



PARDUPLÁN

MĚNÍME TVÁŘ PARDUBICKÉ DOPRAVY

**PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY
STATUTÁRNÍHO MĚSTA PARDUBICE**



PARDUPLÁN



Pardubice

Dopravní podnik města Pardubic a. s.



**UNIVERZITA
PARDUBICE
DOPRAVNÍ
FAKULTA
JANA PERNERA**

“

Různé druhy dopravy ve městě spolu denně bojují o veřejný prostor. Plán udržitelné městské mobility navrhuje optimální poměr mezi tím, kolik prostoru jednotlivé druhy dopravy dostanou. Jeho ambicí je chránit veřejný prostor tak, aby sloužil dopravním prostředkům i lidem.

ÚVOD

Moderní města čelí v oblasti dopravy mnohým výzvám. Musí hledat řešení, která ulehčí stávající infrastrukturu a vyhoví potřebám města.

Co je to ParduPlán?

Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice, zkráceně ParduPlán, je strategický projekt zabývající se dopravou a jejím plánováním v budoucích letech.

ParduPlán je plán, který podporuje především dlouhodobě udržitelné druhy dopravy – tedy takové, které se snaží minimalizovat svůj dopad na životní prostředí v podobě záboru veřejného prostoru, produkce hluku a emisí a využívají spíše obnovitelné zdroje energie. Typickými příklady jsou chůze, jízda na kole a veřejná hromadná doprava.

Jaké jsou cíle ParduPlánu?

Cílem ParduPlánu je doprava, která bude plynulejší, bezpečnější a šetrnější k životnímu prostředí.

Zaměřuje se na všechny stávající problémy i budoucí výzvy pardubické dopravy a navrhuje řešení tak, aby byla doprava dlouhodobě udržitelná.

Projekt se zabývá všemi druhy dopravy ve městě – hromadnou, individuální, nákladní, nemotorovou i dopravou v klidu (parkování). Ve výsledku chce nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu – mobility.



Jak ParduPlán vznikl?

Základem je analýza

Základem projektu je pečlivá analýza dopravních systémů, která probíhala až do poloviny roku 2021. V rámci analytické fáze provedli dopravní experti rozsáhlé průzkumy v terénu – sčítali nejen auta, ale i další druhy dopravy. **Zkoumali parkování v centru i na sídlištích a studovali všechny projekty a podklady, které město v souvislosti s řízením dopravy doposud vytvořilo.**

Nový směr pro Pardubice

Na analytickou část navázala návrhová část a práce na ní pokračovaly až do března roku 2022. Úkolem bylo určit směr, kterým se Pardubice v oblasti dopravy vydají. **V rámci návrhové fáze vznikla pestrá sada opatření (projektových, investičních a provozních), které pomohou zvoleného cíle dosáhnout.**

Zapojila se i veřejnost

Pro moderní přístup k dopravnímu plánování je nezbytná spolupráce s veřejností. **Přes 900 lidí pomáhalo mapovat dopravní problémy v rámci Problémové mapy a dalších 400 lidí sdílelo data o své pravidelné cestě do zaměstnání. Přes 50 společností a firem poskytlo interní data o dopravě a více než 60 odborníků na workshopech pomohlo analyzovat dopravní soustavu a určit její priority.**

Díky analýze a spolupráci s veřejností mohl vzniknout multimodální dopravní model současného a budoucího stavu, který pomohl najít slabá místa a jejich efektivní řešení.

Stručně o ParduPlánu

Kdo a kdy plán zpracoval?

ParduPlán začal vznikat v listopadu roku 2019 a dokončen byl v březnu roku 2022. Za jeho vznikem stojí Statutární město Pardubice a dopravní inženýři společnosti UDIMO. Do zpracování zasáhla i světová pandemie viru covid-19, která celý projekt zpomalila.

Kontrola a schvalování

Průběh ParduPlánu monitorovala Pracovní skupina města, která poskytovala odborná stanoviska a také Řídící skupina, která projednávala a schvalovala stěžejní výstupy. Kontrolní mechanismus doplnila Rada a zastupitelstvo města Pardubice, Pardubický kraj, Ministerstvo dopravy a další státní úřady, díky kterým byl celý ParduPlán nakonec schválen.

Přes 400 stran kompletní dokumentace

Tato publikace je zjednodušenou verzí ParduPlánu a shrnuje přes 400 stránek kompletní dokumentace, včetně více než 50 příloh a dalších podkladů.

Brožura vám pomůže zorientovat se v pardubické dopravní soustavě natolik, abyste pochopili, co vás do roku 2035 v oblasti dopravy čeká a proč se Pardubice vydaly právě tímto směrem.



“

V rámci analytické části se nám díky spolupráci se širokou a odbornou veřejností podařilo zmapovat dopravní systém a vytvořit model dopravy současného stavu. Určili jsme možné hrozby jednotlivých systémů a příležitosti k jejich zlepšení.

