

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova



Analytická část 2025

Ing. Petr Macejka PhD.

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	4
SEZNAM TABULEK	6
1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	8
2. ÚVOD.....	9
3. PROJEDNÁNÍ A PARTICIPACE.....	10
4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	11
5. INVENTARIZACE PODKLADŮ	12
5.1. EU - FIT FOR 55	12
5.2. POLITIKA TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ (TEN-T).....	12
5.1. POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY	16
5.2. ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE.....	17
5.3. PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE 2022 – 2026	17
5.4. NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2021-2030	19
5.5. STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TRUTNOVA NA OBDOBÍ 2020 – 2025	20
5.6. ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA TRUTNOV.....	21
6. ZAPRACOVÁNÍ VÝSTUPŮ PRŮZKUMŮ MOBILITY OBYVATEL MĚSTA TRUTNOVA.....	24
7. ANALÝZA BEZPEČNOSTI DOPRAVY	26
8. PRŮZKUM DOPRAVY	28
8.1. ZAPRACOVÁNÍ VÝSTUPŮ PRŮZKUMŮ MOBILITY OBYVATEL MĚSTA TRUTNOVA, RELEVANTNÍCH ORGANIZACÍ	28
8.2. SMĚROVÝ PRŮZKUMU	29
8.3. KŘIŽOVATKOVÝ PRŮZKUM	31
8.4. PROFILOVÝ PRŮZKUM 24 HODIN.....	32
8.5. PROFILOVÝ PRŮZKUM MOTOROVÉ A NEMOTOROVÉ DOPRAVY	35
8.6. PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY V OBLASTECH BYTOVÉ ZÁSTAVBY	41
8.7. PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY V CENTRU	42
9. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ	54
9.1. VYMEZENÍ A POPIS ÚZEMÍ, SPÁDOVÉ OBLASTI MĚSTA.....	54

9.2. OBYVATELSTVO, DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA	56
9.3. INVENTARIZACE DAT NA PODKLADU STATISTICKÝCH OBVODŮ DLE ČSÚ.....	58
9.4. SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL ÚZEMÍ, OBLASTÍ	60
9.5. ZAMĚŠTNÁNÍ, PODNIKÁNÍ, INVENTARIZACE SLUŽEB	61
9.6. REKREACE A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY	63
9.7. MOBILITA	64
HYBNOST	70
DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE	70
PRŮMĚRNÁ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOST DLE MÓDŮ DOPRAVY.....	71
PŘEPRAVNÍ OBJEMY INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY	71
PŘEPRAVNÍ OBJEMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	71
9.8. IMISNÍ ZATÍŽENÍ MĚSTA ŠKODLIVINAMI	73
9.1. HLUKOVÁ ZÁTĚŽ	80
9.2. SWOT POPTÁVKY PO MOBILITĚ	83
10. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE	84
10.1. STAV SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ.....	84
10.2. ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET, DOPRAVNÍ KOSTRA MĚSTA	84
10.3. PŘEPRAVNÍ VZTAHY, INTENZITA DOPRAVY, OBSAZENÍ VOZIDEL.....	85
10.4. VÝKONNOST SKELETU, HUSTOTA PROVOZU, KAPACITNÍ REZERVY.....	87
10.5. ÚROVEŇ KVALITY PŘEPRAVY, DOSTUPNOST ÚZEMÍ.....	89
10.6. ORGANIZACE DOPRAVY, DOPRAVNĚ ZKLIDNĚNÉ OBLASTI.....	89
10.7. ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY	89
10.8. SWOT INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA.....	90
10.1. MODEL DOPRAVY	91
11. DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA).....	92
11.1. STAV INFRASTRUKTURY	92
11.2. OBLASTI REGULACE, NÁSTROJE A ZPŮSOBY	93
11.3. ODSTAVOVÁNÍ A PARKOVÁNÍ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ A AUTOBUSŮ.....	94
11.4. HLAVNÍ ZÁMĚRY DLE ÚP	94
11.5. P+G A JINÉ PŘESTUPNÍ TERMINÁLY.....	95
11.6. BILANCE NABÍDKY A POPTÁVKY, VYUŽITÍ NABÍDKY.....	95

11.7.	KVALITA DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ	98
11.8.	ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI.....	98
11.9.	SWOT STATICKÁ DOPRAVA.....	99
12.	VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA (VČETNĚ ŽELEZNICE)	99
12.1.	STAV INFRASTRUKTURY (TRASY, ZASTÁVKY, TERMINÁLY)	99
12.2.	DOSAŽITELNOST ZASTÁVEK, KVALITA PĚŠÍCH PŘÍSTUPŮ	104
12.3.	PŘEPRAVNÍ VZTAHY A ZATÍŽENÍ SÍTĚ, PŘESTUPNÍ VAZBY	104
12.4.	VYUŽITÍ NABÍDKY, KAPACITNÍ REZERVY	109
12.5.	UKAZATELE KVALITY PŘEPRAVY, DOSTUPNOST ÚZEMÍ	109
12.6.	SLUŽBY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	115
12.7.	INTEGRACE OSOBNÍ DOPRAVY, KOORDINACE A HARMONIZACE NABÍDKY JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ VHD A JEDNOTLIVÝCH PŘEPRAVCŮ.....	116
12.8.	ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI.....	116
12.9.	SKLADBA VOZOVÉHO PARKU VHD VE VAZBĚ NA ALTERNATIVNÍ DRUHY ENERGIE	117
12.10.	SWOT VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	118
13.	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	119
13.1.	STAV INFRASTRUKTURY CYKLOSTEZEK	119
13.2.	ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET, DOPRAVNÍ KOSTRA CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS MĚSTA.....	119
13.3.	INTENZITA DOPRAVY	120
13.4.	VÝKONNOST SKELETU, HUSTOTA PROVOZU, KAPACITNÍ REZERVY	122
13.5.	ÚROVEŇ KVALITY PŘEPRAVY, DOSTUPNOST ÚZEMÍ.....	123
13.6.	ORGANIZACE DOPRAVY, DOPRAVNĚ ZKLIDNĚNÉ OBLASTI.....	124
13.7.	ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY.....	124
13.8.	SWOT CYKLISTICKÁ DOPRAVA	124
14.	PĚŠÍ DOPRAVA	125
14.1.	STAV SÍTĚ ZÁKLADNÍCH PĚŠÍCH TRAS, POSOUZENÍ STAVU.....	125
14.2.	PODMÍNKY PRO OSOBY SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	127
14.3.	PĚŠÍ ZÓNA, OBYTNÉ ULICE A ZÓNY, TURISTICKÉ TRASY, VAZBY NA ÚZEMÍ REGIONU	129
14.4.	INTENZITA PĚŠÍ DOPRAVY, HODNOCENÍ VZTAHU K SILNIČNÍ DOPRAVĚ	130
14.5.	PROBLÉMOVÉ OBLASTI, NEHODOVÉ LOKALITY.....	131
14.6.	SWOT PĚŠÍ DOPRAVA	131

15. NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, KOMBINOVANÁ DOPRAVA	131
15.1. STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	131
15.2. DOSTUPNOST ÚZEMÍ, PŘEKLADIŠTĚ A LOGISTICKÁ CENTRA, EFEKTIVITA ČINNOSTÍ	132
15.3. ZÁVADY A PROBLÉMOVÉ OBLASTI.....	133
15.4. SWOT NÁKLADNÍ DOPRAVA	133
16. PROJEDNÁNÍ	133

Seznam obrázků

Obrázek 1: Promítnutí snížení emisí CO ₂ nových osobních vozidel a dodávek, zdroj: www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/	12
Obrázek 2: Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště	14
Obrázek 3: Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy.....	15
Obrázek 4: ZÚR v oblasti Trutnova.....	17
Obrázek 5: Strategické cíle Vize nula, zdroj Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030	20
Obrázek 6: Výkres VPS ÚP Trutnov, vč. změny č. 4, zdroj: ÚP Trutnov.....	23
Obrázek 7: Koordinační výkres ÚP Trutnov, vč. změny č. 4, zdroj: ÚP Trutnov	24
Obrázek 8: Lokalita sčítání statické dopravy v bytových oblastech	41
Obrázek 9: Bloky sčítání dopravy v centru města říjen 2025.....	42
Obrázek 10: Vytížení centra města a okolí dle délky stání po hodinách.....	44
Obrázek 11: Vytížení centra města dle délky stání po hodinách	45
Obrázek 12: Vytížení okolí centra část Česká čtvrť dle délky stání po hodinách	46
Obrázek 13: Vytížení okolí centra část Křibice dle délky stání po hodinách	47
Obrázek 14: Vytížení okolí centra část Střední předměstí a Pod Šibeníkem dle délky stání po hodinách	48
Obrázek 15: Bilance nabídky a poptávky ve špičku 10 hodin	49
Obrázek 16: Bilance v maximální zátěži (maximální špičková hodina u každého parkoviště)	50
Obrázek 17: Hodina maximální zátěže parkovišť	51
Obrázek 18: Počty parkovacích stání dle uživatelů ve špičku 10 hodin ráno.....	52
Obrázek 19: Parkoviště Okresní soud, průzkum 30.9. 2025 (út) a 9.10. 2025 (čt).....	53
Obrázek 20: Poloha Trutnova v rámci Královéhradeckého kraje	54
Obrázek 21: Spádové území Plánu udržitelné městské mobility Trutnov	55
Obrázek 22: Změna počtu obyvatel mezi lety 2011–2024 ve spádovém území.	56
Obrázek 23: Počet obyvatel obcí okresu Trutnov bez města Trutnov v letech	57
Obrázek 24: Počet obyvatel města Trutnov v letech 2000–2024.....	57
Obrázek 25: Změna počtu obyvatel města Trutnov v letech.....	58
Obrázek 26: Změna počtu obyvatel ve sčítacích obvodech Trutnova v letech 2011-2021.....	59
Obrázek 27: Významné zdroje a cíle dopravy	61
Obrázek 28: Podíl ekonomických subjektů s 50-249 zaměstnanci v síti 1x1 km.....	62
Obrázek 29: Podíl ekonomických subjektů s 250 a více zaměstnanci v síti 1x1 km	62
Obrázek 30: Podíl nezaměstnaných osob v Trutnově v letech 2015-2024	63
Obrázek 31: Lokality dle podílu využívání osobního automobilu do zaměstnání	65
Obrázek 32: Lokality dle podílu využívání osobního automobilu při cestě do školy	65
Obrázek 33: Vyjíždka z Trutnova osobním autem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	66
Obrázek 34: Vyjíždka z Trutnova autobusem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	66
Obrázek 35: Vyjíždka z Trutnova vlakem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	67
Obrázek 36: Vyjíždka z Trutnova na kole do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021.....	67

