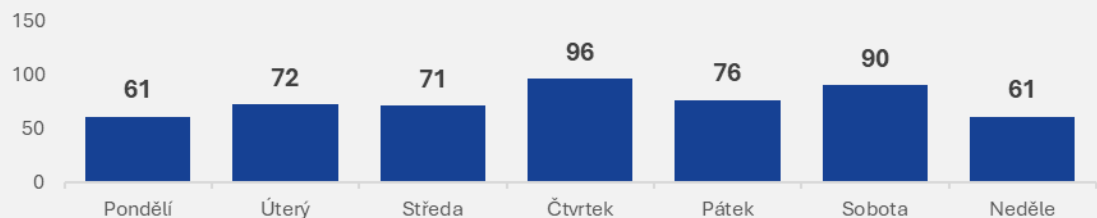
Přehled výpůjček za období 10/2024 – 09/2025



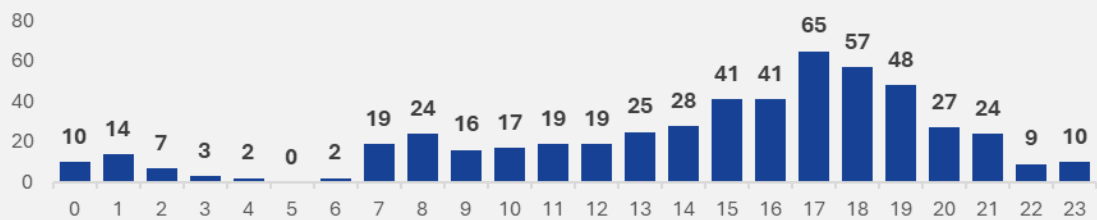
Měsíční aktivita celkem



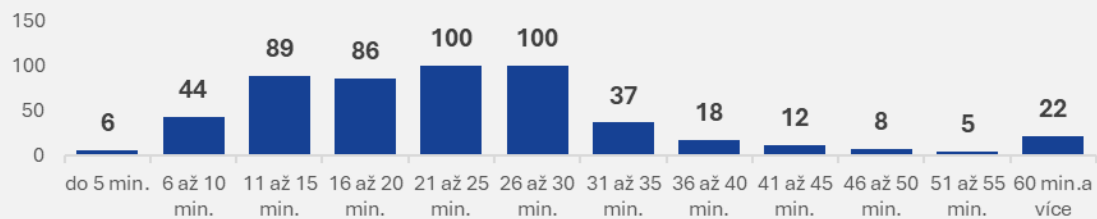
Týdenní aktivita celkem



Hodinová aktivita celkem



Doba jízdy v minutách celkem





Sdílená kola v Hradci Králové



PILOT NAME:



PULL



PUSH

Description:	The pilot is about... 1. Placement of shared bikes in municipalities in the vicinity of Hradec Králové. 2. Placement of shared bikes for use at large events in the city.
Project Objectives	This pilot project aims to... increase the share of sustainable forms of transport.
Phases of Work	Here is the plan for the delivery of this pilot project (include timelines!)... 1. Discussing options with entities concerned. 2. Preparation of sites for shared bikes. 3. Public awareness. 4. Realization 5. Evaluation
Measurements of Success	We will measure success by... number of targeted loans. We will monitor progress by... number of loans. We will evaluate the final project by... comparing the loans + evaluation including discussions with the affected entities.

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

Aktivita v rámci mezinárodního setkání sítě

Integrace veřejné dopravy

Na základě projednání se skupinou ULG město Hradec Králové ve spolupráci s Královéhradeckým krajem zahajuje projednávání možné integrace městské hromadné dopravy (MHD) s krajskou linkovou dopravou. Cílem je vytvořit efektivní, uživatelsky přívětivý a udržitelný dopravní systém, který usnadní cestování jak obyvatelům města, tak i dojíždějícím.

Podpora integrace MHD je zakotvena ve schválených strategických dokumentech města Hradec Králové, jako je Plán dopravní obslužnosti, Plán udržitelné mobility nebo přímo v programovém prohlášení současného vedení města Hradec Králové.

Hlavní přínosy integrace spočívají v zavedení jednotného tarifního a odbavovacího systému, lepší koordinaci spojů a optimalizaci dopravních linek. Cestující budou moci využívat jeden jízdní doklad pro více druhů dopravy, což usnadní přestupy a sníží náklady na cestování. Díky lepší návaznosti jízdních řádů dojde ke zkrácení celkové doby přepravy a zvýšení komfortu pro cestující.

Na přípravě integrace se podílí Fakulta dopravní ČVUT, která městu poskytuje odborné know-how a čerpá ze svých zkušeností s podobnými projekty. Spolupráce s akademickým sektorem pomůže zajistit, že systém bude navržen podle nejnovějších trendů v oblasti veřejné dopravy a odpovídat potřebám obyvatel i dopravců.

Z projednávání na straně města vyplynuly hlavní cíle, kdy je potřeba najít optimální řešení nastavení integrace jednotlivých systémů s minimalizací budoucích provozních a finančních rizik pro město Hradec Králové. Jedná se tak zejména o rizika z pohledu ekonomického, z pohledu možného snížení komfortu hradeckých občanů/cestujících, investičního apod. Snahou by mělo být pro každého dopravce zachování skladby vozového parku, dopravních výkonů i potřebného počtu řidičů.

V rámci samotného projednávání se pak řešila jednotlivá témata:

- Bod č. 1: Tarif a smluvní přepravní podmínky
- Bod č. 2: Cenový soulad mezi městským a krajským tarifem na území města Hradec Králové + v obcích obsluhovaných MHD
- Bod č. 3: Sjednocení slev z jízdného pro studenty 15–26 let
- Bod č. 4: Technická připravenost a úpravy odbavovacího systému ve vozidlech
- Bod č. 5: Možnosti tarifní integrace
- Bod č. 6: Způsob dělby tržeb

V současné době bude nezbytné nalézt mezi statutárním městem Hradec Králové a Královéhradeckým krajem vhodné právní a provozní nastavení spolupráce na integraci dopravy, které umožní naplnit výše uvedené cíle v co největší míře. Cílem je tak dosáhnout takového modelu integrace, který bude zajišťovat efektivní a transparentní řízení dopravního systému, zachová ekonomickou stabilitu města i dopravců a současně umožní praktickou realizaci integrovaného systému veřejné dopravy v Hradci Králové.