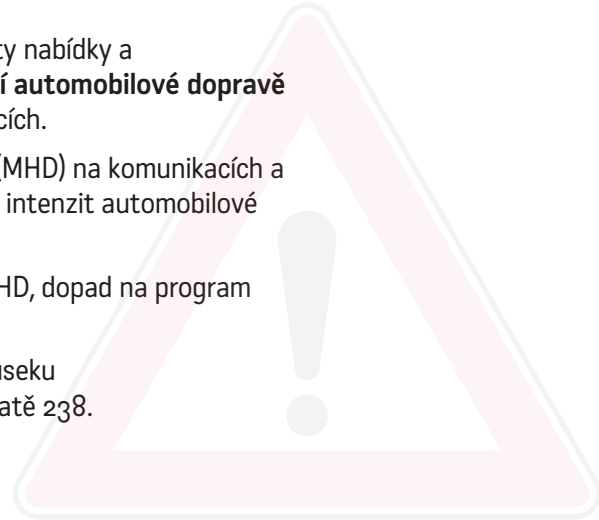


ANALYTICKÁ ČÁST

HROZBY

Veřejná hromadná doprava (VHD)

- Snižování počtu přepravených osob z důvodu nízké kvality nabídky a **nedostatečné konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě (IAD)**, růst automobilizace a rostoucí tlak IAD u dojíždějících.
- Neupřednostňování vozidel městské hromadné dopravy (MHD) na komunikacích a křižovatkách, **snižování cestovní rychlosti** vlivem růstu intenzit automobilové dopravy.
- Nedostatečná obnova a modernizace vozového parku MHD, dopad na program Čistá mobilita.
- Nedostatečná kapacita železničních tratí, problematika úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice n. L., včetně úvrati tratě 238.
- Snižování tržeb z jízdného kvůli stárnutí populace a úbytku cestujících.



72 905 osob

přepraví vozy MHD
v běžný pracovní den

Veřejná hromadná doprava je nedílnou součástí dopravního systému Pardubic. Pro část obyvatelstva je dokonce trvale nepostradatelná k zajištění každodenní mobility.

Z průzkumu dopravního chování vyplývá, že 22 % všech vykonaných cest na území města připadá na MHD. Jde o podíl v rámci tzv. dělby přepravní práce, což je počet všech cest vykonaných za 24 hodin.

HROZBY

Individuální automobilová doprava (IAD) a doprava v klidu (parkování)

- Rostoucí automobilizace a její dopad na zatížení komunikací, bezpečnost provozu a zvyšující se nároky na řešení dopravy v klidu - zejména dopad na životní prostředí ve formě **zábory zeleně ve prospěch parkování**.
- Komplikace s udržení přijatelné funkčnosti důležitých komunikací, včetně negativního dopadu na kvalitu silniční veřejné dopravy (např. zpoždění MHD).
- **Růst počtu dopravních nehod s účastí chodců a cyklistů**, zvýšení závažnosti následků dopravních nehod.
- Komplikace při potenciálním urbanistickém rozvoji území, zejména vnějšího, z hlediska dopravní obsluhy a dostupnosti.
- Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou a rizika spojená se zhoršenou dostupností území vozidly integrovaného záchranného systému.
- Rostoucí náklady spojené s provozováním a rozvojem systému organizování dopravy v klidu.
- **Neochota uživatelů připustit, že parkování je služba**, která může být regulována a zpoplatněna.



1,24 osoby

je průměrná obsazenost
jednoho auta ve městě

Automobilizace je počet osobních vozidel na obyvatele a v Pardubicích dlouhodobě roste. V roce 2020 činila cca 551 vozidel na 1000 obyvatel.

Přesně opačný trend má počet cestujících v těchto vozidlech. Menší obsazenost se mimo jiné projevuje zvýšením množství osobních vozidel na komunikacích, rostoucími nároky na parkování a odstavování vozidel a také zhoršenou kvalitou životního prostředí v podobě emisí škodlivých plynů, volných částic nebo hluku.

HROZBY

Pěší a cyklistická doprava (aktivní mobilita)

- Zvyšující se stupeň automobilizace, klesající podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- Zvýšená nehodovost cyklistů, včetně růstu závažnosti zranění.
- **Přetrvávající opomíjení cyklistické dopravy při přípravě rekonstrukcí a investic.**
- Růst počtu dopravních nehod s účastí chodce jako důsledek růstu intenzity silniční dopravy nebo nedostatečným zklidňováním dopravy.
- Neřešení nebezpečných a rizikových míst z hlediska společného provozu chodců a cyklistů, které mohou vést ke zvýšení nehodovosti chodců.
- **Nedostatečná harmonizace pěších a cyklistických tras, včetně nesjednocení pěších tras a nedostupnosti zastávek MHD.**
- Budování cyklistické infrastruktury na úkor pěší dopravy.
- Trend podřizování pěší a cyklistické dopravy dopravě automobilové.