Obrázek 37: Dojíždka do Trutnova osobním autem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	68
Obrázek 38: Dojíždka do Trutnova autobusem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	68
Obrázek 39: Dojíždka do Trutnova vlakem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021.....	69
Obrázek 40: Dojíždka do Trutnova na kole do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021	69
Obrázek 41: Vztahy příměstské autobusové dopravy PAD, 26.3. 2025, zdroj: IREDO.....	70
Obrázek 42: Dělbá přepravní práce z průzkumu dopravního chování 2025, DMSc. Dominika Potužáková PDEng.	71
Obrázek 43: Nástupy veřejné dopravy v pracovní den 2025, zdroj: dopravce a IREDO	72
Obrázek 44: Znečištění ovzduší PM ₁₀ pětiletý průměr	73
Obrázek 45: Znečištění ovzduší PM ₁₀ maximální denní hodnota 36. dne, pětiletý průměr	74
Obrázek 46: Znečištění ovzduší PM _{2,5} pětiletý průměr	75
Obrázek 47: Znečištění ovzduší NO ₂ pětiletý průměr	76
Obrázek 48: Znečištění ovzduší benzen pětiletý průměr	77
Obrázek 49: Znečištění ovzduší benzoapyren pětiletý průměr	78
Obrázek 50: Příspěvek BaP z dopravy a lokálního vytápění, zdroj: Program zlepšování ovzduší zóna severovýchod	79
Obrázek 51: Hluková zátěž silniční dopravy roku 2022 noční doba, zdroj: strategické hlukové mapy ..	81
Obrázek 52: Hluková zátěž silniční dopravy roku 2022 denní doba, zdroj: strategické hlukové mapy ..	82
Obrázek 53: Překročení dovolené hlukové zátěže silniční dopravy roku 2022 vlevo noc, vpravo den, zdroj: strategické hlukové mapy	83
Obrázek 54: Zatřídění silnic dle vlastníka, zdroj ŘSD ČR	84
Obrázek 55: Základní komunikační skelet ZÁKOS.....	85
Obrázek 56: Intenzita dopravy RPDl pracovního dne roku 2024.....	86
Obrázek 57: Intenzity celostátního sčítání dopravy 2020, zdroj ŘSD ČR	87
Obrázek 58: Intenzita dopravy na vjezdech křižovatek RPDl pracovního dne 2024	88
Obrázek 59: Souhrn problémů z pocitové mapy Trutnov, sběr dat město Trutnov	89
Obrázek 60: Model dopravy Trutnov, modelová síť a kalibrační body	91
Obrázek 61: Intenzity dopravy RPDl 2024 v tis., zdroj: model dopravy	92
Obrázek 62: Parkovací místa zóny placeného stání v roce 2024	93
Obrázek 63: Stupeň automobilizace v roce 2025 v jednotlivých ZSJ města	97
Obrázek 64: Procento nelegálního stání z poptávky roku 2025 v jednotlivých ZSJ	98
Obrázek 65: Podíl výdajů na veřejnou dopravu ku celkovým výdajům města.....	100
Obrázek 66 - Vývoj dotace do tarifu a počtu cestujících MHD	100
Obrázek 67: Rozložení dopravní nabídky MHD v průběhu dne, hodinové frekvence spojů.....	102
Obrázek 68: Plánovaná vysokorychlostní trať, která není zanesena v ZÚR Královehradeckého kraje	103
Obrázek 69: Vybavenost zastávek přístřešky	104
Obrázek 70: Zátěž zastávek v Trutnově po submódech veřejné dopravy, zdroj IREDO a MHD Trutnov, odbavovací systémy	105
Obrázek 71: Nabídka MHD v počtu spojů za den obousměrně a nástupy na zastávkách za měsíc ...	106
Obrázek 72: Přepravní vztahy příměstské dopravy, 26.3. 2025	106
Obrázek 73: Zdroje příměstské dopravy do Trutnova	107
Obrázek 74: Denní variace dopravy z a do Trutnova, zdroj: IREDO.....	107
Obrázek 75: Srovnání nabídky a poptávky na denní variaci MHD Trutnov.....	108
Obrázek 76: Předpokládané zatížení linky č. 1 MHD Trutnov	108
Obrázek 77: Předpokládané vytížení linky č. 2 MHD Trutnov.....	109
Obrázek 78: Předpokládané vytížení linky č. 4 MHD Trutnov.....	109
Obrázek 79: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 1, pracovní den obousměrně	110
Obrázek 80: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 2, pracovní den obousměrně	111
Obrázek 81: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 3, pracovní den obousměrně	111
Obrázek 82: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 4, pracovní den obousměrně	112
Obrázek 83: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 5, pracovní den obousměrně	113

Obrázek 84: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 6, pracovní den obousměrně	114
Obrázek 85: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 7, pracovní den obousměrně	114
Obrázek 86: Kvalita nástupišť zastávek	115
Obrázek 87: Základní komunikační skelet cyklistické dopravy	119
Obrázek 88: Intenzity cyklistů za 24 hodin pracovního dne říjen 2024	120
Obrázek 89: Týdenní variace sdílených kol Trutnov, zdroj: data Bikesharing	121
Obrázek 90: Nejvýznamnější vazby bikesharingu, zdroj: data Bikesharing	122
Obrázek 91: Intenzita chodců a cyklistů na pátešní stezce v pracovní den 2024 Šestidomí	122
Obrázek 92: Intenzity pěších a cyklistů na stezce v pracovní den 2024 u kina.....	123
Obrázek 93: Hodnocení stavu pěších tras	125
Obrázek 94: Části města s hodnocením pěších tras v r. 2025	127
Obrázek 95: Sčítání pěší dopravy, intenzita pěších za 24 hodin pracovního dne podzim 2024.....	130

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Složení odborných pracovních skupin	11
Tabulka 2 - Počet dopravních nehod a zranění v letech 2024-2015.....	26
Tabulka 3 - Počet dopravních nehod cyklistů a jejich zranění v letech 2024-2020	26
Tabulka 4 - Počet dopravních nehod chodců a jejich zranění v letech 2024-2020	27
Tabulka 5 - Porovnání počtu nehod v Trutnově a měst obdobné lidnatosti	27
Tabulka 6 - Porovnání počtu nehod za 5 let na 1000 obyvatel u Trutnova a měst obdobné lidnatosti ..	28
Tabulka 7 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin vozidla celkem	29
Tabulka 8 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin osobní vozidla	30
Tabulka 9 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin lehká nákladní vozidla.....	30
Tabulka 10 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin ostatní nákladní vozidla.....	30
Tabulka 11 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin autobus	31
Tabulka 12 - Seznam křižovatek křižovatkového průzkumu, Intenzity RPDl pracovního dne na vjezdech	32
Tabulka 13 - Sčítání Národní ranní špička	33
Tabulka 14 - Sčítání Národní odpolední špička.....	33
Tabulka 15 - Sčítání Národní za 24 hodin.....	33
Tabulka 16 - Denní variace ulice Národní	33
Tabulka 17- Sčítání Horská ranní špička	34
Tabulka 18 - Sčítání Národní odpolední špička.....	34
Tabulka 19 - Sčítání Národní za 24 hodin.....	34
Tabulka 20 - Denní variace ulice Horská po 15 minutách	34
Tabulka 21- Počty a podíly parkovacích stání dle uživatelů v celém centru a okolí	43
Tabulka 22 - Počty parkovacích stání dle uživatelů v celém centru a okolí	43
Tabulka 23 - Obyvatelstvo Trutnova dle věku, zdroj: ČSÚ	57
Tabulka 24 - Obyvatelstvo Trutnova dle vzdělání, zdroj SLDB 2021	60
Tabulka 25 - Počet aktivních ekonomických subjektů dle počtu zaměstnanců	61
Tabulka 26 Hosté v hromadných ubytovacích zařazeních ve městě Trutnov, zdroj ČSÚ	64
Tabulka 27 - Maximální imise pětiletých průměrů 2019 - 2023 znečišťujících látek v Trutnově, zdroj: ČHMÚ	80
Tabulka 28 - Hlukové limity z dopravy pro denní a noční dobu	80
Tabulka 29 - SWOT poptávka po mobilitě.....	83
Tabulka 30 - Porovnání intenzit dopravy 2020/2024 na vybraných profilech, RPDl.....	86
Tabulka 31 - Křižovatky na hraně kapacity.....	87
Tabulka 32 - Alternativní trasy po vyčerpání kapacity ZÁKOS	88
Tabulka 33 - Porovnání intenzit dopravy přes Českou čtvrť 2016 a 2024.....	88
Tabulka 34 - SWOT individuální automobilová doprava.....	90

Tabulka 35 - Zpoplatnění krátkodobého stání v zóně placeného stání Trutnov v roce 2024	94
Tabulka 36 - Výsledky průzkumu parkování v bytových oblastech po ZSJ	96
Tabulka 37 - SWOT statická doprava	99
Tabulka 38 - Dotace do tarifu, porovnání měst	100
Tabulka 39 - Počty nástupních hran veřejné dopravy	101
Tabulka 40 - Seznam příměstských autobusových linek	101
Tabulka 41 - Linky MHD a jejich počet přepravených osob za měsíc	102
Tabulka 42 - Skladba vozového parku MHD Trutnov a PAD	117
Tabulka 43 - SWOT veřejná doprava	118
Tabulka 44 - Intenzity chodců a cyklistů za pracovní den, říjen 2024	120
Tabulka 45 - SWOT cyklistická doprava	124
<i>Tabulka 46 - Hodnocení pěších tras závady povrchu v metrech a podíl na celkové délce chodníků v lokalitě</i>	<i>126</i>
Tabulka 47 - Hodnocení tras v jednotlivých částech města absolutní hodnoty	128
Tabulka 48 - Hodnocení tras v jednotlivých částech města relativní hodnoty	129
Tabulka 49 - SWOT pěší doprava	131
Tabulka 50 - Tabulka výkonů nákladní dopravy ČD kargo 2. polovina roku 2025	132
Tabulka 51 - SWOT individuální automobilová doprava	133

1. Základní údaje

Název:	Plán udržitelné městské mobility města Trutnova, Analytická část
Zhotovitel:	Ing. Petr Macejka, Ph.D. Lumírova 546/76 700 47 Ostrava IČ: 06285961
Objednatel:	město Trutnov Slovanské náměstí 165 541 16 Trutnov IČ: 00278360
Termín dokončení části:	30. 11. 2025

Zodpovědný projektant:
Ing. Petr Macejka, Ph.D.