Vozový park MHD v Hradci Králové

5. Aktivity na podporu tématu projektu

Propagační / osvětová akce ohledně využívání udržitelných druhů dopravy při cestě do práce a do školy v rámci ETM 2024

Město Hradec Králové se již mnoho let pravidelně účastní kampaně Evropský týden mobility. V rámci něj je možné navštívit například přednášky, tematické akce pro děti i dospělé nebo zajímavé workshopy. Vrcholnou událostí celé kampaně je potom Den bez aut. V rámci Dne bez aut jsme zorganizovali v rámci projektu Beyond the Urban aktivity, které zajímavou formou upozorňují na nutnost využívání udržitelných druhů dopravy, především co se týče dopravy obyvatel z okolních obcí do Hradce Králové do práce nebo do školy.



Evropský týden mobility v Hradci Králové, 2024

Prezentace cyklostojanu v rámci Školních plánů mobility

Za účelem změny dopravního chování dětí a jejich rodičů se město snaží vytvořit Školní plány mobility, které mapují současnou situaci, a zároveň navrhnou opatření ve školách, která by podpořila využívání udržitelných druhů dopravy na cestu do a ze školy.

Jedním z opatření těchto plánů je vybudování koláren. Město se tak snaží motivovat žáky k tomu, aby volili ekologické a zdravé způsoby dopravy, jako je jízda na kole, místo každodenního dojíždění automobilem.

V rámci projektu Beyond the Urban jsme zorganizovali prezentaci cyklostojanů zkušenou firmou BicyPark – Parkovanie bicyklov, s.r.o. pro vedení města a ředitele základních škol s praktickou ukázkou jejich fungování. Díky této prezentaci bylo možné rozhodnout, které stojany budou nejvíce vyhovovat běžnému provozu.

Workshop na téma městská zeleň a cyklistická doprava

Začátkem roku 2025 zrealizovalo Oddělení koncepce a strategie mobility workshop zaměřený na zlepšení cyklistické dopravy a péči o městské stromy vč. vytváření udržitelných podmínek pro rostoucí zeleň. Na workshopu se podíleli odborníci z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha) a Městského ateliéru prostorového plánování a architektury (MAPPA) Ostrava, kteří přinesli cenné poznatky z realizací obdobných projektů v Praze a Ostravě.

Cílem této akce bylo nejen sdílení zkušeností a inspirace, ale také hledání inovativních řešení, která přispějí k udržitelné mobilitě a kvalitnějšímu veřejnému prostoru. Hlavním přínosem této akce bylo propojení různých přístupů k plánování cyklistické infrastruktury s důrazem na bezpečnost, pohodlí a atraktivitu pro všechny věkové skupiny.



Workshop zaměřený na zlepšení cyklistické dopravy a péči o městské stromy

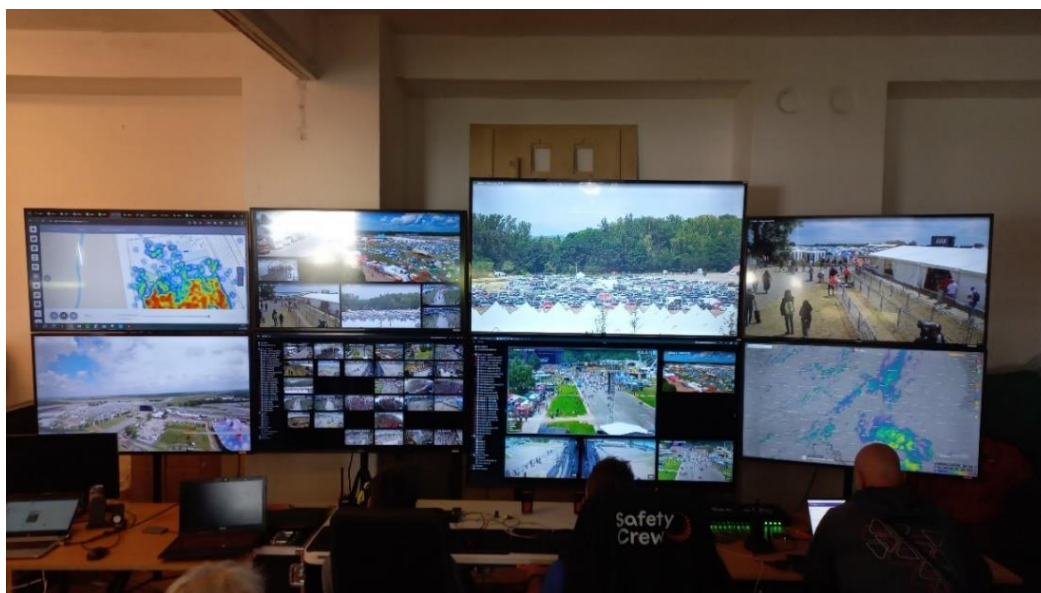
Plán řízení dopravy při hromadných akcích ve městě Hradec Králové

Město Hradec Králové čelilo výzvě organizace dopravy při mimořádně velkých společenských akcích, které přilákaly desítky tisíc návštěvníků. Nejvýznamnější z nich byly dva koncerty Eda Sheerana, kdy do města dorazilo téměř 100 tisíc lidí, což odpovídá počtu obyvatel města. Přesto se podařilo udržet plynulý provoz a zabránit dopravním kolapsům. Klíčem k úspěchu byla pečlivá příprava, efektivní komunikace a dokonalá koordinace mezi všemi složkami organizačního týmu, které zahrnovaly město, kraj, policii, městskou policii a integrovaný záchranný systém.