7183 chodců

přejde za 24 hodin
přes přechod na
náměstí Republiky

Pěší doprava je spjata prakticky s jakoukoliv mobilitou, zahajuje a končí cestu automobilové, hromadné i cyklistické dopravy. Výhodná je u kratších cest do 1-2 km a jedná se o nejlevnější způsob dopravy, umožňující okamžitou mobilitu nezávislou na ostatních prostorově a ekonomicky náročnějších druhích dopravy.

Každý pracovní den vykonají obyvatelé Pardubic 64,2 tisíc cest pěšky.

PŘÍLEŽITOSTI

Veřejná hromadná doprava (VHD)

- **Upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu**, zvýšení jízdní rychlosti. Zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy (VHD) na dělbě přepravní práce.
- **Zapojení MHD Pardubice do integrovaného dopravního systému (IDS)** organizovaného Integrátořem regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Systémové řešení dopravy v klidu pomocí VHD.
- Probíhající přestavba železniční stanice Pardubice hlavní nádraží, výstavba lávky do sídliště Dukla.
- Probíhající modernizace tratí 031 (Pardubice - Liberec) a 238 (Pardubice - Havlíčkův Brod), zvýšení kvality železniční dopravy. **Zlepšení návaznosti MHD na železniční stanici Rosice n. L.**
- Další **rozvoj ekologické MHD** s využitím trolejbusů, parciálních/hybridních vozidel nebo jejich kombinací. U autobusů se jedná o rozvoj čisté mobility.
- Podpora a další rozvoj systémů P+R (zaparkuj auto a jeď VHD), B+R (zaparkuj kolo a jeď VHD), D+R (zavolej a jeď VHD) a dalších systémů obsluhy území v rámci města i regionu.
- Doplnění nedostatečné nebo chybějící infrastruktury, vybavení a zázemí pro rekreační a turistickou vodní dopravu a využití jejího potenciálu.



Téměř **90%**

vozového parku DPMP
tvoří nízkopodlažní
vozidla

Bezbariérová doprava ve městě je nejen o pěších trasách, ale také o kombinaci s dalšími druhy dopravy. Řeší se přístupnost zastávek veřejné hromadné dopravy i samotných vozů.

V Pardubicích je cesta k úplné bezbariérovosti vozidel téměř u konce. Poslední data ukazují, že 62 ze 72 autobusů a 55 z 58 trolejbusů ve městě je nízkopodlažních.

PŘÍLEŽITOSTI

Individuální automobilová doprava (IAD) a doprava v klidu (parkování)

- Zvyšování podílu udržitelných druhů dopravy v dělbě přepravní práce ve městě i v jeho okolí.
- Doplnění ZÁKOS v návaznosti na průtah I/37, odvedení zbytné dopravy z obytného území.
- Snížení koncentrace silniční dopravy a **zklidnění dopravy v centru města**, v navazujícím území a v dalších lokalitách.
- Zvyšování bezpečnosti, snížení počtu nehod a závažnosti následků, především u pěší a cyklistické dopravy.
- Sjednocení a zvýšení konzistence opatření dopravního zklidnění v jednotlivých lokalitách města.
- **Rozvoj systémového řešení dopravy v klidu**, doplnění záchytných parkovišť a naváděcího systému.
- Úprava organizace parkování v zóně placeného stání, doplnění nabídky parkovacích míst v obytných oblastech a případně řešení odstavování vozidel územní regulací k zajištění průjezdnosti vozidel IZS. Vše s důrazem na zachování zeleně a funkce veřejných prostranství.
- Doplnění nabídky v obytných oblastech, případně řešení odstavování vozidel územní regulací k zajištění dostupnosti IZS s důrazem na zachování zeleně a funkce veřejných prostranství.
- Usměrnění odstavování nákladních vozidel do 3,5 tuny v rámci oblastí bytové zástavby.
- Rozvoj systému Car Sharing, snižování poptávky po parkovacích a odstavných místech.



53% domácností

má jen jeden automobil

Město protíná řada ulic a komunikací. Ty nejvýznamnější tvoří **základní komunikační systém (ZÁKOS)**, který slouží různým druhům dopravy.

V Pardubicích je cca 4,9,9 tisíc aut, 34% domácností je bez auta, 53% má jedno a 13% má dvě a více aut. Více detailů na pardubice.eu/pruzkum.

