

Vysoká škola ekonomická v Praze

# **Diplomová práce**

2018

Bc. Andrea Češpivová

Vysoká škola ekonomická v Praze  
Fakulta podnikohospodářská  
Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce:

# **Analýza dopravní infrastruktury Hradce Králové**

Autor diplomové práce: Bc. Andrea Čěšpivová  
Vedoucí diplomové práce: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

## P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma  
*„Analýza dopravní infrastruktury Hradce Králové“*  
vypracoval/a samostatně s využitím literatury a informací,  
na něž odkazuji.

V Praze dne 25. září 2018

Podpis

## P o d ě k o v á n í

Na tomto místě bych velmi ráda poděkovala panu Ing. Michalu Mervartovi, Ph.D. za odborné a ochotné vedení této diplomové práce, za jeho cenné rady, připomínky, konzultace a především trpělivost. Velké díky patří také mé rodině za podporu během celé doby studia.

**Název diplomové práce:**

Analýza dopravní infrastruktury Hradce Králové

**Abstrakt:**

Cílem této diplomové práce je provést analýzu dopravní infrastruktury města Hradce Králové, poukázat na problémová místa a navrhnout jejich řešení. První část se teoreticky zabývá infrastrukturou železniční, silniční, leteckou, vodní a cyklistickou. Je zde nastíněna i situace z pohledu České republiky. V praktické části je již představeno město jako takové včetně konkrétních případů dopravní infrastruktury zahrnující i síť městské hromadné dopravy. Následně je na základě poznatků provedena analýza SWOT a vyhodnocena data z dotazníkového šetření. V souladu se získanými daty jsou v závěru práce autorkou navržnuta konkrétní řešení ke zlepšení stávajícího stavu dopravní infrastruktury Hradce Králové.

**Klíčová slova:**

doprava, dopravní infrastruktura, Hradec Králové, městská hromadná doprava, SWOT analýza

**Title of the Master's Thesis:**

Analysis of transport infrastructure in Hradec Králové

**Abstract:**

The aim of this Master's Thesis is to analyse the transport infrastructure of Hradec Králové city, point out the problematic issues and propose their solution. First part is dedicated to the theory of railway, road, air, water and cycling infrastructure. It also mentions the situation from the perspective of Czech Republic. The practical part introduces the city itself with particular transport infrastructure cases including the public transportation network. Subsequently, the SWOT analysis is carried out based on the findings plus the data from the survey are evaluated. In conformity with the obtained data, the author proposes particular solutions to improve the current situation of the transport infrastructure of Hradec Králové at the end of the thesis.

**Key words:**

transport, transport infrastructure, Hradec Králové, public transport, SWOT analysis

## Obsah

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Úvod .....                                                                     | 10 |
| 2. Základní pojmy .....                                                           | 12 |
| 3. Dopravní infrastruktura .....                                                  | 14 |
| 3.1. Železniční doprava .....                                                     | 14 |
| 3.2. Silniční doprava .....                                                       | 16 |
| 3.3. Letecká doprava .....                                                        | 18 |
| 3.4. Vodní doprava .....                                                          | 19 |
| 3.5. Cyklistická doprava .....                                                    | 20 |
| 4. Městská hromadná doprava .....                                                 | 22 |
| 5. Infrastruktura v ČR .....                                                      | 24 |
| 5.1. Železniční doprava .....                                                     | 24 |
| 5.2. Silniční doprava .....                                                       | 26 |
| 5.3. Letecká doprava .....                                                        | 28 |
| 5.4. Vodní doprava .....                                                          | 28 |
| 5.5. Cyklistická doprava .....                                                    | 30 |
| 6. Metodologická část .....                                                       | 31 |
| 6.1. Předmět a cíl práce .....                                                    | 31 |
| 6.2. Základní soubor .....                                                        | 31 |
| 6.3. Metodika šetření .....                                                       | 31 |
| 6.3.1. Studium a analýza veřejně dostupných dokumentů a statistických údajů ..... | 32 |
| 6.3.2. SWOT analýza .....                                                         | 32 |
| 6.3.3. Dotazníkové šetření .....                                                  | 33 |
| 7. Hradec Králové .....                                                           | 37 |
| 8. Dopravní infrastruktura .....                                                  | 39 |
| 8.1. Železniční doprava .....                                                     | 39 |
| 8.1.1. Trať 020 .....                                                             | 41 |

|        |                                                     |    |
|--------|-----------------------------------------------------|----|
| 8.1.2. | Trat' 031 .....                                     | 41 |
| 8.1.3. | Trat' 041 .....                                     | 41 |
| 8.1.4. | Budova hlavního nádraží a nástupiště .....          | 41 |
| 8.1.5. | Další zastávky a nádraží .....                      | 42 |
| 8.2.   | Silniční doprava .....                              | 42 |
| 8.2.1. | Dálnice D11 .....                                   | 44 |
| 8.2.2. | Dálnice D35 .....                                   | 45 |
| 8.2.3. | Mezinárodní evropské silnice .....                  | 45 |
| 8.2.4. | Silnice I. třídy .....                              | 46 |
| 8.2.5. | Silnice II. a III. třídy .....                      | 47 |
| 8.3.   | Letecká doprava .....                               | 47 |
| 8.3.1. | Letecký terminál Airport Hradec Králové .....       | 49 |
| 8.4.   | Vnitrozemská vodní doprava .....                    | 49 |
| 8.5.   | Cyklistická doprava .....                           | 50 |
| 9.     | Městská hromadná doprava .....                      | 52 |
| 9.1.   | Historie .....                                      | 52 |
| 9.2.   | Současnost .....                                    | 53 |
| 9.2.1. | Vozový park .....                                   | 53 |
| 9.2.2. | Linky .....                                         | 55 |
| 9.2.3. | Tarify a jízdné .....                               | 57 |
| 9.2.4. | Terminál HD .....                                   | 58 |
| 10.    | SWOT analýza .....                                  | 60 |
| 10.1.  | Silné stránky (S) .....                             | 60 |
| 10.2.  | Slabé stránky (W) .....                             | 61 |
| 10.3.  | Příležitosti (O) .....                              | 61 |
| 10.4.  | Hrozby (T) .....                                    | 62 |
| 11.    | Analýza dat získaných z dotazníkového šetření ..... | 63 |

|       |                                           |    |
|-------|-------------------------------------------|----|
| 11.1. | Charakteristika respondentů.....          | 63 |
| 11.2. | Obecné informace .....                    | 65 |
| 11.3. | Železniční infrastruktura .....           | 67 |
| 11.4. | Silniční infrastruktura .....             | 69 |
| 11.5. | Letecká infrastruktura .....              | 71 |
| 11.6. | Vnitrozemská vodní infrastruktura .....   | 72 |
| 11.7. | Cyklistická infrastruktura.....           | 73 |
| 11.8. | Městská hromadná doprava .....            | 74 |
| 12.   | Vyhodnocení a navrhovaná doporučení ..... | 77 |
| 12.1. | Železniční infrastruktura .....           | 77 |
| 12.2. | Silniční infrastruktura .....             | 77 |
| 12.3. | Letecká infrastruktura .....              | 78 |
| 12.4. | Vnitrozemská vodní infrastruktura .....   | 78 |
| 12.5. | Cyklistická infrastruktura.....           | 79 |
| 12.6. | Městská hromadná doprava .....            | 79 |
|       | Závěr.....                                | 81 |
|       | Seznam zdrojů .....                       | 84 |
|       | Seznam tabulek .....                      | 88 |
|       | Seznam obrázků .....                      | 88 |
|       | Seznam grafů.....                         | 89 |
|       | Přílohy .....                             | 90 |

## 1. Úvod

Kvalita a hustota dopravní infrastruktury je v dnešní době velmi důležitá a proto jsou v posledních letech kladeny vysoké nároky na její zlepšování. Česká republika se svojí polohou řadí mezi významné tranzitní státy Evropy, především hustotou železniční sítě patří ke špičce. Nejrozšířenější dopravou na našem území je ovšem doprava silniční a právě z pohledu silniční dopravy patří Hradec Králové k důležitému dopravnímu uzlu.

Tato diplomová práce se bude zabývat analýzou dopravní infrastruktury Hradce Králové, města, kde autorka strávila 4 roky při studiu a zároveň města, které se nachází v blízkosti jejího bydliště. I toto bylo jedním z důvodů motivace k psaní této diplomové práce.

Teoretická část seznamuje v první řadě s nejdůležitějšími pojmy, dále jsou vydefinovány a charakterizovány jednotlivé druhy dopravy – železniční, silniční, letecká, vnitrozemská vodní a v neposlední řadě doprava cyklistická. V návaznosti na jejich teoretické vymezení je nastíněna situace ohledně dopravní infrastruktury v České republice podle posledních dostupných údajů.

Následuje samotná metodologická část, ve které bude charakterizován předmět a cíl práce, definován základní výzkumný soubor a vysvětlena metodika šetření. Jako vhodné metody výzkumu zvolila autorka SWOT analýzu, pomocí které dojde ke shrnutí a vyjasnění výstupu z teoretické části a dotazníkové šetření, za pomoci kterého bude zjištěn názor na tuto problematiku od široké veřejnosti.

Další část se již věnuje samotnému městu Hradci Králové, jeho bohaté historii a poloze. Práce také detailněji seznamuje s jednotlivými druhy dopravy a dopravní infrastrukturou tohoto města. Bude načrtnuta situace i z hlediska celého Královehradeckého kraje. Kromě infrastruktury silniční, železniční, vodní, letecké se autorka zmíní o cyklostezkách. Ne nadarmo bývá v posledních letech Hradec Králové nazýván městem cyklistů. Z části bude v této diplomové práci věnován prostor městské hromadné dopravě resp. Dopravnímu podniku města Hradce Králové, a. s. – dopravní obslužnosti, terminálu THD, jednotlivým linkám a dopravním prostředkům.

V předposledních kapitolách bude provedena analýza SWOT k definování silných resp. slabých stránek a identifikaci hrozeb a příležitostí k případnému zlepšení situace (dopravní infrastruktury), vyhodnoceno dotazníkové šetření a v závěru následně navrhnutá doporučení pro zlepšení stávajícího stavu dopravní infrastruktury.

**Cílem této diplomové práce je zmapovat dopravu resp. dopravní infrastrukturu Hradce Králové. Na základě teoretických a praktických poznatků provést její detailní analýzu, odhalit největší slabiny a závěru práce navrhnout opatření resp. řešení, která by mohla dopomoci ke zlepšení stávajícího stavu infrastruktury a dopravy v Hradci Králové. V návaznosti na hlavní cíl budou taktéž v závěru potvrzeny či vyvráceny autorkou formulované hypotézy.**

## 2. Základní pojmy

Pro správné pochopení veškerých souvislostí této diplomové práce je nejprve nutné vydefinovat základní pojmy, se kterými se čtenář může dále v práci setkat.

### Doprava

Doprava patří k nejdynamičtějším sektorům národního hospodářství. Často bývá nejen širokou veřejností zaměňována s pojmem přeprava. Zatímco přeprava obsahuje „*souhrn všech aktivit, zahrnující vlastní přemísťovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto procesem spojené*“, doprava je charakteristická pouze samotnou realizací, tedy procesem přemístění zboží či lidí za pomoci dopravních prostředků pohybujících se po dopravních cestách (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011). Pomocí dopravy lze uspokojit potřeby, které nelze uspokojit na místě. Obsahuje spoustu nástrojů, mezi něž lze zařadit zdroje, energie a dopravní infrastrukturu. „*Doprava tak reprezentuje prostředky, které je třeba vynaložit pro uspokojení potřeb*“ (Becker, 2008).

Z hlediska své funkce plní dva základní úkoly – primární a sekundární. Primární funkce je spojena s vlastní přepravou, sekundární se zajištěním bezpečnosti provozu, údržby cest aj. Dopravu lze dále dělit podle různých kritérií, nicméně nejčastěji bývá členěna na dopravu železniční (dražní), silniční, leteckou, vodní a potrubní.

Ševčík (2011) dopravu dále klasifikuje podle předmětu přepravy – osobní, nákladní; podle použité dopravní cesty – vzdušná, pozemní, vodní; a dle územního hlediska – vnitrostátní, mezinárodní (doprava na území více států), peážní (výchozí a konečné místo se nachází na téže území, doprava probíhá ale přes území jiného státu).

### Dopravce

Dopravcem se rozumí provozovatel dopravních prostředků, který mnohdy bývá i jejich vlastníkem. V každém případě se jedná o podnikající subjekt, který se snaží uspokojit potřebu přepravce (zákazníka). Na dopravním trhu stojí na straně nabízejícího a je realizátorem dopravních služeb (Novák a kol., 2011).

### Infrastruktura

„*Infrastrukturu lze definovat jako podstatné prvky tvořící základ systému*“ (Novák a kol., 2011). Elementárněji řečeno infrastruktura je soubor vybavení, který umožňuje chod určitého systému jako je stát, firma, město aj. (MANAGEMENTMANIA, 2018).

Novák a kol. (2011) infrastrukturu vymezuje také jako soubor materiálních a nemateriálních prvků. Do materiální infrastruktury spadají mimo jiné vodní, energetické a dopravní sítě. Naopak do té nemateriální se řadí například vzdělávací systém.

Infrastruktura je upravena zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Dle tohoto zákona se rozumí veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení a to konkrétněji:

- **dopravní infrastruktura** – pozemní komunikace, vodní cesty, letiště a s nimi související zařízení
- **technická infrastruktura** – vodovody, kanalizace, energetické vedení, trafostanice, zařízení pro nakládání s odpady, zásobníky plynu aj.
- **občanské vybavení** – stavby a zařízení sloužící pro vzdělání, kulturu, zdravotnické služby, veřejnou správu atd.
- **veřejné prostranství**

Tato veřejná infrastruktura je financována z veřejných zdrojů a má za cíl usnadnit podnikatelům jejich aktivity. Naproti tomu stojí **suprastruktura**, jež je financována ze zdrojů soukromých a lze sem zařadit například železniční vlečky, logistická centra a distribuční sítě (Novák a kol., 2011).

### **Dopravní infrastruktura**

Velmi podstatnou část infrastruktury tvoří dopravní infrastruktura. „*Ta může být definována jako soubor všech liniových a uzlových prvků, které jsou nutné k pohybu dopravních prostředků, včetně zajištění bezpečnosti tohoto pohybu*“ (Novák a kol., 2011).

Do dopravní infrastruktury spadají veškeré dopravní sítě včetně jejich vybavení, dopravní stavby, zabezpečovací zařízení, komunikační zařízení a další. V širokém pojetí sem spadají i dopravní prostředky pohybující se po dopravních cestách (Novák a kol., 2013).

Dopravní infrastrukturu lze klasifikovat dle jednotlivých druhů dopravy:

- **železniční infrastruktura**
- **silniční infrastruktura**
- **letecká infrastruktura**
- **vodní infrastruktura**

### 3. Dopravní infrastruktura

Jak již autorka zmínila v předchozí kapitole, dopravní infrastrukturu lze podle druhu dopravy rozdělit na železniční, silniční, leteckou a vnitrozemskou vodní. Pro potřeby této diplomové práce mezi ně zařadila autorka ještě infrastrukturu cyklistickou. V této kapitole budou postupně detailněji rozebrány a charakterizovány jednotlivé druhy dopravy (včetně té cyklistické).

#### 3.1. Železniční doprava

Nejprve se zaměřím na dopravu železniční. Dle přepravních výkonů za rok 2017 uvedených na stránkách Ministerstva dopravy lze konstatovat, že v současné době patří železniční doprava k druhému nejvyužívanějšímu typu dopravy pro přemístění nákladů a osob. Je tomu tak i díky nesčetným výhodám, mezi které se řadí například rychlost přepravy, spolehlivost, šetrnost vůči životnímu prostředí a bezpečnost v porovnání s ostatními druhy dopravy.

Železnice vznikla již roku 1801 v Anglii, kde byla otevřena první trať upravená pro koňský pohon. Později zde došlo ke zkonstruování parních lokomotiv a otevření prvních veřejných drah. Na našem území se otevření první trati pro parní lokomotivy datuje do první poloviny 19. století. Od té doby lze hovořit o tzv. zlaté době železnice, kdy se budovala síť ve velkém. Ve 20. století se začal probouzet její až dodnes největší konkurent – silniční doprava. Na delší trati ji v současné době konkuruje doprava letecká (Zurynek, Zelený & Mervart, 2008).

Jelikož vývoj železnic probíhal v jednotlivých regionech odlišně a každý region činil svá vlastní rozhodnutí, co se týče předpisů, požadavků a technických norem, lze dodnes spatřovat četné rozdíly, které komplikují (zdržují) přepravu. Bezpochyby významným rozdílem je rozchod kolejí, což je „*vzdálenost pojízdných hran kolejnic měřená 14 mm pod jejich temeny*“ (Novák a kol., 2011).

Zpravidla se rozlišují tři základní typy rozchodu a to:

- **Normální rozchod** – 1 435 mm, až 65% podíl na železniční síti, nejčastěji se vyskytuje v Evropských zemích, Číně a Severní Americe
- **Široký rozchod** - více než 1 435 mm, nejčastěji v zemích bývalého sovětského svazu, nejčastěji se vyskytuje rozchod irský (1 600 mm) a rozchod iberský (1 680 mm)
- **Úzký rozchod** - méně než 1 435 mm, charakteristický nespočtem výhod (menší finanční náročnost, přizpůsobivost), existuje spousta druhů, mezi něž patří úzký

rozchod: kapský (1 067 mm), metrový (1 000 mm), průmyslový (600 mm), saský (750 mm), bosenský (760 mm) a švýcarský (800 mm) (Novák a kol., 2011).

S odlišnými typy rozchodů vyvstává otázka přechodových míst z jednoho typu na druhý například při přejezdu ze Španělska (iberský rozchod) do Francie (normální rozchod). V praxi se to řeší překládkou zboží či přestupem cestujících na jiný vlak, výměnou podvozků u vagónů nebo za pomoci využití podvalníků.

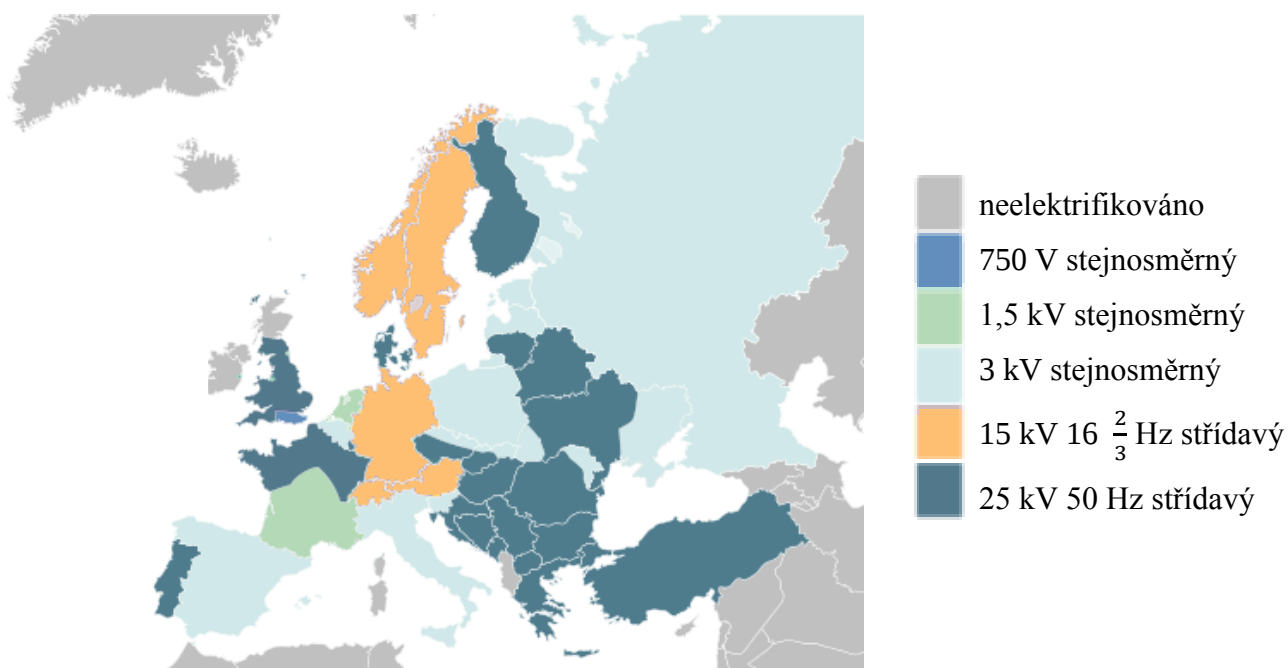
Dalším odlišným aspektem je zdroj energie. Z tohoto pohledu se rozlišuje trakce **závislá** a **nezávislá**. V případě trakce nezávislé není pohon závislý na dopravní cestě, resp. není její součástí. Vozidla disponují vlastním pohonem zpravidla ve formě spalovacího motoru nebo turbíny.

Druhým typem tratí jsou tratě se závislou trakcí. V tomto případě se jedná o tratě elektrifikované, jejichž takzvaný zdroj trakční síly je přítomen po celé délce trati. V rámci elektrifikovaných tratí dochází ještě k dalšímu dělení podle proudových soustav, přičemž dle Nováka a kol. (2011) jsou na evropském území rozšířeny soustavy:

- **stejnoseměrná 3 000 V**
- **stejnoseměrná 1 500 V**
- **střídavá 25kV 50 Hz**
- **střídavá 15kV  $16\frac{2}{3}$  Hz**

Tento problém rozdílných proudových souprav bývá řešen buď přepřahem lokomotiv, nebo za pomoci využití tzv. vícefázových lokomotiv, které se zvládnout napájet z různých soustav. Přehled jednotlivých proudových souprav v Evropě je vyobrazen v následující obrázku (obr. č. 1).

Obrázek č. 1 – železniční proudové soustavy v Evropě



Zdroj: oenergetice.cz

### 3.2. Silniční doprava

Nejvíce využívaným a rozšířeným druhem dopravy je doprava silniční a to především díky vysoké flexibilitě a rychlosti, kterou může nabídnout. Každoročně narůstá především v počtu mezinárodních i vnitrostátních přeprav a to na úkor ostatních druhů. Pro obyvatele představuje nejrychlejší a nejpohodlnější způsob přemístování. Jako jediná se dokáže operativně přizpůsobit změnám. S tím jdou ruku v ruce ale i její nevýhody. Negativně působí na životní prostředí především narůstající se produkce emisí a hluku, zvyšující se nehodovosti a obrovským zábořem půdy. S přibývajícím intenzitou jsou kladeny vysoké nároky na kvalitu infrastrukturní sítě, a proto by mělo být prioritním cílem vlád investovat právě do jejího rozvoje a modernizace.

Základním stavebním kamenem silniční infrastruktury je silnice, která je dle zákona o pozemních komunikacích č.13/1997 Sb. definována jako „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“

Pozemní komunikace se následně dělí na následující kategorie:

- **dálnice,**
- **silnice,**
- **místní komunikace,**
- **účelová komunikace** (Zákon č. 13/1997 Sb.).

V rámci kategorií se člení ještě do tříd označených římskými číslicemi. Rozlišují se dálnice I. a II. třídy, silnice I., II. a III. třídy a místní komunikace I. až IV. třídy.

### **Dálnice**

Dálnicí se rozumí komunikace sloužící pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu prostřednictvím silničních vozidel zbudována bez křížení s oddělenými místy pro výjezd resp. vjezd. Dálnice má oddělené jízdní pruhy a je přístupná vozidlům, která jsou schopná dosáhnout minimální požadované rychlosti (Novák a kol., 2011).

### **Silnice**

Další pozemní komunikací jsou silnice. Ty slouží jak pro pohyb silničních motorových vozidel, tak i jiných vozidel a chodců. Neplatí na nich omezení v podobně minimální rychlosti a jsou veřejně přístupné všem. S jejich rozdělením do tříd souvisí i jejich určení a význam následovně:

- **silnice I. třídy** – mají sloužit pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- **silnice II. třídy** – jsou určeny pro dopravu mezi okresy,
- **silnice III. třídy** – slouží k propojení obcí a jejich napojení na ostatní komunikace (Zákon č. 13/1997 Sb.).

### **Místní komunikace**

Tyto komunikace slouží především k místní dopravě na území města, resp. obce. Tak jako silnice, tak i místní komunikace se dělí do jednotlivých tříd – třídy **I.** až **IV.** - dle jejich určení, významu a vybavení.

### **Účelové komunikace**

Poslední kategorií jsou komunikace účelové. Ty se využívají především ke spojení nemovitostí, jejich napojení na ostatní komunikace a k obhospodařování lesních a zemědělských pozemků (Zákon č. 13/1997 Sb.).

Vzhledem k povaze práce a nedostatku relevantních údajů nebudou místní a účelové komunikace v této analýze nadále rozebírány.

### 3.3. Letecká doprava

Letecká doprava představuje jeden z nejvíce rostoucích druhů dopravy. Nabízí rychlý a pohodlný způsob přepravy nákladu i osob na dlouhé vzdálenosti. Dalšími důležitými aspekty jsou její spolehlivost a relativní bezpečnost. V porovnání s dopravou silniční pojme také mnohem více nákladu či osob. Řadí se ovšem mezi nejvíce finančně nákladný druh dopravy, má negativní vliv na životní prostředí v podobě vyprodukovaných emisí a hluku v okolí letišť. Velkou roli hraje také poloha letišť, jelikož ta v některých zemích bývají situována daleko od měst a velmi často k nim není zabezpečena dostatečná návaznost dopravních spojů.

Zelený (2007) klasifikuje letectví do 3 oblastí, kterými jsou **komerční**, **vojenské** a **všeobecné** letectví. Komerční letectví provozují letecké společnosti za účelem dopravy nákladu a cestujících, vojenské se zabývá bojovými aktivitami a lety tyto aktivity podporující a poslední všeobecné letectví zahrnuje létání sportovní. Do všeobecného letectví spadají i letadla provozovaná soukromíky.