Na základě požadavku města byl vytvořen Dopravní štáb, který zajišťoval centrální řízení dopravy před, během a po skončení akcí v Parku 360. Klíčovým prvkem tohoto štábu byl Velín, umístěný přímo na místě konání akce, kde se shromažďovaly všechny odpovědné a kompetentní složky dopravního týmu. Díky propojení s inteligentním dopravním systémem města a využití dronů monitorujících situaci nad areálem bylo možné v reálném čase efektivně řešit případné dopravní

kolize či komplikace. Tento inovativní přístup umožnil rychlé rozhodování na základě aktuálních dat, což významně přispělo k hladkému průběhu akcí bez výrazného narušení běžného provozu města.

Nasbírané zkušenosti a získaná data z těchto akcí posloužily jako cenný podklad pro vytvoření dokumentace zaměřené na dopravně-inženýrská opatření pro pořádání velkých společenských akcí ve městě. Tento dokument nyní slouží jako základní nástroj pro plánování a řízení dopravy při dalších velkých událostech. Díky němu je město Hradec Králové lépe připraveno na organizaci rozsáhlých akcí a zároveň může efektivněji minimalizovat dopady na běžný dopravní provoz a život obyvatel.



Dopravní štáb a velín akce Rock for People 2024



Koncert Ed Sheeran, 2024

III. Strategické cíle IAP



Strategický cíl 1: Podpora udržitelné mobility na území města

Zvýšit podíl cyklistické a pěší dopravy na modal splitu o 5 % do roku 2030 prostřednictvím budování bezpečných cyklostezek, koláren u škol. Cílem je také dále podporovat sdílenou mobilitu včetně sdílených kol s novým designem v barvách města a dostupnou cenou a to i v okolních obcích.

Cílem je do roku 2030 systematicky modernizovat a rozvíjet městskou dopravní infrastrukturu se zaměřením na opravy chodníků, rozšiřování sítě cyklostezek a budování bezpečných přechodů pro chodce. Díky těmto opatřením se zlepší dostupnost a bezpečnost dopravy pro všechny skupiny obyvatel a podpoří se udržitelná mobilita v Hradci Králové.

1.1. Podpora kampaní udržitelné mobility

Akce „Projeď se s vedením města“ - Organizace pravidelných cyklojízdy s vedením města pro posílení dialogu s občany o potřebách cyklistů. Cílem je lépe pochopit aktuální problémy v infrastruktuře a posílit komunitní angažovanost.

Den na sdílených kolech - Ve spolupráci s spol.Nextbike zajištění jednodenní akce zaměřené na podporu sdílení kol pro obyvatele i návštěvníky města. Akce má za cíl zvýšit využívání sdílených kol.

Podpora kampaně “Den bez aut” - Propagační akce zaměřená na podporu udržitelné mobility. Obyvatelé jsou motivováni k využívání veřejné dopravy, chůzi a cyklistiky. Součástí bude dočasné uzavření vybraných městských ulic pro IAD.

Podpora kampaně “Do práce na kole” - Akce motivuje obyvatele k aktivní a ekologické mobilitě do práce a zpět. Tyto aktivity nejenže přispívají ke zlepšení životního prostředí, ale také podporují zdravý životní styl a snižují zatížení městské infrastruktury individuální automobilovou dopravou.

1.2. Rozvoj udržitelné mobility na základních školách

Podpora cyklistiky na ZŠ s prezentací známých závodníků - Realizace osvětových akcí na základních školách, kde známí sportovci a influenceři představí výhody cyklistiky a motivují děti k aktivnímu způsobu dopravy. Cílem je zvýšit podíl cyklo dopravy u dětí o 15 % do roku 2027.

Vypracování nových školních plánů mobility - Zpracování a implementace školních plánů mobility ve spolupráci s dalšími základními školami. Cílem je zvýšit podíl aktivní dopravy (chůze a cyklistiky) na cestě do škol.

Nové cyklo stojany a kolárny u ZŠ - Budování bezpečných cyklistických stojanů u základních škol. Cílem je podpořit cyklistickou dopravu u dětí a zvýšit podíl cyklistů mezi žáky o 10 % do roku 2027.

1.3. Implementace Fondu mobility

Cílem je zavedení Fondu mobility jako finančního nástroje na podporu rozvoje udržitelné dopravní infrastruktury v Hradci Králové. Tento fond bude využit na financování projektů zaměřených na zlepšení podmínek pro pěší, cyklisty, veřejnou dopravu a další formy ekologické mobility. Implementace Fondu mobility zajistí efektivní alokaci zdrojů na klíčové projekty, podpoří rychlejší realizaci udržitelných dopravních opatření a přispěje ke zlepšení kvality života obyvatel města.

1.4. MHD zdarma při významných společenských a sportovních akcích

Zavedení bezplatné MHD během významných společenských a sportovních akcí, jako jsou koncerty či fotbalové zápasy pro návštěvníky těchto akcí. Cílem je snížit IAD a zlepšit dopravní dostupnost na akce.

V roce 2025 zavést a otestovat „Plán řízení dopravy při hromadných akcích ve městě Hradec Králové“ s cílem zajistit bezpečnou a plynulou dopravu při akcích s návštěvností nad 20 000 osob. Součástí bude využití Dopravního štábu, vč. dat z inteligentního dopravního systému pro sledování aktuální dopravní situace. Opatření z uvedeného plánu se snažit realizovat i u velkých akcí v centru města (např. kulturní akce na fotbalovém stadionu).

1.5. Rozšíření sítě sdílených kol

Nová stanoviště sdílených kol - Rozšíření sítě stanovišť pro sdílená kola na základě dat o využití současných stanovišť. Cílem je zvýšit pokrytí a podpořit multimodální dopravu. Rozšíření stanovišť na frekventovaných místech, jako jsou obchodní centra a veřejné instituce.