PŘÍLEŽITOSTI

Pěší a cyklistická doprava

- **Dotvoření ucelené sítě cyklistických tras, včetně homogenity opatření.** Řešení prostupnosti přes ZÁKOS.
- Segregace cyklistických tras při vyšší intenzitě silničního provozu, oddělení od pěší dopravy v rámci společných stezek.
- **Rozvoj oblastí s dopravním zklidněním** formou zón 30 nebo obytných zón jako vhodného způsobu pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu.
- Pokračující podpora bikesharingu a kombinování cyklistiky s dalšími dopravními módy (systémy B+R), vytváření podmínek pro rozvoj elektrokol.
- **Řešení nevyhovujících standardů infrastruktury,** využití existujícího potenciálu cyklistické dopravy, včetně cykloobousměrek.
- Vytvoření koncepce bezbariérové dopravy, koordinace s dostupností objektů, budov a zastávek MHD s cílem dosažení maximální úrovně bezbariérovosti.
- **Zlepšení podmínek na přechodech pro chodce,** snížení počtu a následků dopravních nehod s účastí chodce.
- **Doplňování zastávek MHD bezbariérovými opatřeními,** řešení bezbariérových přístupových tras.



151,2 km

je rozsah sítě
cyklistické dopravy
(měřeno jednosměrně)

Výhodnost cyklistické dopravy jako individuálního druhu přepravy se projevuje především u cest do 3-6 km. Jedná se o flexibilní druh dopravy s minimálním záborem prostoru a nízkými ekonomickými nároky, umožňující široký okruh uplatnění u všech skupin obyvatel.

Stávající rozsah cyklistické infrastruktury činí cca 151,2 km. Podrobnější analýzou jednotlivých druhů tras pak bylo zjištěno, že **téměř 40 % je v podobě společné stezky pro chodce a cyklisty,** což přináší problémy z hlediska šířkového uspořádání, intenzity provozu a nezbytné harmonizace s bezbariérovými pěšími trasami.

“

V roce 2035 se obyvatelé a návštěvníci města Pardubice pohybují v kvalitním veřejném prostoru a udržitelné formy dopravy dominují v dělbě přepravní práce. Pardubická doprava je bezpečná a je aktivně řízená a organizována moderními systémy. Dopravní plánování se opírá o mezioborovou spolupráci a datovou základnu.

VIZE

Vize mobility

Vize, popsaná na předchozí stránce, je podkladem pro strategie, koncepce, územně plánovací dokumentace i konkrétní projekty. Udává směr vývoje města v oblasti dopravy i v dalších souvisejících sférách.

Vize má nejen obecné, ale v souvislosti s Plánem mobility i praktické využití, protože všechny aktivity realizované v rámci projektu směřují k jejímu naplnění. Při návrhu vize mobility kladli autoři důraz na to, aby byla její forma prakticky uchopitelná a aby se odrážela ve strategických cílech, sestavených s odbornou veřejností.

Návrh 4 strategických cílů pro pardubickou dopravu, tzv. common ground – to, na čem se odborníci s městem Pardubice shodli:

Mobilita a bezpečnost pro všechny

Město vytváří takové podmínky, při kterých mají všichni obyvatelé Pardubic možnost se po městě pohybovat svobodně a zároveň šetrně ke svému okolí a životnímu prostředí. **Zvláštní pozornost je věnována skupinám osob, jako jsou děti, starší lidé a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.** Mobilita je dostupná a bezpečná pro všechny, zejména pak pro nejzranitelnější skupiny obyvatel a návštěvníků města.

Efektivní a hospodárné využívání zdrojů

Prostředky investované do realizace opatření mají vyhodnotitelné dopady. Jsou založené na koncepčních krocích a mezioborové spolupráci územního rozvoje a dopravního plánování. **Prohlubuje se spolupráce mezi městem, okolními obcemi, krajem, státem a soukromým sektorem.** Inovativní přístupy rozšiřují nejen stávající nabídku dopravního systému, ale také ji zefektivňují, a to zejména v oblasti organizace dopravy v klidu.

Doprava šetrná k veřejnému prostoru, lidem i životnímu prostředí

Doprava šetrná k životnímu prostředí upřednostňuje podporu udržitelných forem dopravy a ústup od fosilních paliv. Nedochází k dalšímu záboru zeleně a je více dbáno na hospodaření s dešťovou vodou s cílem propojení a podpory šedo-zeleno-modré infrastruktury. O krocích v oblasti dopravy, směřujících ke zlepšení kvality veřejného prostoru a životního prostředí, jsou informováni jak obyvatelé města, tak i návštěvníci.