.....

2. Úvod

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova (dále též SUMP) je strategický dokument, který po schválení přejde v proces realizační fáze. Analytická část vychází z dat roku 2024 a 2025 na které plynule navazuje zpracování Strategické části a Návrhové části v roce 2026.

Hlavními charakteristikami Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova jsou:

- dlouhodobá vize a jasný implementační plán,
- zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu,
- rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy,
- nastavení pravidel pro pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýza, vyhodnocení a publikování výsledků.

Plán se zabývá všemi druhy dopravy, bezpečností, efektivitou dopravy, kvalitou městský prostranství a vztahy mezi jednotlivými aspekty mobility města.

Zpracovaný dokument sleduje uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí, za účelem zlepšování kvality života, které náležitě zohledňují zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním SUMP je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění). Dokumentace je syntetickým materiálem. Koordinuje především územní a dopravní plánování tak, aby navržený dopravní systém zajistil dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, aby preferoval ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a zajistil bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova se zpracovává souběžně se Strategickým plánem rozvoje města Trutnova na období 2026–2033. Vychází z existujících studií a plánovacích dokumentů v dopravě i všech souvisejících problematikách.

Zohledňuje také vazby na existující dokumenty na krajské úrovni a platnou legislativu na městské, krajské, národní i evropské úrovni.

Sledovaná časová období jsou rok 2024/2025 pro stávající stav. Návrhy v návrhové části jsou provedeny pro Krátkodobý horizont do roku 2030, s vazbou na tvorbu akčního plánu pro období 2026–2029 a Střednědobý horizont vize do roku 2035.

Plán splňuje požadavky na dokument SUMP 2.0.

Principy a postupy zpracování, které jsou při plánování užity jsou:

Participační přístup – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu.

Závazek pro udržitelnost – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí.

Integrovaný přístup – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních (ovlivněných a ovlivňujících) oblastí, integrace všech relevantních druhů a norem dopravy (osobní i nákladní, individuální, sdílená, veřejná hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, služební, soukromá).

Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle – stanovení jasně vize rozvoje města s uvedením konkrétních měřitelných cílů a stanovením podmínek pro jejich pravidelné vyhodnocování.

Přehled finančních nákladů a přínosů – odborný odhad finančních nákladů a dosažených přínosů,

využívání synergie při návrhu souborů opatření pro zajištění stanovených cílů.

Analytická fáze přesně definuje zájmové území a jeho jednotlivé dopravní vazby. V rámci těchto dopravních vazeb je analyzován stávající stav jednotlivých druhů dopravy včetně hlukové a imisní zátěže, hodnocena vnitřní i vnější bezpečnost všech relevantních druhů dopravy a definováno dopravní chování obyvatel včetně ukazatele dělby přepravní práce ve městě a okolí. Nedílnou součástí analytické fáze je prognóza a vývoj dopravy i obyvatel a prognóza urbanistického vývoje města a jeho zázemí.

Cílem této části dokumentu je analýza stávajícího stavu území v oblasti mobility, definování výchozího stavu v jednotlivých oblastech mobility a jejího dopadu na životní prostředí. Jsou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility (SWOT analýza), zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které jsou projednány s klíčovými partnery a veřejností.

3. Projednání a participace

Na počátku projektu byl vypracován seznam spolupracujících subjektů, kteří se podílí na projednání plánu mobility. Struktura projednání je třístupňová.

- Řídící skupina
- Odborné pracovní skupiny
- Veřejnost a zájmové skupiny

Řídící skupina je navržena a sestavena objednatelem a je tvořena politickými zástupci města a pracovníky městského úřadu. Tato skupina má rozhodovací pravomoc při rozhodování o jednotlivých řešeních předložených variantách řešení.

Odborné skupiny jsou navrženy zhotovitelem za součinnosti řídicí skupiny, počet odborných skupin byl stanoven na 4. Členové skupin jsou odborníky na jednotlivá témata.

Veřejnost a zájmové skupiny byly navrženy po dohodě mezi zhotovitelem a objednatelem. Širší veřejnost je informována webovými stránkami projektu a na veřejných projednáních každé části. Významní zaměstnavatelé, zájmová a místní sdružení a další jsou přizvána ke zpracování v rámci participace zpracované firmou Bohemia design & research s.r.o.

Tabulka 1 - Složení odborných pracovních skupin

		IAD	VHD	Nemotorová doprava (cyklisté, pěší)	Parkování	
1	Policie ČR DI	X		X	X	Ing. Václav Javůrek
2	Městská Policie	X	X	X	X	Mgr. Radek Svoboda
3	Technické služby Trutnov	X	X	X	X	Bc. Jiří Kölbl
4	Město Trutnov (odbor rozvoje)	X	X	X	X	Ing. David Jelínek
5	Odbor výstavby – silničně dopravně správní	X	X	X	X	Mgr. Petr Kotlovský
6	Odbor životního prostředí	X		X	X	Ing. Vendelín Žáčok
7	Dopravce MHD (Arriva východní Čechy)	X	X			Jan Pochobradský
8	Dopravci královéhradeckého kraje	X	X			Mgr. Lukáš Janda
9	Správa železnic		X			Ing. Roman Prycl
10	Královéhradecký kraj (odbor dopravy a silničního hospodářství – SH/DOB)		X			Mgr. Dominik Prymš
11	Správa silnic Královéhradeckého kraje	X	X	X	X	Zdena Janků
12	ŘSD správa Hradec Králové	X				Jaroslav Kašpar
13	Dopravní inženýr - externí	X	X	X	X	Ing. Pavel Vokřál
14	Integrovaný záchranný systém	X			X	Jiří Svoboda, DiS (záchranná služba) Ing. Jiří Böhm
15	Základní školy, mateřské školky		X	X	X	Bc. Vladimíra Příputenová
16	Zástupce za základní školy		X	X	X	Bude zástupce na základě porady ředitelů základních škol
17	Zástupci vedení města	X	X	X	X	Mgr. Tomáš Hendrych Ing. Jan Seidel Mgr. Tomáš Eichler Ing. arch. Michal Rosa
18	Zpracovatel					

4. Řešené území

Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova řeší prioritně území ve správní působnosti města Trutnova s přesahem do zázemí města. Řešení zohledňuje i vazby v rámci přilehlého regionu. Vnitřní členění oblastí města je zvoleno dle základních sídelních jednotek ČSÚ z důvodu zajištění dlouhodobé kompatibility dat při využívání údajů ze sčítání lidu, domů a bytů (SLDB). Území zahrnující okolní obce v okrese Trutnov je členěno minimálně v detailu obcí.

5. Inventarizace podkladů

5.1. EU - Fit for 55

Balíček opatření „Fit for 55“ je soubor právních předpisů, jejichž cílem je snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů alespoň o 55 % a nasměrovat EU na cestu k dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

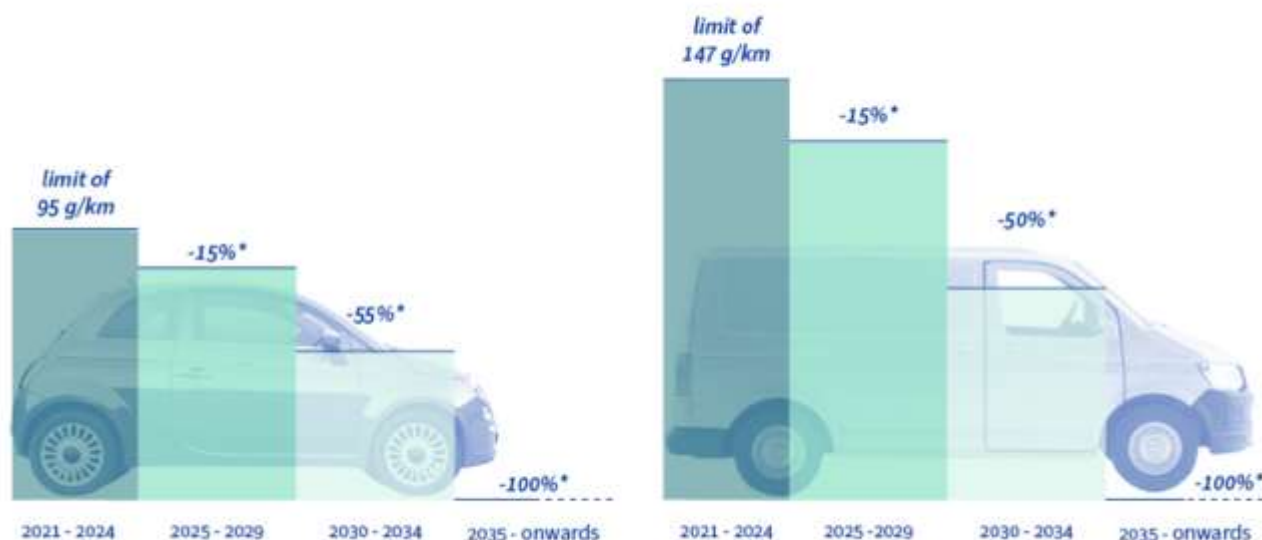
Tento balíček:

- zajistí spravedlivou a sociálně vyváženou transformaci,
- zachová a posílí inovace a konkurenceschopnost průmyslu EU a současně zajistí rovné podmínky vůči hospodářským subjektům ze třetích zemí,
- podpoří vedoucí postavení EU v rámci celosvětového boje proti změně klimatu.