Významným prvkem letištní infrastruktury jsou letiště. Ty se pak podle vybavení a okruhu uživatelů dělí následovně:

- dle vybavení, základního určení a provozních podmínek
  - **letiště vnitrostátní** – slouží k uskutečňování letů, kdy není překročena hranice České republiky
  - **letiště mezinárodní** – slouží a jsou vybavena jak pro lety vnitrostátní, tak i mezinárodní (tedy za hranice)
- dle uživatelů a charakteru letiště
  - **letiště civilní** – slouží pro potřeby civilní letecké dopravy, mohou být veřejná i neveřejná
  - **letiště vojenská** – slouží výhradně pro potřeby a ozbrojených sil a osob oprávněných Ministerstvem dopravy (Zákon č. 49/1997 Sb.)

Samotnou infrastrukturu letiště lze rozčlenit do 5 sfér, přičemž ne každá sféra je přístupná cestujícím či samotné veřejnosti. **Strana k VPD** (strana k letišti) zahrnuje veškeré vzletové a přistávací dráhy, odbavovací plochy, odstavné plochy aj. Tato část je tedy přístupná pouze cestujícím. **Strana k městu** disponuje parkovišti, komunikacemi a terminály pro spojení

s městem. Strana k městu je tedy přístupná i veřejnosti. Dalšími sférami jsou **odbavovací budovy pro cestující** či **zboží** jakožto spojka mezi stranou k městu a k letišti. Samostatně lze vyčlenit ještě **služby a technické provozy**, pod které spadá například energetika, administrativní provozy a radiokomunikační zařízení (Novák a kol., 2011).

Mimo jiné letiště nabízejí a poskytují také služby, které lze klasifikovat do 3 základních skupin – základní provozní služby, handlingové služby a komerční aktivity (Novák a kol., 2011).

**Základní provozní služby** jsou poskytovány s cílem zajištění bezpečného provozu. Mohou být zabezpečovány buď přímo ze strany letiště, nebo vládní organizací k tomu určenou. Obsahují služby jako je řízení letového provozu, meteorologické a komunikační služby, údržba letištních ploch aj. (Novák a kol., 2011).

**Handlingové služby** se týkají odbavení samotných letadel (ramp handling), odbavení zboží (cargo handling) nebo samotných cestujících (passenger handling). Zajišťují je buď letecké, nebo handlingové společnosti (Zelený, 2007).

**Komerční aktivity** zajišťují především externí subjekty, kteří v prostorách letiště zřizují obchody, restaurace aj.

### 3.4. Vodní doprava

Nejstarším druhem dopravy vůbec je doprava vodní. Již naši předkové v dávné minulosti využívali vodní toky a moře k přepravě nákladů i osob. V porovnání s ostatními druhy zatěžuje životní prostředí pouze minimálně (vyjma možných havárií) a vzhledem ke své kapacitě je vhodná i k přepravě velmi těžkého a objemného nákladu. Vodní doprava ovšem velmi závisí na počasí resp. stavu hladiny vody a k negativům lze taktéž zařadit i její rychlost. Rozšíření vodní infrastruktury navíc brání i finanční prostředky. Zkvalitnění a výstavba nových cest je velmi nákladná. I dodnes má vodní doprava svůj význam ačkoliv v ČR je její podíl na přepravních výkonech zanedbatelný (více viz kapitola 4. 4.).

Vodní dopravu lze provozovat prostřednictvím vodních cest, které Zelený (2007) dělí na cesty **námořní** a **vnitrozemské**. Pro potřeby této práce se bude autorka dále zabývat pouze vnitrozemskými vodními cestami. Ty lze ještě dále kategorizovat na přirozené (jezera aj.) a umělé (vodní nádrže, kanály a průplavy).

Základem sítě vnitrozemských vodních cest jsou řeky, které lze dle Nováka a kol. (2011) rozčlenit na řeky:

- **splavné** – provádí se na nich tzv. velká plavba<sup>1</sup>
  - národní – protékají územím pouze jednoho státu (př. Vltava)
  - mezinárodní – toky, kde byl zaveden mezinárodněprávní režim (př. Rýn)
- **nesplavné** – nelze na nich provozovat velkou plavbu, umožněna je pouze plavba sportovní

Podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské vodní plavbě se vodní cesty dělí ještě na sledované a nesledované, sledované pak dále na dopravně významné a účelové. Na dopravně významných se v dnešní době provádí intenzivní nákladní i osobní doprava, účelové slouží pro rekreační účely.

Jelikož přirozených splavných cest, kterými jsou jen velké vodní toky, není dostatečný počet, je zapotřebí, aby ostatní vodní cesty byly upraveny za účelem jejich splavnosti. Splavnění toků lze provést třemi způsoby – bagrováním, regulací nebo kanalizací (Novák a kol., 2011).

**Bagrování** se řadí k nejjednoduššímu způsobu úpravy toku. Za jeho pomoci lze zvýšit plavební hloubku, nicméně účinek je omezený a bagrování se musí po určité době neustále opakovat.

**Regulací** se ponechá toku jeho přirozený spád, ale upraví se pomocí regulačních prací. Tím se myslí například úprava dna a břehu, vyrovnání oblouků a výstavba koncentračních hrází (Novák a kol., 2011).

Nejvíce radikálnějším zásahem je **kanalizace**. Tou dochází k úpravě vodní hladiny pomocí plavebních stupňů. Aby lodě mohly překonávat plavební stupně, je nutné zbudovat ještě plavební komory, při vyšších spádech např. lodní zdvihadla (Novák a kol., 2011).

### 3.5. Cyklistická doprava

V poslední části kapitoly o dopravní infrastruktuře se autorka ještě zmíní o neméně významné a důležité součásti dopravy, a tou je cyklistická. V posledních letech se těší stále větší popularitě a do jisté míry ji lze (především) ve městech považovat za alternativu k ostatním druhům dopravy. Mezi její výhody patří obrovská flexibilita a nízká finanční náročnost. Zároveň nezatěžuje životní prostředí a tím může odlehčit dopravě ve velkých městech.

---

<sup>1</sup> plavba vnitrozemskými plavidly

Naproti tomu se ale cyklisté mohou potýkat s nedostatkem odkládacích prostorů a stojanů a s častými krádežemi kol.

Cyklistiku lze rozdělit na rekreační cyklistiku (volnočasovou) anebo cyklistiku jako formu dopravy například do zaměstnání, školy atd.

Je důležité si vymezit dva pojmy, které bývají širokou veřejností často zaměňovány – cyklotrasa a cyklostezka.

### **Cyklotrasa**

Cyklotrasou se rozumí komunikace vhodná na jízdu kolem. Jsou vyznačeny orientačním číslem a bývají vedené po nefrekventovaných nebo málo frekventovaných silnicích. Není to tedy druh komunikace, ale pouze značená trasa pro cyklisty (Cykloserver, 2015). V České republice jsou cyklotrasy podle Klubu českých turistů děleny na cyklotrasy:

- I. třídy** - čísla od 1 do 9
- II. třídy** - dvoumístné označení
- III. třídy** - třímístné označení
- IV. třídy** - čtyřmístné označení (Cykloserver, 2015)

### **Cyklostezka**

Cyklostezka je speciálně vybudovaná nebo upravená komunikace pro cyklisty, bruslaře i chodce s vyloučeným nebo omezeným provozem automobilů. Rozlišuje se několik variant, přičemž na každé platí trochu jiná pravidla:

- stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)
- stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem)
- stezka pro cyklisty (samostatná) (Cyklodoprava.cz, 2012)

Výše zmíněné stezky se liší především co do šířky komunikace a možného zúžení. Na prvních dvou variantách platí navíc tzv. pravidlo vzájemného respektu, jelikož zde není upravena přednost. Platí, že cyklisté a chodci se nesmí vzájemně ohrožovat.

#### 4. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava patří mezi jeden ze subsystémů veřejné hromadné dopravy. Zelený (2007) do tohoto subsystému řadí také dopravu příměstskou a místní. Podle něho mají výše zmíněné několik společných rysů jako například pevné tarify a pevně stanovené jízdní trasy, provoz podle jízdních řádů a další.

Drdla (2005) definuje městskou hromadnou dopravu následovně: „*Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovatelných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.*“

S městskou hromadnou dopravou je možné se setkat především ve velkých městech. Velmi často se udává hranice 10 000 obyvatel a více, přičemž dle autorky není tato hranice směrodatná. Existují totiž i výjimky, kdy město této hranice nedosahuje, ale přesto je zde MHD zavedeno. Těmi jsou například lázeňská nebo horská střediska jako Špindlerův mlýn a spousta dalších. Celkem je městská hromadná doprava v ČR provozovaná na území 115 měst<sup>2</sup>, přičemž mezi nejvýznamnější patří Praha, Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Ústí nad Labem, Zlín a Otrokovice.

Obrázek č. 2 – města ČR se sítí MHD



Zdroj: IDOS.cz

<sup>2</sup> údaj dostupný ze dne 21. 8. 2018 z webového portálu IDOS.cz

Na území měst bývá pomocí pravidelných linek zajišťována dopravou autobusovou, trolejbusovou, tramvajovou popř. metrem. Okrajově může být provozována i dopravou vodní a nekonvenční v podobě lanových drah. Posledním trendem týkajícím se hromadné dopravy je využívání integrovaných dopravních systémů, do nichž může být v rámci hromadné dopravy v příměstských oblastech zařazena i doprava železniční.

Tento subsystém dopravy bývá zpravidla financován a hrazen z veřejných rozpočtů, především tedy samotnými městy a jinými samosprávnými celky. Společnosti vč. dopravních podniků provozujících MHD bývají navíc často zřizovány veřejnosprávními společnostmi. Ve většině měst bývá zaveden i jednotný tarif pro cestující.

Nejstarší a zároveň nejhustší síť Městské hromadné dopravy se nachází v Praze. Počátky se datují až do roku 1875, kdy byla zavedena takzvaná koněspřežná tramvaj. Téměř o 20 let později vzniká dopravní podnik pod názvem Elektrické podniky královského hlavního města Prahy (Šesták, 2009).

## 5. Infrastruktura v ČR

V předchozích kapitolách autorka teoreticky vymezila jednotlivé druhy dopravy včetně infrastruktury potřebné k jejich provozu. Tato kapitola se bude dále zabývat již konkrétní sítí a stavem dopravní infrastruktury v České republice. Opět bude nejprve popsána železniční infrastruktura, dále silniční, letecká, vodní a nakonec cyklistická.

### 5.1. Železniční doprava

Jako tomu bylo i v minulosti, majoritním vlastníkem železniční infrastruktury v České republice je stát, a to nepřímo v zastoupení Správou železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). K 31. 12. 2016 čítá celková délka tratí na 9 463 km, z čehož 4 553 km tratí je regionálních, 32 km vleček a zbytek jsou tratě celostátní zařazené do transevropského železničního systému (SŽDC, 2016).

Vzhledem k rozloze území má Česká republika jednu z nejhustších sítí jak v Evropě, tak i ve světě. Drtivá většina české železniční sítě disponuje normálním rozchodem tedy 1 435 mm. Na některých místech se vyskytuje ale i rozchod úzký (tzv. bosenský) 760 mm, a to například na trati Obrataň – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Z celkové délky tratí je zhruba 32 % elektrifikováno, přičemž 58 % stejnosměrným napětím 3 000 V a zbytek střídavým napětím o frekvenci 25 kV 50 Hz (SŽDC, n. d.).

Největší dopravcem provozujícím drážní dopravu je akciová společnost České dráhy. Operují zde ale i další dopravci jako LEO Express, RegioJet, Jindřichohradecké místní dráhy a mnoho jiných. V rámci napojení na zahraniční železniční sítě je v České republice celkem 28 železničních přechodů, přičemž jedenáct z nich jich směřuje do Německa, šest do Polska, sedm na Slovensko a čtyři do Rakouska. Nutno podotknout, že některé z nich slouží výhradně pro nákladní dopravu.

Tratě na území České republiky jsou spravovány dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, s účinností od 1. ledna 2018 a kategorizovány na:

- **drahu celostátní,**
- **drahu regionální,**
- **vlečku,**
- **drahu speciální.**

Jednoznačně největším problémem zdejších tratí je jejich kvalita. V návaznosti na Panevropské dopravní koridory byly v ČR stanoveny tzv. tranzitní koridory, jež mají být

modernizovány a opravovány s cílem zkrácení cestovních dob, zvýšení bezpečnosti a pohodlí pro cestující. Zároveň by po modernizaci mělo být možné pohybovat se po nich traťovou rychlostí až 160 km/h.

Územím České republiky procházejí následující tranzitní koridory:

**I. železniční koridor**

(Berlin - Dresden) - Děčín - Praha - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav -  
(Wien / Bratislava - Budapest)

**II. železniční koridor**

(Gdaňsk - Warszawa - Katowice) - Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav

**III. železniční koridor**

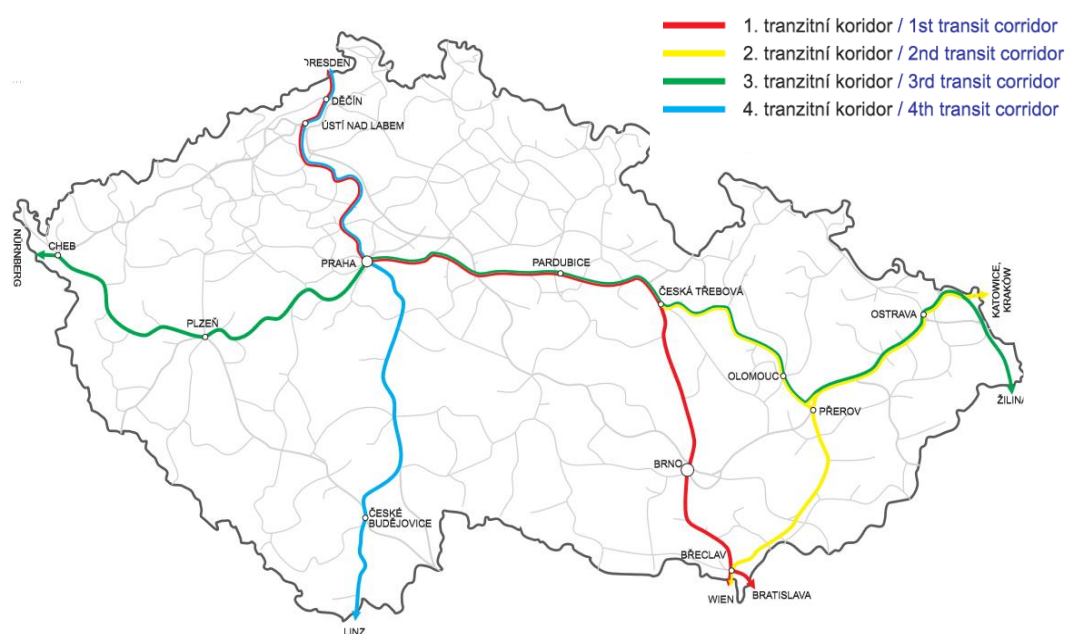
(Le Havre - Paris - Frankfurt a.M.) - Cheb - Plzeň - Praha - Ostrava - (Žilina - Košice -  
Lvov); odbočná větev Plzeň - Domažlice - (Nürnberg)

**IV. železniční koridor**

(Stockholm - Dresden) - Děčín - Praha - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České  
Budějovice - Horní Dvořiště - (Linz - Salzburg - Ljubljana - Rijeka - Zagreb)  
(MDCR, n.d.).

Trasy jednotlivých koridorů přes území České republiky jsou také vyobrazeny v následující mapě (obrázek č. 3).

*Obrázek č. 3 – mapa tranzitních železničních koridorů ČR*



Zdroj: SŽDC.cz

## 5.2. Silniční doprava

Silniční síť České republiky čítá k 1. 7. 2017 celkem (bez místních komunikací) 55 769,9 km. Disponuje tedy relativně vysokou hustotou sítě 0,71 km na km<sup>2</sup> (délka sítě ku rozloze území). Velkým problémem je ovšem jejich kvalita. Dále pak také chybějící úseky dálnic, napojení krajských měst a taktéž chybějící obchvaty. Ty by měly odlehčit stávající infrastrukturu měst a odvést především nákladní dopravu z jejich zástavby. Obrovským problémem v tomto ohledu je nedostatek financí, odkup pozemků pro tyto účely, regulační přírážky a enormní administrativní zátěž (Denková, 2016).

Podrobné rozdělení komunikací na našem území podle krajů včetně jejich délky ilustruje následující tabulka.

*Tabulka č. 1 – přehled délky silnic a dálnic napříč kraji ČR k 1. 7. 2017*

|                      | <b>dálnice</b> | <b>silnice I. třídy</b> | <b>silnice II. třídy</b> | <b>silnice III. třídy</b> |
|----------------------|----------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|
| hlavní město Praha   | 44,4           | 10,1                    | 29,8                     | -                         |
| kraj Středočeský     | 351,3          | 656,9                   | 2 385,1                  | 6 239,7                   |
| kraj Jihočeský       | 47,4           | 661,8                   | 1 623,5                  | 3 810,6                   |
| kraj Plzeňský        | 109,2          | 415,4                   | 1 493,7                  | 3 108,6                   |
| kraj Karlovarský     | 37,5           | 183,5                   | 472,4                    | 1 367,1                   |
| kraj Ústecký         | 90,4           | 488,9                   | 897,2                    | 2 741,6                   |
| kraj Liberecký       | 4,6            | 339,7                   | 487,6                    | 1 586,8                   |
| kraj Královehradecký | 20,9           | 439,0                   | 894,4                    | 2 406,0                   |
| kraj Pardubický      | 13,4           | 458,6                   | 912,6                    | 2 208,3                   |
| kraj Vysočina        | 92,5           | 425,8                   | 1 629,3                  | 2 932,7                   |
| kraj Jihomoravský    | 160,3          | 422,1                   | 1 467,9                  | 2 397,0                   |
| kraj Olomoucký       | 126,7          | 349,6                   | 939,3                    | 2 174,7                   |
| kraj Zlínský         | 33,1           | 344,4                   | 511,4                    | 1 250,0                   |
| kraj Moravskoslezský | 100,2          | 636,6                   | 840,4                    | 1 898,1                   |
| <b>Celkem</b>        | <b>1 231,9</b> | <b>5 832,4</b>          | <b>14 584,5</b>          | <b>34 121,1</b>           |

*Zdroj: ŘSD*

Nejdelší síť pozemních komunikací se nachází v kraji Moravskoslezském, dále v Ústeckém a naopak nejkratší lze vyjma Prahy nalézt v kraji Vysočina. Největší podíl z celkové délky silniční sítě ČR tvoří silnice III. třídy. Dálniční síť se svojí délkou 1 213,9 km v porovnání k rozloze ČR a ostatním státům lehce zaostává, a to i vzhledem k faktu, že k 1. 1. 2016 po novelizaci zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zákona č. 361/2000 Sb., o

silničním provozu došlo k jejímu rozšíření (převedení rychlostních silnic do kategorie dálnic) o několik stovek kilometrů.

Aktuální stav dálniční sítě včetně její délky, označení jednotlivých dálnic a jejich průběhu zobrazuje následující tabulka (tabulka č. 2).

*Tabulka č. 2 – dálniční tahy ČR k 1. 7. 2017*

| <b>číslo dálnice</b> | <b>průběh dálnice</b>                                                                                                                                                 | <b>délka dálnic</b> |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>D0</b>            | Pražský silniční okruh                                                                                                                                                | 40,5                |
| <b>D1</b>            | Praha – Mirošovice – Humpolec – Pávov – Velká Bíteš – Brno – Holubice – Vyškov – Kroměříž – Hulín – Říkovice – Lipník – Běloutín – Hladké Životice – Ostrava – Polsko | 352,5               |
| <b>D2</b>            | Brno – Břeclav – Lanžhot – Slovensko                                                                                                                                  | 60,9                |
| <b>D3</b>            | Mezno – Tábor – Dráčov – Veselí nad Lužnicí                                                                                                                           | 42,0                |
| <b>D4</b>            | Praha – Dubenec – Háje - Mirotice – Nová Hospoda                                                                                                                      | 44,0                |
| <b>D5</b>            | Praha – Ejpovice – Černice – Litice – Sulkov – Nová Hospoda – Rozvadov – Německo                                                                                      | 151,1               |
| <b>D6</b>            | Praha – Malé Přítočno – Nové Strašecí - Lubenec – Bošov - Karlovy Vary – Sokolov – Jesenice – Cheb                                                                    | 73,2                |
| <b>D7</b>            | Praha – Makotřasy – Knovíz - Bítozeves– Žíželice – Spořice                                                                                                            | 33,8                |
| <b>D8</b>            | Praha – Nová Ves – Lovosice – Bílinka – Řehlovice – Chlumeck – Knínice – Petrovice – Německo                                                                          | 94,5                |
| <b>D10</b>           | Praha – Mladá Boleslav – Ohrazenice                                                                                                                                   | 70,4                |
| <b>D11</b>           | Praha – Poděbrady – Libice nad Cidlinou – Chýst' – Sedlice – Hradec Králové                                                                                           | 91,9                |
| <b>D35</b>           | Sedlice – Opatovice - Mohelnice– Olomouc – Lipník n/B                                                                                                                 | 62,4                |
| <b>D46</b>           | Vyškov – Prostějov – Olomouc                                                                                                                                          | 38,3                |
| <b>D48</b>           | Běloutín - Příbor – Rychaltice – Frýdek-Místek – Horní Tošanovice – Žukov                                                                                             | 31,1                |
| <b>D52</b>           | Rajhrad – Pohořelice                                                                                                                                                  | 16,9                |
| <b>D55</b>           | Hulín – Otrokovice                                                                                                                                                    | 16,4                |
| <b>D56</b>           | Ostrava – Frýdek-Místek                                                                                                                                               | 12,2                |

*Zdroj: ŘSD*

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, kdy vlastnické právo ze zákona vykonává Ministerstvo dopravy, které pověřilo Ředitelství silnic a dálnic jakožto příspěvkovou organizaci Ministerstva dopravy. Silnice II. a III. třídy spadají do vlastnictví krajů, na jejichž území se nacházejí, místní komunikace do vlastnictví obcí a účelové komunikace do vlastnictví právnických nebo fyzických osob (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015).

Údržbu dálnic a silnic I. třídy vykonává Ředitelství silnic a dálnic ČR prostřednictvím svých středisek a závodů. Samotné výkony na silnicích I. tříd jsou pak provedeny na základě smluv uzavřených s dodavateli. O silnice II. a III. třídy pak pečují jednotlivé kraje (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015).

### 5.3. Letecká doprava

V České republice se v současné době nachází poměrně hustá síť letišť. Ke konci roku jich bylo napočítáno celkem 91. Více jak polovina z nich je veřejných vnitrostátních, nicméně ty v dopravě České republiky hrají zanedbatelnou roli. Na našem území jim konkurují především silnice a železnice. Statusem mezinárodního veřejného letiště se může pyšnit pouze 6 letišť, z nichž mezi největší (co do počtu přepravených cestujících za rok) patří letiště Václava Havla (dříve letiště Praha – Ruzyně). Dalšími z nich je například letiště Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Pardubice a Karlovy Vary. Aktuální počet letišť v České republice včetně jejich klasifikace podle typu lze vidět v následující tabulce.

*Tabulka č. 3 – Letiště v ČR v roce 2017*

| typ letiště                                                  | počet |
|--------------------------------------------------------------|-------|
| Letiště veřejné mezinárodní                                  | 6     |
| Letiště veřejné vnitrostátní                                 | 59    |
| Letiště neveřejné mezinárodní                                | 3     |
| Letiště neveřejné vnitrostátní                               | 13    |
| Letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní | 10    |

*Zdroj: Ročenka dopravy 2017*

Vyjma výše zmíněných letišť u nás existují ještě desítky ploch určených pro takzvané sportovní létající zařízení (SLZ). Ta jsou využívána především pro ultralehká letadla.

### 5.4. Vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava, někdy též označovaná jako doprava říční, není na území České republiky příliš využívána. Důvodem je nedostatek splavných toků. Nejvíce využívanými toky určenými jak pro nákladní, tak i rekreační plavbu jsou Labe a Vltava. Vybrané údaje o splavných vodních cestách pro pravidelnou vodní plavbu jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 4 – splavné vodní cesty ČR

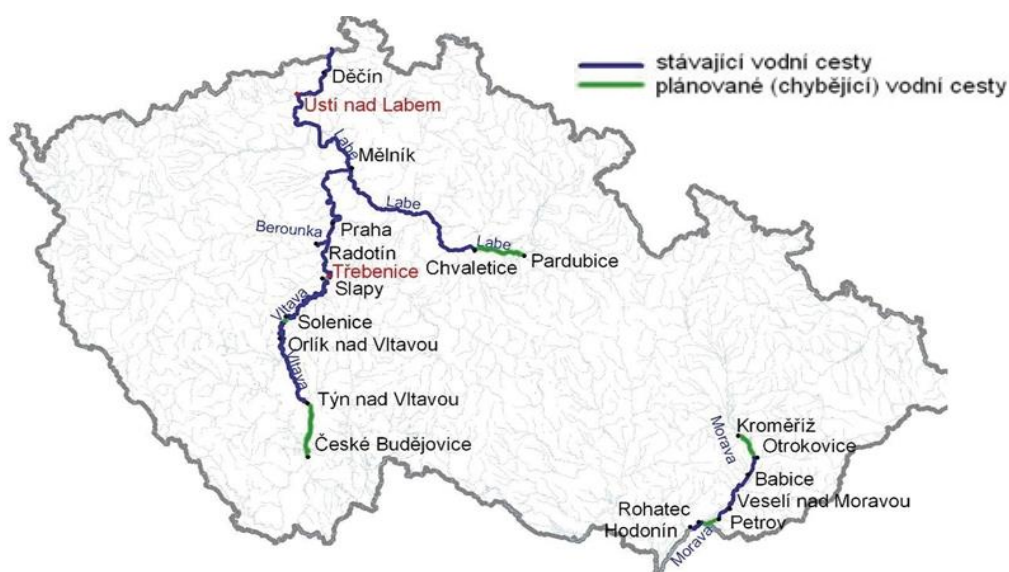
| vodní cesta                          | délka (km) |
|--------------------------------------|------------|
| Délka labsko-vltavské vodní cesty    | 315,2      |
| kanalizované vodní cesty             | 274,3      |
| regulované vodní cesty               | 40,9       |
| Celková délka splavných vodních cest | 720,2      |

Zdroj: Ročenka dopravy 2017

Hlavní tok Labe je souvisle splavný z německých hranic až do Chvaletic, do budoucna se plánuje jeho splavnění až do Pardubic (viz obrázek č. 4). Obrovskou výhodou Labe je napojení až do Severního moře, resp. do přístavu Hamburk. Splavnění jeho dalšího úseku by mohlo pomoci ulehčit silniční nákladní a železniční nákladní dopravě. Mezi využívané řeky se řadí i Vltava, která je splavná až po Slapy. Další možností je řeka Odra, nicméně ta je přirozeně splavná až za našimi hranicemi – v Polsku. Na našem území je splavná pouze při zvýšené hladině nebo při vypouštění přehrady.