Udržitelná dělba přepravní práce

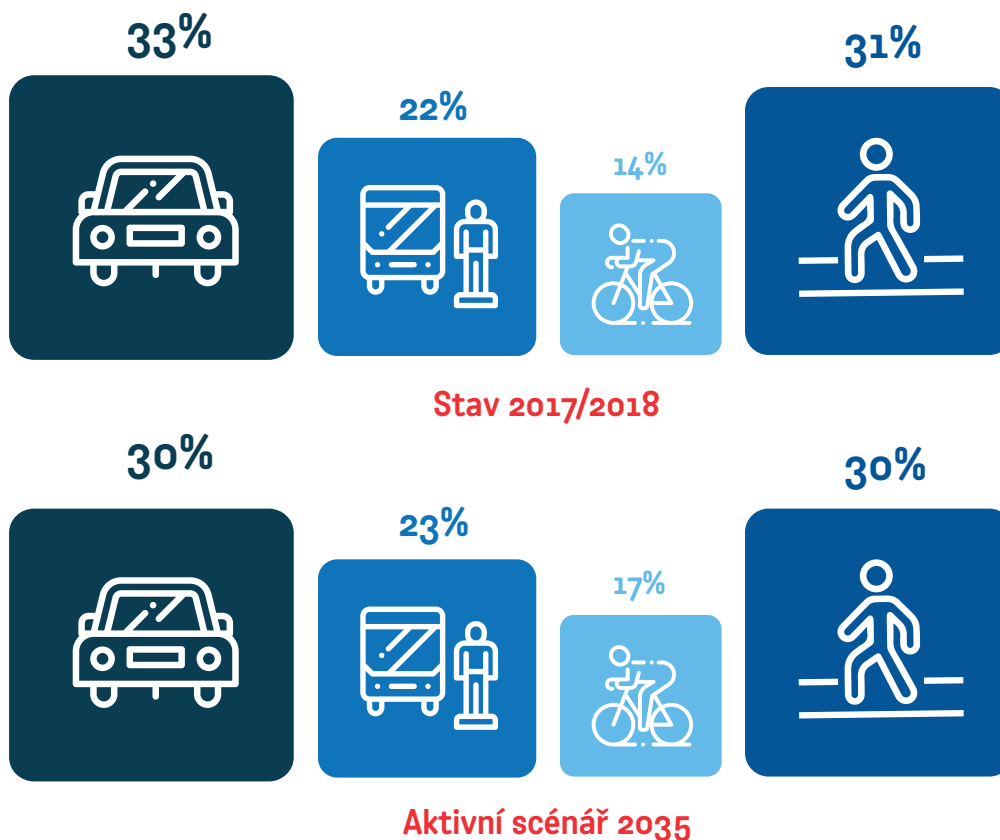
Udržitelný dopravní systém snižuje prostorovou a energetickou náročnost dopravy, emise látek znečišťujících ovzduší, hluk, zábor půdy a spotřebu dalších zdrojů. **Prostorové struktury sídelních oblastí jsou rozvíjeny tak, aby nevznikala závislost na automobilu.** Zvýšení efektivity dopravního systému je orientováno na větší využívání multimodálních řetězců cest.

Očekávaný vývoj mobility

Očekávaný vývoj mobility, řečí dopravních expertů scénář mobility, naplňuje vizi a strategické cíle a ukazuje, jak může vypadat dělba přepravní práce, pokud se navržená opatření dočkají realizace. **Cíl na změnu dopravního chování směrem k udržitelným druhům dopravy**, což se promítá hlavně do rozvoje veřejné hromadné dopravy, městské hromadné dopravy, cyklistické dopravy a nezapomíná ani na pěší dopravu.

Srovnání dělby přepravní práce mezi Výchozím stavem 2017/2018 a Aktivním scénářem 2035

Uvedené hodnoty se vztahují pouze k území města Pardubice



“

Na základě zjištění z Analytické části a modelu dopravy budoucího stavu vznikla v rámci návrhové části koncepce rozvoje Pardubické dopravy. Navržená opatření povedou k naplnění vize mobility. Opatření jsou rozdělena podle oblastí dopravy, pro které přinášejí největší efekt. Každé z navržených opatření má však přesah do ostatních oblastí dopravy. Cílem je dosažení jejich synergického efektu a změny celkové dělby přepravní práce.

NÁVRHOVÁ ČÁST



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Veřejná hromadná doprava (VHD)

- **Modernizace zastávek VHD/MHD**

Chceme pokračovat v budování bezbariérových zastávek, včetně zvyšování kvality jejich vybavení. Při modernizaci očekáváme zavádění adaptačních opatření modrozelené infrastruktury ke snižování dopadů klimatických změn a zavádění inovací v podobě smart technologií.

- **Modernizace vozového parku MHD a provozní soustavy**

Cílem modernizace je zvýšit komfort cestujících (klimatizace, smart konektivita) a úplná bezbariérovost (90 % vozidel je již bezbariérových). Opatření se týká také modernizace vozovny a pohonných jednotek vozidel, díky kterým bude mít obsluha města minimální negativní vliv na životní prostředí (např. trolejbusy, hybridní vozidla, elektrobusesy).

- **Zlepšení obslužnosti území MHD, úpravy organizace provozu**

V tomto opatření předpokládáme rozvoj obsluhy MHD, především trolejbusů, do dalších oblastí v délce cca 12 km. Také navrhujeme vybudování nových zastávek v lokalitách Terminál Jih, Hůrka, Staré Čívce průmyslová zóna, Cihelna, S. K. Neumanna a Polabiny. Součástí jsou i úpravy organizace provozu jednotlivých linek s cílem nabídnout MHD širšímu spektru cestujících.