1.6. Modernizace chodníků a cyklostezek včetně infrastruktury

Rekonstrukce a modernizace chodníků a cyklostezek na základě priorit stanovených dle bezpečnostních auditů. Cílem je zvýšit bezpečnost a pohodlí pro pěší i cyklisty. Instalace nových stojanů na frekventovaných místech, jako jsou obchodní centra a veřejné instituce. Cílem je usnadnit parkování a zvýšit využití této formy dopravy.

1.7. Rozvoj cargo dopravy

Vyzkoušení elektro cargo kola na magistrátu města - Cílem je otestovat využití elektro cargo kola pro služební cesty po městě na Magistrátu města Hradec Králové. Tato iniciativa umožní zaměstnancům efektivní a ekologickou alternativu k automobilové dopravě při krátkých pracovních cestách, čímž se sníží emise alepší dopravní situace v centru města. Na základě výsledků pilotního provozu bude vyhodnocena možnost širšího nasazení elektro cargo kol v rámci městské správy.

Podpora a rozvoj cargo dopravy pomocí cargo kol - Cílem je podpořit využívání cargo kol v rámci městské logistiky a snížit tak počet dodávek v centru města. Plán zahrnuje vytvoření nového místa pro cargopřekladiště, kde by mohlo docházet k překládce zásilek z velkých vozidel na cargo kola pro efektivní a bezemisní doručování v centru Hradce Králové. Tento krok přispěje k lepší organizaci městské logistiky a podpoří rozvoj udržitelné dopravy.

Strategický cíl 2: Zlepšení dostupnosti a propojení městské a venkovské mobility

Do roku 2030 zvýšit dostupnost veřejné dopravy pro obce v okolí Hradce Králové o 20 % pomocí integrace dopravních systémů a rozvoje vysokorychlostních tratí (včetně napojení na železniční stanici Hradec Králové). Zaměřit se na rozvoj veřejné linkové dopravy a lepší koordinaci mezi městem, krajem a jednotlivými obcemi. Klíčovou součástí je také revitalizace a rozvoj přestupních terminálů, které podpoří lepší integraci veřejné, pěší a cyklistické dopravy a usnadní přestupy mezi různými dopravními prostředky.

2.1. Schůzky s KHK na integraci městské a linkové dopravy

Pravidelná jednání s Královéhradeckým krajem zaměřená na integraci městské a příměstské dopravy.

2.2. Revitalizace přestupních terminálů

Modernizace přestupních terminálů s důrazem na dostupnost, pohodlí a lepší informační systémy. Cílem je zvýšit počet přestupů na veřejnou dopravu.

2.3. Podpora integrace na přestupních terminálech

Pořádání informačních kampaní na přestupních terminálech, které vysvětlí výhody a možnosti využití integrovaného dopravního systému. Cílem je zvýšení informovanosti a následného

2.4. Zavedení a vyhodnocení integrace dopravy

Implementace integrace městské a příměstské dopravy a jeho pravidelné vyhodnocování. Cílem je zvýšit počet uživatelů veřejné dopravy.

2.5. Podpora cyklistiky s KHK v rámci akce „Cyklosezóna začíná“

Organizace každoroční akce na podporu cyklistiky ve spolupráci s Královéhradeckým krajem. Cílem je zvýšit povědomí o cyklodopravě a podpořit aktivní způsob přepravy. Akce zahrnuje informační stánky, společné cyklojízdy a přednášky o bezpečnosti na silnicích.

Strategický cíl 3: Realizace nadřazené dopravní infrastruktury a zlepšení dopravní obslužnosti

Do roku 2035 zajistit dokončení klíčových staveb nadřazené dopravní infrastruktury v Hradci Králové, včetně Severní tangenty, Jižní spojky a Jižního propojení, s cílem zlepšit dopravní obslužnost a snížit tranzitní dopravu ve městě o 20 % oproti stavu z roku 2025. Realizací těchto staveb dojde k efektivnímu propojení dálničních tahů D11 a D35 na silnice nižších tříd a k lepšímu napojení na okolní obce a regiony.

3.1. Spolupráce na koordinaci staveb

Cílem je posílit spolupráci mezi městem Hradec Králové, Královéhradeckým krajem a Údržbou silnic na koordinaci dopravních staveb na území města. Tato spolupráce zajistí efektivnější realizaci projektů a podpoří rychlejší rozvoj nadřazené dopravní infrastruktury, jako jsou obchvaty či přeložky komunikací. Důležitou součástí bude i koordinace převodu a zatřídění komunikací po dokončení těchto staveb. Komunikace a koordinace budou obdobně vedeny také s dalšími klíčovými partnery, jako jsou Ředitelství silnic a dálnic a Správa železnic.

3.2. Příprava území pro budoucí městskou infrastrukturu a její návaznost na nadřazené dopravní stavby

3.3. Koordinace budoucího přetřídění komunikací

Strategický cíl 4: Podpora digitalizace a inteligentního řízení dopravy

V roce 2025 pokračovat v rozšiřování využití platformy Invipo systému IDS HK a nízkokapacitní sítě LoRaWAN pro monitoring dopravy mimo křižovatky. Současně se zaměřit na rozvoj dopravního systému s využitím C-ITS. Cílem je zajistit datově řízený rozvoj IDS HK a maximální efektivitu při řešení dopravních situací a uzavírek.

4.1. Zvýšení informovanosti obyvatel

Cílem je zlepšit informovanost veřejnosti o možnostech udržitelné dopravy, bezpečnosti na silnicích a aktuálních dopravních opatřeních či aktuálních informacích z dopravy veměstě skrz portál hradecjede.cz a hradecvdatech.cz. To zahrnuje efektivní komunikaci prostřednictvím digitálních platform, veřejných kampaní a vzdělávacích programů, jako je kampaň "Do práce na kole", která motivuje obyvatele k aktivní a ekologické mobilitě.