Poslední možností je tzv. Bařův kanál, který dnes slouží už jen výhradně pro rekreační plavby. Ten vede prozatím na trase Otrokovice – Rohatec, nicméně do budoucna se počítá už i s jeho splavněním do Kroměříže za pomoci vybudování plavebního komory na Běloveském jezu v Otrokovicích. Hlavním důvodem výstavby je především snaha přilákat více turistů (Libiger, 2017).

Obrázek č. 4 – mapa vodních cest v ČR



Zdroj: enviweb.cz

Mezi významné české přístavy se řadí především přístav Mělník, a dále pak přístavy Kolín, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Chvaletice a další.

### **5.5. Cyklistická doprava**

S rostoucím trendem zdravého životního stylu a ohledem na životní prostředí v posledních letech se i na našem území neustále rozšiřuje síť cyklostezek a cyklotras. Podle posledních dostupných údajů síť cyklotras překročila hranici 37 000 km. Rovněž síť cyklostezek je se svojí délkou necelých 1 600 km poměrně hustá. Existuje zde i 310 km dlouhých komunikací vhodných pro cyklisty. Každým rokem se ovšem budují stále nové. Nejrozsáhlejší síť cyklostezek lze nalézt v Praze resp. kraji Středočeském a na Moravě (Cyklodoprava.cz, 2013).

Českou republikou také prochází 4 mezinárodní dálkové cyklistické trasy EuroVelo. Ty byly vytvořeny Evropskou cyklistickou federací za účelem propojení všech zemí Evropy a vytvoření jednotné sítě cyklotras. Přes naše území vedou cyklotrasy:

- **č. 4** – Středoevropská trasa
- **č. 7** – Sun route
- **č. 9** – Balt - Jadran
- **č. 13** – Stezka železné opony (Greenways.cz, 2018)

Na rozvoji a výstavbě cyklotras se u nás podílí především Klub českých turistů (KČT) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky a dále pak Centrum dopravního výzkumu (CDV), program Greenway aj. Zdrojem financování je Státní fond dopravní infrastruktury (SFID) a strukturální fondy Evropské Unie (ESF, CENIA, 2013).

## 6. Metodologická část

V metodologické části bude nejprve vydefinován hlavní cíl práce a předmět zkoumání. Taktéž bude blíže vymezen základní soubor. Následně autorka uvádí již samotnou metodiku šetření, resp. jednotlivé metody, pomocí nichž byl výzkum realizován.

### 6.1. Předmět a cíl práce

**Hlavním předmětem** zkoumání budou jednotlivé druhy dopravy resp. infrastruktura, po které se mohou dopravní prostředky pohybovat. Úkolem diplomové práce je provést analýzu dopravní infrastruktury města Hradce Králové a zároveň zjistit postoj jednotlivých respondentů k současnému stavu.

**Hlavním cílem** stanoveným na základě teoretických poznatků je tedy provést analýzu dopravní infrastruktury a odhalit její největší slabiny. V závěru diplomové práce bude kapitola věnována právě těmto slabinám a doporučením na zlepšení stávajícího stavu.

V návaznosti na hlavní cíl autorka zformulovala následující **hypotézy (H)**, jejichž platnost respektive neplatnost bude potvrzena na základě získaných dat v závěru této diplomové práce.

**H1:** Obyvatelé Hradce Králové jsou spokojeni spíše se stavem (vzhledem ke svému vytížení) železniční infrastruktury v porovnání se stavem infrastruktury silniční.

**H2:** Hradec Králové jakožto město cyklistů disponuje dostatečnou a kvalitní infrastrukturou, proto není zapotřebí na rozdíl od té silniční do ní významnějším způsobem investovat.

### 6.2. Základní soubor

Za výzkumný vzorek dotazníkového šetření byly vzhledem k potřebě co největšího počtu respondentů vybrány osoby pracující, studující, žijící či jinak se pohybující po Hradci Králové. K zachování co největší pestrosti odpovědí a základního souboru nebyla provedena ani věková diskriminace, pouze došlo k rozdělení respondentů dle věku do několika skupin. Výzkumu se mohli zúčastnit muži i ženy s jakýmkoli dosaženým vzděláním. Průzkumný vzorek byl tedy získán **náhodným výběrem**.

### 6.3. Metodika šetření

V následující kapitole jsou detailněji popsány jednotlivé metody výzkumu, s jejichž pomocí byl prováděn sběr dat a v konečném důsledku samostatná analýza dopravní infrastruktury Hradce Králové. K této analýze autorka využila především SWOT analýzy a kvantitativního výzkumu v podobě dotazníkového šetření. Všechny tyto metody dopomohly rozkrýt zkoumanou problematiku a detailněji zanalyzovat cíl této práce.

### 6.3.1. Studium a analýza veřejně dostupných dokumentů a statistických údajů

První fází každého výzkumu je studium a analýza dokumentů, přičemž takto nabyté informace pak pomohou při tvorbě konceptu celé práce. Umožňují pochopit a nahlédnout do zkoumané problematiky a na základě toho stanovit výzkumné cíle, zvolit metodiku atd. V rámci této diplomové práce se autorka zaměřila především na studium literatury týkající se obecně dopravní infrastruktury, dále pak veřejně dostupných dat s aktuálními informacemi o stavu (délce, hustotě, kvalitě, ...) infrastruktury České republiky a Hradce Králové. Veškeré zdroje použité v této práci jsou přiložené v seznamu literatury.

### 6.3.2. SWOT analýza

Pro analýzu silných a slabých stránek a odhalení možných příležitostí a hrozeb dopravní infrastruktury města Hradce Králové byla zvolena SWOT analýza. Tato analýza je jednoduchá, ale výstižná metoda používaná k identifikaci vnitřních a vnějších faktorů a jejich zhodnocení. Jednotlivými faktory jsou:

- **Strengths** - silné stránky
- **Weaknesses** - slabé stránky
- **Opportunities** - příležitosti
- **Threats** – hrozby (Hill, 1997).

Jednotlivé slabé a silné stránky, hrozby a příležitosti lze přehledně zaznamenat do tabulky, jejíž jedna z možných podob je znázorněna v obrázku č. 5. Existuje ovšem spousta dalších možností jejího znázornění.

Obrázek č. 5 – SWOT analýza



Zdroj: helenamackova.cz

Nejčastěji se tato metoda používá jako situační analýza v rámci podniků, své užití najde například i při přípravě strategické změny, nicméně lze aplikovat také k posouzení faktorů a vlivů působících na dopravu a dopravní infrastrukturu města.

Cílem a smyslem této metody není jenom popsat a rozdělit jednotlivé položky do čtyř kategorií, ale je zapotřebí objevit mezi nimi vzájemné interakce. Tyto vzájemné souvislosti pak napomáhají při tvorbě a hledání návrhů na zlepšení současné situace. Obvykle dochází k propojení silných stránek a příležitostí, dále pak slabých stránek a příležitostí, silných stránek a hrozeb a v neposlední řadě slabých stránek a hrozeb. Z těchto interakcí pak vznikají například nové služby, produkty, konkurenční strategie, krizové plány a tak dále (Zikmund, 2010).

Nutno podotknout, že vzhledem k faktu, že analýza není až tolik detailní, neměla by tato metoda sloužit výhradně jako přímý rozhodovací nástroj. I díky tomu autorka v práci tuto analýzu použila jako podpůrnou metodu k vyjasnění výstupu z informací uvedených v praktické části této diplomové práce a dále pak jako podklad pro tvorbu dotazníkového šetření.

### 6.3.3. Dotazníkové šetření

Další neméně důležitou metodou použitou k analýze dopravní infrastruktury bylo dotazování resp. dotazníkové šetření. To patří k metodám **kvantitativního výzkumu**, jež zahrnuje obrovské množství respondentů. Cílem je získat především měřitelná data, která lze vztáhnout na celou skupinu objektů. „Kvantitativním výzkumem měříme intenzitu a pravděpodobnost souvislosti mezi jednotlivými jevy“ (Bedrnová, Jarošová & Nový, 2012).

Autorka zvolila tuto metodu jako nejvhodnější vzhledem ke zkoumanému tématu a řadě benefitů, které dotazování oproti ostatním metodám přináší. K těm patří především finanční a časová nenáročnost, dostatek času na vyplnění pro respondenta a velká míra anonymity. Respondent si sám zvolí dobu, která mu bude stačit na vyplnění otázek a navíc má možnost vrátet se k otázkám, kterým dříve neporozuměl nebo je nestačil zodpovědět. Existuje ale i řada úskalí, jež s sebou tato forma přináší. Nevýhodou, kterou lze pozorovat u dotazníkových šetření, se může jevit především nižší návratnost, možnost ovlivnění respondenta aktuálními okolními vlivy a vzhledem k příležitosti vrátet se ke svým odpovědím, nemusí být zachycena spontánní odpověď. Navíc tazatel nemá kontrolu nad tím, kdo ho v reálu vyplní (Bedrnová, Jarošová & Nový, 2012).

Výše popsané šetření se dle Bedrnové a kol. (2012) skládá z relativně uzavřených etap, z nichž každá má svůj vlastní záměr – přípravná, realizační a vyhodnocovací etapa.

### ***Přípravná etapa***

Nejdůležitější a zároveň nejvíce náročnou fází je příprava. V té dochází především k seznámení se s danou problematikou, veškerými podklady a dostupnými zdroji a samotná tvorba dotazníku. Poté by měla přijít pilotáž (neboli tzv. T-test) aby bylo zřejmé, že otázky autorka formulovala jasně a srozumitelně. Díky tomu lze dotazník ještě před zasláním respondentům upravit.

Ve své konečné podobě (viz příloha č. 1) se dotazník sestává z průvodního slova, kde se autorka výzkumu respondentům představila a zároveň objasnila cíle a téma této práce a dále poděkování dotazovaným. Následovaly již samostatné otázky, které byly rozděleny do osmi oddílů dle tématu následovně:

- obecné informace
- železniční infrastruktura
- silniční infrastruktura
- letecká infrastruktura
- vnitrozemská vodní infrastruktura
- cyklistická infrastruktura
- městská hromadná doprava
- demografické údaje

V první části dotazníku byly položeny otázky vztahující se k četnosti a důvodu cestování po Hradci Králové a dále pak k celkové spokojenosti s kvalitou a stavem dopravní infrastruktury. Další část dotazníku byla koncipovaná dle jednotlivých druhů dopravy, tak jak byly autorkou popsány v kapitolách číslo 8 a 9. Závěrečná část se soustředila na získání demografických údajů o dotazovaných. Celkem bylo v rámci dotazníkového šetření položeno 31 otázek.

Otázky mohou být rozděleny dle různých typů kritérií např. dle otevřenosti odpovědi na otázky otevřené, uzavřené a polootevřené nebo dle zjevného významu na přímé a nepřímé (Bedrnová, Jarošová & Nový, 2012).

Otevřené otázky dávají respondentovi prostor a příležitost se vyjádřit k tématu, nicméně jak pro respondenta, tak pro tazatele jsou takovéto otázky více časově náročné a obtížnější jak na vyplnění, tak i vyhodnocení. V tomto ohledu nabízejí naopak uzavřené otázky předem jasné varianty odpovědi. Výhodou je snadnější zpracování vzhledem k získaným srovnatelným datům, nevýhodou naopak omezený počet možností odpovědi, což může být u některých otázek značně limitující. Posledním typem otázek jsou otázky polootevřené, které ač mají přesně stanovenou nabídku odpovědi, umožňují respondentovi vyjádřit svůj názor například přidáním varianty odpovědi *jiné*. Respondent tak není nucen se přizpůsobovat a dělat kompromisy v otázkách, pokud mu ani jedna z odpovědí nevyhovuje.

Autorka zvolila jak otázky otevřené, tak uzavřené (s jednou či více odpověďmi), ale v dotazníku se objevila i otázka polootevřená, která přinášela variantu *jiné*. K většímu prostoru vyjádřit svůj názor kromě otevřených otázek přispělo v uzavřených otázkách takzvané Likertovo škálování. „*Škálování je převod objektů na čísla podle určitého pravidla*“ (Rod, 2012). V praxi to znamená, že se daný jev přemění na předem definovanou stupnici, podle které lze jevy spolu vzájemně srovnávat (Rod, 2012).

V tomto dotazníkovém šetření byla zvolena pěti stupňová škála jdoucí od pozitivního k negativnímu a to následovně:

- 1 - *absolutně vyhovuje;*
- 2 - *spíše vyhovuje;*
- 3- *nevím, nedokážu posoudit;*
- 4 - *spíše nevyhovuje;*
- 5 -*nevyhovuje vůbec.*

V téměř každém oddílu autorka zvolila u některých uzavřených otázek sjednocenou formu odpovědí a to s variantami:

- *spokojen/a,*
- *spíše spokojen/a,*
- *nedokážu posoudit,*
- *spíše nespokojen/a,*
- *nespokojen/a.*

Posledním krokem v přípravné fázi byla tvorba elektronické verze dotazníku pomocí online nástroje **Google Forms**. Ten byl autorkou shledán jako nejlepší volba vzhledem k jeho funkcím a následnému vygenerování odkazu, pomocí kterého mohl být dotazník distribuován.

### ***Realizační etapa***

Charakteristickou pro tuto fázi je distribuce dotazníku a sběr dat. To probíhalo během měsíce srpna 2018 elektronickou formou, přičemž bylo využito výše zmíněného formuláře Google Forms. Pomocí odkazu byl dotazník distribuován skrz sociální sítě a emaily. I díky tomu, že se odpovědi zaznamenávaly přímo na webový portál, byla zabezpečena úplná anonymita respondentů, což je bezprostřední výhodou tohoto způsobu šetření. Mezi další benefity lze podle autorky zařadit i absenci fyzického procesu, což výrazně zkrátí časovou náročnost a zvýší pohodlí dotazovaného. Ten může vyplnit formulář například z pohodlí domova a vracet se k otázkám dle libosti. Na druhou stranu si autorka plně uvědomuje všechna úskalí spojená s elektronickým dotazováním a to – možná nízká návratnost, absence spontánních odpovědí, možnost ovlivnění aktuální situací či vlivy působící v tu danou chvíli na respondenta.

### ***Vyhodnocovací etapa***

V poslední fázi došlo k samostatnému vyhodnocení, a jelikož data byla po celou dobu automaticky seskupována do úložiště platformy formuláře Google, autorka je nejprve vyexportovala do počítačového programu Microsoft Excel, kde pak následně probíhala samostatná analýza. Za pomoci deskriptivní statistiky došlo k roztřídění dat z uzavřených otázek. Pro větší přehlednost byla data přeměněna především do podoby tabulek a grafů. V popiscích hodnot u jednotlivých grafů autorka uvádí nejprve přesné počty respondentů volící danou odpověď a následně jejich procentní vyjádření vůči celku.

## 7. Hradec Králové

Město Hradec Králové je přirozenou metropolí Královehradeckého kraje nacházející se ve vzdálenosti 112 km od Prahy, 21 km od Pardubic a necelých 100 km od Brna. Je také krajským městem Královehradeckého kraje, které se skládá celkem z pěti okresů: Náchod, Trutnov, Hradec Králové, Jičín a Rychnov nad Kněžnou. Hradec Králové se nachází na soutoku řek Labe a Orlice a je součástí Hradecko-pardubické aglomerace (Martinek, 2016).

V současnosti zde na 105,6 km<sup>2</sup> žije 92 917 obyvatel<sup>3</sup>. Samotné město se skládá z 21 městských částí a 21 katastrálních území, ty ale nejsou totožné. Přehled jednotlivých městských částí můžeme vidět v následující mapě (viz obrázek č. 6)

*Obrázek č. 6 – městské části Hradce Králové*



*Zdroj: [www.hkcity.cz](http://www.hkcity.cz)*

Město se může pyšnit bohatou historií, jelikož díky své výhodné poloze a příznivým podmínkám bylo osídleno již v dobách prehistorických. To dokládá i první dochovaná zmínka z roku 1225 nesoucí pečeť krále Přemysla Otakara I. Později ve středověku se město stalo věnným městem českých královen. Největší zalíbení našlo u Elišky Rejčky, která ho dostala po smrti krále Václava II. V historii tu nějakou dobu pobývala i manželka Karla IV., královna Alžběta Pomořanská. Od 14. století se pak město stalo velice vlivným centrem regionu. Označení „Salón republiky“ získalo město díky svým moderním stavbám, které jsou dílem

<sup>3</sup> Počet obyvatel k 1. 1. 2018, údaj dostupný z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-see2a5tx8j>

proslulých architektů profesora Jana Kotěry a jeho žáka Josefa Gočára. Město dodnes těží z jejich myšlenek (Martinek, 2016).

V dnešní době je Hradec Králové významným dopravním uzlem (zejména silničním) se sídlem mnoha státních institucí, úřadů, bank a průmyslových podniků malých či středních velikostí. Je také městem studentským, nalezneme zde hned několik vysokých a středních škol. Působí zde Univerzita Hradec Králové, Lékařská a Farmaceutická fakulta Univerzity Karlovy, Fakulta vojenského zdravotnictví Univerzity obrany a Metropolitní univerzita Praha.

*Obrázek č. 7 – znak Hradce Králové*



*Zdroj:hradeckralove.org*

*Obrázek č. 8 – logo Hradce Králové*



*Zdroj:hradeckralove.org*

Město se může chlubit historickými stavbami jako Bílá věž a Chrám sv. Ducha na velkém náměstí. Ty jsou spolu s historickým centrem vyhlášeny městskou památkovou rezervací. Mimo jiné zde nalezneme i spoustu možností kulturního a sportovního vyžití. V centru města mají své sídlo dvě divadla, a to Klicperovo divadlo a loutkové divadlo Drak. Kromě toho se zde nachází i velmi známé Muzeum východních Čech. Za zmínku stojí ještě Studijní vědecká knihovna vybudovaná do tvaru „X“, Kongresové centrum Aldis, kde se každoročně konají významné výstavy, kongresy a plesy nebo Královéhradecký Festival Park známý pořádáním akcí jako Rock for People a Hip Hop Kemp.

Vzhledem ke své výhodné poloze tu lze podnikat i výlety do podhůří Krkonoš či Orlických hor. V těsné blízkosti lze navštívit i mnoho kulturních památek. Bezprostřední výhodou je i relativní blízkost státních hranic. Do polského města Kudowa Zdrój to lze autem, popř. autobusem zvládnout pod hodinu.

## **8. Dopravní infrastruktura**

Jelikož vzhledem ke své strategické poloze je Hradec Králové významným dopravním uzlem Královehradeckého kraje, budou v této kapitole detailněji charakterizovány jednotlivé druhy dopravy. Městem prochází zejména důležité silniční tahy, nicméně autorka se v této práci zaměřuje nejprve na dopravu železniční, která je na tom v porovnání se silniční o něco hůře. Nevede zde totiž žádný z hlavních koridorů, ale i tak zde železnice hraje nezastupitelnou roli. Následuje charakteristika dopravy silniční. Vyjma těchto dvou hlavních druhů dopravy lze nalézt v Hradci Králové ještě dopravu leteckou a cyklistickou, ne nadarmo bývá v posledních letech město označováno jako město cyklistů.

### **8.1. Železniční doprava**

Železniční síť Královehradeckého kraje je tvořena necelými 700 km tratěmi, na kterých se nachází celkem 199 stanic, resp. zastávek. Jak je možno vidět z mapy (obrázek č. 9), trať prochází všemi významnějšími městy a sídly, přičemž s hustotou své sítě 0,139 km/km<sup>2</sup> ji lze zařadit k republikově nadprůměrným. Leží se zde i dva železniční hraniční přechody do Polska sloužící především pro nákladní železniční dopravu a to Meziměstí/Mieroszów a Královec/Lubawka, nicméně oba jsou využívány velmi zřídka. Nutno podotknout, že z celkové délky tratí je jenom 15% elektrifikovaných a nacházejí se zde pouze jednokolejné tratě. Až na 10 km pronajatých akciovou společností Viamont, provozují většinu dopravy České dráhy, a. s. (Královehradecký kraj, 2009).

Obrázek č. 9 - železniční síť Královéhradeckého kraje



Zdroj: Královéhradecký kraj

I přes hustotu železniční sítě v Královéhradeckém kraji není Hradec Králové až tak významným železničním uzlem, neprochází tudy ani jeden z tranzitních koridorů. Hradec Králové je ovšem spojnici tří železničních tratí, tudíž i důležitým přestupním uzlem. Vedou zde tratě číslo:

**020** (Praha -) Velký Osek - Hradec Králové – Choceň,

**031** Pardubice - Hradec Králové – Jaroměř,

**041** Hradec Králové - Jičín – Turnov.

Proudí sem tedy vlaky z celkem 5 směrů – od Pardubic, Týniště nad Orlicí, Jičína, Jaroměře a Chlumce nad Cidlinou. Za jeden všední den musí hradecké nádraží odbavit dohromady 269 vlaků, které sem buď přijíždějí, nebo odjíždějí. Z těchto 269 spojů je 50 rychlíků, 57 spěšných vlaků a 162 osobních. První ranní vlak odjíždí z nádraží ve 4:28 směr Pardubice, poslední dokonce až 19 minut po půlnoci. Naopak poslední vlak, který dorazí do Hradce Králové, přijede v 1:37 z Pardubic a první hned v 4:55 taktéž z Pardubic. Hradecké nádraží odbavuje tedy vlaky v rozmezí 4:31 až 1:37, což je skoro 21 hodin denně (ŽelPage, 2018).

#### **8.1.1. Trať 020**

Pod číslem 020 lze najít jednokolejnou železniční trať v tarifní délce 96 km spojující Velký Osek a Choceň. Jedná se o elektrifikovanou trať, která vede (vezmou-li se ty největší uzly) přes Chlumec nad Cidlinou, Hradec Králové a Týniště nad Orlicí. Cestující zvládne překonat tuto trať za 1 hodinu 4 minuty, přičemž musí jednou přestupovat v Kolíně z osobního vlaku na rychlík vyšší kvality. Přímé vlakové spojení na této trase neexistuje.

#### **8.1.2. Trať 031**

Železniční trať 031 spojuje Pardubice s Jaroměří, přičemž na své 39 km dlouhé trati protíná Hradec Králové. Dalšími zastávkami po cestě jsou například Stéblová, Opatovice nad Labem, Lochenice, Smiřice a Černožice. Trať je opět jednokolejná ovšem elektrifikovaná pouze z části, a to v úseku Hradec Králové – Jaroměř. Na této železniční trati jezdí jak rychlíky, tak i vlaky spěšné a osobní. Rychlík zvládne tuto vzdálenost za 37 minut, spěšný vlak za 52 minut a v případě využití kombinace osobního vlaku s přestupem v Hradci Králové na vlak spěšný za 42 minut.

#### **8.1.3. Trať 041**

Poslední tratí vedoucí přes Hradec Králové je trať 041. Ta spojuje Hradec Králové s Turnovem. Trať je jednokolejná, v celé své délce neelektrifikovaná a čítá celkem 82 km. Cestou protíná několik méně klíčových křižovatek, mezi něž patří Libuň, Jičín, Hněvčoves a Ostroměř. Na této trati se lze setkat pouze s vlaky osobními, a ty cestu zvládnou za 2 hodiny a 12 minut.

#### **8.1.4. Budova hlavního nádraží a nástupiště**

Jak již bylo zmíněno, Hradec Králové je důležitým přestupním uzlem, a proto zde budova hlavního nádraží hraje tak významnou roli. V takové podobě v jaké ji známe dnes, byla vybudována v letech 1929 – 1935. Jedná se již v pořadí o třetí budovu. První budova se nacházela zhruba na úrovni dnešního nástupiště číslo dvě. Díky rozrůstání železniční sítě bylo zapotřebí zvýšit kapacitu stávajícího nádraží, a proto bylo postaveno tzv. druhé nádraží. To už zahrnovalo dokonce 13 kolejí a 2 vlečky. Třetí etapa budování nádraží byla zahájena roku 1929 a následně 5. května 1935 došlo k jejímu slavnostnímu otevření. Ve své době nádraží dokonce patřilo k těm nejmodernějším ve střední Evropě (ŽelPage, 2008).

Poslední modernizací prošla budova v roce 2003. Tato rekonstrukce přispěla k výraznému zlepšení komfortu pro cestující. Bylo vybudováno nové zákaznické centrum Českých drah, zavedl se inovovaný informační systém, na všech nástupišťích byly zhotoveny prosklené

výtahy zabezpečující bezbariérový přístup a v neposlední řadě byla zřízena čekárna pro matky s dětmi. Vyjma samotné budovy se rekonstrukce dočkala i všechna nástupiště, na nichž bylo nutné opravit především jejich zastřešení (ŽelPage, 2008).

V současnosti budova hlavního nádraží zabírá plochu 5 000 m<sup>2</sup> spolu se čtyřmi nástupišti, z nichž tři jsou zastřešená a propojená dvěma podchody. Cestující si mohou zkrátit dobu čekání na jejich spoj návštěvou samoobslužné jídelny popř. malých obchodů (knihkupectví, pekařství, trafiky). Ve stanici zastavují veškeré vlaky, buď zde svoji jízdu končí, začínají nebo pokračují dále po své trase. Jak již bylo zmíněno (viz začátek kapitoly 8.1), vlaky odsud vyrazí celkem pěti směry po třech tratích. Směr Praha a Jičín jezdí přibližně každou hodinu, do Pardubic, Jaroměře a Týniště nad Orlicí v půlhodinových intervalech. Nádraží je kompletně elektrifikováno.