V červnu 2022 se členské státy EU dohodly na obecném přístupu k návrhu Evropské komise, kterým se stanoví přísnější výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla. Rada a Evropský parlament dosáhly společné dohody o tomto návrhu v říjnu 2022.

Dne 27.5. 2025 přijala Rada změnu nařízení o normách CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky.

Dle dokumentu jsou osobní a dodávková vozidla zodpovědná za 14,5 % CO₂ produkovaného v EU.



Obrázek 1: Promítnutí snížení emisí CO₂ nových osobních vozidel a dodávek, zdroj: www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/

5.2. Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Dokument má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

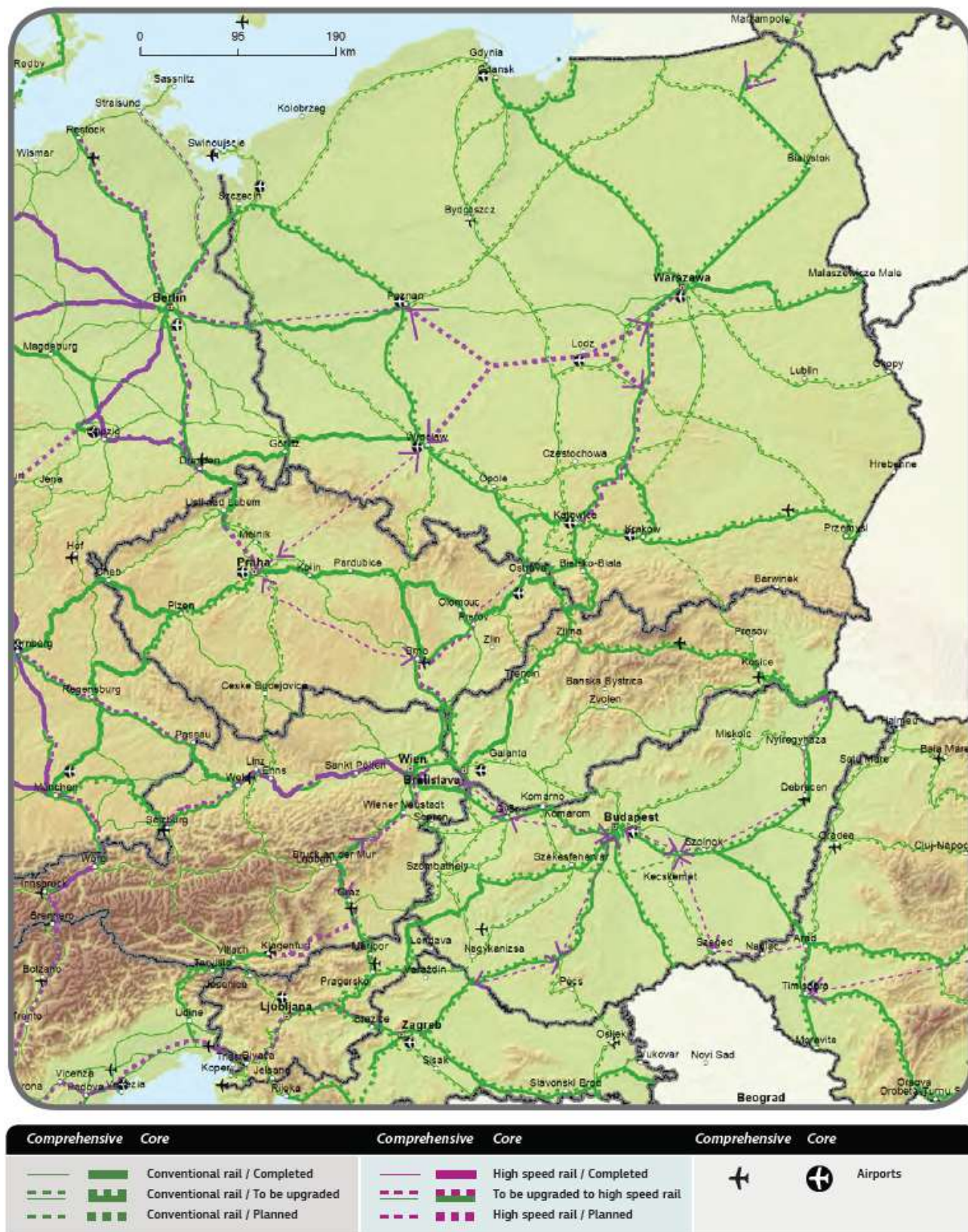
Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Naopak nástroj CEF je definován Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. 12. 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

Přes území Trutnova je plánována vysokorychlostní železnice a dálniční propojení.

V současné době dochází v EU k diskusi nad změnou podmínek a zrušení zákazu prodeje osobních vozidel se spalovacími motory v roce 2035.

Trutnov je tak v obtížné situaci, kdy je nutné reagovat na proměnné prostředí právního rámce a připravit se na více variant budoucího vývoje udržitelné dopravy.



Obrázek 2: Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a letiště



Obrázek 3: Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy

5.1. Politika územního rozvoje České republiky

Politika územního rozvoje ČR je strategickým nástrojem územního plánování, který je závazný pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu (dále také ÚRP), zásad územního rozvoje (dále také ZÚR), územních plánů (dále také ÚP) a regulačních plánů (dále také RP). Dále určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných cílů a úkolů územního plánování v celostátních, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR (dále jen „územní rozvoj“). Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti Ministerstva pro místní rozvoj, krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů, PÚR ČR vychází mj. i z aktuálně platné Strategie regionálního rozvoje (SRR) ČR, a slouží ke koordinaci územního plánování a strategického plánování. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území celostátního významu pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů.

Trutnov je součástí rozvojové osy OS4 Praha–Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) Trutnov–hranice ČR/Polsko (–Wrocław). Další větev rozvojové osy je Praha–Kolín Chvaletice–Pardubice (podél železničního spojení Praha–Kolín–Pardubice) Jedná se o území ovlivněné dálnicí D11 a jejím připravovaným pokračováním Hradec Králové–Jaroměř–Trutnov–hranice ČR/Polsko (–Wałbrzych), železniční tratí v úseku Praha–Kolín–Pardubice a spolupůsobením center Nymburk, Poděbrady, Kolín, Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem a Trutnov. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Trutnov je také součástí SOB7 Specifická oblast Krkonoše Jizerské hory Vymezení: Území obcí z ORP Frýdlant, Jablonec nad Nisou (severní část), Jilemnice (severní část), Liberec (severovýchodní část), 40 Tanvald (bez obcí v západní části), Trutnov (severní část), Vrchlabí (severní část). Oblast se dotýká na území ORP Jablonec nad Nisou, Liberec a Tanvald OB7 Liberec.

Oblast je stanovena s cílem posílení turistického ruchu.

Při vymezování záměrů se nají vytvářet podmínky pro:

- a) rovnoměrné, diferencované, úměrné a vyvážené využívání lidského, přírodního i ekonomického, zejména rekreačního potenciálu oblasti,
- b) zmírnění střetů nadměrného zatížení území rekreací a cestovním ruchem v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny, zejména v hlavních střediscích, především v období hlavní sezóny a vytváření podmínek rozvoje pro rozvoj šetrných forem rekreace a cestovního ruchu i mimo hlavní střediska,
- c) zlepšení dopravní dostupnosti území a přeshraničních dopravních vazeb,
- d) koordinovaný rozvoj ekonomických aktivit, zejména cestovního ruchu, preferování aktivit šetrných k životnímu prostředí,
- e) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, včetně vyloučení lokalit soustavy Natura 2000 a zvláště chráněných území,
- f) minimalizování konfliktů s kulturními a civilizačními hodnotami, včetně národních kulturních památek, území památkových rezervací a památek světového dědictví,
- g) minimalizování konfliktů s pozemky určenými k plnění funkcí lesa,
- h) minimalizování konfliktů se záměry dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a celostátního významu,
- i) minimalizování konfliktů s územím pro bezpečnost a obranu státu,

j) minimalizování negativních vlivů na vodní poměry v území.

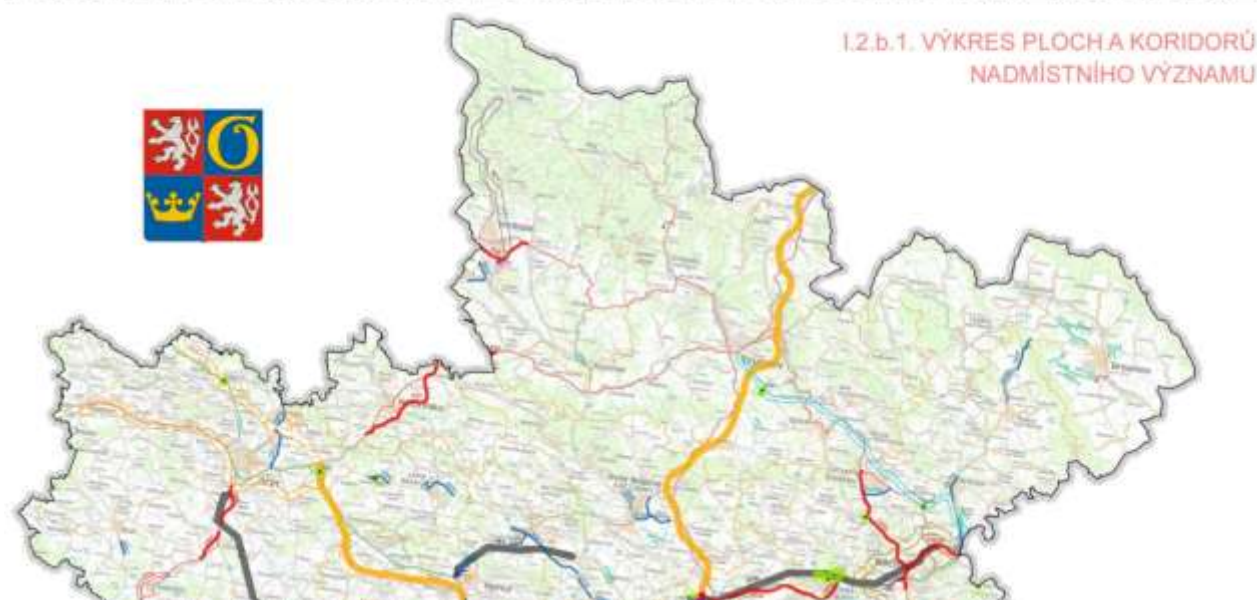
Politika definuje záměr dálnice SD2 D11 úsek Hradec Králové–Smiřice–Jaroměř–Trutnov–hranice (–Walbrzych). Důvodem vymezení je příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

Politika definuje záměr vysokorychlostní dopravy ŽD8 Vymezený jako RS5 úsek Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław). Pro potřeby propojení vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Polsko. Součást sítě TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední krajské správní úřady je připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Úkolem pro územní plánování je na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu. Tento koridor nebyl v ZÚR do roku 2025 vymezen.