4.2. Poskytování dat z IDS

Tento cíl se zaměřuje na poskytování otevřených dat z Inteligentního dopravního systému (IDS) prostřednictvím veřejného a datového portálu. Transparentní a dostupná data umožní více nahlédnout do intenzit dopravy a usnadní integraci chytrých dopravních řešení. Tento krok tak přispěje k lepší informovanosti veřejnosti a podpoří rozvoj aplikací třetích stran zaměřených na mobilitu.

4.3. Integrace nových technologií a rozvoj C-ITS

Plánuje se rozšíření kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS), které umožňují komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou. Cílem je zvýšit bezpečnost na silnicích a zlepšit informovanost řidičů o aktuální dopravní situaci, jako jsou uzavírky, nehody nebo podmínky na vozovce.

4.4. Modernizace datové platformy a kontrola dat

Zahrnuje modernizaci a rozšíření platformy Invipo v rámci IDS HK a současně zajištění průběžné kontroly datových výstupů. Cílem je poskytovat relevantní podklady dopravních dat nejen městu,

ale i široké veřejnosti. To umožní lepší informovanost města i jeho obyvatel o dopravní situaci a podpoří efektivnější plánování cest a současně

4.5. Zlepšení detekčních a monitorovacích systémů

Postupná modernizace a rozšíření radarových detekčních systémů a kamerového systému pro přesnější monitorování dopravní situace. Získaná data budou využita k optimalizaci provozu a včasnému řešení dopravních problémů.

4.6. Získávání informací o dopravních inovacích

Cílem je aktivně se zapojit do výměny zkušeností a osvědčených postupů v oblasti udržitelné dopravy prostřednictvím workshopů, odborných konferencí a prezentací realizovaných projektů v ČR i zahraničí. Tento přístup podpoří efektivnější plánování a implementaci dopravních opatření na základě ověřených zkušeností.

2. Tabulky akcí ke strategickým cílům

Tato část Integrovaného akčního plánu města Hradec Králové slouží jako most mezi strategickou vizí a praktickou realizací. Podrobně popisuje konkrétní akce navržené k dosažení čtyř strategických cílů plánu a přináší strukturovaný a srozumitelný rámec, který usnadní jejich zavedení do praxe. Klíčovým cílem této části je zajistit, aby každá navržená akce byla jasně definovaná, realistická a proveditelná v daných časových a finančních podmínkách.

Každá akce je proto zpracována v samostatné přehledné tabulce, která obsahuje základní informace včetně časového harmonogramu, odpovědného garanta, předpokládaného rozpočtu, zdrojů financování, indikátorů úspěchu, identifikovaných rizik a potřebné spolupráce s partnery. Tímto způsobem je plán transparentní a snadno sledovatelný, jak pro realizační týmy, tak pro veřejnost. Tento implementační rámec je navržen tak, aby podpořil hladký přechod od plánování k reálným výsledkům a zajistil efektivní a odpovědnou realizaci krok za krokem.

Strategický cíl 1: Podpora udržitelné mobility na území města

Aktivita	Časový harmonogram	Garant	Odhadovaný rozpočet (v Kč)	Zdroje financování	Monitorování a indikátory	Hrozby	Spolupráce
Podpora kampaní udržitelné mobility	2025 – průběžně	Odbor rozvoje města	300 tis./rok	Rozpočet města	Počet kampaní a účastníků kampaní (cílem je zvýšení zájmu)	Nízká účast veřejnosti	Tiskové oddělení, Nextbike, školy, neziskové organizace, influenceři
Rozvoj udržitelné mobility na základních školách	2024 - 2030	Odbor rozvoje města Základní školy	6 mil./rok (vč. stavebních úprav)	Rozpočet města	Počet škol a dotčených žáků (cílem je změna dopravních návyků žáků)	Nízký zájem škol, zaměření vedení škol na jiné cíle než udržitelné formy mobility.	Školy, sportovci, influenceři, odbor školství
Implementace Fondu mobility	2026 – průběžně	Odbor ekonomický	0	0	Počet projektů financovaných fondem (cílem přehled financování dopravních projektů se zaměřením na udržitelnost)	Bez podpory vedení města	Město, soukromí partneři
MHD zdarma při významných společenských a sportovních akcích	2025 – průběžně	DPHK	300 tis./rok (dle rozsahu akce)	Organizátor akce Rozpočet města	Počet akcí, návštěvnost akcí (cílem změna dopravních návyků, snížení využívání IAD)	Vysoké náklady, nesoulad s požadavky organizátora akce	Organizátoři akcí, Dopravní štáb, DPMHK
Rozšíření sítě sdílených kol	2025 – 2028	Odbor rozvoje města Nextbike	6 mil./rok	Rozpočet města Dotace KHK	počet uživatelů (cílem změna dopravních návyků, snížení využívání IAD)	Nízké využití, finanční náročnost, bez podpory vedení města	Nextbike, okolní obce, vysoké školy, velké organizace
Modernizace chodníků a cyklostezek včetně infrastruktury	průběžně	Odbor investic	20 mil./rok	Rozpočet města Evropské dotace (Integrovaný regionální operační program) Národní dotace (Státní fond dopravní infrastruktury) Developeři	Počet investičních projektů (cílem vylepšení veřejného prostoru, snížení využívání IAD)	Zpoždění staveb, finanční náročnost, lidské kapacity	TSHK, odbor dotací, developeři
Rozvoj bezmotorové cargo dopravy	2026-2027	Odbor rozvoje města	2,5 mil./ rok	Rozpočet města Logistické firmy Evropské dotace (Integrovaný regionální operační program)	Počet cargo kol, počet zásilek (cílem změna zásobování centrální části města)	Nízký zájem logistických firem, , bez podpory vedení města	Neziskový sektor, logistické firmy