Okolí budovy Hradec Králové, hl. n. – Riegrovo náměstí prošlo také významnou a kompletní rekonstrukcí, jež přispěla k rozšíření plochy pro pěší a zeleň. Tím pádem se značně eliminoval parkovací prostor a průjezd pro automobily. V roce 2013 vznikl na prostorách náměstí pár metrů od nádražní budovy první unikátní parkovací dům pro kola. Cestujícím dojíždějícím na kole ušetřil spoustu času, jelikož už nemusejí pracně svá kola odstrojovat, aby nedošlo k jejich krádeži. Cyklověž se pyšní plnou automatizací, což znamená, že do budovy mají přístup pouze majitelé kol. Z důvodu demolice nedalekého hotelu Černigov v roce 2019 nemůže cyklistický dům ale zůstat stát na tomto místě, a proto si radní Hradce Králové odsouhlasili přesunout odkládací prostor pro bicykly pod zem.

#### **8.1.5. Další zastávky a nádraží**

Hradec Králové hl. n. není jedinou železniční stanicí ve městě. Nachází se zde na trati číslo 020 stanice Hradec Králové – Slezské Předměstí, železniční zastávky Hradec Králové – Kukleny, Hradec Králové – zastávka a na trati číslo 041 stále ještě spadající na území Hradce Králové zastávka Plotiště nad Labem. Všechny tyto stanice/zastávky nebývají tolik frekventované, nicméně umožňují snadnou dostupnost například do centra města a usnadňují dopravu obyvatelům v příměstských aglomeracích.

### **8.2. Silniční doprava**

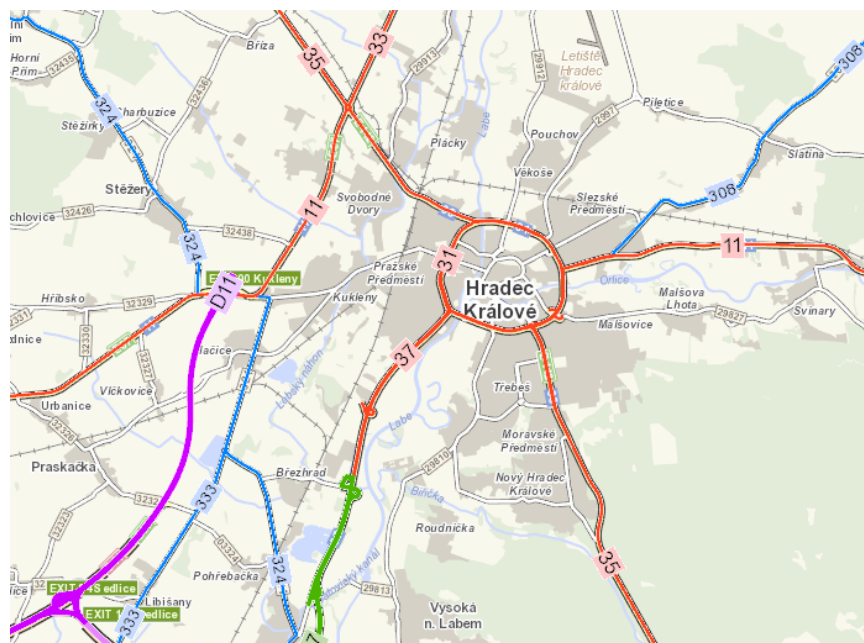
Silniční síť Královehradecké kraje je tvořena 3 760 km silnic, přičemž nejhustší síť se vyskytuje kolem Polabské nížiny a naopak směrem do hor a k hranicím se její hustota snižuje.

S průměrnou hustotou silniční sítě 0,79 km/km<sup>2</sup> opět převyšuje republikový průměr (Královehradecký kraj, 2016). V kraji se nachází také 6 hraničních přechodů do Polska a to:

- Orlické Záhoří – Mostowice,
- Náchod - Kudowa Słone,
- Otovice – Tłumaczów,
- Starostín – Golińsk,
- Královec – Lubawka,
- Pomezní Boudy - Przełęcz Okraj.

Samotné město Hradec Králové je velmi důležitým silničním uzlem. To i díky tomu, že Magistrát Hradce Králové klade větší důraz na rozvoj a opravy silniční sítě namísto té železniční. Přímo městem prochází hned několik silnic I. třídy I/11, I/33, I/35, I/37 a I/31. Od 21. 8. 2017 je město přímo napojeno na dálnici D11. V současnosti se počítá i s napojením na dálnici D35, která je prozatím ve výstavbě. Okraj Hradce Králové také protínají i další silnice a to konkrétněji silnice II. Třídy II/308, II/324 a mezinárodní evropské silnice E 67 a E 442.

*Obrázek č. 10 – silniční a dálniční síť v Hradci Králové*



Zdroj: [geoportal.rsd.cz](http://geoportal.rsd.cz)

### 8.2.1. Dálnice D11

Dá se konstatovat, že dálnice D11 (tzv. Hradecká dálnice) je nejpomaleji budovanou dálnicí v rámci celé ČR. Po jejím dokončení, které se plánuje v roce 2024, bude spojit Prahu s hranicemi Polska a tam se napojí na plánovanou dálnici A3/S3 Szczecin. Dálnice D11 je také součástí E 67 (o ní viz dále). Z celkové délky 154 km je zprovozněno 91 km vedoucích z Prahy až do Hradce Králové. Zbývá tedy dostavit 63 km dlouhý úsek Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř – Trutnov – hraniční přechod Královec/Lubawka (Informace o dálnici D11, 2017).

První projekty na stavbu dálnice D11 se datují již k roku 1938, nicméně celé plány byly pozastaveny díky 2. světové válce. Ke stavbě prvního úseku Praha – Jirny v délce 8,3 km došlo téměř o čtyřicet let později. Po takto zbudovaném úseku dálnice se řidiči mohli projet až v roce 1984. O rok později se otevřel druhý úsek do Sadecké. Roku 1990 byla dálnice dovedena až do Poděbrad. Poté se stavba na 13 let přerušila hlavně z důvodů problému s pozemky a nedostatkem investic. Stavba byla definitivně obnovena až v roce 2004, kdy se zároveň rozhodlo rozdělit stavbu na dílčí podúseky. V prosinci 2006 došlo k zprovoznění D11 až po exit číslo 84 před Hradcem Králové. O dva roky později zde byl vybudován ještě 2,7 km dlouhý úsek a vytvořen provizorní sjezd u obce Praskačka. Po dlouhých 11 letech konečně došlo v srpnu 2017 k otevření posledního čtyřkilometrového úseku, chybějícího k plnohodnotnému propojení Prahy s Hradcem Králové. Dálnice v současnosti končí na křižovatce se silnicí I/11 v Kuklenách na západním okraji města (českédálnice.cz, 2018).

Odtud je naplánovaná stavba dalších dvou úseků Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř, jejichž dostavba se předpokládá v roce 2021. Kontinuálně se rozeběhne stavba úseku Trutnov – hraniční přechod s Polskem, taktéž s predikovaným zprovozněním v roce 2021. Jako poslední přijde na řadu 19,6 km dlouhý úsek z Jaroměře do Trutnova. Tato část dálnice bude čítat dokonce 24 mostů, a i z tohoto důvodu se její stavba protáhne až do roku 2024.

Dokončení úseku dálnice až do Kuklen výrazně ovlivnilo dopravu nejen v okolních obcích Hradce Králové, ale i v dalších městech, jelikož nákladní vozidla od 3,5 tun své hmotnosti do této doby musela sjíždět již na exitu 68. Otevřením tedy došlo k přesunu většiny dopravy na tuto dálnici, čímž se značně ulevilo komunikaci I/11 i jejímu okolí. Díky novému úseku se cesta z Hradce Králové do Prahy řidičům zkrátí přibližně o 15 minut.

### 8.2.2. Dálnice D35

Dálnice D35 je dálnicí plánovanou na trase z Hradce Králové, kde se setkává s dálnicí D11, přes Litomyšl, Svitavy, Mohelnicí, Olomouc až do Lipníku nad Bečvou, kde by se měla napojit na stávající dálnici D1. Dálnice by měla v budoucnu zajistit efektivní spojení Čech s Moravou a ulevit spolu s dálnicí D11 přetížené dálnici D1. Její výsledná délka bude čítat 210 km, z nichž pouze 63 je prozatím v provozu a zbývajících 147 km teprve v přípravě (českédálnice.cz, 2018).

Plány na stavbu dálnice D35 pocházejí již z roku 1963. V roce 1993 ovšem došlo ke změně, byla předefinována trasa a to z Hradce Králové až do Liberce. Zároveň došlo ke změně označení a typu komunikace, z dálnice se stala rychlostní komunikací R35. V následujících letech byl zprovozněn jako R35 úsek Liberec – Turnov, Křelov – Lipník nad Bečvou a Sedlice – Opatovice (napojení na D11). Od 1. ledna 2016 došlo k přeřazení většiny R35 zpět na D35 a spolu s tím došlo k návratu k původní trase podle plánu z roku 1963. Zbytek R35 (úsek mezi Libercem a Turnovem) se zařadil k silnicím I. třídy (českédálnice.cz, 2018).

Vybudování této dálnice bude mít značný význam i pro samotné město Hradec Králové. V kombinaci s dálnicí D11 se předpokládá pokles tranzitních směrů, které v současnosti vedou přes město. Tím pádem dojde k odlehčení na silnici I/31 (Gočárově okruhu) a především pak na silnici I/35.

### 8.2.3. Mezinárodní evropské silnice

Přímo městem prochází také dvě mezinárodní evropské komunikace E 442 a E 67 (viz obrázek č. 11).

*Obrázek č. 11 – mezinárodní evropské silnice v HK*



*Zdroj: ŘSD*

Mezinárodní evropská silnice E 442 začíná v Karlových Varech, pokračuje přes Liberec, Hradec Králové, Olomouc a končí na Slovensku v Žilině. Zajímavostí je, že ještě před rozdělením Československa byla jedinou evropskou mezinárodní vnitrostátní komunikací, jelikož nepokračovala do okolních států, jako je tomu u jiných evropských mezinárodních silnic. Dnes protíná území dvou států, tedy Česko a Slovensko. Na našem území měří necelých 550 km (Dálnice-silnice.cz, 2015).

Mezinárodní silnice E 67 známá také jako Via Baltica se táhne z Prahy přes Hradec Králové, Náchod, Varšavu, Vratislav, Rigu, Tallin až do Helsinek. Na své trase protíná tedy celkem 6 států. V budoucnu bude tato silnice v České republice vedena po dokončené dálnici D11.

#### 8.2.4. Silnice I. třídy

Vyjma důležitého tahu dálnice D11 je Hradec Králové spojen s většími městy v okolí pomocí silnic I. třídy. K 1. 7. 2017 bylo v Královéhradeckém kraji téměř 439 km těchto silnic (ŘSD, 2017).

*Tabulka č. 5 – silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji*

| Označení komunikace | Trasa                                                                                                                                     |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I/11                | (Poděbrady) – Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové – Šumperk – Opava – Ostrava                                                           |
| I/33                | Hradec Králové – Jaroměř – Náchod                                                                                                         |
| I/35                | Liberec – Hradec Králové – Vysoké Mýto – Olomouc                                                                                          |
| I/37                | Trutnov - Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř - Hradec Králové – Pardubice – Chrudim - Ždírec nad Doubravou - Žďár nad Sázavou - Velká Bíteš |
| I/31                | II. městský okruh Hradce Králové (Gočárův okruh)                                                                                          |

*Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování*

První z uvedených je silnice I/11, která vede z Poděbrad přes Hradec Králové, Opavu, Ostravu až na slovenské hranice. Jedná se o druhou nejdelší silnici I. třídy v ČR. Silnice je po celé své ose velmi vytížená, nicméně v budoucnu by ji měla ulehčit již zmíněná dálnice D35.

Druhou z uvedených – silnice I/33 je jednou z nejvýznamnějších v kraji. Spojuje Hradec Králové s polským hraničním přechodem v Náchodě. Většina vozidel sjíždějících z hradecké

dálnice pokračující směrem Polsko volí nejčastěji tuto trasu, ta pak bývá přetěžovaná. Řešením této problematiky bude dokončení D11 a vybudování obchvatů Jaroměře a Náchoda.

Nejdelší silnicí první třídy v ČR a zároveň páteřním tahem je silnice I/35. Ta začíná v Liberci a protíná další dvě krajská města jako Hradec Králové a Olomouc. Celkem prochází 6 kraji a téměř po celé délce po ní vede E 442.

Další zmíněnou je komunikace I/37 vedoucí z Trutnova až do Velké Bíteše. Je klíčová zejména pro Hradec Králové, jelikož funguje jako spojka s Pardubicemi. Zde je dokonce vedena čtyřproudově a bývá označena jako tzv. Hradubická. V úseku Hradec Králové – Jaroměř dochází k péři se silnicí I/33.

Poslední silnicí první třídy z hlediska dopravní infrastruktury je silnice I/31, tzv. Gočárovův okruh. Komunikace nese jméno po svém architektovi, tedy Josefu Gočárovi a je jedním ze symbolů Hradce Králové. Okruh je veden v intravilánu, tvoří tedy kompletní dopravní okruh, do něhož vstupují důležité komunikace směřující do města a zároveň slouží k vnitroměstské přepravě. Na většině své trasy je tvořen minimálně čtyřmi pruhy. Obrovským problémem je přetíženost, při čemž nejkritičtější místem celého okruhu je křižovatka Mileta, kde se v rámci dopravní špičky tvoří dlouhé kolony.

#### **8.2.5. Silnice II. a III. třídy**

Silnice II. a III. třídy jsou určeny především pro dopravu mezi okresy, vzájemnému spojení obcí a napojení na nadřazené pozemní komunikace. Za zmínku stojí silnice označené jako II/308 a II/324. Ty mají pro město důležitý význam. Silnice II/308 totiž integruje Hradec Králové a Nové Město nad Metují, jedná se ve své podstatě o jedinou spojnici těchto dvou měst. Druhá ze zmíněných, silnice II/324 navazuje na silnici I. třídy číslo 32 a dále pokračuje přes Městec Králové, Nový Bydžov, Hradec Králové, Pardubice až do Chrudimi. V úseku Hradec Králové – Pardubice je doprovodnou silnicí ke komunikaci I/37, v Pardubicích pak následně tvoří jednu z hlavních tepen procházejících centrem.

### **8.3. Letecká doprava**

Letecká doprava v Hradci Králové plní prozatím pouze doplňkovou funkci. To se týká i celého Královehradeckého kraje. Nachází se zde celkem devět vnitrostátních veřejných letišť (Dvůr Králové nad Labem, Hořice, Jičín, Broumov, Vrchlabí, Velké Poříčí, Nové Město nad Metují, Jaroměř a Hradec Králové). Nicméně potenciál pro rozvoj má pouze letiště Hradec

Králové nacházející se na severním okraji města. Nespornou výhodou je velmi dobrá dostupnost, a to i linkou MHD.

Historie létání zde sahá až do roku 1929, kdy byla založena Masarykova letecká liga. Později letiště sloužilo k vojenskému výcviku německé Luftwaffe a stalo se vojenskou základnou. S postupným odchodem vojáku v 90. letech zanikl vojenský letový prostor a letiště chátralo. V roce 2002 musel být dokonce zrušen CIAF (letecká přehlídka). O dva roky později se ovšem podařilo městu získat letiště do svého vlastnictví. Vznikla společnost Letecké služby Hradec Králové, která je provozovatelem dodnes. Od roku 2008 probíhala spousta rekonstrukcí celého areálu a o rok později se sem mohla vrátit zpět i akce CIAF. Kromě oprav budov a letištních ploch bylo letiště vybaveno technikou pro noční provoz a novým navigačním systémem. I díky tomu má letiště potenciál se stát veřejným mezinárodním letištěm, kde by mohla přistávat klasická dopravní letadla. Došlo dokonce k úspěšnému testování, kdy na letišti přistál Boeing 737 – 300 společnosti Czech Connect Airlines (Hradec Králové City, 2017).

Dnes má letiště statut neveřejného mezinárodního a veřejného vnitrostátního letiště kategorie 2B. Současným provozovatelem jsou tedy Letecké služby Hradce Králové. Vyskytují se zde dvě přistávací a vzletové dráhy (viz obrázek č. 12) – 33L/15R (betonová) o délce 2 400 m a 33L/15R (travnatá o délce 800). Pro případné krátkodobé stání letiště disponuje i stojánkou, popř. hangáry (Letecké služby Hradec Králové a. s., 2015).

*Obrázek č. 12 – mapa letiště Hradce Králové*



*Zdroj: hkcity.cz*

Návštěvníci mají možnost odsud absolvovat vyhlídkové lety. Letiště také nabízí mimo jiné pilotní výcvik a získání pilotního průkazu. Každé léto se navíc v areálu pořádá spousta akcí jako Hip Hop Kemp, Rock for people, CIAF, Truck Fest, Helicoptershow atd.

### 8.3.1. Letecký terminál Airport Hradec Králové

Jak již autorka zmiňuje výše, letiště Hradec Králové má nejen díky své poloze a vybavenosti potenciál stát se mezinárodním. Jeho výstavba by pomohla nejen z hlediska rozvoje samostatného města, turismu a rozvoje doprání infrastruktury (města, regionu ale i kraje), ale i k přilákání dalších investorů a firem.

Ze strany vlastníka (tedy města Hradce Králové) již přišel návrh projektu, jak by mohl v budoucnu vypadat samotný letecký terminál. Plány počítají se zachováním stávajícího provozu včetně speciálních akcí a rozšířením stávajícího provozu o letectví civilní. Vyjma investic do úpravy drah, stojánky, pojezdových a odbavovacích ploch město plánuje investici i do výstavby nového terminálu (navrhovaná vizualizace viz obrázek č. 13). Ten bude sloužit především pro společnosti provozující charterové lety. Předpokládá se odbavování letů především v sezóně červen – září s frekvencí 2 – 4 lety za týden což v konečném důsledku čítá až 50 odbavených dopravních letadel. Letiště by i nadále mělo být schopno přijmout speciální a vojenské lety a dále pak i některé cargo letouny (Hradec Králové City, 2018).

*Obrázek č. 13 – navrhovaná vizualizace leteckého terminálu Hradce Králové*



Zdroj: [hkcity.cz](http://hkcity.cz)

### 8.4. Vnitrozemská vodní doprava

I když se město nachází na strategické pozici soutoku dvou řek – Orlice a Labe, vodní doprava zde nemá zastoupení. Je tomu tak proto, že zejména Labe není v úseku protékajícím Hradcem Králové splavné. Splavnění úseku vedoucího do Hradce Králové je zařazeno do

koncepte rozvoje vodní dopravy v České republice, které má v rukou Ředitelství vodních cest. Po Labi v Hradci Králové se dá prozatím svést pouze výletní osobní dopravou.

## **8.5. Cyklistická doprava**

Hradec Králové, v posledních letech známý jako město cyklistů, má nespočet výhod, které přispívají k tomu, že cyklodoprava se ve městě stává rovným konkurentem ostatním druhům dopravy. Mezi tyto benefity lze zařadit rovinný terén, klimatické podmínky, možnost využít cyklobusy a fakt, že silniční okruh a významné komunikace jsou po celé své délce lemovány stezkou pro cyklisty. Budování této infrastruktury započalo již mezi šedesátými a osmdesátými léty 20. století. Dá se konstatovat, že v Hradci Králové se zkrátka jezdí všude.

V současné době cyklokomunikace na území města čítají 79 km, v nichž jsou započítány jak oficiálně značené cyklistické komunikace, tak i komunikace pro cyklisty vhodné. Těmi jsou například lesní cesty (Cyklokomunikace, n.d.).

Vzhledem k poslednímu trendu snižování exhalací výfukových plynů, se snaží město Hradec Králové aktivně podpořit využívání alternativních prostředků, a tím ulevit životnímu prostředí. Na území města dal magistrát vybudovat spoustu bezpečnostních stojanů pro odkládání jízdních kol, které mají za cíl zabránit případným krádežím. Relativní novinkou je i takzvaná Bike Tower nebo- li cyklověž (více viz kapitola 8.1.4). Každým rokem se město také zapojuje do kampaně s názvem „Do práce na kole“. Kromě cyklistických stezek pro každodenní dopravu je Hradec Králové protkán hustou sítí stezek, z nichž některé mají mezinárodní charakter. V této kapitole se autorka zmíní jen o těch nejznámějších.

První cyklostezkou mající mezinárodní význam je takzvaná Labská stezka. Na své 370 km trase po České republice spojuje Vrchlabí (resp. Špindlerův Mlýn) a Dolní Žleb. Na své trase protíná významná města jako Dvůr Králové nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Nymburk, Mělník, Litoměřice, Ústí nad Labem a Děčín (viz obrázek č. 14). Trasa pak dále pokračuje Německem a vede až k pobřeží Severního moře. Z tohoto důvodu bývá také někdy označována jako stezka od pramene k moři. Nejnovější částí Labské stezky je úsek Hradec Králové – Kuks měřící 26 km. Ten propojuje město s nezajímavějšími regionálními památkami pevností Josefov a Hospitalem Kuks.

Obrázek č. 14 – mapa Labské stezky



Zdroj: [labskastezka.cz](http://labskastezka.cz)

Další trasou evropského významu je Žitavská cyklotrasa vedoucí z koridoru Libereckého kraje přes Jičín, Nechanice až do Hradce Králové. V mapách je označena číslem 14. Pro město jako takové jsou významné i místní cyklostezky jako například trasa dlouhá 33 km táhnoucí se po městských lesích Hradce Králové, Zelený okruh nazývaný třetí okruh Hradce Králové a 22 km Arecheotrasa vedoucí od hradeckého zimního stadionu až na smiřické nádraží.

Do budoucna se počítá i se „Stezkou mechu a perníku“ spojující Hradec Králové a Pardubice. Ta měla být hotová již v roce 2016, mimo jiné kvůli problémům s výkupem pozemků je zhotoven zatím jeden krátký úsek mezi Pardubicemi a Ráby. Celkové propojení krajských měst 23 km dlouhou cyklotrasou by podle posledních zveřejněných údajů mělo být hotovo v roce 2020 (Zlinská, 2017).

## 9. Městská hromadná doprava

V předchozích kapitolách autorka představila město jako takové a jednotlivé druhy dopravy. Tato část se bude podrobněji zabírat problematikou městské hromadné dopravy.

### 9.1. Historie

Městská hromadná doprava má v Hradci Králové již mnohaletou tradici. MHD zde vzniklo již v říjnu roku 1928 pod původním názvem Autodráhy města Hradce Králové. První přeprava cestujících se však uskutečnila až o dva měsíce později, a to 1. prosince téhož roku na trase Kukleny – Nádraží – Slezské Předměstí. V průběhu několika následujících desítek let podnik změnil jak název, tak i vlastníky, nicméně od 1. září 1997 se stal akciovou společností a funguje, tak jak ho známe dnes pod jménem Dopravní podnik města Hradce Králové a. s.

Sídlo společnosti se dříve nacházelo přímo v centru města, ale z důvodu potřeby větších prostorů byl postaven roku 1952 nový areál na Slezském předměstí. Během dalších let se areál podstatně rozrostl, zvětšili se odstavné plochy, prováděli se zde různé drobné rekonstrukce, a i díky tomu dodnes stále slouží Dopravnímu podniku (Dopravní podnik města Hradce Králové a.s., n. d.).

V začátcích podnik provozoval pouze tři linky a to: číslo 0 (Nádraží – Velké náměstí), číslo 1 (Kukleny – Nádraží – Slezské Předměstí) a číslo 2 (Nádraží – Nový Hradec Králové). Postupem času se linky rozšiřovaly i do Malšovic, Plotičtě, Třebše, Svobodných Dvůrů a i do některých vzdálenějších měst např. Dobrušky. Tehdy vozový park autobusů čítal pouze třetinu co dnes. Dopravní podnik Hradce Králové ovšem disponuje také trolejbusy a nově i elektrobusy (viz kapitola 9.2.1.). Historie právě zmíněné trolejbusové dopravy se začala psát až po 20 letech fungování podniku na lince č. 2 (Hlavní nádraží – Nový Hradec Králové). Dopravu tehdy zajišťovaly celkem 4 trolejbusy značka VETRA ČKD viz obrázek č. 15 (Dopravní podnik města Hradce Králové a.s., n. d.).

Obrázek č. 15 – trolejbus VETRA – ČDK



Zdroj: DPMHK

## 9.2. Současnost

Od roku 1997 (až dodnes) provozuje městskou hromadnou dopravu v Hradci Králové akciová společnost Dopravní podnik města Hradce Králové, jehož jediným akcionářem je právě samotné město. Kromě hlavní činnosti (provozování městské hromadné dopravy vlastními vozidly) se podnik zabývá ještě několika dalšími aktivitami:

- provozování autoškoly,
- oprava a mytí vozidel,
- holičství a kadeřnictví,
- stavebnictví, zámečnictví,
- pronájem nemovitostí,
- prodej nafty smluvním zákazníkům,
- reklama, propagace (Výpis z obchodního rejstříku, 2018).

### 9.2.1. Vozový park

Provozovatel městské hromadné dopravy, tedy Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. disponuje k 11. srpnu 2018 celkem 139 vozy z čehož nejpočetnější skupinu tvoří autobusy (celkem 86). Nejnovější typy již dokonce splňují emisní normu EURO 6. Jednotlivý přehled typů všech vozů včetně jejich počtu, či rozměru lze vidět v následujících tabulkách (tabulka č. 6,7,8).

## **Autobusy**

Nejpočetnější skupinu dopravních prostředků hradeckého dopravního podniku tvoří autobusy. Flotila čítá celkem 86 vozů, přičemž 25 je kloubových. V roce 2018 uvedl dopravní podnik do provozu nejnovější zástupce této skupiny – autobusy URBANWAY Tector Diesel splňující již evropskou emisní normu EURO 6.