- **Modernizace železnice, zlepšení obslužnosti území železniční osobní dopravou**

Při probíhající modernizaci železničních tratí a stanic jsme se zaměřili i na budování stanic nových, nebo přemístění stávajících. Navrhujeme např. přemístění železniční zastávky Pardubice-Opočinec blíže k průmyslové zóně Staré Čívce nebo modernizaci železniční zastávky Pardubice-Pardubičky. Do budoucna počítáme i s modernizací trati z Pardubic do Chrudimi.

- **Rozvoj systému integrované dopravy, podpora multimodality**

Podpora multimodality spočívá v rozvoji terminálů a přestupních uzlů, společně s cíleným organizováním VHD v rámci integrované dopravy. Motivací je snížit využívání individuální automobilové dopravy. Součástí návrhu opatření je zapojení Pardubické MHD do systému IREDO.

Poznámka:
kompletní přehled
opatření najdete v
návrhové části na webu
www.parduplan.cz



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Pěší doprava

- **Zpracování Generelu bezbariérové dopravy**
Generel bezbariérové dopravy je koncepční dokument, který sjednotí městské standardy a přístupy k řešení bezbariérového pohybu. Součástí dokumentu budou např. hodnocení a náměty řešení přístupů do objektů a budov nebo také bezbariérová doprava na bázi senior taxi.
- **Dopravní zklidnění historického centra a rezidentních oblastí, rozšiřování pěších a obytných zón**
Zavádění dopravně zklidněných oblastí zvýší bezpečnost nejzranitelnějších účastníků dopravy a přerozdělí dopravní prostor směrem ke zvýšení kvality pobytových funkcí. Tyto oblasti budou v co největší míře umožňovat také pohyb cyklistů a dalších prostředků mikromobility. Návrh obsahuje dále vytvoření pěší zóny o délce cca 0,5 km na území Starého města.
- **Rekonstrukce a doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení**
Označili jsme 272 nevyhovujících přechodů nebo míst pro přecházení určených k rekonstrukci. Vytipovali jsme 335 lokalit vhodných k vytvoření nových přechodů nebo míst pro přecházení. Opatření cílí na zvýšení bezpečnosti a prostupnosti území pro pěší dopravu. Vybavení přechodů a míst pro přecházení musí splňovat i požadavky pro přístup všem skupinám občanů s handicapem.
- **Rekonstrukce nevyhovující infrastruktury pro pěší a doplnění nové**
Chceme odstranit závady a rizika na infrastruktuře pro pěší dopravu. Přednostní kroky jsou zaměřeny na zvýšení bezpečnosti a bezbariérovosti řešením nevyhovujících úseků hlavních pěších tras, zejména společných stezek pro chodce a cyklisty a nevyhovujících zastávek. S cílem provázat celou síť navrhujeme také doplnění nových tras.
- **Stavba nových lávek a přemostění**
Se záměrem dále zlepšit prostupnost území jsme stanovili 6 lokalit vhodných k vytvoření nových lávek a přemostění přírodních a umělých bariér. Jedná se např. o lávku přes Labe mezi sídlištěm Závodu míru a Polabinami (Poseidon) a přemostění v ulici Kapitána Bartoše.

Poznámka:
kompletní přehled
opatření najdete v
návrhové části na webu
www.parduplan.cz



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Cyklistická doprava

- **Aktualizace Generelu cyklistické dopravy**
Generel cyklistické dopravy je koncepční dokument, který sjednotí přístupy k jednotlivým kategoriím cyklistické infrastruktury za využití nových poznatků a námětů získaných při tvorbě Plánu mobility. Zároveň vytvoří standardy pro jejich vybavení jako např. stojany, osvětlení a další.
- **Přestavba a harmonizace úseků se společným provozem pěších a cyklistů**
Určili jsme 16 km nevyhovujících společných stezek pro chodce a cyklisty. Tyto úseky by měly být optimálně (při rekonstrukcích) řešeny pásy pro cyklisty oddělenými od pěší i motorové dopravy.
- **Rozvoj sítě cyklistických tras, napojení na dálkové trasy**
Navrhujeme doplnění nové infrastruktury cyklistické dopravy především pro denní ale i rekreační využívání. Rozvoj základní sítě cyklistických tras se předpokládá v celkové délce cca 19 km a využít k tomu chceme např. i zklidněných oblastí.
- **Stavba nových lávek a přemostění**
Chceme doplnit trasy cyklistické dopravy výstavbou ideálně 6 nových přemostění přírodních a umělých bariér. Pro cyklisty navrhujeme například přemostění přes Labe mezi koupalištěm Cihelna a parkem Na Špici, mezi sídlištěm Dukla a areálem Pardubického závodiště.
- **Oddělení cyklistické dopravy od silniční motorové dopravy**
Chceme zvýšit kvalitu infrastruktury oddělením cyklistické dopravy od silniční motorové dopravy, což výrazně přispěje k její bezpečnosti. Odhad délky cyklistických tras navržených pro realizaci segregačních opatření motorové ale i pěší dopravy činí cca 42 km.
- **Multimodalita, rozvoj systému B+R, bikesharing**
Cyklistická a veřejná hromadná doprava se vhodně doplňují, pokud jsou vytvořeny dobré podmínky pro jejich kombinaci. Systém B+R (bike & ride) přináší možnost bezpečného odložení jízdního kola. Cílený rozvoj systému B+R a bikesharingu (sdílená kola) podpoří zvýšený zájem o kombinování více udržitelných druhů dopravy. Zásadní pro dojíždění do Pardubic je zázemí na všech železničních zastávkách a jejich dostupnost prostřednictvím bezpečných tras pro cyklistickou dopravu.