Strategický cíl 2: Integrace městské a linkové dopravy

Aktivita	Časový harmonogram	Garant	Odhadovaný rozpočet (v Kč)	Zdroje financování	Monitorování a indikátory	Hrozby	Spolupráce
Schůzky s KHK na integraci městské a linkové dopravy	2026-2027	Odbor rozvoje města KHK	100 tis.	Rozpočet města Rozpočet Královéhradeckého kraje	Počet schůzek, zápisy (cílem změna dopravních návyků - odklon od IAD a využití veřejné dopravy)	Nepodpora vedení města / kraje, finanční náročnost na implementaci	KHK, DPMHK, obce, ČVUT technická podpora
Revitalizace přestupních terminálů	2028	Odbor investic	15 mil.	Rozpočet města Rozpočet Královéhradeckého kraje Evropské dotace (Integrovaný regionální operační program) Národní dotace (Státní fond dopravní infrastruktury)	Počet revitalizovaných terminálů (cílem vylepšení veřejného prostoru, zvýšení pocitu bezpečnosti)	Zpoždění stavebních projektů, finanční náročnost	ŘSD, SŽ, MDČR, dotace
Podpora integrace na přestupních terminálech	2027-2029	Odbor rozvoje města KHK	100 tis.	Rozpočet města Rozpočet Královéhradeckého kraje	Počet informačních kampaní (cílem změna dopravních návyků - odklon od IAD a využití veřejné dopravy)	Nízká informovanost veřejnosti, nezájem veřejnosti	KHK, DPMHK
Zavedení a vyhodnocení integrace dopravy	2028	Odbor rozvoje města KHK	500 tis.	Rozpočet města Rozpočet Královéhradeckého kraje	Počet uživatelů veřejné dopravy	Nedostatek financí, negativní výsledky	KHK, DPMHK
Podpora cyklistiky s KHK v rámci akce „Cyklosezóna začíná“	2025 – průběžně	KHK	100 tis.	Rozpočet města Rozpočet Královéhradeckého kraje	Počet účastníků akce (cílem změna dopravních návyků)	Nízká účast	KHK, město, školy, neziskový sektor

Strategický cíl 3: Realizace nadřazené dopravní infrastruktury a zlepšení dopravní obslužnosti

Aktivita	Časový harmonogram	Garant	Odhadovaný rozpočet (v Kč)	Zdroje financování	Monitorování a indikátory	Hrozby	Spolupráce
Spolupráce na koordinaci staveb	2025 – průběžně	Odbor rozvoje města	0	0	Počet koordinovaných staveb (cílem koordinace)	Nedostatek financí, nezájem stakeholderů	KHK, ŘSD, SŽ, ÚS KHK, SS KHK
Příprava území pro budoucí městskou infrastrukturu	2025-2030	Odbor investic	20 mil.	Rozpočet města Národní dotace (Státní fond dopravní infrastruktury)	Počet investičních akcí (cílem je zajištění návaznosti na stavby)	Zpoždění příprav, finance	KHK, ŘSD, SŽ, ÚS KHK, SS KHK
Koordinace budoucího přetřídění komunikací	2026-2030	Odbor rozvoje města	0	0	Počet přetříděných komunikací	Neshoda na přetřídění	KHK, ŘSD, SŽ, ÚS KHK, SS KHK

Strategický cíl 4: Podpora digitalizace a inteligentního řízení dopravy

Aktivita	Časový harmonogram	Garant	Odhadovaný rozpočet (v Kč)	Zdroje financování	Monitorování a indikátory	Hrozby	Spolupráce
Zvýšení informovanosti obyvatel	2026 - 2027	Odbor rozvoje města	0	0	Počet článků na hradecejde.cz, Počet akcí (cílem změna dopravních návyků)	Nizká účast veřejnosti, nezájem, nepodpora vedení	kancelář primátorky (tiskové oddělení), školy, neziskové organizace
Poskytování dat z inteligentního dopravního systému	2026 – průběžně	Odbor rozvoje města	200 tis.	Rozpočet města	Počet poskytnutých datových sad	Nefunkčnost, nevyužití, chybovost dat	školy, projektanti, soukromí partneři
Integrace nových technologií a rozvoj C-ITS	2026 - 2030	Odbor rozvoje města	1 mil.	Rozpočet města Evropské dotace (např. Integrovaný regionální operační program, Operační program Doprava)	Počet instalovaných C-ITS zařízení (cílem je technologický rozvoj)	Technické problémy, finance	soukromý sektor, neziskové organizace
Modernizace datové platformy a kontrola dat	2026	Odbor informatiky	1 mil.	Rozpočet města Evropské dotace (např. Integrovaný regionální operační program, Operační program Doprava)	Počet modernizovaných systémů (cílem je technologický rozvoj)	Technické problémy, finance	soukromý sektor, neziskové organizace
Zlepšení detekčních a monitorovacích systémů	2026	Odbor rozvoje města	3 mil.	Rozpočet města Evropské dotace (např. Integrovaný regionální operační program, Operační program Doprava)	Počet radarů, kamer a detektorů (cílem je technologický rozvoj)	Technické problémy, nepodpora vedení, finance	soukromý sektor, neziskové organizace
Získávání informací o dopravních inovacích	2025 - 2030	Odbor rozvoje města	200 tis.	Rozpočet města	Počet workshopů a konferencí (cílem je rozvoj zaměstnanců)	Nemožnost implementace, finanční náročnost, nepodpora vedení města	soukromý sektor, neziskové organizace

IV. Implementační rámec



Tato sekce definuje praktický rámec pro realizaci Integrovaného akčního plánu (IAP) města Hradec Králové. Zaměřuje se na řízení, participaci, financování, časový harmonogram, monitorování a řízení rizik. Cílem je zajistit, aby plánované aktivity byly proveditelné, udržitelné a efektivně řízené i po skončení podpory programu URBACT.