*Tabulka č. 6 – struktura vozidel autobusů DP Hradce Králové*

| <b>Tovární značka, typ</b>     | <b>Počet (ks)</b> | <b>Délka</b> | <b>Emisní limit</b> |
|--------------------------------|-------------------|--------------|---------------------|
| <i>RENAULT PS09B4</i>          | 20                | 12 m         | EURO 2              |
| <i>IRISBUS PS09D1</i>          | 14                | 12 m         | EURO 3              |
| <i>IRISBUS PS09D1 CITELIS</i>  | 8                 | 12 m         | EURO 3              |
| <i>IRISBUS PS09D1 CITELIS</i>  | 16                | 12 m         | EURO 4              |
| <i>URBANWAY TECTOR DIESEL</i>  | 3                 | 12 m         | EURO 6              |
| <i>IRISBUS PU09D1*</i>         | 5                 | 18 m         | EURO 3              |
| <i>IRISBUS PU09D1 CITELIS*</i> | 3                 | 18 m         | EURO 3              |
| <i>IRISBUS PU09D1 CITELIS*</i> | 11                | 18 m         | EURO 4              |
| <i>IRISBUS PU09D1 CITELIS*</i> | 6                 | 18 m         | EURO 5              |

\*kloubové autobusy

*Zdroj: DPMHK, vlastní zpracování*

## **Elektrobusy**

Méně početnou skupinu tvoří elektrobusy. Vzhledem k poslednímu trendu snižování emisí a přecházení na alternativní pohony ani Dopravní podnik Hradce Králové nezůstává pozadu a uvádí čím dál více do provozu již zmiňované elektrobusy. Disponuje celkem 13 vozy, přičemž do konce roku 2018 má v plánu nakoupit a zprovoznit ještě dalších 10 elektrobusů typu SOR NS 12 ELECTRIC.

Tabulka č. 7 – struktura vozidel elektrobuse DP Hradce Králové

| Typ                | Počet (ks) | Délka |
|--------------------|------------|-------|
| SOR IEBN 9,5       | 1          | 9,5 m |
| ŠKODA 26SH01 PERUN | 1          | 12 m  |
| SOR IEBN 11        | 1          | 11 m  |
| SOR NS 12 ELECTRIC | 10         | 12 m  |

Zdroj: DPMHK, vlastní zpracování

### **Trolejbusy**

Posledním typem vozidel hradecké MHD jsou trolejbusy. I v tomto případě se podnik snaží neustále vozový park obnovovat. K 11. srpnu 2018 čítá flotila trolejbusů celkem 40 vozů.

Tabulka č. 8 – struktura vozidel trolejbusů DP Hradce Králové

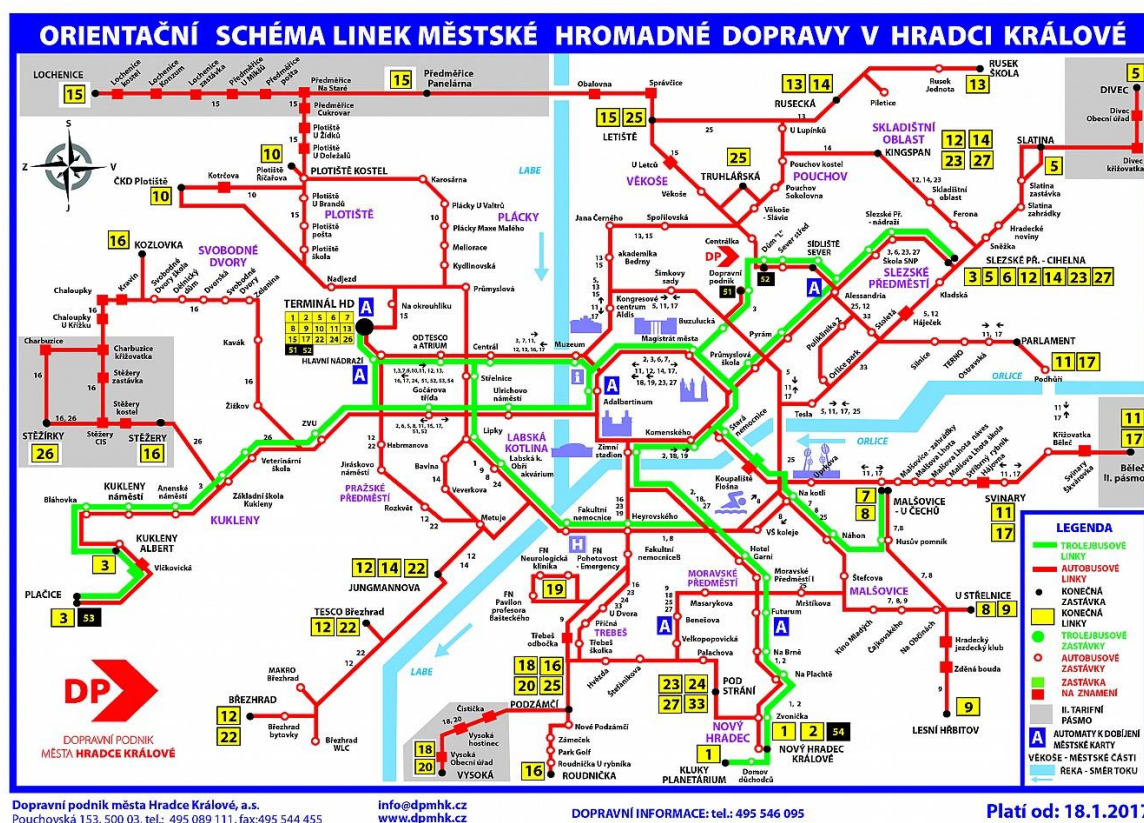
| Typ                    | Počet (ks) | Délka |
|------------------------|------------|-------|
| ŠKODA 30 TR SOR        | 18         | 12 m  |
| ŠKODA 30 TR-SOR TNB 12 | 9          | 12 m  |
| ŠKODA 31 TR SOR        | 13         | 18 m  |

Zdroj: DPMHK, vlastní zpracování

### **9.2.2. Linky**

V Hradci Králové je aktuálně v provozu 37 linek, z čehož 21 linek jsou autobusy, 5 trolejbusy, 4 noční autobusové linky, 7 rychlíkových, 6 školních a jedna takzvaná zelená linka. Číslování jednotlivých linek bohužel není uspořádané tak, aby šlo rozpoznat, o jaký dopravní prostředek se jedná. Existuje zde ale určitá logika v případě nočních linek – ty se značí 5X, školní linky nesou vždy za číslem označení Š a rychlíkové R. Jednotlivé linky jsou znázorněné v následujícím obrázku (obrázek č. 16).

Obrázek č. 16 - schéma linek MHD v Hradci Králové



Zdroj: DPMHK

Jednotlivé trasy trolejbusových linek (1, 2, 3, 6, 7) autobusových denních (5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 33) a autobusových nočních (51, 52, 53, 54) jsou vyobrazeny v příloze č. 2.

### Zelená linka

Jak již bylo zmíněno, od 4. září 2017 je v provozu Zelená linka. Ta je obsluhována elektrobusem a pohybuje se v centru města každý všední den cca od 9:00 - 16:40. Trasa, kterou urazí, trvá 15 minut. Zvláštností je, že linka nenese číselné označení ani v jízdních řádech a prozatím jezdí v testovacím provozu. Cestující ji mohou využívat úplně zadarmo.

### ***Rychlíkové linky***

V Hradci Králové jezdí také rychlíkové linky, které zastavují pouze v nejdůležitějších zastávkách. Pro cestující znamenají obrovskou úsporu času. Například trasa linky 11 z Terminálu HD do Parlamentu trvá 25 minut, přičemž linka 11R to zvládne za 15 minut.

**11R TERMINÁL HD - PARLAMENT**

**17R PARLAMENT - TERMINÁL HD**

**18R PODZÁMČÍ - PARLAMENT**

**24R TERMINÁL HD - MORAVSKÉ PŘEDMĚSTÍ - TERMINÁL HD**

**27R MORAVSKÉ PŘEDMĚSTÍ - SKLADIŠTNÍ OBLAST**

### ***Školní spojení***

Díky tomu, že Hradec Králové je i městem se spoustou studentů, rozhodl se dopravní podnik zavést i speciální školní linky. Ty mají primárně sloužit ke svozu studentů z okrajových částí města a k posílení klasických linek. Důležité je ale podotknout, že tyto linky jezdí pouze během školního roku ve všední dny v ranních hodinách. O prázdninách, víkendech, svátcích jich není zapotřebí.

**5Š SLATINA – PYRÁM**

**10Š PLOTIŠTĚ ŠKOLA - KYDLINOVSKÁ**

**12Š BŘEZHRAD - TERMINÁL HD**

**16Š SVOBODNÉ DVORY - PODZÁMČÍ**

**23Š MORAVSKÉ PŘEDMĚSTÍ - SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ**

**25Š ROUDNIČKA- SLEZSKÉ PŘEDMĚSTÍ**

#### **9.2.3. Tarify a jízdné**

V Hradci Králové platí dvě tarifní pásma (I. a II.). První pokrývá území celého města, druhé se sestává z připojených obcí jako například Stěžery, Stěžírky, Lochenice, Předměřice atd. Existuje hned několik způsobů, jak si cestující mohou jízdenku pořídit. Zakoupit si ji mohou v klasické papírové podobě na k tomu určených místech popř. s přírážkou přímo u řidiče. Další možností je využívání čipových karet. Ty lze použít jako elektronickou peněženku, ze které se peníze odečítají dle počtu zastávek, nebo na ni nahrát časové jízdné. Relativní novinkou je platba přes SMS nebo pomocí mobilní aplikace HopOn. Tu lze využívat v zařízeních Android i iPhone. Doprava MHD je navíc zapojena ještě do Východočeského integrovaného dopravního systému VYDIS, který působí na území Hradce Králové a

Pardubic. Zahrnuje jak MHD, tak i železniční dopravu a z tohoto důvodu v rámci VYDIS platí jiné tarify a jízdné, než autorka uvádí v této práci.

Výňatek z tarifu MHD pro jednotlivé a krátkodobé jízdné je přehledně zachycen v následující tabulce.

Tabulka č. 9 - jednotlivé a krátkodobé jízdné MHD

| DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ, a.s.           |                          |                                         |                                                                                              |                                                                                                      |                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TARIF MHD (výňatek) - jednotlivé a krátkodobé jízdné |                          |                                         |                                                                                              | platný od 1. 1. 2018                                                                                 |                                                                                                          |
| DRUH JÍZDENKY                                        |                          |                                         | <br>Dospělý | <br>Dítě 6-15 let | <br>Senior nad 65 let |
| Městská karta                                        | z elektronické peněženky | jedna nepřestupní jízda v celé síti MHD | 14 Kč                                                                                        | 8 Kč                                                                                                 | 8 Kč                                                                                                     |
| SMS nebo u řidiče (NON STOP)                         | 45*/60** minut           | přestupní v celé síti MHD               | 25 Kč                                                                                        | 25 Kč/SMS - 12 Kč/řidič                                                                              | 25 Kč/SMS - 12 Kč/řidič                                                                                  |
|                                                      | 24 hodin                 | přestupní v celé síti MHD               | 80 Kč                                                                                        | 80 Kč                                                                                                | 80 Kč                                                                                                    |
| Pultový prodej                                       | papírová                 | jedna nepřestupní jízda v celé síti MHD | 20 Kč                                                                                        | 12 Kč                                                                                                | 12 Kč                                                                                                    |
| U řidiče (NON STOP)                                  | noční                    | jedna nepřestupní jízda                 | 25 Kč                                                                                        | 25 Kč                                                                                                | 25 Kč                                                                                                    |

Zdroj: DMPHK

Mimo základní jízdné je ještě poskytováno časové jízdné, tedy sedmidenní, měsíční, tříměsíční, šestměsíční, dvanáctměsíční a pro studenty do 26 let a děti od 6 do 15 let navíc ještě školní roční. Benefity mohou uplatňovat i dárci ocenění Zlatým křížem ČČK 3. třídy, pro ně podnik nabízí zvýhodněnou roční jízdenku pouze za 500 Kč.

Pro děti do 6 let, osoby doprovázející dítě do věku 3 let, držitele průkazu ZTP, ZTP/P, PTP, KVP funguje přeprava v MHD bezplatně. To platí i pro přepravu zavazadel, kol, kočárků, psů a pro všechny bez výjimky na úseku Terminál HD – Hlavní nádraží a na celé trase Zelené linky (Dopravní podnik města Hradce Králové a.s., 2018).

#### 9.2.4. Terminál HD

Terminál hromadné dopravy (THD) v Hradci Králové na místě na kterém stojí dnes, byl postaven až v roce 2008. Předchůdce tohoto terminálu se předtím nacházel v autobusové stanici Koruna. Autobusová doprava byla decentralizovaná, jelikož část linek byla sváděna do již zmíněné stanice Koruny a část na Hlavní nádraží. Z důvodu nepřehlednosti a nedostačující kapacity bylo zapotřebí tedy vybudovat plnohodnotné autobusové nádraží. Stavby se ujal architekt Patrik Kotas, přičemž doprava na tomto uzlu byla zahájena 5. září 2008 (Dopravní podnik města Hradce Králové a.s., n. d.).

THD se nachází 200 m od Hlavního nádraží a sestává se z 2 odbavovacích hal, jež jsou propojeny zastřešením. Terminál je rozdělen do dvou částí, přičemž první slouží pro MHD (13 stání pro trolejbusy a autobusy) a druhý pro dálkovou a mezinárodní autobusovou dopravu (12 stání). Celý komplex doplňuje ještě 20 řad odstavných stání. Úplný plán THD se nachází v příloze č. 3.

Co se týče samostatných hal, ačkoliv každá slouží pro jiný druh dopravy, vybaveny a konstruovány jsou téměř totožně. Cestujícím slouží nejen jako informační centrum, ale nachází se zde i občerstvení, toalety a spousta prostoru pro sezení. V budově městské dopravy se navíc nad hlavami cestujících vyskytuje obrovská černá koule. Ačkoliv se jedná o architektonický kousek, má zde své opodstatnění. Uvnitř totiž sídlí dispečer, který má takto dostatečný rozhled o dění. Dle dostupných údajů z Dopravního podniku města Hradce Králové zvládne terminál obsloužit až 32 tis. osob za den.

## **10. SWOT analýza**

Pro názorné shrnutí a vyjasnění výstupů z praktické části této diplomové práce byla provedena autorkou práce SWOT analýza stávajícího stavu dopravní infrastruktury Hradce Králové. Následující SWOT analýza má pouze informativní charakter a poukazuje na silné a slabé stránky dopravy resp. dopravní infrastruktury a zároveň vypichuje možné příležitosti a hrozby, jež mohou přijít zvenčí a mohou mít pozitivní/negativní vliv na rozvoj. Kompletní analýzu znázorněnou pomocí matice lze nalézt v příloze č. 4.

### **10.1. Silné stránky (S)**

Za silné stránky dopravní infrastruktury považuje autorka následující body:

- strategická poloha města
- mimo vnitrozemskou vodní dopravu napojení města všemi druhy dopravy
- důležitý silniční uzel
- napojení na D11
- rozvíjející se síť cyklostezek
- blízkost státních hranic (Polsko)
- moderní terminál hromadné dopravy
- funkční systém MHD obsluhující i příměstské části
- napojení na integrovaný systém VYDIS a IREDO

Vzhledem ke své výhodné poloze blízko polským hranicím a napojení na dálnici D11 směřující přímo do hlavního města Prahy je toto krajské město důležitým dopravním uzlem. Vyjma zmíněné D11 městem proházejí další důležité silniční tahy, a to i včetně železničních tratí. Město je také propleteno spoustou cyklostezek a hustou sítí městské hromadné dopravy. Může se dokonce pyšnit novým moderním terminálem HD. Pro cestující a obyvatelé je obrovským přínosem napojení na integrovaný systém IREDO a VYDIS v jejichž rámci mohou na jednu jízdenku cestovat vícero druhů dopravy.

## **10.2. Slabé stránky (W)**

Za slabé stránky dopravní infrastruktury považuje autorka následující body:

- nedokončená dálnice D35
- vedení tranzitní dopravy zástavbou
- chybějící severní tangenta (III. okruh Hradce Králové)
- nesplavnost Labe
- častý vznik kongescí
- nevyřešená situace týkající se přetíženosti nejfrekventovanějších ulic a křižovatek
- znečišťování ovzduší individuální automobilovou dopravou

Mezi slabé stránky lze zařadit především neustálé kongesce v centru města a to i díky chybějícímu napojení na dálnici D35 a severní tangenty. Nákladní doprava tudíž nemá být kudy jinudy vedena než skrz centrum, což negativně přispívá k neustálým zácpám (především na nejfrekventovanějších křižovatkách a ulicích – př. křižovatka Mileta).

## **10.3. Příležitosti (O)**

Příležitosti k rozvoji dopravní infrastruktury autorka spatřuje v následujících bodech:

- rozvoj letecké dopravy na místním letišti
- dostavba cyklostezky „Mechu a perníku“ a budování dalších cyklostezek
- zavedení systému bikesharing
- vybudování dalších cyklověží
- dostavba D35
- výstavba severní tangenty
- přestavba křižovatky Mileta na Gočárově okruhu
- splavnění Labe

Obrovskou příležitostí pro město jak nalákat nejen více návštěvníků, ale i potencionálních investorů je zbudování leteckého terminálu a otevření letiště pro charterové lety. Vzhledem k posledním trendům snižování emisí a znečištění ovzduší město značně podporuje rozvoj cyklistické dopravy. V rámci Hradecko-pardubické aglomerace by zlepšila dopravu mezi městy dostavba cyklotrasy „Mechu a perníku“. Pro zajištění bezpečnosti proti krádeži kol a pohodlí cyklistů se nabízí i otázka zbudování dalších cyklověží po městě. Příležitost lze

spatřit i ve splavnění řeky Labe, jež by přispělo k lepší dopravní obslužnosti především pro potřeby průmyslu a obchodu.

#### **10.4. Hrozby (T)**

Za hrozby, které mohou negativně ovlivnit vývoj, a rozvoj dopravní infrastruktury autorka považuje:

- oddalování stavby obchvatu Hradce Králové a D35
- nedostatek finančních prostředků
- trvalý nárůst intenzity dopravy
- hrozba kolapsů z důvodu nedostatečné kapacity silniční infrastruktury
- ohrožení kvality ovzduší v důsledku nárůstu dopravy

Překážkou rozvoje infrastruktury města se jeví především oddalování dostavby obchvatu Hradce Králové a napojení na dálnici D35, což je způsobeno především neustálými rozepřemi o výkup pozemků a dále pak spory s ochránci přírody. Vzhledem k trvalému nárůstu dopravních výkonů po celé České republice (tedy i v Hradci Králové), pokud se nepřesune část silniční dopravy na již zmíněný obchvat, může docházet k celkovým kolapsům. S tím úzce souvisí i zhoršení kvality ovzduší. Jednou z možných hrozeb se může jevit i fakt, že Hradec Králové nemusí v budoucnosti disponovat dostatkem financí na investice do infrastruktury.

## 11. Analýza dat získaných z dotazníkového šetření

Nadcházející kapitola se bude věnovat rozboru a interpretaci výsledků získaných z dotazníkového šetření. V první podkapitole se autorka zaměří na elementární charakteristiku respondentů, kteří dotazník zdárně vyplnili. Po identifikaci účastníků dotazníkového šetření bude provedena analýza jednotlivých zkoumaných oblastí, přičemž úvodní podkapitola obsahuje otázky obecnějšího rázu. Následující podkapitoly tak budou reprezentovat jednotlivé oddíly dotazníkového šetření:

- Charakteristika respondentů
- Obecné informace
- Železniční infrastruktura
- Silniční infrastruktura
- Letecká infrastruktura
- Vnitrozemská vodní infrastruktura
- Cyklistická infrastruktura
- Městská hromadná doprava

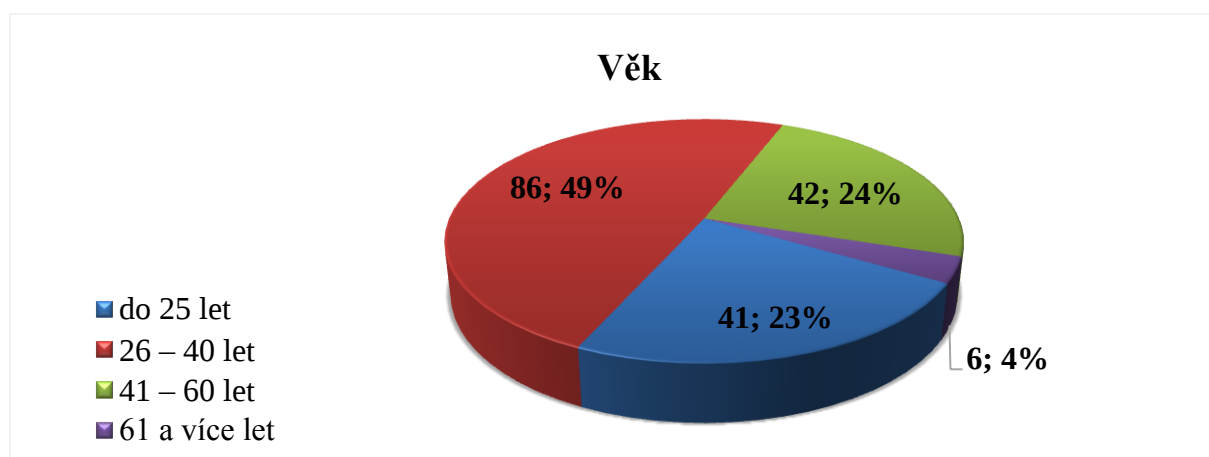
### 11.1. Charakteristika respondentů

Závěrečný oddíl dotazníkového šetření byl věnován základní charakteristice respondentů. Celkově byly položeny čtyři otázky, které se zaměřovaly na respondentovo pohlaví, věk, dosažené vzdělání a polohu jeho bydliště.

**Celkový počet respondentů dotazníkového šetření je 175.** Vzhledem k tomu, že každý odeslaný dotazník z tohoto počtu obsahoval veškeré nutné záležitosti, žádný nebyl vyloučen či jinak vyřazen z databáze. Ze 175 respondentů bylo 97 žen a 78 mužů. V rámci procentního rozložení se jedná o 55 % žen a 45 % mužů z celku.

Druhá otázka se zaměřovala na věkové rozdělení těchto respondentů. Odpovídající měli možnost vybrat jednu ze čtyř věkových kategorií – do 25 let, 26 – 40 let, 41-60 let a 61 let a více. Téměř polovina respondentů patří do kategorie druhé, jejich věk se pohybuje v intervalu dvaceti šesti až čtyřiceti let. Pouze šest respondentů je starších šedesáti jedna let. Zbývající kategorie mají obdobné zastoupení a v rámci celku tvoří 23 %, respektive 24 %.

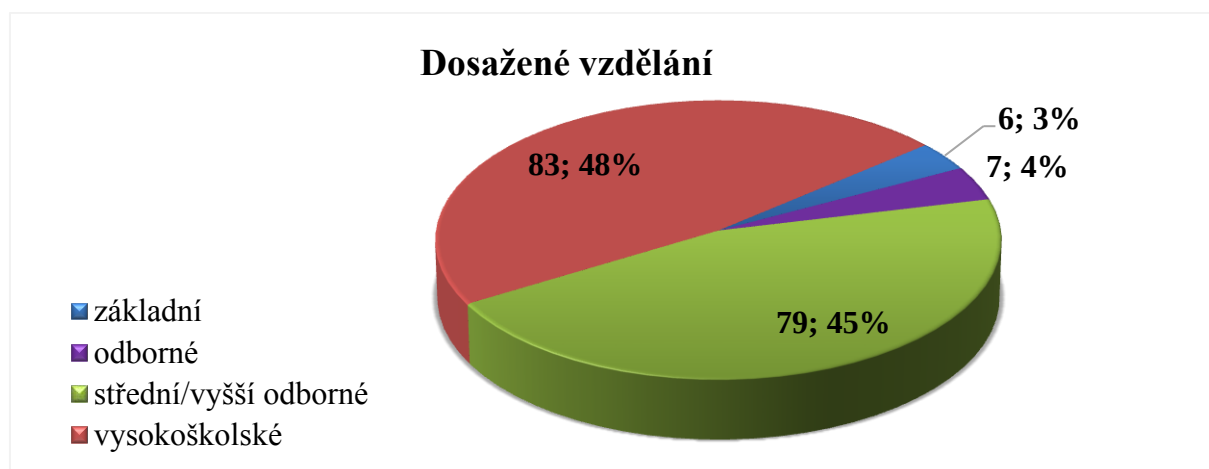
Graf č. 1 – věkové rozložení respondentů



*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

Zaměřili se autorka na dosažené vzdělání odpovídajících, pak majoritní část tvoří lidé se středoškolským (osmdesát tři respondentů) či vysokoškolským vzděláním (sedmdesát devět). Ostatních třináct respondentů dosáhlo základního nebo odborného vzdělání.

Graf č. 2 – dosažené vzdělání respondentů

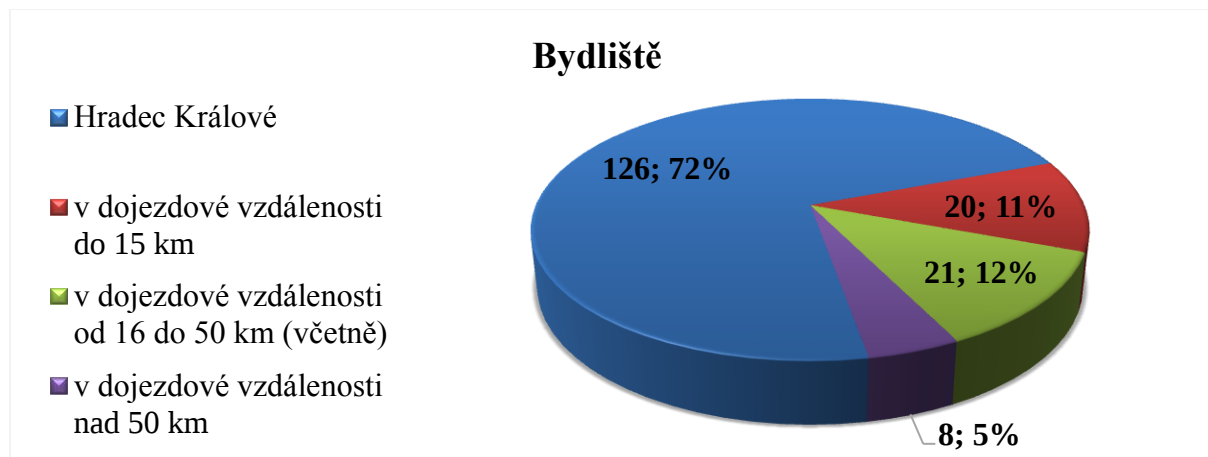


*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

Poslední otázka v tomto oddílu byla věnována bydlišti respondenta. Zjišťováno bylo, zda respondent bydlí přímo v Hradci Králové, případně jaká je dojezdová vzdálenost z jeho bydliště od tohoto krajského města. Nadpoloviční většina odpovídajících uvedla, že bydlí přímo v Hradci Králové. V absolutním vyjádření je to 126 respondentů, v relativním pak 72 %. V dojezdové vzdálenosti do patnácti kilometrů bydlí dvacet odpovídajících. Dvacet jedna účastníků dotazníkového šetření uvedlo své bydliště v dojezdové vzdálenosti mezi šestnácti až

padesáti kilometry. Osm z celkového počtu respondentů bydlí padesát a více kilometrů daleko od Hradce Králové.