5.2. Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje (dále také ZÚR) jsou územně plánovací dokumentací pro celé správní území Královéhradeckého kraje, která je závazná pro pořizování a vydávání územních plánů a pro rozhodování o území. ZÚR obsahuje grafické části, které zobrazují rozvojové oblasti a specifické oblasti kraje.

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE



Obrázek 4: ZÚR v oblasti Trutnova

ZÚR definují dopravní koridor rychlostní silnice DS1p, která je definována jako R11 – úsek Jaroměř Trutnov–hranice ČR (Walbrzych).

5.3. Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje 2022–2026

Trutnov je jedním z 5 okresů Královéhradeckého kraje. Rozlohou je největším okresem, který tvoří téměř čtvrtinu rozlohy kraje. Za ním následuje s více než pětinou okres Rychnov nad Kněžnou a zbytek území se rovnoměrně, zhruba po 18 %, dělí mezi tři zbývající okresy. Roční obrat cestujících na zastávce Trutnov, aut. st. je 1 177 579, což je 4. nejvyšší hodnota v rámci IDS. Provozní oblast Trutnovsko zajišťuje Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o., s referenčním rozsahem dopravy 2 423 554 km/rok a s 29 vozidly.

V KHK proběhlo v minulých letech k plošnému zavedení tarifu IREDO, který umožňuje cestujícím využívat na jeden jízdní doklad dopravu autobusy i vlaky. V IDS IREDO jsou zapojeny linky VLAD a některá menší města se svými MHD. MHD Trutnov prozatím není začleněna do IDS IREDO, a proto nemohou cestující využít na společných trasách linek MHD Trutnov a VLAD jednotného tarifu IREDO. Jako vstřícný krok vůči cestujícím vedení města Trutnova

požádalo KHK o možnost uznávání předplacených kupónů MHD Trutnov také v linkách VLAD, tj. ve spoji objednávaných KHK. KHK s návrhem souhlasil za podmínky, že bude město KHK doplácet dohodnutou částku, která pokryje výpadek tržeb u cestujících, kteří předloží časový kupón MHD Trutnov.

K umožnění přepravy cestujících s platnými časovými jízdními doklady MHD Trutnov v územním obvodu města Trutnova na linkách VLAD zajišťovaných v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících na území KHK v IDS IREDO uzavřel dne 26.2. 2021 KHK s městem dohodu o uznávání těchto jízdních dokladů. Tato smlouva je uzavřena na dobu neurčitou a město Trutnov se zavazuje hradit za uznávání časových jízdních dokladů MHD Trutnov roční částku ve výši 863 636 Kč.

Oblast Trutnovska zahrnuje kromě jádrové oblasti žacléřský výběžek, okolí Hostinného a celou oblast Krkonoš, která náleží do KHK. Hlavním centrem dojížděky v rámci oblasti je Trutnov, Vrchlabí, Janské Lázně, okrajově Hostinné, Rudník a Žacléř. V oblasti se nacházejí turisticky významná místa jako Janské Lázně (+ Černá Hora), Malá Úpa, Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Černý Důl a Strážné. Mimo oblast se dojíždí zejména z Trutnovska na Královédvorskou či do Hradce Králové, ze západní části (Vrchlabí) pak je patrná již spádovost směr Praha.

Dopravní obslužnost na Trutnovsku je v rámci kraje spíše nadprůměrná, ve většině oblasti je obslužnost zajištěna velkým počtem víkendových spojů, a to jak vlakových, tak autobusových. Je to dáno zejména spádovostí Žacléřského výběžku a turistickými oblastmi Krkonoš. V rámci Krkonoš je sice nabídka spojů poměrně dobrá, vzhledem k počtu turistů je zde však prostor pro její další zlepšení. I v této oblasti existují obce zcela bez víkendové dopravy (Dolní Kalná 693 obyvatel, Staré Buky 607 obyvatel). Páteřní a významné linky:

- 400 Trutnov–Rudník–Vrchlabí
- 401 Trutnov–Bernartice–Žacléř–Trutnov
- 410 Hradec Králové–Jaroměř–Dvůr Králové nad Labem–Trutnov–Pec pod Sněžkou
- 406 Jičín–Nová Paka–Hostinné–Trutnov
- 413 (+451) (Hradec Králové –) Dvůr Králové nad Labem–Hostinné–Vrchlabí
- 530 Hradec Králové–Hořice–Lázně Běláhořad–Nová Paka–Vrchlabí–Špindlerův Mlýn
- 403 + 404 Trutnov–Janské Lázně–Pec pod Sněžkou–Malá Úpa
- 453 Pec pod Sněžkou–Svoboda nad Úpou–Janské Lázně–Vrchlabí–Špindlerův Mlýn

Hlavní přestupní body:

- Svoboda n.Úpou,„aut.st./žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 410, 453 a 403. Konstrukční poloha je X:00.
- Trutnov,„aut.st./žel.st. – přestup mezi regionálními linkami navzájem a mezi regionálními a dálkovými linkami a vlakovými spoji.
- Hostinné,„aut.st./žel.st. – přestup mezi linkami 406, 460, 413, 462 + 460, 462 a vlakovými spoji. Konstrukční poloha je X:15/X:45.
- Vrchlabí,„aut.st./žel.st. – přestup mezi regionálními linkami a dálkovými spoji včetně přestupu na vlakové spoje. Konstrukční poloha je X:30.

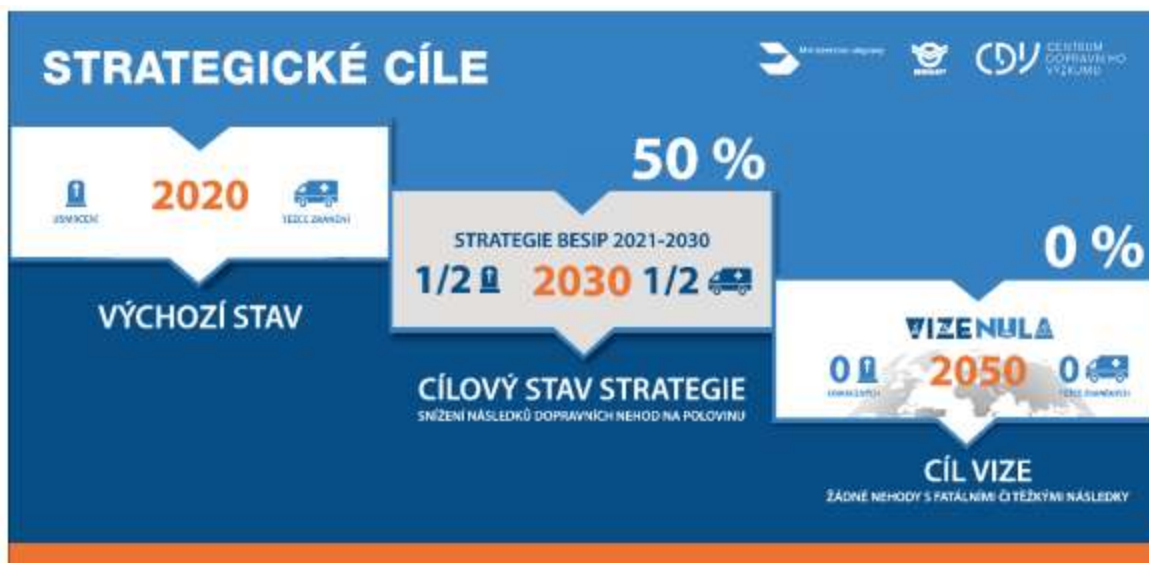
Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Další rozvoj víkendové a letní dopravy s ohledem na turistický potenciál, ale i velikost obcí na linkách:
 - o 406 Jičín–Nová Paka–Dolní Kalná–Hostinné–Trutnov,
 - o 453 Malá Úpa–Pec pod Sněžkou–Janské Lázně–Vrchlabí–Špindlerův Mlýn,
 - o 454 Vrchlabí–Dolní Dvůr,
 - o 456 Vrchlabí–Strážné.
- Ve spolupráci s LK zlepšit obslužnost Benecka z Vrchlabí a napojení Vrchlabí na LK.
- Ve spolupráci s Janskými Lázněmi rekonstruovat autobusovou zastávku Janské Lázně, lanovka a vytvořit z ní centrální bod zastavování.
- Provéřit vedení vybraných spojů v Peci pod Sněžkou až k lanovce na Sněžku.
- Posílení linky 413 v odpolední špičce pracovních dnů a o víkendech.
- Ve spolupráci se SČK a LK prověřit možnosti rozšíření konceptu linky Praha – Špindlerův Mlýn s uzlem v X:30 ve Vrchlabí a Jičíně.
- Provéřit možnost zavedení speciální turistické linky v létě přes hraniční přechod Malá Úpa přes Kowary do Karpacze, pravděpodobně formou prodloužení linky 392 Náchod–Trutnov–Malá Úpa do Karpacze za podmínky zajištění stabilního financování na polském území ze strany jiných subjektů než jen KHK.

5.4. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie“) navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“), resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu).