Poznámka:
kompletní přehled
opatření najdete v
návrhové části na webu
www.parduplan.cz



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Automobilová doprava

- **Přeložka silnice I/36 Trnová-Fáblovka-Dubina (severovýchodní obchvat)**
Chceme vytvořit kapacitní komunikace mezi oblastmi Trnová a Dubina a přeložit tak silnici I/36 mimo zastavěné území. Tím odvedeme část tranzitní dopravy (především nákladní) z obytného území města.
- **Přeložka silnice I/2 Dražkovice-ulice Průmyslová (jihovýchodní obchvat)**
Tato stavba propojí silnici I/37 v severní oblasti Dražkovic s ulicí Průmyslová v oblasti Pardubičky, s pokračováním na Sezemice. Hlavním přínosem bude dokončení segmentu jižního pardubického okruhu. Dalším přínosem návrhu je dostupnost průmyslové oblasti Pardubičky mimo zastavěná území města.
- **Dopravní redukce úseků komunikací - upřednostnění vozidel VHD a IZS**
Díky realizaci přeložek silnic I/36 (severovýchodní obchvat) a I/2 (jihovýchodní obchvat) dojde ke snížení dopravního zatížení na komunikacích v širším území centra města. Uvolněný prostor chceme využít na vyhrazené pruhy pro vozidla veřejné hromadné dopravy a integrovaného záchranného systému, případně i k provozu cyklistů.
- **Doplnění sjízdny rampy na silnici I/37 v MÚK Rosice**
Nová sjízdna rampa z mimoúrovňového křížení Rosice zlepší obsluhu území a zvýší dostupnost a využitelnost kapacitní průtahové silnice I/37.
- **Dopravní napojení Nemocnice Pardubického kraje a areálu Tesla**
Výstavbou nového mimoúrovňového křížení Kyjevská (se stávající silnicí I/36 v ulici Kpt. Jaroše) dojde k výraznému zlepšení dostupnosti krajské nemocnice a nově urbanizovaného prostoru bývalé Tesly bez nutnosti projíždět širším územím centra města.
- **Přestavba křižovatky Na Drážce-Dašická-Kpt. Jaroše**
Úprava křižovatky je nezbytná z hlediska bezpečnosti. Přestavba spočívá v úpravě ochranných ostrůvku, vodorovného dopravního značení a obnově povrchu.

Poznámka:
kompletní přehled
opatření najdete v
návrhové části na webu
www.parduplan.cz



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Doprava v klidu

- **Tvorba celoměstské koncepce dopravy v klidu**

Prvním krokem ke konkretizaci jednotlivých návrhů je vytvoření dokumentu strategického plánování. Níže navržená opatření dopravy v klidu jsou proto ideově náměty, na jejichž zpřesnění se již pracuje.

- **Realizace a rozšíření oblastí R/A na území ZPS, vytvoření nárazníkové oblasti**

Návštěvníci a zaměstnanci, kteří upřednostňují bezplatné parkování, se přesunují do oblastí okolo zóny placeného stání. Parkování obyvatelům těchto lokalit usnadníme realizací nebo rozšířením oblastí pro rezidenty a abonenty a zároveň tyto oblasti dopravně zklidíme.

- **Budování nabídky záchytných parkovišť P+G v rámci území ZPS**

P+G (Park & Go, česky „zaparkuj a jdi“) je označení záchytného parkoviště, z něž je možné dosáhnout cíle cesty (např. centrum města) pěšky. Vytvořením nových parkovacích ploch a domů na území placeného stání umožní poptávku koncentrovat a tím i lépe organizovat.

- **Zóny zákazu stání, regulace dopravy v klidu, doplnění nabídky v lokalitách bydlení, řešení odstavování nákladních vozidel do 3,5 t**

Cílem tohoto balíčku opatření je eliminovat na sídlištních stáních vozidel v rozporu s legislativou. To zajistí hladký průjezd vozidel IZS a lepší dostupnost území. V přední řadě chceme řešit sídliště Dubina a Drážka.