Graf č. 3 – bydliště respondentů



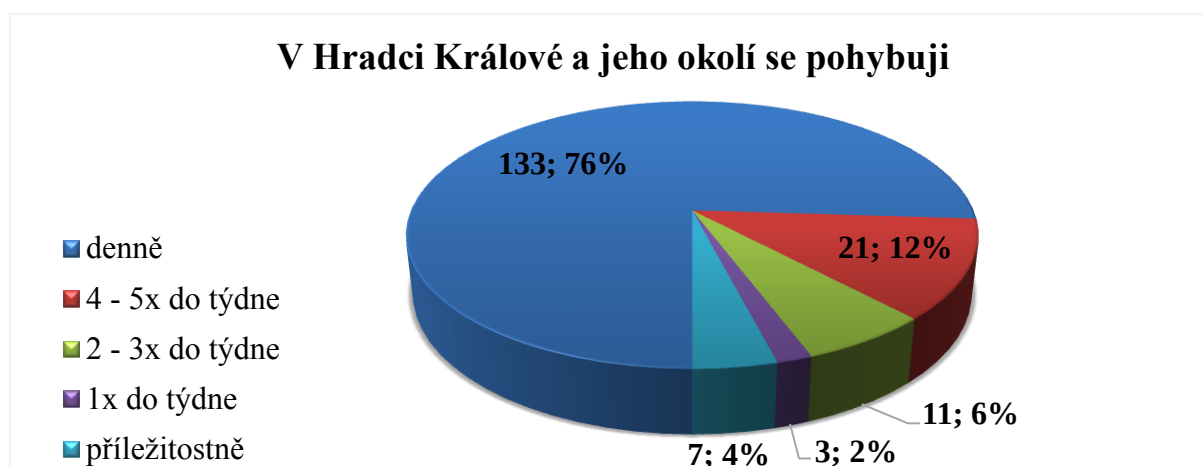
Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

## 11.2. Obecné informace

První otázka tohoto dotazníkového šetření měla za úkol zjistit, jaký mají respondenti k Hradci Králové vztah. Odpovídající měli možnost vybrat ze tří nabízených variant (bydlím, studuji, pracuji), přičemž je mohli i kombinovat. Pokud by jim tato kombinace nevyhovovala, byla zde i možnost označená jako *jiné*, kde mohli uvést další alternativy či doplnit nějaké ze tří možností. Osmdesát dva respondentů sdělilo, že v Hradci Králové bydlí. Určité formy studia v tomto městě využívá pět respondentů a za práci tam dojíždí respondentů devatenáct. Jako nejčtenější kombinaci respondenti spojovali bydlení s pracovními povinnostmi. Za účelem bydlení a studování toto město využívá šest z dotázaných. Možnost se vyjádřit rozdílně, nežli autorka nabízela, využilo osmnáct respondentů. Mezi odpověďmi se pak nacházela různá upřesnění, ale i další možnosti jako nákupy, dřívější místo bydlení či místo pro relaxaci.

Druhá otázka v dotazníkovém šetření byla zaměřena na četnost výskytu respondentů v Hradci Králové a jeho okolí. Respondenti mohli vybírat mezi pěti různými odpověďmi a vzhledem k jejich charakteru nebyla umožněna jejich kombinovatelnost. Ze získaných dat vyplynulo, že sedmdesát šest procent účastníků dotazníkového šetření se v tomto krajském městě a jeho okolí pohybuje denně. Druhou nejčastější odpovědí pak byla možnost 4 – 5x do týdne, kterou zvolilo dvacet jedna respondentů.

Graf č. 4 – četnost výskytu respondentů v Hradci Králové



Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

V následující otázce měli respondenti seřadit zkoumané dopravní prostředky dle četnosti jejich užití od nejvyužívanějšího po nejméně užívaný. Požádání byli o volbu mezi těmito dopravními prostředky: automobil, kolo, vlak, autobus, motorka, dopravní prostředek MHD. Za nejčteněji využívaný dopravní prostředek devadesát jedna respondentů uvedlo automobil. Naopak nejméně k přemísťování ve zkoumané oblasti využívají motocykl.

Poslední dvě otázky v prvním zkoumaném oddílu byly formulovány v tomto znění: „Vyhovuje/ nevyhovuje Vám stav dané dopravní infrastruktury“ a „Vyhovuje/ nevyhovuje Vám kapacita dané dopravní infrastruktury?“ Respondenti měli ohodnotit stav a kapacitu silniční, železniční, vodní, letecké a cyklistické infrastruktury na škále od *absolutně vyhovuje* po *nevyhovuje vůbec* (detailnější rozdělení je znázorněno v tabulce č. 10 níže).

Tabulka č. 10 - Přiřazení číselných hodnot k jednotlivým typům odpovědí

| Slovní vyjádření         | Číselné vyjádření |
|--------------------------|-------------------|
| absolutně vyhovuje       | 1                 |
| spíše vyhovuje           | 2                 |
| nevím, nedokážu posoudit | 3                 |
| spíše nevyhovuje         | 4                 |
| nevyhovuje vůbec         | 5                 |

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnoty odpovědí v rámci jednotlivých infrastruktur byly zprůměrovány a tím bylo elementárním způsobem zjištěno, se kterými oblastmi jsou respondenti spokojeni a se kterými méně. Z hodnot pozorovatelných v tabulce č. 11 níže je patrné, že respondenti nejsou absolutně spokojeni, ani nespokojeni se stavem a kapacitou jednotlivých infrastruktur. Aritmetickým průměrem všech 175 odpovědí bylo zjištěno, že respondentům stav a kapacita spíše vyhovuje, nebo mají neutrální stanovisko. Při zkoumání stavu a kapacity dopravních infrastruktur jsou respondenti v rámci nabízených možností v obou oblastech shodně nejvíce spokojeni s cyklistickou infrastrukturou, naopak nejméně s infrastrukturou leteckou.

*Tabulka č. 11 – stav a kapacita dopravní infrastruktury Hradce Králové*

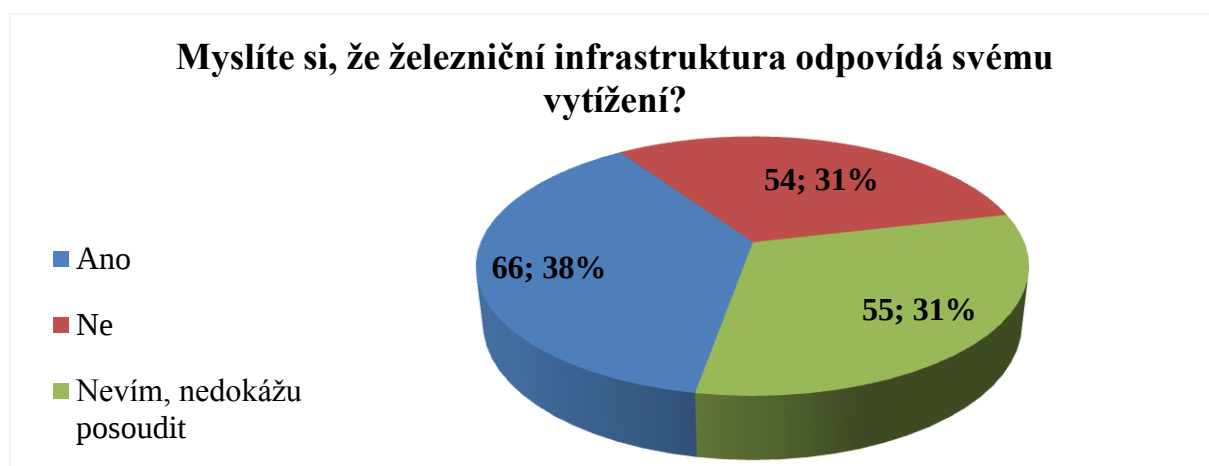
| <b>Infrastruktura</b> | <b>Stav</b> | <b>Kapacita</b> |
|-----------------------|-------------|-----------------|
| silniční              | 2,56        | 3,03            |
| železniční            | 2,44        | 2,48            |
| vodní                 | 3,28        | 3,12            |
| letecká               | 3,30        | 3,23            |
| cyklistická           | 2,34        | 2,27            |
| <b>Celkový průměr</b> | <b>2,78</b> | <b>2,83</b>     |

*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

### **11.3. Železniční infrastruktura**

Druhý oddíl byl věnován infrastruktuře železniční dopravy, kde byli respondenti požádáni o zodpovězení tří otázek. První ze zkoumaných otázek zněla následovně: „*Myslíte si, že železniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?*“ Účastníci dotazníkového šetření mohli vybírat mezi poměrně jasnými třemi odpověďmi, přičemž každá odpověď měla zhruba třetinové zastoupení. Šedesát šest respondentů na tuto otázku odpovědělo kladně, padesát pět neutrálně a padesát čtyři negativně.

Graf č. 5 – Myslíte si, že železniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?

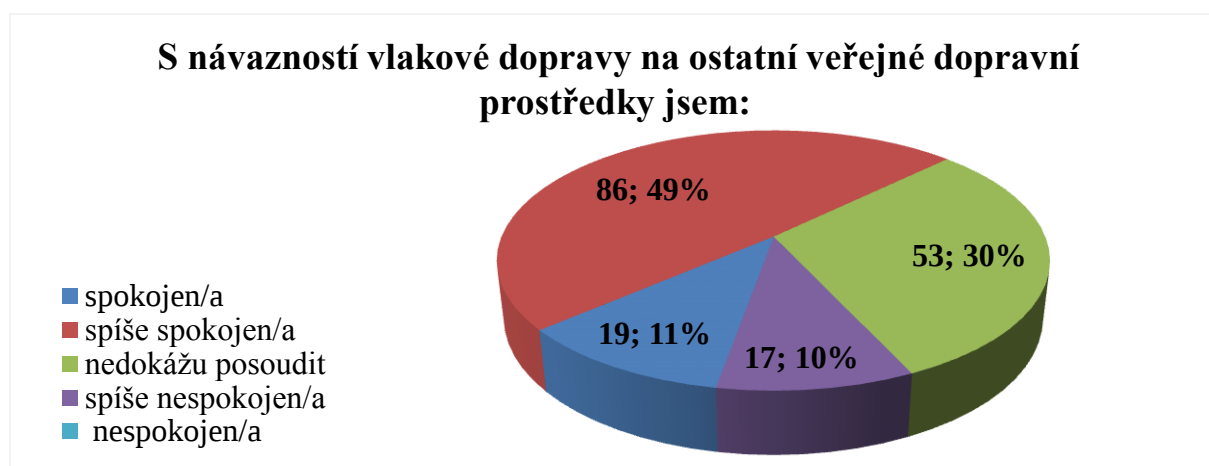


*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

Další otázka byla zaměřena na názor ohledně zbudování dvoukolejných tratí, jejich elektrifikace na určitých úsecích a návazné možnosti zrychlení dopravní obslužnosti města. Jak již autorka uvedla v kapitole 8. 1., na území kraje se nacházejí pouze tratě jednokolejné, přičemž pouze 15 % tratí je elektrifikováno. Výše zmíněné má vliv nejen na dopravní obslužnost kraje, ale také na samotné krajské město Hradec Králové, jelikož se jedná o přestupní uzel a spojnici tří důležitých tratí. Právě dvě třetiny (117 v absolutním vyjádření) respondentů se domnívá, že zbudování dvoukolejných tratí a jejich elektrifikace by zrychlila dopravní obslužnost města. Osmnáct respondentů na tuto otázku odpovědělo negativně a čtyřicet respondentů nedokázalo tuto problematiku posoudit.

Poslední položená otázka v rámci železniční infrastruktury byla orientována na spokojenost s návazností vlakové dopravy a ostatních prostředků veřejné dopravy. Poměrně dobrou zprávou je, že ani jeden respondent není vyloženě s touto problematikou nespokojen. Nicméně spokojeno je pouze jedenáct procent respondentů. Majoritní podíl respondentů je spíše spokojen.

Graf č. 6 – spokojenost s návazností na dopravní prostředky

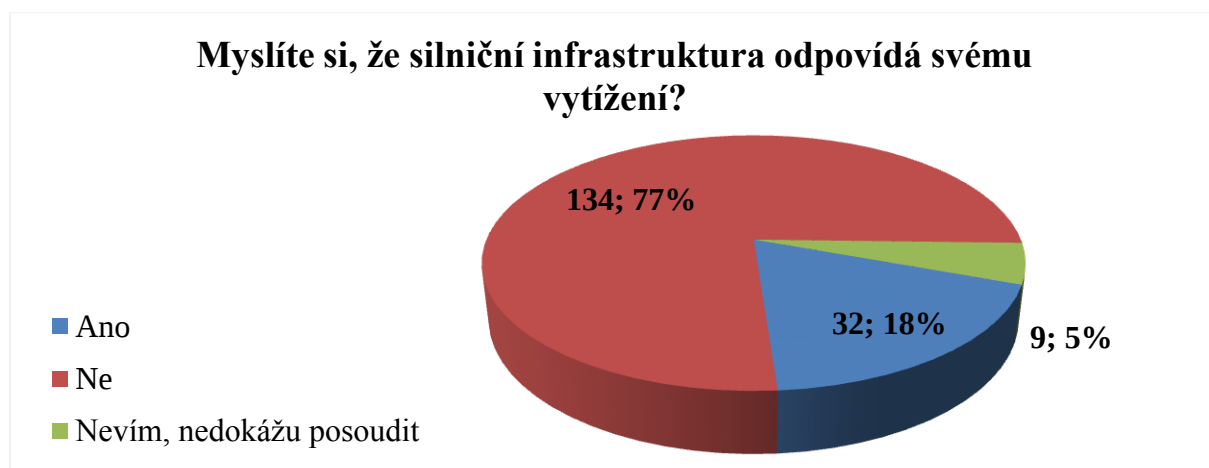


Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

#### 11.4. Silniční infrastruktura

Oddíl týkající se silniční infrastruktury se sestával z celkem šesti otázek. Polovina z nich byly otázky otevřené, čímž bylo zabezpečeno, že respondenti mohou k danému tématu plně vyjádřit svůj názor. U první otázky: „Myslíte si, že silniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?“ se tři čtvrtiny respondentů shodly na jednoznačné odpovědi *ne*. Pouze třicet dva dotazovaných si myslí, že komunikace odpovídají svému vytížení a zbylých devět neví nebo nedokáže tuto problematiku posoudit.

Graf č. 7 – Myslíte si, že silniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?



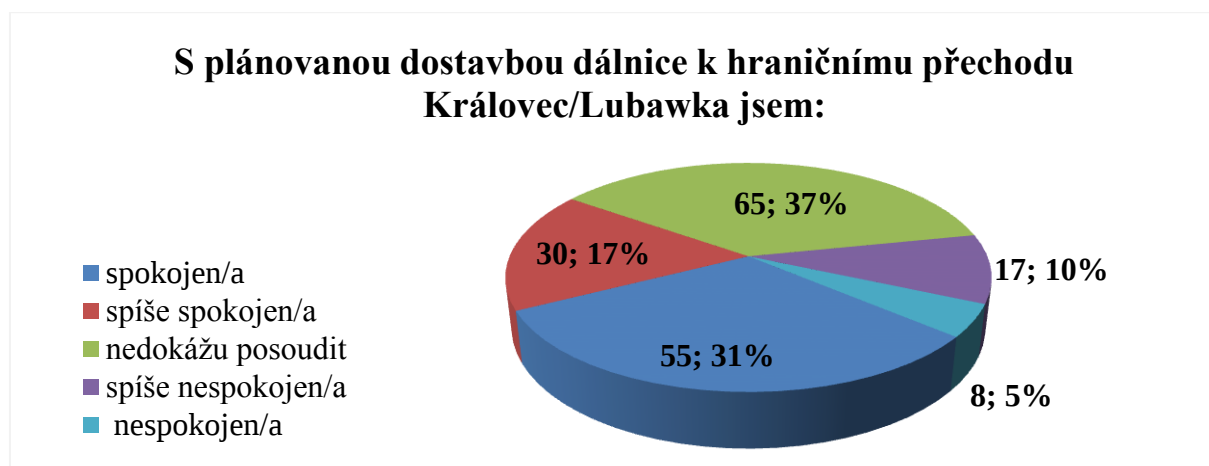
Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

V souvislosti s dostavěným čtyřkilometrovým úsekem dálnice D11 do Kuklen zjišťovala autorka, zda a jak konkrétně otevření tohoto úseku ovlivnilo cestování respondentů a dále pak

dopravu ve městě. Překvapivě šedesát devět dotazovaných z celkového počtu 175 uvedlo, že dosavadní stavba jim nijak cestování neulehčila nebo že nepozorují žádné změny. Respondenti odpovídali, že tímto směrem vůbec necestují, a když už, tak je pro ně výhodnější napojit se v Opatovicích. Pro některé bude tento úsek důležitý v budoucnu až po dostavbě dálnice k hraničnímu přechodu Královec/Lubawka. Nadpoloviční většina se ovšem ztotožňovala s tím, že otevřením tohoto úseku se jim podstatně zrychlilo cestování směr Praha ale i do Pardubic. Obyvatelé Hradce Králové a okolí také zaznamenali pokles vytížení páteřních komunikací ve městě z důvodu odklonění především silniční nákladní dopravy. Dle výsledků šetření se nejvíce ulevilo občanům v části Brezhrad a Opatovice, naopak s prudkým nárůstem dopravy se nyní musejí potýkat obyvatelé Kuklen. Objevovaly se i odpovědi, že v rámci dopravních špiček není nutné, aby řidiči zdlouhavě cestovali skrz město, a tím se vyhnou dopravním zácpám.

Dálnici D11 se věnovala i následující otázka, přičemž v návaznosti na tu předchozí chtěla autorka zjistit, jak jsou respondenti spokojeni popř. nespokojeni s plánovanou stavbou této komunikace až k polským hranicím. Dle očekávání je téměř polovina respondentů spokojena popřípadě spíše spokojena, naopak sedmnáct resp. osm dotazovaných nespokojeno. Námětem pro další zkoumání této skutečnosti by měly být otázky směřující ke zjištění důvodu této nespokojenosti. Zhruba třetina respondentů vyjádřila neutrální postoj.

*Graf č. 8 – spokojenost s plánovanou dálnicí k polským hranicím*



*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

Nespokojenost se stavem infrastruktury potvrdila i další otázka týkající se investic ze strany města. Celkem 108 respondentů zastává názor, že město resp. Magistrát města Hradce Králové nevynakládá dostatek finančních prostředků do výstavby, oprav a rozvoje stávající

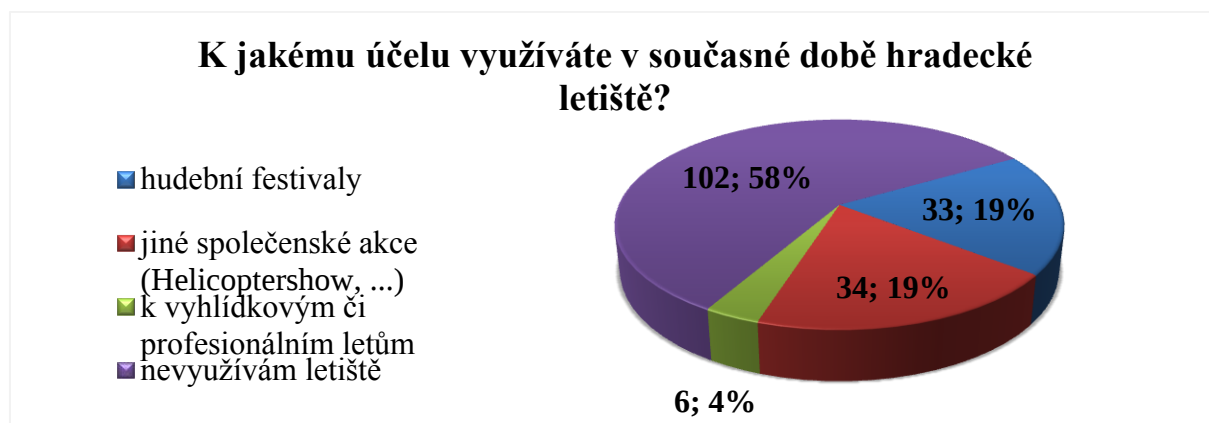
silniční infrastruktury. Minoritní část (dvacet devět) tvrdí přesný opak a třicet osm respondentů zastává neutrální postoj.

Respondenti měli možnost se také otevřeně vyjádřit k otázkám, která pozemní komunikace se jim v Hradci Králové zdá v nejkritičtější stavu a kam by se mělo v nejbližší době investovat do silniční infrastruktury. Autorka na toto téma zaznamenala velmi širokou škálu odpovědí, přičemž za alarmující považují dotazovaní stav křižovatky Milety u fakultní nemocnice a křižovatky Heyrovského, dále pak komunikace v samotném centru města, kruhový objezd směrem na Brno a okruh města. Z nejčteněji objevujících se odpovědí stojí za zmínku ještě konkrétněji ulice Pouchovská, Čajkovského, Zborovská nebo ulice Jana Masaryka. Vyjma výše uvedených respondenti uváděli, že v nejbližší době by se mělo investovat, vzhledem ke stavu komunikací, do silnic II. a III. tříd vedoucích k přilehlým částem města a také do opravy chodníků pro pěší. Co nejdříve by se měla také vyřešit stavba severní tangenty (III. okruhu) a dostavba dálnic D11 a D35. Dostavba této nadřazené dopravní sítě bude pro město dle respondentů zásadní.

### 11.5. Letecká infrastruktura

Vzhledem k tomu, že letecká doprava není hojně využívána pro každodenní cestování, byly v rámci dotazníkového šetření položeny pouze dvě otázky. První otázka se zaměřovala na aktuální využívání letiště respondenty, přičemž u této otázky respondenti neměli možnost volit odpověď vlastní. Až padesát osm procent respondentů uvedlo, že letiště nevyužívá. Šedesát sedm respondentů navštěvuje plochu letiště kvůli hudebním festivalům či jiným společenským akcím na něm pořádaných. Pro pouhých šest účastníků dotazníkového slouží letiště k tomu, kvůli čemu bylo kdysi zřízeno, tedy k vyhlídkovým či profesionálním letům.

Graf č. 9 – K jakému účelu využíváte v současné době hradecké letiště?



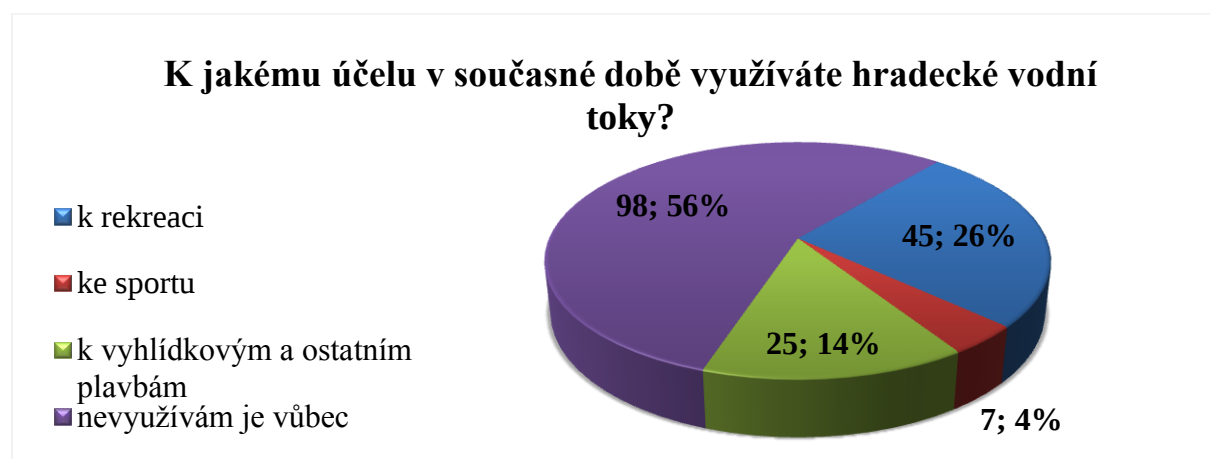
Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Na nejméně čtenou odpověď v předchozí otázce navazuje otázka následující. Ta byla položena v následujícím znění: „*Uvítal/a byste možnost charterových letů z tohoto letiště během letních měsíců?*“ Tu autorka zvolila z důvodu existujících návrhů na plánované využití hradeckého letiště pro charterové lety (více viz kapitola 8.3.1). Většina respondentů (konkrétně 117) by možnost charterových letů z hradeckého letiště uvítala. Nesouhlasně se vyjádřilo třináct respondentů, třicet pět odpovídajících má neutrální názor, případně situaci nedokáže posoudit.

### 11.6. Vnitrozemská vodní infrastruktura

Obdobně jako letecká, i vnitrozemská vodní doprava není ve zkoumané oblasti využívána k běžnému transportu obyvatel. Z tohoto důvodu zvolila autorka v dotazníkovém šetření opět otázky dvě, které měly obdobný charakter. První otázka zjišťovala, zda respondenti využívají hradecké vodní toky a případně pak k jakému účelu. Většina respondentů odpověděla, že vodní toky v Hradci Králové a jeho okolí nevyužívá. Čtyřicet pět respondentů využívá vodní toky nejvíce k rekreaci, dvacet pět poté k vyhlídkovým a jiným plavbám. Sportovní využití mají vodní toky pouze u čtyř procent účastníků dotazníkového šetření.

Graf č. 10 – K jakému účelu v současné době využíváte hradecké vodní toky?