Do roku 2020 bylo v důsledku dopravních nehod v ČR usmrceno každoročně vždy více než 500 osob. Nehody, při nichž došlo v období let 2011- 2019 k usmrcení osob, jsou znázorněny v aplikaci DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. Primárním a dlouhodobým cílem Strategie je přitom předcházet jakýmkoliv ztrátám lidských životů v silničním provozu.



Obrázek 5: Strategické cíle Vize nula, zdroj Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Strategické pilíře jsou děleny na účastníky silničního provozu, infrastrukturu, vozidla a technologie, systémová opatření.

Jsou definovány prioritní oblasti:

- Rychlost
- Mladí řidiči
- Odstraňování nehodových lokalit
- Balíček opatření - pokročilé technologie
- Účinný dohled a vymáhání práva

5.5. Strategický plán rozvoje města Trutnova na období 2020–2025

Strategický plán definuje vizi:

„Trutnov je sebevědomým, moderním a vstřícným sídlem v Královéhradeckém kraji na spojnici severní a jižní Evropy a přirozeným trvale posilujícím společenským a ekonomickým centrem česko polského příhraničního regionu. Městem, jež staví na tradicích a hodnotách zanechaných předky a aktivně vytváří kvalitní, atraktivní a všestranně motivující prostředí pro své obyvatele, podnikatele a návštěvníky.“

Globální cíle jsou 4:

- G1: Město vytvoří svým současným i budoucím obyvatelům dobré podmínky pro všestranný rozvoj, pestrou nabídku vzdělávání, kultury a sportu a kvalitní zdravotní a sociální péči, bude posilovat sounáležitost obyvatel s městem.
- G2: Bude podporovat rozvoj prostředí pro zdravou, diverzifikovanou ekonomiku s prioritní podporou progresivních průmyslových oborů a dalším oborům založených na znalostech s vysokou přidanou hodnotu.
- G3: Město se stane atraktivním turistickým centrem východních Krkonoš a Podkrkonoší s širokou paletou služeb pro návštěvníky, které chrání životní prostředí a aktivně využívá přírodních podmínek na svém území.

G4: Vytvořit dopravní infrastrukturu, která bude nabízet lidem bezpečné, udržitelné a pohodlné formy dopravy jak pro dostupnost města, tak i pro pohyb po městě.

Dopravou se zabývá zejména Prioritní osa 3: Infrastruktura a životní prostředí

Priorita 3.1: Vnější napojení města

SC3.1: Urychlit dopravní napojení města na nadregionální systémy dálnic a rychlostních komunikací včetně souvisejících staveb.

Priorita 3.2: Doprava přes město

SC3.2: Trvale zlepšovat podmínky pro dopravu přes město a zkvalitňovat komunikační sítě na území města za účelem zvýšení průjezdnosti a bezpečnosti silničního provozu.

Priorita 3.3: Doprava v klidu

SC3.3: Vytvořit efektivní systém parkování v jednotlivých lokalitách ve městě prostřednictvím výběru nejefektivnějšího řešení.

Priorita 3.4: Alternativní formy dopravy a podpora MHD

SC3.4: Rozvíjet v regionu síť cyklistických stezek a cyklotras jak pro dopravní, tak pro turistické účely a vytvářet podmínky pro rozvoj dalších alternativních způsobů dopravy.

Priorita 3.5: Technická infrastruktura

SC 3.5: Zvyšovat kvalitu života ve městě (včetně integrovaných obcí) a vytvářet podmínky pro další rozvoj modernizací a budováním moderní technické infrastruktury.

Priorita 3.6: Kvalitní městské (fyzické) prostředí

SC 3.6: Vytvářet a udržovat fyzické prostředí ve městě a okolí, tak aby město bylo vnímáno jako atraktivní a příjemné místo pro život.

Priorita 3.7: Životní prostředí

SC 3.7: Zvyšovat kvalitu životního prostředí, pečovat o prostředí ve městě i ve volné krajině, zvyšovat kvalitu ekologického povědomí a zapojení obyvatel.

Aktuálně strategický plán prochází revizí. Paralelně se SUMP vzniká Strategický plán rozvoje města, Trutnov na roky **2026 až 2033**.

5.6. Územní plán města Trutnov

Územní plán je základním strategickým dokumentem v rozvoji území. Stanovuje limity pro jednotlivé plochy a jejich rozvoj.

Územní plán Trutnov vydán formou opatření obecné povahy (dále jen „OOP“) na základě usnesení zastupitelstva města Trutnova (dále jen „ZM“) č. 2011-226/4 ze dne 19.9. 2011, s nabytím účinnosti dne 5.10. 2011, ve znění po Změně č. 1 ÚP Trutnov vydané formou OOP na základě usnesení ZM_2015 147/3 ze dne 22.6. 2015, s nabytím účinnosti dne 10.7. 2015, po Změně č. 2 ÚP Trutnov vydané formou OOP na základě usnesení ZM_2019-167/4 ze dne 16.9. 2019, s nabytím účinnosti dne 5.10. 2019, po Změně č. 3 ÚP Trutnov vydané formou OOP na základě usnesení ZM Trutnova č. ZM_2021-38/1 ze dne 1.3. 2021, s nabytím účinnosti dne 18.3. 2021 a po Změně č. 4 ÚP Trutnov vydané formou OOP na základě usnesení ZM č. ZM_2024-60/2 ze dne 22.04.2024 s nabytím účinnosti dne 04.06.2024.

Zpráva o uplatňování Územního plánu Trutnov vč. zadání Změny č. 7 ÚP Trutnov byla schválena ZM dne 03.03.2025 usnesením č. ZM_2025-36/1. Tato Zpráva včetně zadání je zveřejněna od 05.03.2025.

Regulační plán Trutnov - Červený kopec byl vydán na základě usnesení ZM Trutnov dne 19. 11. 2007 s nabytím účinnosti 5. 12. 2007, Změna č. 1 regulačního plánu Trutnov - Červený kopec vydána na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2012-83/2 dne 19. 4. 2012 s nabytím účinnosti dne 3. 5. 2012, Změna č. 2 regulačního plánu Trutnov - Červený kopec vydána na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2017-35/1 dne 6.3.2017 s nabytím účinnosti 23. 3. 2017. Změna č. 3 regulačního plánu Trutnov Červený kopec vydána na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2020-134/4 ze dne 21. 9. 2020 s nabytím účinnosti 7. 10. 2020.

Regulační plán městské památkové zóny Trutnov byl vydán na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2013-238/6 dne 16. 12. 2013 s nabytím účinnosti 1. 1. 2014.

Regulační plán Trutnov - Nové Dvory vydán na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2015-53/1 dne 2. 3. 2015 s nabytím účinnosti dne 17. 3. 2015 (rozhodnutím Krajského úřadu Královéhradeckého kraje č.j. KUKHK-7033/UP/2016-5 ze dne 18.4.2016 částečně zrušeno opatření obecné povahy č.j. 01/2015/HLM). Změna č. 1 regulačního plánu Trutnov - Nové Dvory vydána opatřením obecné povahy na základě usnesení ZM Trutnov č. ZM_2023-222/6 ze dne 11. 12. 2023 s nabytím účinnosti dne 30. 1. 2024.

Územní opatření o stavební uzávěře pro vymezené části správního území města Trutnov a katastrální území Bojiště u Trutnova a Trutnov, vydané formou opatření obecné povahy č.j. 025/2024/ROM na základě usnesení Rady města Trutnov č. RM_2024-1051/18 dne 25. 9. 2024 s nabytím účinnosti dne 14. 10. 2024.

Územní plán vymezuje plochy dopravní infrastruktury silniční, železniční a letecké. Plochy změn jsou navrženy pouze pro plochu dopravní infrastruktury silniční.

Pro cyklistickou dopravu je možné v celém území zřizovat cyklistické trasy a stezky ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, kromě plochy občanského vybavení – hřbitovy.

Pro pěší dopravu je možné budovat chodníky v zastavěném území i zastavitelných plochách.

Stávající koncepce dopravní infrastruktury v území města Trutnova, která je vytvořena silniční sítí, kterou tvoří silnice I., II. a III. třídy a hlavní místní komunikace propojující centrum Trutnova s Horním Starým Městem se výrazně upraví zkapacitnění místní komunikace (sběrné komunikace) propojující Nové Dvory s Horním Starým Městem, vymezením nové místní komunikace propojující ulici U Stadionu s Bohuslavickou ulicí a vymezením plochy pro umístění západního okruhu. Zastavitelná plocha Z81 je vymezena od jižní k severní hranici území města Trutnov, pro umístění dálnice D11 a staveb, objektů a opatření souvisejících s touto stavbou a jejím provozem.

Nové komunikace v zastavitelných plochách budou dopravně napojeny na stávající místní komunikační síť města a navrženy převážně jako obousměrné dvoupruhové v kategorii MO 7/50 (alt. 7/30) s oboustrannými bezpečnostními odstupy, které budou využity pro nové inženýrské sítě, nebo jako obousměrné dvoupruhové v modifikované úpravě se šířkou vozovky 4,50 m s bezpečnostními odstupy, přičemž míjení protijedoucích vozidel bude umožněno buď v prostoru tzv. výhyben, nebo u zpevněných vjezdů k jednotlivým objektům. U nově budovaných objektů, změnách využití staveb a území bude počet parkovacích stání odpovídat požadavkům stanovených v podmínkách pro využití ploch s rozdílným způsobem využití. Stávající, především nezpevněné parkovací plochy, budou postupně opatřovat bezprašným povrchem, bude vybudováno jejich odpovídající odvodnění a stanovena jasná organizace dopravy.