- **Systém K+R, podpora systému car-sharing**

Systém K+R (Kiss & Ride, česky Polib a jedť) se uplatňuje zejména na hlavních železničních uzlech k rychlému nastupování nebo vystupování. Systémem můžeme také řešit dopravní obsluhu školních a zdravotnických zařízení. Problematiku parkování a odstavování vozidel lze mírně zlepšit sdílením nebo spoluvlastnictvím osobního vozu, tzv. car-sharingem.

- **Realizace systému P+R – kompletace inteligentního systému organizování a řízení dopravy v klidu**

P+R (Park & Ride, česky „zaparkuj a jedť“) je forma kombinované přepravy s návazností IAD na VHD. Tento systém počítá s vybudováním záchytných parkovišť v blízkosti dobře dostupných a MHD obslužených lokalit (Globus Poděbradská, Terminál Jih, S. K. Neumanna, Hůrka, případně i Pardubice-Rosice nad Labem).

Poznámka:
kompletní přehled opatření najdete v návrhové části na webu www.parduplan.cz



NAVRŽENÁ OPATŘENÍ

Organizace a řízení dopravy

- **Revize a rozvoj oblastí dopravního zklidnění**

Chceme revidovat a rozšiřovat pěší a obytné zóny a oblasti s nejvyšší povolenou rychlostí 30 nebo 40 km/h. Školní ulice s dočasným omezením motorové dopravy cílí na bezpečnost dětí v čase, kdy míří do školy.

- **Realizace projektu Inteligentní řízení dopravy, vazba na podporu MHD**

Systém inteligentního řízení dopravy modernizuje koordinaci světelných křižovatek a dokáže upřednostnit vozidla MHD. Počítá se zřízením dopravní ústředny, což umožní reagovat na dopravní situace v reálném čase.

- **Revize organizace a regulace nákladní dopravy**

Využijeme navržených komunikací k úpravě tras nákladní dopravy. Pomocí dopravního značení chceme zajistit, aby v co největší míře neprocházely zastavěným obytným územím nebo centrální oblastí města.

- **Jednotný systém řízení parkování a efektivní využití volných parkovacích míst**

Systém inteligentního parkování je již ve fázi ověřování funkčnosti a má přispět k většímu komfortu řidičů při hledání volných míst. Jedná se o detekci a zobrazení dostupných parkovacích míst online.

- **Naváděcí a informační systém města**

Systém vychází z konceptu Smart City. Poskytne online informace např. o parkovacích místech, spojích MHD, uzavírkách a omezeních, dostupných systémech sdílené dopravy a bezbariérových a cyklistických trasách.

- **Koordinátor městské mobility**

Město potřebuje svého koordinátora mobility pro naplňování Parduplánu a jeho koordinaci s dalšími obory a projekty.

- **Městské stavební standardy v oblasti MZI**

Modro-zelená infrastruktura je síť prvků budovaných ve městech ke zmírnění dopadů změn klimatu. Navrhujeme vytvořit technický manuál, který definuje standardy těchto prvků spojených s realizací šedé infrastruktury.

- **Podpora elektromobility**

Plánujeme usnadnit podmínky rozvoje dobíjecí infrastruktury. Součástí opatření je také podpora efektivní elektrické MHD.

Poznámka

Uvedena jsou pouze vybraná opatření, jejich přehled a popis najdete v Návrhové části.

Webová aplikace sledování polohy vozidel MHD v Pardubicích
<https://mhd.kacis.eu>

Implementace

Implementace je realizace navržených opatření Plánu mobility.

Zahrnuje tři skupiny souběžně probíhajících činností:

- vlastní proces realizace opatření
- sledování a vyhodnocování průběhu realizace a návrhy na její zlepšení
- průběžnou publicitu a osvětu

Základem implementace je vytvoření Implementačního plánu. Ten:

- je sestaven koordinátorem městské mobility nebo koordinační skupinou
- navazuje na Plán mobility a akční plán
- rozpracovává praktický rámec pro realizaci opatření
- podrobně plánuje období následujících pěti let.

Město by mělo mít svého koordinátora mobility a pracovní skupinu na řešení otázek městské mobility.

Koordinátor ponese odpovědnost za naplňování cílů Plánu mobility a za koordinaci odborů města a ostatních zainteresovaných stran. Nezbytným úkolem je také sledování inovací, moderních technologií a vývoje spojeného s pořizováním dopravních dat a jiných podkladů pro rozvoj pardubické dopravy.



PARDUPLÁN

ZAČÁTEK NOVÉ CESTY

**Plán udržitelné městské mobility má ukázat cíl a cestu.
V momentě, kdy víme, kam směřujeme a proč, je už
snadné opatrně kráčet kupředu.**

WWW.PARDUPLAN.CZ