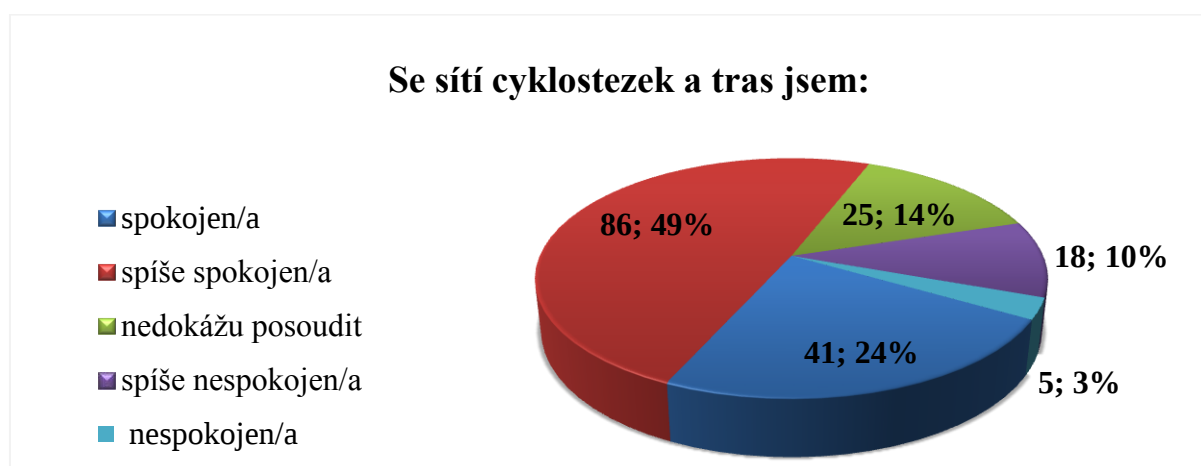
Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Druhá otázka byla zaměřena na řeku Labe a její splavnění, přičemž byl zjišťován názor respondentů, zda si myslí, že by splavnění řeky Labe zefektivnilo dopravní dostupnost města. Z výsledků sesbíraných od respondentů vyplynulo, že se v této problematice moc nepohybují a nedokáží ji adekvátně posoudit, jelikož sedmdesát pět z nich volilo možnost nevím. Dalších šedesát tři respondentů bylo k této tezi negativní. Třicet sedm odpovídajících zastává pak názor kladný, tedy že by splavnění Labe zefektivnilo dopravní dostupnost města.

### 11.7. Cyklistická infrastruktura

Město Hradec Králové a jeho okolí jsou díky své poloze cyklisty často vyhledávané oblasti a cyklistika zde má své místo. V dotazníkovém šetření proto tomuto tématu bylo věnováno několik otázek, které měly různý charakter. První otázka se zabývala spokojeností se sítí cyklostezek a jiných tras určených pro cyklisty. Odpovědi respondentů se různily, avšak převládal spíše pozitivní postoj k tomuto tématu. Až sedmdesát dva respondentů je spokojeno či spíše spokojeno se sítí cyklostezek v samotném městě a jeho okolí, konkrétně čtyřicet jedna jich je absolutně spokojeno a osmdesát šest spokojeno spíše. Síť tras pro cyklisty nedokáže posoudit dvacet pět respondentů. Spíše nespokojeno jich je osmnáct, absolutně nespokojeno pak pět. V součtu je spíše nespokojených a nespokojených celkem třináct procent účastníků dotazníkového šetření.

Graf č. 11 – spokojenost se sítí cyklostezek



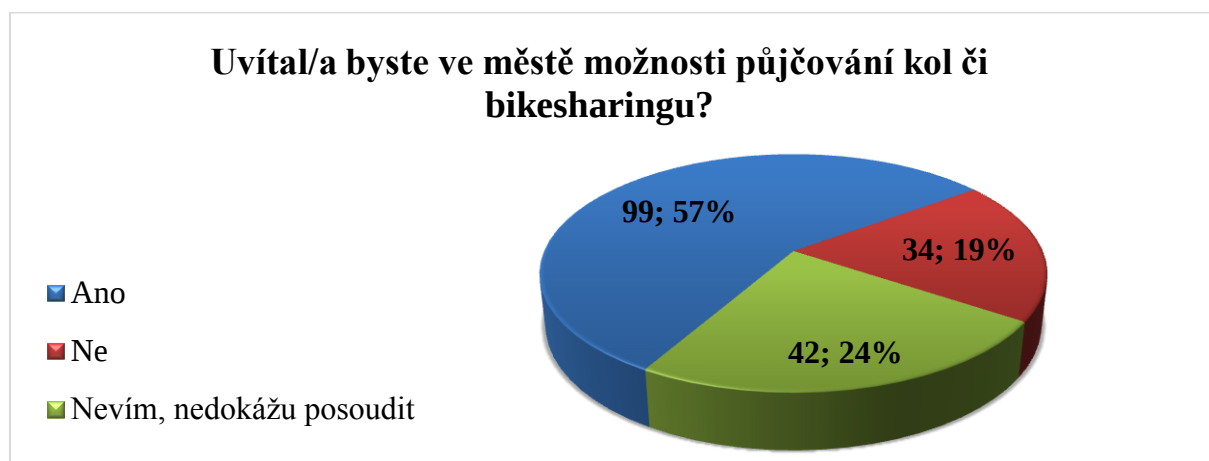
*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

U otázky kde by respondenti uvítali postavit novou cyklostezku, pouze 20 z nich odpovědělo, že v Hradci Králové jich je dostatek a není třeba stavět nové. Několik jedinců uvedlo, že neví, nebo nemají nápad. Nejčteněji se vyskytující odpovědí byla cyklostezka na Pardubice, a to směrem přes Vysoké Mýto a Kunětickou horu. Za neméně důležité ale také dotazování považují investice do stávající cyklistické infrastruktury vedené skrz město. V některých úsecích se jim totiž stávající pruhy vyznačené pro cyklisty zdají až moc úzké nebo chybějí úplně. V těchto místech je to pak při hustém provozu jak pro cyklisty, tak i řidiče velmi nebezpečné. Často se také stává, že po městě jsou vyznačeny krátké úseky na sebe nenavazujících stezek, proto by respondenti uvítali především integraci a sjednocení celé sítě.

V úvodu zmiňovanou oblibu cyklistiky v tomto kraji podporuje, dle názoru sto pět respondentů, město Hradec Králové dostatečně. Třicet pět respondentů odpovídá na otázku „Přijde Vám, že město Hradec Králové dostatečně podporuje rozvoj cyklistické dopravy?“ nesouhlasně. Stejný počet respondentů podporu města nedokáže posoudit.

Poslední otázka v tomto oddíle byla zaměřena na půjčování kol a bikesharing. Pro mnohé obyvatele měst je forma půjčování kol a bikesharingu vhodným řešením, jelikož kolo nemusí vlastnit, skladovat a využít ho mohou, právě když ho potřebují. Z dotazníkového šetření se ukázalo, že nadpoloviční většina respondentů by ve městě uvítala možnost sdílení kol či rozšířenější síť půjčoven. Aktuální stav v rámci této problematiky vyhovuje třiceti čtyřem odpovídajícím, kteří by ho nijak neměnili. Bez názoru pak zůstává čtyřicet dva respondentů.

*Graf č. 12 – Uvítal/a byste ve městě možnosti půjčování kol či bikesharingu?*



*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

### **11.8. Městská hromadná doprava**

Předposlední oddíl dotazníkového šetření byl věnován městské hromadné dopravě jakožto subsystému dopravy hojně využívaného v Hradci Králové. Otázky v této části byly formulovány různorodě, tak aby autorka pokryla široké spektrum témat týkající se této problematiky. Z celkových pěti otázek se tři zaměřovaly na spokojenost, jedna byla uzavřená a poslední nabízela možnost se otevřeně vyjádřit k dané problematice.

Všechny tři otázky zkoumající spokojenost lze pro zpřehlednění výsledků a závěrů účastníků dotazníkového šetření vyjádřit v jednotné tabulce č. 12. Z té pak lze pozorovat převážnou spokojenost s četností a intervaly spoju městské hromadné dopravy, kde je třicet jedna respondentů absolutně spokojených a až devadesát jedna spíše spokojených. Negativně se k

této problematice vyjádřilo třicet dva respondentů, z nichž šest je s četností a intervaly MHD zcela nespokojeno. Co se týče způsobu a kvality poskytování informací o aktuálním dění na poli MHD, převládá u většiny respondentů spíše spokojenost. Zcela spokojeno je čtyřicet osm respondentů, spíše spokojeno pak šedesát osm. Způsob a kvalitu informací podávaných ze strany provozovatele MHD nedokáže posoudit třicet osm respondentů. Ostatní z celkového počtu jsou spíše či zcela nespokojeni. Poměrně zajímavé výsledky vznikly vyhodnocením spokojenosti s výší jízdného. Zde dosahovala spokojenost nejnižších hodnot, kdy zcela spokojeno je pouze dvacet jedna respondentů a spíše šedesát jedna. Naopak spíše nespokojených jich je padesát jedna a úplně nespokojených dvacet devět. Tyto dva údaje jsou zcela nejvyšší v rámci těchto tří otázek. Zároveň pouze sedm procent dotazovaných nedokáže výši jízdného posoudit.

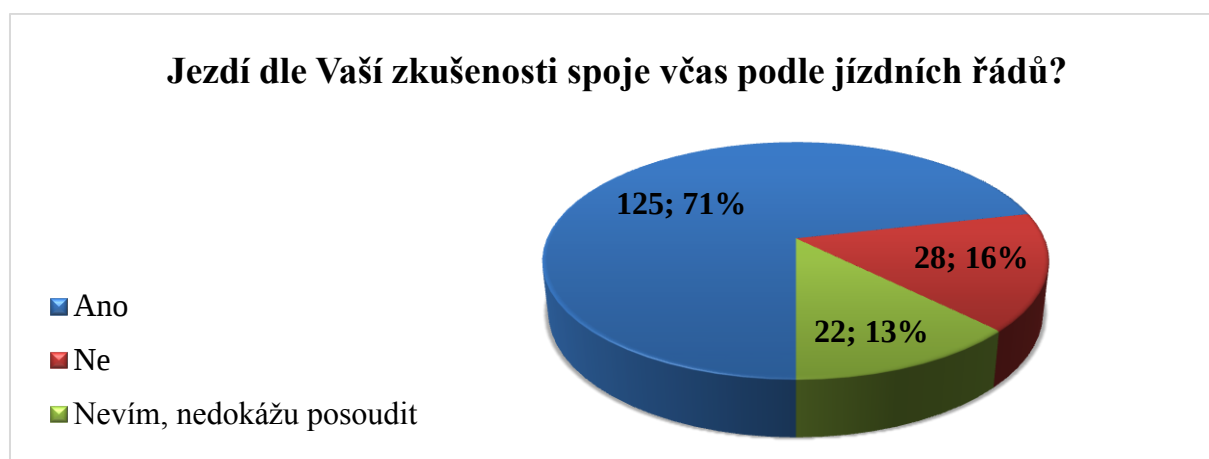
*Tabulka č. 12 – spokojenost s vybranými oblastmi v rámci MHD*

| <b>Spokojenost</b> | <b>S četností a intervaly spojů MHD jsem:</b> |     | <b>Se způsobem a kvalitou poskytování informací o aktuálním dění v rámci MHD (změny tras, uzavírky, ...) jsem:</b> |     | <b>S výší jízdného jsem:</b> |     |
|--------------------|-----------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------|-----|
| spokojen/a         | 31                                            | 18% | 48                                                                                                                 | 27% | 21                           | 12% |
| spíše spokojen/a   | 91                                            | 52% | 68                                                                                                                 | 39% | 61                           | 35% |
| nedokážu posoudit  | 21                                            | 12% | 38                                                                                                                 | 22% | 13                           | 7%  |
| spíše nespokojen/a | 26                                            | 15% | 19                                                                                                                 | 11% | 51                           | 29% |
| nespokojen/a       | 6                                             | 3%  | 2                                                                                                                  | 1%  | 29                           | 17% |

*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

V tomto oddílu byla také položena otázka na včasnost příjezdů, respektive odjezdů spojů dle jízdních řádů. Dobrou zprávou pro provozovatele MHD, tedy Dopravní podnik města Hradce Králové je, že většina dotazovaných má pozitivní zkušenost v rámci této problematiky. Dle sto dvaceti pěti respondentů z celkového počtu jezdí totiž spoje včas dle jízdního řádu. Negativní zkušenost má pak dvacet osm respondentů, neutrálně se vyjádřilo respondentů dvacet dva.

Graf č. 13 – Jezdí dle Vaší zkušenosti spoje včas podle jízdních řádů?



*Zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření*

S rozmístěním zastávek po Hradci Králové a přilehlých částech je 160 respondentů tedy 91,4 % spokojeno. V rámci otázky na spokojenost se sítí zastávek se dotazovaní mohli vyjádřit k tomu, kde by novou zastávku uvítali, popř. kde jim chybí. Tuto možnost využilo ovšem jen 15 respondentů. Nejčteněji se zde objevoval návrh na zbudování nové zastávky u Fakultní nemocnice B. Nedostačující síť zastávek přijde respondentům také v úseku mezi Adalbertinem a Zimním stadionem, kdy dva z nich uvedli, že s ohledem na svůj věk a zdravotní stav nejsou schopni tuto trasu po svých překonat, tudíž nemohou využívat síť MHD. Nad rámec dotazníku z pozdějších zpětných vazeb autorka zjistila, že problémem není samotné rozmístění zastávek, nýbrž dopravní obslužnost okrajových a příměstských částí – největší stížnosti byly shledány v okruhu intervalů jednotlivých spojů.

## 12. Vyhodnocení a navrhovaná doporučení

V závěrečné kapitole diplomové práce se autorka věnuje celkovému shrnutí výstupu praktické části a jeho vyhodnocení. Na základě podkladů z teorie, praktické části o Hradci Králové, SWOT analýzy a dotazníkového šetření také autorka zmiňuje konkrétní návrhy na zlepšení stávající situace. K vyhodnocení posloužila především data z dotazníkového šetření, další metody mají dokreslující charakter.

Cílem diplomové práce bylo zmapovat a vytvořit ucelený přehled o problematice dopravní infrastruktury v návaznosti na město Hradec Králové, dále pak provést analýzu za účelem odhalení kritických míst a navrhnout řešení na zlepšení. Na základě získaných dat autorka zjistila, že nejproblémovější oblastí je infrastruktura silniční. Nicméně detailněji budou jednotlivé typy infrastruktury vyhodnoceny v následujících podkapitolách včetně sítě městské hromadné dopravy.

### 12.1. Železniční infrastruktura

Ačkoliv město na úkor silniční infrastruktury neinvestuje dostatek finančních prostředků na rozvoj železniční infrastruktury, je s ní převážná část obyvatel v Hradci Králové spíše spokojena. Jakožto důležitý přestupní uzel disponuje město poměrně nově rekonstruovanou budovou hlavního nádraží, které poskytuje cestujícím dostatečný komfort. Za den dokáže nádraží odbavit cestující z 269 vlaků, které sem proudí celkem z pěti směrů. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že cestující jsou převážně spokojeni i s návazností ostatních prostředků veřejné dopravy, což je dobrá zpráva. Problémem se ukázaly pouze chybějící dvoukolejné tratě a jejich elektrifikace. Ačkoliv hradecké nádraží je plně elektrifikované, v rámci kraje elektrifikace čítá pouze 15 % z celkové délky tratí. Ne všemi směry z města vedou tedy tratě elektrifikované a z tohoto důvodu je zapotřebí zde velmi často přepřahat lokomotivy. Navíc z důvodů jednokolejných tratí se v rámci kraje musí čekat na zpožděné vlaky. Výše zmíněné argumenty tím pádem železniční dopravu značně zpomalují, a proto by autorka doporučila **zdvoukolejnění** tratí vedoucích do Hradce Králové, konkrétněji tratí **č. 020, 031 a 041**. Následně pak v rámci zajištění plynulosti provozu na tratích nejen v Hradci Králové, ale i v celém Královehradeckém kraji, **elektrifikovat** chybějící úseky na významných tratích tohoto kraje – tedy provést elektrifikaci na tratích směr Náchod, Trutnov, Jičín aj.

### 12.2. Silniční infrastruktura

Nejproblémovějším typem infrastruktury z hlediska této diplomové práce se ukázala infrastruktura silniční. Přesto že je město protkáno hustou sítí komunikací a je napojeno i na

systém dálnic, za alarmující lze pokládat především jejich kvalitu a stav. Drtivá většina respondentů vyjádřila svoji nespokojenost právě se stavem daných komunikací. Podle nich navíc město neinvestuje dostatek finančních prostředků na opravy komunikací (II. a III. třídy). Silniční síť v tomto krajském městě je navíc dlouhodobě přetížena z důvodu chybějícího obchvatu a dostavbám dálnic D11 a D35. Nejvíce tím trpí centrum města, kde především ve špičkách dochází k častým kongescím, které mohou při neřešení stávajícího stavu vést až ke kolapsům dopravy. Nedávná dostavba dálnice D11 až do Hradce Králové navíc podle téměř poloviny respondentů nijak výrazně situaci nepomohla, nebo pomůže až po kompletní dostavbě této dálnice k hraničnímu přechodu Královec/Lubawka.

Na základě zjištěných skutečností by autorka tlačila **v první řadě na dostavbu dálnic D11, D35 a výstavbu severní tangenty** resp. III. okruhu Hradce Králové. Město by mělo zainvestovat především do **přestavby problematické křižovatky Miletý (u Fakultní nemocnice) a křižovatky Heyrovského**. Co se týče komunikací proudících skrz město, doporučila by autorka v první řadě zaměřit se jmenovitě **na ulici Jana Masaryka, Čajkovského, Pouchovská a Zborovská**.

### 12.3. Letecká infrastruktura

Jelikož letecká doprava zastává v Hradci Králové prozatím doplňkovou funkci, dá se konstatovat, že v současné době je infrastruktura dostačující. A to i přes fakt, že v porovnání s ostatními typy infrastruktury, byla kvalita a stav v průvodních otázkách vyhodnocena jako jedna z nejhorších. Letiště je především využíváno k účelům pořádání festivalů a dalších akcí, dle respondentů pak minoritně k vyhlídkovým a sportovním letům. Letiště má ale potenciál stát se mezinárodním a do budoucna v letní sezóně odbavit až několik desítek charterových letů (více viz kapitola 8. 3.). Podle průzkumu by tuto možnost uvítala i převážná část obyvatel a proto by autorka doporučila **realizaci plánované přestavby letiště na letiště mezinárodní**.

### 12.4. Vnitrozemská vodní infrastruktura

Přestože se město nachází strategicky na soutoku řek Orlice a Labe, vodní doprava zde plní pouze doplňkovou funkci. Samotní respondenti uvedli, že tyto toky využívají, pokud vůbec, především k rekreaci a vyhlídkovým plavbám. Pro město jako takové není vodní doprava ve větším rozsahu důležitá. Přestože je splavnění úseku vedoucího až do Hradce Králové zařazeno do koncepce rozvoje vodní dopravy České republiky, většina dotazovaných zastává neutrální postoj k této problematice. Autorka by prozatím **zachovala současný stav vodní**

**infrastruktury v Hradci Králové a namísto toho se v rámci České republiky více koncentrovala na splavnění chybějícího úseku na Labi: Chvaletice – Pardubice.**

### **12.5. Cyklistická infrastruktura**

Město Hradec Králové, označované v posledních letech jako město cyklistů, disponuje hustou sítí cyklostezek a jiných komunikací vhodných pro cyklisty. Vzhledem k trendu snižování emisí způsobených dopravou město dostatečně podporuje rozvoj stávající a výstavbu nové cyklistické infrastruktury. Tomu nasvědčuje i pozitivní postoj respondentů k tomuto tématu. Většina účastníků je spokojena jak s hustotou, tak i kvalitou těchto cyklostezek. Někteří by ale uvítali i cyklostezky nové například směrem na Pardubice. Tímto směrem ovšem už probíhá výstavba tzv. „Stezky mechu a perníku“, která má do budoucna zajistit propojení právě Hradce Králové s Pardubicemi. Předpokládaný termín dokončení se neustále odkládá vzhledem k problémům s pozemky (více viz kapitola 8. 5.).

Relativní slabinou stávajících cyklostezek vedoucích skrz samotné město je jejich nedostatečná integrace a provázanost. Mnohdy se po městě vyskytují úseky na sebe nenavazujících stezek, v některých místech jsou komunikace resp. pruhy určené cyklistům až přespříliš úzké, což zrovna moc nenahrává bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. K Ještě většímu rozvoji cyklistické dopravy ve městě by mohlo dopomoci více investovat do zbudování dalších cyklověží a odkládacích stojanů. Na základě zjištěných skutečností by se město podle autorky mělo v první řadě **zaměřit na propojení a integraci cyklostezek v rámci města**, dále pak na **rozšíření pruhů vyhrazených pro cyklisty** za účelem zajištění větší bezpečnosti provozu. Zároveň by se měla co nejdříve vyřešit situace kolem stavby **cyklostezky „Mechu a perníku“** a města by měla tlačit na její dostavbu. Do budoucna bude pro Hradec Králové dobrou příležitostí zavedení systému **bikesharingu a rozšíření stávající sítě cyklopůjčoven**.

### **12.6. Městská hromadná doprava**

Poslední zkoumanou oblastí této diplomové práce byla městská hromadná doprava, která má v Hradci Králové již dlouholetou tradici. Na území města ji provozuje Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. Ten se v posledních letech snaží o neustálou modernizaci svého početného vozového parku, čemuž nasvědčuje nákup elektrobusů a jiných ekologicky šetrnějších dopravních prostředků (více viz kapitola 9. 2. 1.).

Převážná část respondentů je dle výzkumu spokojena jak s četností a intervaly spojů, tak i s kvalitou a způsobem poskytování informací ze strany podniku. Pro Dopravní podnik může

být dobrou zprávou i pozitivní zkušenost ohledně příjezdů/odjezdů spojů dle jízdních řádů. Největší nespokojenost přichází ze strany cestujících v oblasti výše jízdného a dopravní obslužnosti okrajových a příměstských částí města. Dle dotazovaných jsou především nedostačující intervaly jednotlivých spojů a frekvence s jakou jsou dané části obsluhované. S ohledem na hluboce protkanou síť zastávek ji není potřeba dle většiny respondentů rozšiřovat. Existují ale stále určitá místa, která by si vzhledem ke zdravotnímu stavu, věku obyvatel a dlouhých úseků mezi jednotlivými zastávkami, zbudování nových zastávek zasloužila. Na základě zjištěných dat by autorka Dopravnímu podniku města Hradce Králové, a. s. doporučila především všeobecně **posílit spoje do příměstských oblastí a okrajových částí města**. Dále zbudovat **novou zastávku u Fakultní nemocnice B** a vzhledem k dlouhé vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami i v **úseku mezi Adalbertinem a Zimním stadionem**. V rámci snižování znečištění ovzduší a vytíženosti komunikací v Hradci Králové by autorka doporučila **dopravnímu podniku ve spolupráci s městem zapracovat na zvýhodnění (zlevnění) časového jízdného**.

## **Závěr**

Tato diplomová práce se zabírala tématem dopravní infrastruktury Hradce Králové. Hlavním cílem ji bylo zmapovat, provést její analýzu a na základě poznatků navrhnout možná řešení, která by přispěla ke zlepšení stávajícího stavu dopravní infrastruktury Hradce Králové.

První část seznamuje čtenáře s nejdůležitějšími pojmy této práce. Autorka dále vydefinovala infrastrukturu dle jednotlivých druhů dopravy – silniční, železniční, letecká, vodní. Nechybí ani infrastruktura cyklistická a subsystém veřejné dopravy – MHD. V rámci teoretické části je ještě nastíněna situace dopravní infrastruktury v rámci České republiky dle posledních dostupných údajů. Následuje samotná metodologická část, ve které autorka stanovila předmět a cíl práce, charakterizovala základní výzkumný vzorek a popsala jednotlivé metody použité k naplnění cíle.

V další kapitole již bylo představeno samotné město Hradec Králové, jeho bohatá historie a základní údaje. Následně se autorka věnovala dopravní situaci tohoto města. V rámci praktické části proběhla již samotná analýza, přičemž autorka zvolila jako vhodné výzkumné metody analýzu SWOT a dotazníkové šetření.

Z hlediska železnice neřadíme Hradec Králové k významným státním dopravním uzlům, jelikož zde nevede žádný z koridorů, nicméně pro samotné město i kraj má podstatný význam. Vedou odsud tratě hned do pěti směrů, ale obrovskou slabinou týkající se především Královehradeckého kraje je, že všechny tratě jsou jednokolejné a pouze menšina je elektrifikována.

Město Hradec Králové je významným dopravním uzlem, zejména silničním. Přímo městem prochází hned několik silnic první třídy (I/11, I/33, I/35, I/37 a I/31). Od srpna roku 2018 bylo navíc dostavěno napojení na dálnici D11, což přineslo řadu benefitů k nimž lze zařadit například přesun většiny tranzitní dopravy právě na zmíněnou dálnici. Stále však zůstává problémem přetíženost jednotlivých pozemních komunikací vedoucích skrz město.

Zanedbatelný význam má doprava vnitrozemská vodní z důvodu nesplavnosti Labe. Letecká doprava zde má taktéž minimální zastoupení, nicméně existuje zde obrovský potencionál rozvoje. V budoucnu by zde mohly přistávat i klasické dopravní letouny. Město je také protkáno hustou sítí cyklostezek vedoucí nejen po nábřeží Labe, ale i centrem města. Ne všechny jsou ale uzpůsobeny tak, aby na nich byl zajištěn bezpečný provoz. Jedním z problémů je také jejich nedostatečné integrace a sjednocenost.

Z uvedených informací vyplývá, že Hradec Králové má dostatečné pokrytí městskou hromadnou dopravou, linky celkem v pravidelných interval obsluhují městské části a v nejméně frekventovaných částech dne jsou zařazeny i posilující spoje. Dopravní podnik jde naproti i ekologii a dochází k zavádění elektrobusů. O poznání horší je situace týkající se obslužnosti příměstských částí. Řada obyvatel je taktéž nespokojena s výší jízdného.