ÚP Trutnov vymezuje tyto veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit: - veřejně prospěšné stavby:

VD1 – koridor dálnice D11,

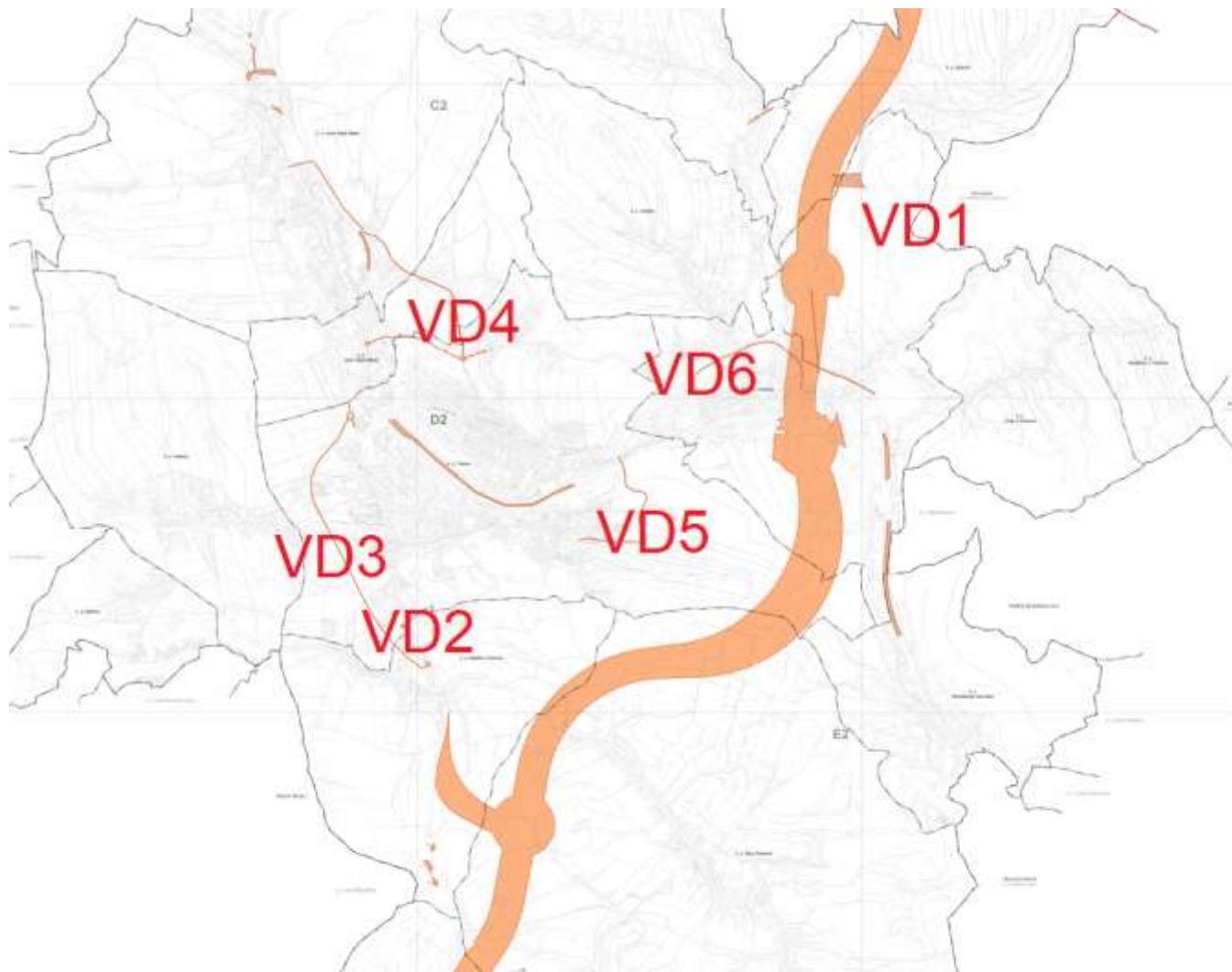
VD2 – silnice - západní obchvat - část I.,

VD3 – silnice - západní obchvat - část II.,

VD4 – místní komunikace Nové Dvory – Horní Staré Město,

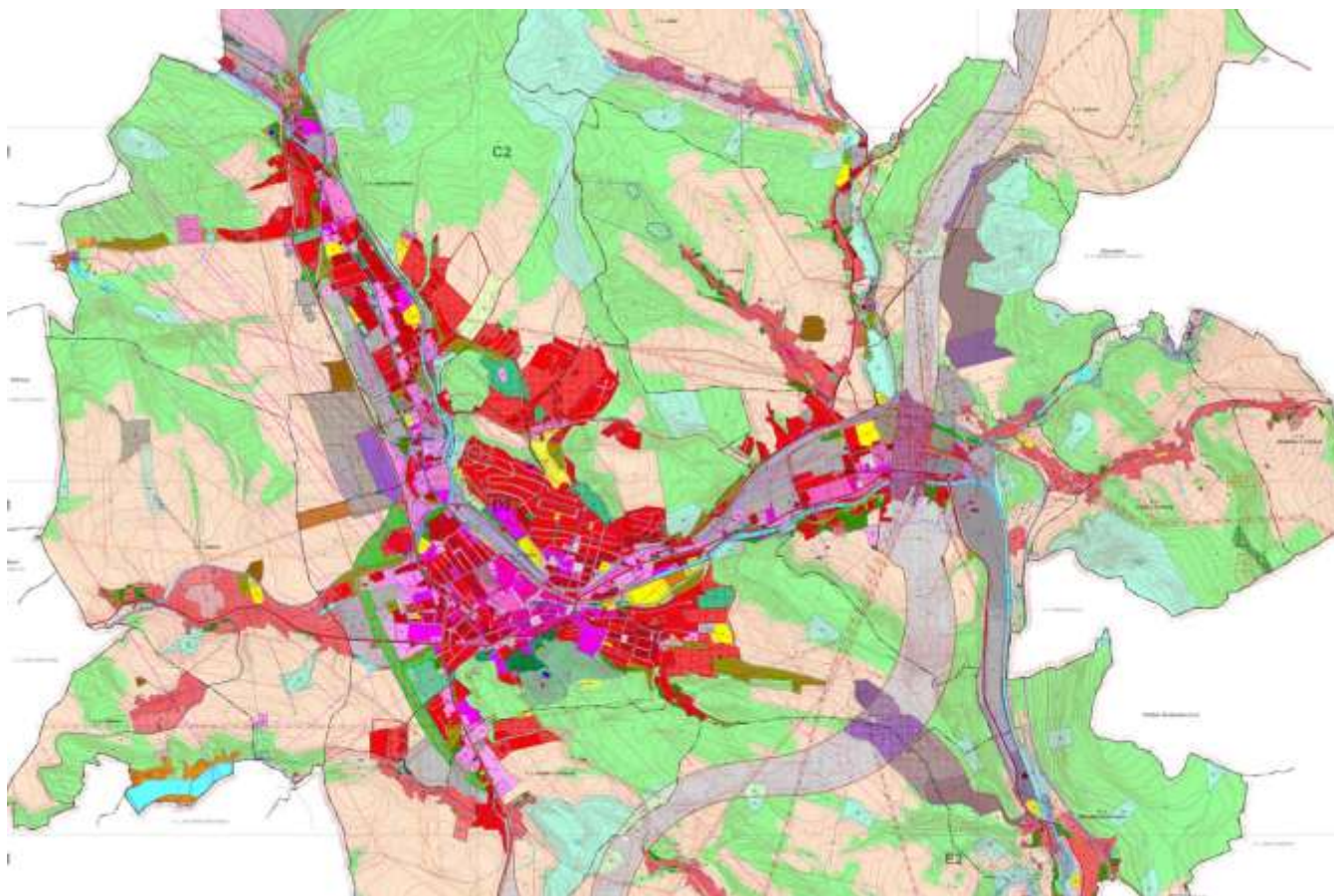
VD5 – místní komunikace U Stadionu - Bohuslavická,

VD6 – místní komunikace Poříčí u Trutnova – průmyslová zóna.



Obrázek 6: Výkres VPS ÚP Trutnov, vč. změny č. 4, zdroj: ÚP Trutnov

Významné průmyslové zóny v návrhu jsou Krkonošská I. etapa, Volanovská II. etapa a Volanovská III. etapa.



Obrázek 7: Koordináční výkres ÚP Trutnov, vč. změny č. 4, zdroj: ÚP Trutnov

6. Zpracování výstupů průzkumů mobility obyvatel města Trutnova

V roce 2025 zpracovala společnost Bohemia design & research s.r.o., Průzkumu mobility obyvatel města Trutnova. Tyto výsledky jsou využity ve strategické a návrhové části SUMP.

Ze všech druhů dopravy (automobilová, veřejná, MHD, pěší a cyklodoprava), byla nejvíce negativně hodnocena automobilová doprava (kromě bezpečnosti autodopravy, která je hodnocena převážně pozitivně). Negativně byly hodnoceny zejména tyto aspekty:

- Více než ½ respondentů je nespokojená s parkovací situací.
- Téměř polovina respondentů si stěžuje na neprůjezdnost.
- Téměř ⅓ respondentů chybí informace o průjezdnosti.

Další druhy dopravy jsou hodnoceny ve větší míře pozitivně.

U pěší dopravy je většina respondentů spokojená s tím, že:

- se všude snadno dopraví pěšky,
- s bezpečností pěší dopravy,
- s osvětlením na stezkách a přechodech.

Stále převažující pozitivní hodnocení, ale nespokojenost se objevuje u části respondentů (10–20 %), a to u:

- hodnocení stavu chodníků,
- množství a distribuce chodníků,
- bezbariérovosti a stavu přechodů.

U cyklistické dopravy opět převažuje pozitivní hodnocení u většiny aspektů, např.:

- ceny půjčovného sdílených kol,
- rychlost cyklodopravy,
- osvětlení na stezkách.

Stále převažující pozitivní hodnocení, ale nespokojenost se objevuje u části respondentů (7–12 %), a to u:

- hodnocení bezpečnosti cyklodopravy,
- stavu cyklostezek a cyklopruhů,
- parkování pro kola,
- dostupnosti a přístupnosti cyklodopravy.

U MHD a veřejné dopravy také převažuje pozitivní hodnocení u většiny aspektů, např. většině respondentů připadají oba druhy dopravy:

- finančně dostupné,
- přístupné,
- bezpečné.

Stále převažující pozitivní hodnocení, ale nespokojenost se objevuje u části respondentů (6–10 %), a to u:

- hodnocení frekvence spojů,
- spolehlivosti MHD a veřejné dopravy,
- rychlosti,
- distribuce spojů,
- stavu zastávek a vozidel.