1. Implementační rámec

Implementační rámec Integrovaného akčního plánu města Hradec Králové představuje klíčovou část dokumentu, která propojuje strategické cíle s jejich konkrétní realizací. Tato sekce vytváří ucelený a proveditelný plán, jakým způsobem budou jednotlivé aktivity uvedeny do praxe – od řízení a koordinace, přes zapojení relevantních aktérů, až po financování, harmonogramy a monitorování, které zajistí dlouhodobou udržitelnost a flexibilitu celého plánu. Cílem je poskytnout praktický nástroj pro hladkou implementaci a dohled nad realizací IAP, který zároveň podpoří efektivní spolupráci mezi městem, partnery a veřejností.

Mechanismy řízení

Za celkový dohled nad realizací Integrovaného akčního plánu bude odpovědný Odbor rozvoje města Hradec Králové, který zajistí koordinaci mezi jednotlivými zapojenými aktéry, dohled nad plněním cílů a pravidelnou aktualizaci plánu. Tento odbor bude rovněž plnit roli centrálního kontaktního bodu pro komunikaci, reporting a navrhování případných úprav v reakci na nové potřeby nebo okolnosti.

Zapojení stakeholderů

Zapojení klíčových stakeholderů je nedílnou součástí úspěšné realizace Integrovaného akčního plánu a základním předpokladem pro jeho dlouhodobou udržitelnost. Do procesu přípravy i následné implementace IAP jsou aktivně zapojeni zástupci města, kraje, odborných institucí, škol, dopravců, neziskových organizací i veřejnosti, tedy ti, kdo zastupovali na začátku místní skupinu RRBACT (ULG). Pravidelná spolupráce a otevřený dialog s těmito partnery umožňují lépe pochopit místní potřeby, ověřovat proveditelnost jednotlivých opatření a vytvářet řešení, která mají reálný dopad. Díky participaci se zvyšuje nejen kvalita přijatých rozhodnutí, ale také jejich přijetí širokou veřejností. Projednávání bude probíhat v užších pracovních skupinách, které budou zaměřeny dle projednávaných témat.

Zapojení veřejnosti

Zapojení veřejnosti bude zajištěno prostřednictvím:

- pravidelných veřejných setkání a workshopů v závislosti na aktuální potřeby projektů,
- digitálních platforem (např. www.hradecjede.cz),
- zapojení škol, neziskových organizací a podnikatelů do pilotních projektů
- participativních kampaní (Do práce na kole, Den bez aut, Evropský týden mobility a další).

2. Finanční rámec

Celkové náklady spojené s realizací jednotlivých aktivit IAP se pohybují v odhadované výši přibližně 50–80 milionů Kč během prvních několika let implementace, v závislosti na rozsahu

realizace a dostupnosti zdrojů. Zatímco některé aktivity představují výrazné investiční výdaje (například modernizace infrastruktury nebo terminálů), jiné jsou založeny převážně na lidských zdrojích, koordinaci a zapojení odborníků či stakeholderů (například kampaně, spolupráce s krajem nebo informační aktivity). Klíčové bude využití kombinace městského rozpočtu, dotačních titulů, evropských fondů (např. IROP, OPD) a případných partnerství se soukromým sektorem viz níže. Flexibilní finanční strategie a průběžné sledování efektivity výdajů budou zásadní pro udržitelnost celého plánu. Odhady jsou orientační a reflektují standardní rozpětí podobných městských projektů v ČR.

Strategický cíl	Aktivita	Odhad nákladů (v Kč)	Poznámka
1 – Udržitelná mobilita	Podpora kampaní	300 000	Lidské zdroje, externí služby
1 – Udržitelná mobilita	Rozvoj mobility na ZŠ	6 000 000	Přednášky, školní plány, realizace
1 – Udržitelná mobilita	Fond mobility	-	Lidské zdroje
1 – Udržitelná mobilita	MHD zdarma (akce)	300 000	Ztráta tržeb, komunikace
1 – Udržitelná mobilita	Sdílená kola	6 000 000	provozní smlouva
1 – Udržitelná mobilita	Chodníky, cyklostezky	20 000 000	Investiční akce
1 – Udržitelná mobilita	Bezmotorová cargo doprava	2 500 000	Testování, infrastruktura
2 – Integrace dopravy	Schůzky s KHK	100 000	Lidské zdroje, koordinace, externí služby
2 – Integrace dopravy	Revitalizace terminálů	15 000 000	investiční akce
2 – Integrace dopravy	Zavedení integrace	500 000	Systémy, smlouvy, přestupní tarify
2 – Integrace dopravy	Cyklosezóna (s KHK)	100 000	Propagace, program, lidské zdroje
3 – Dopravní infrastruktura	Koordinace staveb	-	Lidské zdroje
3 – Dopravní infrastruktura	Příprava území	20 000 000	Studie, výkupy, projektování
3 – Dopravní infrastruktura	Přetřídění komunikací	200 000	lidské zdroje, koordinace, externí služby
4 – Digitalizace a ITS	Informační kampaň	-	Lidské zdroje, externí služby
4 – Digitalizace a ITS	Data z IDS + C-ITS	200 000	IT systém, zařízení, externí služby
4 – Digitalizace a ITS	Modernizace platform	1 000 000	Upgrade datového jádra
4 – Digitalizace a ITS	Monitorovací systémy	3 000 000	Kamery, senzory, integrace, obnova ITS
4 – Digitalizace a ITS	Monitoring inovací	200 000	Analytici, testování

Financování bude zajištěno kombinací:

- městského rozpočtu,
- krajských a národních dotačních titulů (např. IROP, OPD, SFŽP),
- evropských fondů (např. ERDF, URBACT),
- soukromých partnerství (např. Nextbike, Park 360, PPP projekty),
- případně crowdfundingových kampaní pro pilotní projekty,
- Inovativní nástroje (např. Fond mobility, participativní rozpočet).