Na základě výše zmíněného výzkumu a získaných dat lze označit **H1 za platnou**. Obyvatelé a dojíždějící do města Hradce Králové jsou výrazně nespokojeni se stavem infrastruktury silniční, dle většinového názoru neodpovídá svému vytížení. O poznání více jsou respondenti spíše spokojeni s infrastrukturou železniční. Ač by se na první pohled mohlo zdát, že Hradec Králové disponuje dostatečnou a kvalitní sítí cyklostezek, autorka na základě výzkumu tuto hypotézu **H2** označila za **neplatnou**. S odkazem na oddíl číslo 7 dotazníkového šetření byly v této oblasti shledány značné nedostatky. Mezi ně patří například nedostatečná integrace cyklostezek, nedostatečná kvalita nebo jejich chybějící úseky. Jak tedy do té silniční, tak do cyklistické infrastruktury je zapotřebí stále investovat finanční prostředky na jejich rozvoj.

Na základě dat autorka zjistila, že nejvíce problematickou se zdá infrastruktura silniční, nicméně z hlediska každé infrastruktury zde byl shledán prostor pro zlepšení. Díky výstupům z praktické části mohla autorka navrhnout následující doporučení pro zlepšení kritických míst dopravní infrastruktury a dopravy Hradce Králové:

- **zdvoukolejnění a kompletní elektrifikaci tratí č. 020, 031 a 041**
- **tlačit na dostavbu dálnic D11 a D35**
- **výstavba severní tangenty (III. okruh Hradce Králové)**
- **přestavba křižovatky Mileta a Heyrovského**
- **oprava ulic Jana Masaryka, Čajkovského, Pouchovská a Zborovská**
- **rozvoj letiště (na mezinárodní)**
- **integrace a propojení cyklostezek v rámci města**
- **rozšíření pruhů pro cyklisty**
- **dostavba cyklostezky „Mechu a perníku“**
- **zavedení systému bikesharingu**

Dopravnímu podniku města Hradce Králové by autorka doporučila:

- **posílit spoje do příměstských oblastí**
- **zbudovat novou zastávku u Fakultní nemocnice B, a dále pak v úseku mezi Adalbertinem a Zimním stadionem**
- **ve spolupráci s městem zapracovat na zvýhodnění časového jízdného**

Všechna zmíněná doporučení by měla dopomoci ke zlepšení stávajícího stavu dopravní infrastruktury a dopravy v Hradci Králové. Nicméně veškerá zjištění z výše provedeného výzkumu jsou určitým způsobem limitována, jelikož se dotazníkového šetření nezúčastnili všichni obyvatelé Hradce Králové a osoby sem dojíždějící. Výsledky mohou být také zkresleny díky možnosti ovlivnění jednotlivých respondentů aktuální situací.

I přes tyto limity autorka věří, že dostatečně zmapovala dopravní situaci v tomto krajském městě. Za přínosy této diplomové práce lze tedy označit vytvoření uceleného přehledu o dopravní infrastruktuře České republiky a Hradce Králové, její detailní analýza a vytvoření návrhů doporučení pro zlepšení stávajícího stavu dopravní infrastruktury.

## Seznam zdrojů

### Literatura

- Becker, U. J. et al. (2008). *Základy dopravní ekologie*. Praha, Česko: Ústav pro ekopolitiku.
- Bedrnová, E., Nový, I., & Jarošová, E. (2012). *Manažerská psychologie a sociologie*. Praha, Česko: Management Press.
- Drdla, P. (2005). *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice, Česko: Univerzita Pardubice
- Novák, R. a kol. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Vyd. 1. Praha, Česko: C. H. Beck
- Novák, R., Zelený, L., Pernica, P., & Kolář, P. (2011). *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha, Česko: Wolters Kluwer Česká Republika.
- Rod, A. (2012). Likertovo škálování. *Electronic journal for philosophy*. Vysoká škola ekonomická v Praze.
- Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Vyd.1. Praha, Česko: ASPI
- Zurynek, J., Zelený, L., & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha, Česko: ASPI

### Elektronické zdroje

- Cyklodoprava.cz. (2012). Infrastruktura: Prvky infrastruktury. *Cyklodoprava.cz*. [vid. 2018-8-16]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/segregovana-infrastruktura/#cyklostezka>
- Cyklodoprava.cz. (2013). Statistiky. *Cyklodoprava.cz*. [vid. 2018-8-13]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklotrasy/>
- Cyklokomunikace. (n. d.). *cyklohradec.cz* [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: <http://www.cyklohradec.cz/10/Cyklokomunikace/>
- Cykloserver. (2015). Značené cyklotrasy v ČR - stav k 1. 1. 2015. *Cykloserver*. [vid. 2018-8-16]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/aktuality/?a=30000324>

Českédálnice.cz. (2018). Dálnice D11. *českédálnice.cz*. [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d11/>

Českédálnice.cz. (2018). Dálnice D35. *českédálnice.cz*. [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d35/>

Dálnice-silnice.cz. (2015). Mezinárodní silnice na území ČR. *Dálnice-silnice.cz*. [vid. 2018-8-24]. Dostupné z: [http://www.dalnice-silnice.cz/e\\_silnice.htm](http://www.dalnice-silnice.cz/e_silnice.htm)

Denková, A. (2016). Kvalita dopravní infrastruktury je v Česku nízká, na vině jsou průtahy v povolování. *Euractiv*. [vid. 2018-8-12]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/kvalita-dopravni-infrastruktury-je-v-cesku-nizka-na-vine-jsou-prutahy-v-povolovani-013365/>

Dopravní podnik města Hradce Králové a.s. (2018). Jízdné podle kategorie cestujících. *Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.* [vid. 2018-7-7]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/5/Jizdne>

Dopravní podnik města Hradce Králové a.s. (n. d.). O společnosti – historie. *Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.* [vid. 2018-7-7]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/51/Historie/>

Dopravní podnik města Hradce Králové a.s. (n. d.). Terminál hromadné dopravy Hradec Králové. *Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.* [vid. 2018-7-10]. Dostupné z: [http://www.dpmhk.cz/40/O\\_terminalu/](http://www.dpmhk.cz/40/O_terminalu/)

ESF, CENIA. (2013). Cyklostezky v ČR. *Vítejte na zemi*. [vid. 2018-8-13]. Dostupné z: [http://www.vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=cyklostezky\\_v\\_cr&site=doprava](http://www.vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=cyklostezky_v_cr&site=doprava)

Greenways.cz. (2018). EuroVelo. *Greenways.cz*. [vid. 2018-8-13]. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>

Hill, T. (1997). SWOT analysis: It's time for a product recall. *ScienceDirect*. [vid. 2018-7-31]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0024630196000957>

Hradec Králové City. (2017). Letiště Hradec Králové. *HK City*. [vid. 2018-7-23]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/letiste-hradec-kralove/>

Hradec Králové City. (2018). Letecký terminál Airport Hradec Králové. *HK City*. [vid. 2018-7-23]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/novy-letecky-terminal-airport-hradec-kralove-letiste/>

Informace o dálnici D11. (2017). *D11*. [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: <https://www.d11.cz/informace-o-dalnici>

Královehradecký kraj. (2009). Železniční doprava. *Královehradecký kraj*. [vid. 2018-7-15]. Dostupné z: <http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/prumzony/cz/zeleznicni-doprava.htm>

Královehradecký kraj. (2016). Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje. *Královehradecký kraj*. [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: [http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/doprava/obslužnost/plan/dopravni\\_plan.pdf](http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/doprava/obslužnost/plan/dopravni_plan.pdf).

Letecké služby Hradce Králové a. s. (2015). Základní informace o letišti LKHK. *Letecké služby Hradce Králové a. s.* [vid. 2017-7-23]. Dostupné z: <http://www.lshk.cz/cs/info-o-letisti/>

Libiger, M. (2017). Úřady zrušily nesmyslný požadavek, Kroměříž pomůže plavební komora. IDNES.cz. [vid. 2018-8-14]. Dostupné z: [https://zlin.idnes.cz/plavebni-komora-batova-kanalu-na-rece-morave-na-belovskem-jezu-souhlas-ministerstva-g3z-/zlin-zpravy.aspx?c=A170904\\_349667\\_zlin-zpravy\\_ras](https://zlin.idnes.cz/plavebni-komora-batova-kanalu-na-rece-morave-na-belovskem-jezu-souhlas-ministerstva-g3z-/zlin-zpravy.aspx?c=A170904_349667_zlin-zpravy_ras)

MANAGEMENTMANIA. (2018). Infrastruktura. *MANAGEMENTMANIA*. [vid. 2018-8-16]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/infrastruktura-infrastructure>

Martinek, L. (2016). Základní informace o městě. *Hradec Králové*. [vid. 2018-7-11]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/o-meste>

MCDR. (n.d.). Tranzitní železniční koridory. *Ministerstvo dopravy*. [vid. 2018-8-15]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>

Ředitelství silnic a dálnic ČR. (2015). Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa. *ŘSD*. [vid. 2018-8-12]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Udrzba-komunikaci>

ŘSD. (2016). Celostátní sčítání dopravy. *ŘSD*. [vid. 2018-8-24]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>

SŽDC. (2016). Základní charakteristika železniční sítě SŽDC. *SŽDC*. [vid. 2018-8-10]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

SŽDC. (n. d.). Železniční mapy ČR. *SŽDC*. [vid. 2018-8-10]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

Šesták, M. (2009). Historie městské hromadné dopravy v Praze. *temp.sestak.net*. [vid. 2018-8-22]. Dostupné z: <http://www.temp.sestak.net/mhd.html>

Ševčík, D. (2011). Doprava a přeprava. *Doprava-info*. [vid. 2018-8-16]. Dostupné z: <http://doprava-info.webnode.cz/vyuka/>

Výpis z obchodního rejstříku (2018). Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s., B 1625 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové. *Justice.cz*. [vid. 2018-7-7]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=485089&typ=PLATNY>

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zikmund, M. (2010). Kde se vzala a k čemu všemu je vlastně SWOT analýza. *Businessvize*. [vid. 2018-7-31]. Dostupné z: <http://www.businessvize.cz/planovani/kde-se-vzala-a-k-cemu-vsemu-je-vlastne-swot-analyza>

Zlinská, Z. (2017). Z Pardubic do Hradce Králové na kole? Po cyklostezce až v roce 2020. *Idnes.cz*. [vid. 2018-7-24]. Dostupné z: [https://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-z-pardubic-do-hradce-dokonceni-2020-fn8-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170831\\_348869\\_pardubice-zpravy\\_jah](https://pardubice.idnes.cz/cyklostezka-z-pardubic-do-hradce-dokonceni-2020-fn8-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170831_348869_pardubice-zpravy_jah)

ŽelPage. (2008). Monografie stanic: Hradec Králové hl.n. . *ŽelPage*. [vid. 2018-7-15]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-hradec-kralove-hl-n?lang=cs>

ŽelPage. (2018). Hradec Králové hlavní nádraží - Příjezdy a odjezdy vlaků 2018. *ŽelPage*. [vid. 2018-7-15]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/odjezdy-2018/hradec-kralove.html>

## Seznam tabulek

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabulka č. 1 – přehled délky silnic a dálnic napříč kraji ČR k 1. 7. 2017..... | 26 |
| Tabulka č. 2 – dálniční tahy ČR k 1. 7. 2017 .....                             | 27 |
| Tabulka č. 3 – Letiště v ČR v roce 2017.....                                   | 28 |
| Tabulka č. 4 – splavné vodní cesty ČR .....                                    | 29 |
| Tabulka č. 5 – silnic I. třídy v Královeshradeckém kraji .....                 | 46 |
| Tabulka č. 6 – struktura vozidel autobusů DP Hradce Králové .....              | 54 |
| Tabulka č. 7 – struktura vozidel elektrobusů DP Hradce Králové .....           | 55 |
| Tabulka č. 8 – struktura vozidel trolejbusů DP Hradce Králové .....            | 55 |
| Tabulka č. 9 - jednotlivé a krátkodobé jízdné MHD .....                        | 58 |
| Tabulka č. 10 - Přiřazení číselných hodnot k jednotlivým typům odpovědí .....  | 66 |
| Tabulka č. 11 – stav a kapacita dopravní infrastruktury Hradce Králové .....   | 67 |
| Tabulka č. 12 – spokojenost s vybranými oblastmi v rámci MHD .....             | 75 |

## Seznam obrázků

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Obrázek č. 1 – železniční síť proudové soustavy v Evropě.....                   | 16 |
| Obrázek č. 2 – města ČR se sítí MHD .....                                       | 22 |
| Obrázek č. 3 – mapa tranzitních železničních koridorů ČR .....                  | 25 |
| Obrázek č. 4 – mapa vodních cest v ČR .....                                     | 29 |
| Obrázek č. 5 – SWOT analýza .....                                               | 33 |
| Obrázek č. 6 – městské části Hradce Králové .....                               | 37 |
| Obrázek č. 7 – znak Hradce Králové .....                                        | 38 |
| Obrázek č. 8 – logo Hradce Králové .....                                        | 38 |
| Obrázek č. 9 – železniční síť Královeshradeckého kraje .....                    | 40 |
| Obrázek č. 10 – silniční a dálniční síť v Hradci Králové .....                  | 43 |
| Obrázek č. 11 – mezinárodní evropské silnice v HK .....                         | 45 |
| Obrázek č. 12 – mapa letiště Hradce Králové .....                               | 48 |
| Obrázek č. 13 – navrhovaná vizualizace leteckého terminálu Hradce Králové ..... | 49 |
| Obrázek č. 14 – mapa Labské stezky .....                                        | 51 |
| Obrázek č. 15 – trolejbus VETRA – ČDK .....                                     | 53 |
| Obrázek č. 16 – schéma linek MHD v Hradci Králové .....                         | 56 |

## Seznam grafů

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Graf č. 1 – věkové rozložení respondentů.....                                      | 64 |
| Graf č. 2 – dosažené vzdělání respondentů.....                                     | 64 |
| Graf č. 3 – bydliště respondentů.....                                              | 65 |
| Graf č. 4 – četnost výskytu respondentů v Hradci Králové.....                      | 66 |
| Graf č. 5 – Myslíte si, že železniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?..... | 68 |
| Graf č. 6 – spokojenost s návazností na dopravní prostředky.....                   | 69 |
| Graf č. 7 – Myslíte si, že silniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?.....   | 69 |
| Graf č. 8 – spokojenost s plánovanou dálnicí k polským hranicím.....               | 70 |
| Graf č. 9 – K jakému účelu využíváte v současné době hradecké letiště?.....        | 71 |
| Graf č. 10 – K jakému účelu v současné době využíváte hradecké vodní toky?.....    | 72 |
| Graf č. 11 – spokojenost se sítí cyklostezek.....                                  | 73 |
| Graf č. 12 – Uvítal/a byste ve městě možnosti půjčování kol či bikesharingu?.....  | 74 |
| Graf č. 13 – Jezdí dle Vaší zkušenosti spoje včas podle jízdních řádů?.....        | 76 |

## Přílohy

### Příloha č. 1 – DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Dobrý den,

jsem studentka Vysoké školy ekonomické v Praze a ve své diplomové práci se zabývám tématem dopravní infrastruktury Hradce Králové. Tato práce si klade za cíl nejen zhodnotit současný stav, ale zároveň vytvořit návrh na jeho zlepšení. Právě Vaše odpovědi mi mohou být velmi nápomocny, a proto bych Vás ráda touto cestou požádala o vyplnění tohoto dotazníku. Zároveň Vás chci ubezpečit, že dotazník je zcela anonymní a získaná data budou sloužit výhradně pro studijní a vědecké účely.

Předem děkuji za Váš čas a jeho vyplnění.

Andrea Češpivová

V Hradci Králové

- ☐ bydlím
- ☐ studuji
- ☐ pracuji
- ☐ jiné (prosím uveďte)

V Hradci Králové a jeho okolí se pohybují

- ☐ denně
- ☐ 4 – 5x do týdne
- ☐ 2 – 3x do týdne
- ☐ 1x do týdne
- ☐ příležitostně

Seřadte prosím následující dopravní prostředky od Vámi nejvyužívanějšího po nejméně využívaný.

- ☐ automobil
- ☐ kolo
- ☐ vlak
- ☐ autobus
- ☐ motorka
- ☐ dopravní prostředek MHD

Vyhovuje/ nevyhovuje Vám stav dané dopravní infrastruktury?

1 - absolutně vyhovuje; 2 - spíše vyhovuje; 3- nevím, nedokážu posoudit; 4 - spíše nevyhovuje; 5 - nevyhovuje vůbec

|             | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------|---|---|---|---|---|
| silniční    |   |   |   |   |   |
| železniční  |   |   |   |   |   |
| vodní       |   |   |   |   |   |
| letecká     |   |   |   |   |   |
| cyklistická |   |   |   |   |   |

Vyhovuje/ nevyhovuje Vám kapacita dané dopravní infrastruktury?

1 - absolutně vyhovuje; 2 - spíše vyhovuje; 3- nevím, nedokážu posoudit; 4 - spíše nevyhovuje; 5 - nevyhovuje vůbec

|             | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------|---|---|---|---|---|
| silniční    |   |   |   |   |   |
| železniční  |   |   |   |   |   |
| vodní       |   |   |   |   |   |
| letecká     |   |   |   |   |   |
| cyklistická |   |   |   |   |   |

## ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA

Myslíte si, že železniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

Myslíte si, že zbudování dvoukolejných tratí a jejich elektrifikace na určitých úsecích by zrychlilo dopravní obslužnost města?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

S návazností vlakové dopravy na ostatní veřejné dopravní prostředky jsem:

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

## **SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA**

Myslíte si, že silniční infrastruktura odpovídá svému vytížení?

.....

Ulehčila Vám dosavadní dostavba dálnice D11 dopravu, jak konkrétně?

.....

S plánovanou dostavbou dálnice k hraničnímu přechodu Královec/Lubawka jsem:

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

Myslíte si, že město Hradec Králové investuje dostatek prostředků na opravy a údržby silnic?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

Který úsek (silnice) v Hradci Králové Vám přijde v nejkritičtější stavu?

.....

Kam by se podle Vás v nejbližší době mělo v rámci silnic v Hradci Králové investovat?

.....

## **LETECKÁ INFRASTRUKTURA**

K jakému účelu využíváte v současné době hradecké letiště?

- ☐ hudební festivaly
- ☐ jiné společenské akce (Helicopter show,...)
- ☐ k vyhlídkovým či profesionálním letům
- ☐ nevyužívám letiště

Uvítal/a byste možnost charterových letů z tohoto letiště během letních měsíců?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

## **VNITROZEMSKÁ VODNÍ INFRASTRUKTURA**

K jakému účelu v současné době využíváte hradecké vodní toky?

- ☐ k rekreaci
- ☐ ke sportu
- ☐ k vyhlídkovým a ostatním plavbám
- ☐ nevyužívám je vůbec

Myslíte si, že by splavnění Labe zefektivnilo dopravní dostupnost kraje?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

## **CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA**

Se sítí cyklostezek a tras jsem:

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

Kde byste uvítal/a postavit novou cyklostezku?

.....

Přijde Vám, že město Hradec Králové dostatečně podporuje rozvoj cyklistické dopravy?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

Uvítal/a byste ve městě možnosti půjčování kol či bikesharingu?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím

## MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Jste spokojen/a s četností a intervaly spojů MHD?

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

Jezdí dle Vaší zkušenosti spoje včas podle jízdních řádů?

- ☐ ano
- ☐ ne
- ☐ nevím, nedokážu posoudit

Se způsobem a kvalitou poskytování informací o aktuálním dění v rámci MHD (změny tras, uzavírky, ...) jsem:

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

S výší jízdného jsem:

- ☐ spokojen/a
- ☐ spíše spokojen/a
- ☐ nedokážu posoudit
- ☐ spíše nespokojen/a
- ☐ nespokojen/a

S rozmístěním zastávek jsem spokojen/a. Pokud ne, v jakých místech byste zastávku uvítal/a?

- ☐ ano
- ☐ ne .....

**Pohlaví**

- ☐ žena
- ☐ muž

**Věk**

- ☐ do 25 let
- ☐ 26 – 40 let
- ☐ 41 – 60 let
- ☐ 61 a více let

**Dosažené vzdělání**

- ☐ základní
- ☐ odborné
- ☐ střední/vyšší odborné
- ☐ vysokoškolské

**Bydliště**

- ☐ Hradec Králové
- ☐ v dojezdové vzdálenosti do 15 km
- ☐ v dojezdové vzdálenosti od 16 do 50 km (včetně)
- ☐ v dojezdové vzdálenosti nad 50 km

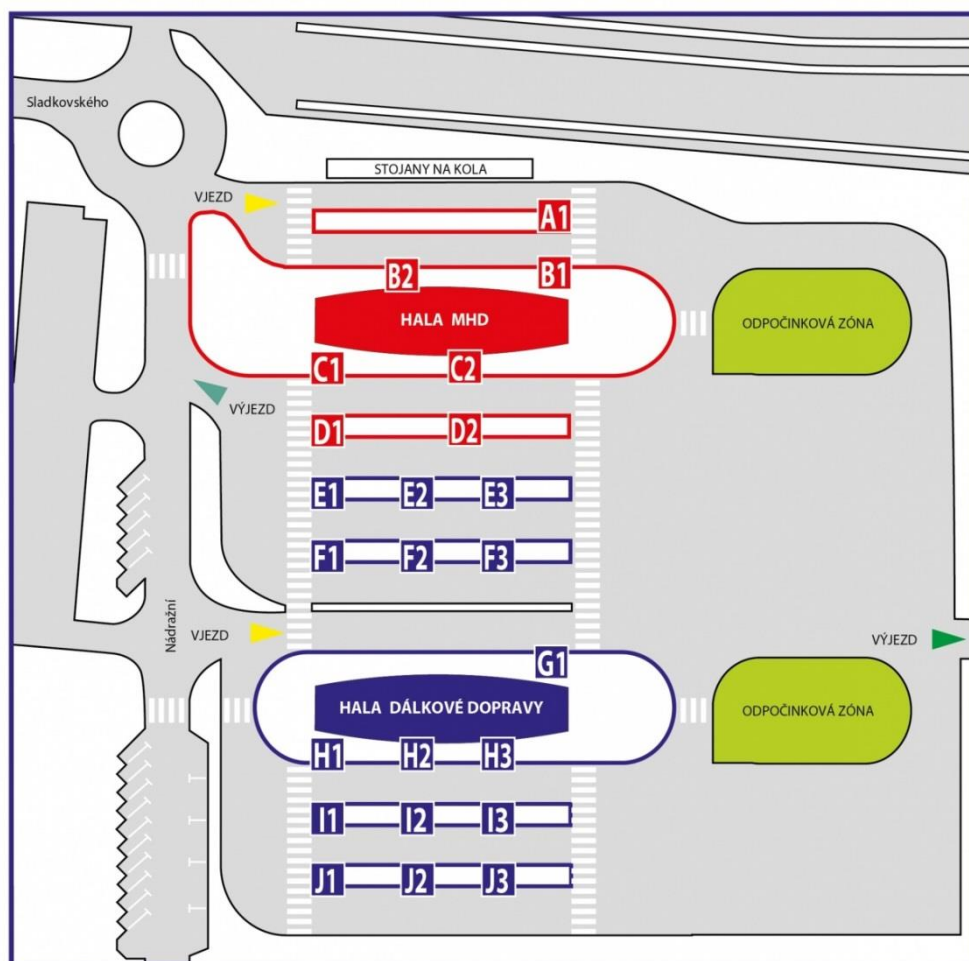
## Trolejbusové linky

96



# TERMINÁL HROMADNÉ DOPRAVY

Platí od: 1. 8. 2016



## NÁSTUPIŠTĚ PRO LINKY MHD

|           |                                               |           |                                          |
|-----------|-----------------------------------------------|-----------|------------------------------------------|
| <b>A1</b> | MHD výstup                                    | <b>B2</b> | MHD výstup                               |
| <b>B1</b> | MHD l.č.: 15 (Plotiště) 10 (Plotiště) 9 (ČKD) | <b>C2</b> | MHD l.č.: 5, 8, 1 1R, 15, 17, 22, 26, 52 |
| <b>C1</b> | MHD l.č.: 2 a 6                               | <b>D2</b> | MHD l.č.: 9, 10, 1 1, 13, 24, 24R, 51    |
| <b>D1</b> | MHD l.č.: 1 a 7                               |           |                                          |

zdroj: DPMHK

Příloha č. 4 – SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY HRADCE KRÁLOVÉ

| Silné stránky (S)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Slabé stránky (W)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• strategická poloha města</li> <li>• mimo vnitrozemskou vodní dopravu napojení města všemi druhy dopravy</li> <li>• důležitý silniční uzel</li> <li>• napojení na D11</li> <li>• rozvíjející se síť cyklostezek</li> <li>• blízkost státních hranic (Polsko)</li> <li>• moderní terminál hromadné dopravy</li> <li>• funkční systém MHD obsluhující i příměstské části</li> <li>• napojení na integrovaný systém VYDIS a IREDO</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedokončená dálnice D35</li> <li>• vedení tranzitní dopravy zástavbou</li> <li>• chybějící severní tangenta (III. okruh Hradce Králové)</li> <li>• nesplavnost Labe</li> <li>• časté vznik kongescí</li> <li>• nevyřešená situace týkající se přetíženosti nejfrekventovanějších ulic a křižovatek</li> <li>• znečišťování ovzduší individuální automobilovou dopravou</li> </ul> |
| Příležitosti (O)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Hrozby (T)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozvoj letecké dopravy na místním letišti</li> <li>• dostavba cyklostezky „Mechu a perníku“ a budování dalších cyklostezek</li> <li>• zavedení systému bikesharing</li> <li>• vybudování dalších cyklověží</li> <li>• dostavba D35</li> <li>• výstavba severní tangenty</li> <li>• Přestavba křižovatky Mileta na Gočárově okruhu</li> <li>• Splavnění Labe</li> </ul>                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• oddalování stavby obchvatu Hradce Králové a D35</li> <li>• nedostatek finančních prostředků</li> <li>• trvalý nárůst intenzity dopravy</li> <li>• hrozba kolapsů z důvodu nedostatečné kapacity silniční infrastruktury</li> <li>• ohrožení kvality ovzduší v důsledku nárůstu dopravy</li> </ul>                                                                                 |

zdroj: vlastní zpracování