3. Harmonogram

2025–2026: Spuštění a pilotní fáze

- Nastavení základních procesů a struktur nezbytných pro úspěšnou implementaci IAP
- Zahájení pilotních projektů, přípravu technických studií, koordinaci s partnery a zajištění potřebných zdrojů
- Zavedení Fondu mobility, spuštění kampaní na podporu udržitelné dopravy
- Realizace školních plánů mobility na základních školách
- Příprava integrace městské a příměstské dopravy s krajem, včetně analytických a organizačních kroků
- Jednání o budoucím zatřídění komunikací
- Kontrola získaných dopravních dat z IDS a vývoj informačních kanálů (public portál, opendata portál)

2027–2028: Rozvoj a rozšíření opatření

- Plánované aktivity se posunou do širší realizace
- Rozšíření infrastruktury, modernizace chodníků, cyklostezek a přestupních terminálů
- Rozvoj systémů inteligentního dopravního řízení (C-ITS, digitální dvojče)
- Zahájí se implementace bezmotorové cargo dopravy.
- Nová zakázka na systém sdílených kol
- Proběhne 1. fáze na přetřídění komunikací
- Ve spolupráci s krajem budou vyhodnoceny první výstupy integrace dopravy a nastavena případná vylepšení

2029–2030: Konsolidace a udržitelnost

- Konsolidace implementovaných opatření, jejich vyhodnocení a případnému rozšíření
- Zjištění dlouhodobé udržitelnosti a provozní efektivity zavedených systémů
- Dokončení přetřídění městských komunikací, finální úpravy terminálů a rozšíření datového základu města pro podporu prediktivního řízení dopravy (digitální dvojče)
- Aktualizace a zrevidování strategie IAP na základě získaných dat a zkušeností, čímž se připraví podmínky pro návazné plány a strategické investice

4. Monitorování a rizika

Řízení rizik je klíčovým prvkem úspěšné realizace Integrovaného akčního plánu. Mezi hlavní identifikovaná rizika patří zpoždění v přípravě projektové dokumentace (nevysoutěžení projektové kanceláře) a stavebních realizacích, omezená dostupnost finančních prostředků nebo zpožděné vyhlášení dotačních výzev. Dále existuje riziko nízké participace veřejnosti či partnerů, což může negativně ovlivnit efektivitu některých měkkých opatření, jako jsou kampaně či integrační kroky. V oblasti digitalizace a ITS může docházet k technologickým komplikacím nebo nedostatečné kompatibilitě stávajících systémů. Z hlediska udržitelnosti je nutné počítat i s rizikem personálních kapacit – nedostatkem kvalifikovaných pracovníků nebo vysoké fluktuace. V rámci integrace dopravy je riziko politické nevěry. Všechny tyto faktory je třeba průběžně monitorovat a včas přijímat adekvátní opatření.

Monitoring a reporting budou zajišťovány prostřednictvím aktualizovaných tabulek jednotlivých aktivit pro každý strategický cíl, které obsahují klíčové ukazatele, časový harmonogram, zodpovědné subjekty i odhadované rozpočty. Monitoringem a reportingem je pověřen odbor rozvoje města Hradec Králové. Monitoring bude sloužit nejen ke zpětné vazbě, ale i k operativnímu řízení a případné adaptaci plánu dle aktuální situace.

V. Závěry IAP



Integrovaný akční plán města Hradec Králové představuje komplexní strategii pro zlepšení propojení městské a venkovské mobility s důrazem na udržitelnost, inkluzi a digitální inovace. Plán vychází z hluboké analýzy místního kontextu, potřeb obyvatel a zkušeností získaných v rámci projektu URBACT „Beyond the Urban“.

Strategický záměr Integrovaného akčního plánu města Hradec Králové je postaven na čtyřech hlavních pilířích, které směřují k udržitelnému, propojenému a moderně řízenému městu. Tyto pilíře reflektují potřeby obyvatel, současné dopravní výzvy i budoucí trendy:

- 1. Podpora udržitelné mobility na území města:** zvyšování atraktivity ekologických a aktivních způsobů dopravy, včetně podpory kampaní, modernizace infrastruktury a rozvoje bezmotorové dopravy.
- 2. Integrace městské a linkové dopravy:** zajištění plynulého přestupu mezi různými formami dopravy, spolupráce s Královéhradeckým krajem a zlepšení přestupních uzlů.
- 3. Realizace nadřazené dopravní infrastruktury a zlepšení dopravní obslužnosti:** plánování a koordinace dopravních staveb, příprava městských území a přetřídění komunikací pro efektivnější dopravní řešení.
- 4. Podpora digitalizace a inteligentního řízení dopravy:** využití dat, moderních technologií a systémů C-ITS ke zlepšení informovanosti, monitorování provozu a chytrému řízení dopravy.

Pro **zajištění širokého přijetí a podpory IAP** bude město využívat:

- veřejné prezentace a workshopy,
- digitální platformy (např. hradecjede.cz),
- tištěné informační materiály,
- spolupráci se školami, neziskovými organizacemi a dopravními partnery.

V období listopadu 2025 – dubna 2026:

- **Zřízení realizačního týmu** v rámci odboru rozvoje města Magistrátu města Hradec Králové pro koordinaci implementace IAP.
- **Zahájení jednání s Královéhradeckým krajem** k integraci městské a příměstské dopravy a spolupráci na infrastrukturních investicích.
- **Spuštění pilotních aktivit:** kampaně udržitelné mobility, práce na školních plánech mobility, příprava Fondu mobility, plánování rozšíření sítě sdílených kol.
- **Zadání projektových dokumentací a studií** pro investiční projekty (chodníky, cyklostezky).
- **Zahájení poskytování dopravních dat** formou reportingu (public portál) a možnosti pracování s daty (open data).
- **Zahájení komunikace s veřejností** o obsahu plánu a výhodách připravovaných změn v rámci společenských akcí pořádaných městem.
- **Zajištění financování** – pro jednotlivé akce bude zajištěno financování.

Kontaktní údaje:

Statutární město Hradec Králové, odbor rozvoje města

Ing. Petr Schiller – vedoucí oddělení koncepce a strategie mobility

E-mail: petr.schiller@mmhk.cz

Web: www.hradecjede.cz