Celkově respondenti navrhovali využití finančních prostředků zaměřené zejména na:

- automobilovou dopravu,
- cyklodopravu,
- pěší dopravu.

Konkrétně:

- 44 % respondentů by si přálo nová parkovací místa,
- by ocenilo opravy povrchů silnic,
- 17 % respondentů by chtěla zavedení regulace parkování,
- 16 % respondentů propojení obchodní a průmyslové zóny Krkonošská a Zelená Louka.
- 37 % respondentů navrhuje rozšířit cyklostezky tam, kde nyní nejsou,
- více než ¼ si přeje opravit chodníky,
- ¼ by si přála rozšířit přetížené cyklostezky,
- 17 % respondentů žádá včasnou zimní údržbu.

Bližší informace o průzkumu jsou k dispozici v Bohemia design & research s.r.o., Průzkumu mobility obyvatel města Trutnova 2025.

7. Analýza bezpečnosti dopravy

Analýza bezpečnosti dopravy vychází z dat nehodovosti Policie ČR zpracované do databáze CDV v.v.i.

Analýza je provedena pro lokalitu města Trutnova. Statistika nehodovosti je zpracována za 10 let s důrazem na těžké a smrtelné nehody.

Tabulka 2 - Počet dopravních nehod a zranění v letech 2024-2015

Rok	Nehody	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Smrtelné a těžké zranění suma za 3 roky
2015	285	51	12	1	
2016	373	75	9	2	
2017	394	57	12	1	37
2018	346	54	11	1	36
2019	324	71	6	1	32
2020	294	46	9	1	29
2021	292	46	11	2	30
2022	332	39	4	0	27
2023	307	49	9	1	27
2024	300	60	6	0	20
celkem	3247	548	89	10	238

Počet smrtelných a těžkých zranění se nížil za posledních 10 let na polovinu. Celkový počet nehod stagnuje i přes zvyšující se dopravní zátěž. Těžká zranění jsou alokována zejména na základní komunikační síť města.

Za posledních 5 let byly hodnoceny samostatně nehody cyklistů a chodců.

Tabulka 3 - Počet dopravních nehod cyklistů a jejich zranění v letech 2024-2020

Nehody cyklistů	Nehod	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2020	11	8	2	0
2021	12	8	4	1
2022	8	6	2	0
2023	10	7	3	0
2024	12	11	0	0
celkem	53	40	11	1

Alkohol u nehod cyklistů je přítomen v 17% případů. Nejčastější příčina nehody je nedání přednosti v jízdě ve 21 % případech. Další četné příčiny dopravních nehod cyklistů jsou vjetí do protisměru, nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost.

Tabulka 4 - Počet dopravních nehod chodců a jejich zranění v letech 2020-2020

Nehody chodců	Nehod	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění
2020	12	7	5	0
2021	5	4	1	0
2022	8	4	3	0
2023	14	11	2	1
2024	12	7	3	0
celkem	51	33	14	1

Celkem 25 z 51 nehod chodců za 5 let je na vyznačeném přechodu pro chodce. Náhlé vstoupení do vozovky bylo příčinou 10 % těchto nehod. Nehoda vlivem hrou dětí na vozovce nebyla sledována. Nehody s chodci v Trutnově nejsou zapříčiněny požitím alkoholu nebo drog u viníka nehody. Rozhledové poměry v místech nehod s chodci jsou dobré.

Počet nehod mezi chodci a cyklisty je vysoký. Jedná se o 7 nehod za 5 let. Počet těchto nehod stoupl na dvojnásobek v porovnání s 5 letým obdobím 2015-2019. Předpokládáme, že zvýšení počtu těchto nehod je spojeno s vyšším užíváním kola jako dopravního prostředku a nedostatečné infrastruktury pro cyklisty. Tyto nehody jsou zapříčiněny chodci i cyklisty.

Doporučením je provést pátevní stezky jako dělenou pro chodce a cyklisty a jasně informovat veřejnost o pravidlech jízdy na této stezce a vysvětlit rozdíl mezi společnou a dělenou stezkou.

Tabulka 5 - Porovnání počtu nehod v Trutnově a měst obdobné lidnatosti

	Město	Počet nehod za 5 let	Lehké zranění	Těžké zranění	Smrtelné zranění	Obyvatel
5	Znojmo	937	358	12	5	31160
4	Kolín	2058	303	45	12	33229
3	Příbram	1618	320	17	2	32992
2	Cheb	1354	244	39	6	32825
1	Písek	771	209	32	1	30986
0	Trutnov	1525	240	39	4	29591
-1	Kroměříž	1040	277	12	4	28089
-2	Orlová	844	100	12	5	27794
-3	Vsetín	833	223	14	2	25255
-4	Šumperk	1181	339	9	2	24969
-5	Uherské Hradiště	1061	328	13	1	24933
	Průměr	1202	267	22	4	29257

Tabulka 6 - Porovnání počtu nehod za 5 let na 1000 obyvatel u Trutnova a měst obdobné lidnatosti

	Město	Nehod za 5 let na 1000 obyv.	Lehké zranění na 1000 obyv.	Těžké zranění a smrtelná zranění na 1000 obyv.	Obyvatel
5	Znojmo	30	11,49	0,55	31160
4	Kolín	62	9,12	1,72	33229
3	Příbram	49	9,70	0,58	32992
2	Cheb	41	7,43	1,37	32825
1	Písek	25	6,74	1,06	30986
0	Trutnov	52	8,11	1,45	29591
-1	Kroměříž	37	9,86	0,57	28089
-2	Orlová	30	3,60	0,61	27794
-3	Vsetín	33	8,83	0,63	25255
-4	Šumperk	47	13,58	0,44	24969
-5	Uherské Hradiště	43	13,16	0,56	24933
	Průměr	41	9,24	0,87	29257

V porovnání s jinými městy je počet nehod v Trutnově na 1000 obyvatel na 2. místě. Cílem je zvýšení bezpečnosti.

V Trutnově tvoří těžká a smrtelná zranění z 27 % nehody s cyklisty a z 35 % nehody s chodci. V posledních 5 letech není evidována srážka s vlakem.

8. Průzkum dopravy

8.1. Zpracování výstupů průzkumů mobility obyvatel města Trutnova, relevantních organizací

Průzkumy zpracovány v rámci participace. Hlavním zadáním výzkumu s veřejností a stakeholdery bylo identifikovat a porozumět klíčovým potřebám obyvatel, velkých zaměstnavatelů a zástupců klíčových služeb s ohledem na dopravu a pohyb v Trutnově.

Výzkumné cíle tedy byly:

- Zmapovat, jak veřejnost a stakeholdeři hodnotí různé aspekty dopravy (např. dostupnost, bezpečnost, rychlost, přístupnost atd.) u jednotlivých typů dopravy (veřejné, MHD, pěší, cyklo, automobilové).
- Identifikovat, jaké možnosti vylepšení dopravy a pohybu po Trutnově by respondenti ocenili více a jaké méně.
- Prozkoumat, jaké mají respondenti nejčastěji důvody k používání automobilové dopravy na úkor jiných typů dopravy.

Výstupy z celého výzkumu s veřejností a stakeholdery slouží jako rozšíření analytické části připravovaného Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova.

Výzkum s veřejností a stakeholdery zahrnoval:

9 hloubkových rozhovorů se zástupci klíčových služeb (březen 2025): dopravce Arriva, turistické informační centrum, Klub vozíčkářů Trutnov, městská policie, taxislužba, technické služby, Trutnov Trails, celoroční cyklista, Zdravotnická záchraná služba

10 hloubkových rozhovorů s velkými zaměstnavateli (duben 2025): Kasper, TE Connectivity, Siemens, ZPA Smart Energy, Argotech, Expres Menu, Pepperl+Fuchs, Hitachi, Step Trutnov, Schaeffler

dotazníkové šetření pro širokou veřejnost: sběr dat prostřednictvím online a offline dotazníků probíhal mezi 22. 4. a 9. 5. 2025 a zanalyzovali jsme N = 827 respondentů

- vzorek respondentů jsme statisticky vážili na základě věku a pohlaví tak, aby odpovídal populaci Trutnova
- vzorek respondentů byl přirozeně vyvážený z hlediska lokalit, kde respondenti žijí tak, že odpovídal reálnému rozložení obyvatel Trutnova.

8.2. Směrový průzkumu

Byl proveden dne 9. 10. 2024 na 10 stanovištích v době 7:00-10:00 a 14:00-17:00 h, záznam RZ. Byly zvoleny stanoviště:

1. 1/201 Rokytická
2. 2/202 Hradecká
3. 3/203 Jičínská
4. 4/204 Vlčická
5. 5/205 Svobodská
6. 6/206 Rýchorská
7. 7/207 Královecká
8. 8/208 Petříkovická
9. 9/209 Bohuslavická most
10. 10/210 Voletínská

Celkový tranzit na kordonu města je 21,8 % z vjezdů. Největší tranzit byl zaznamenán na vazbě Svobodská–Hradecká, Královecká–Hradecká a Královecká–Bohuslavická most. V těchto vazbách jsou plánované obchvaty.

Tabulka 7 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin vozidla celkem

CELKEM	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	Celkem	Tranzit
0	0	657	1990	939	241	1718	450	609	567	1055	474	8700	0
1	752	22	26	24	4	38	10	11	7	12	6	912	138
2	1949	22	92	45	5	257	37	136	64	38	17	2662	621
3	910	28	42	42	5	26	6	24	22	24	7	1136	184
4	193	1	9	8	15	18	15	1	1	0	1	262	54
5	1716	60	274	28	7	102	67	22	32	65	15	2388	570
6	393	7	36	13	3	36	10	5	5	3	4	515	112
7	542	6	88	30	2	20	1	42	20	52	20	823	239
8	631	4	39	8	0	26	1	15	51	41	39	855	173
9	775	2	34	24	1	31	1	66	44	44	79	1101	282
10	381	2	5	3	1	4	0	4	7	15	9	431	41
Celkem	8242	811	2635	1164	284	2276	598	935	820	1349	671	19785	0
Tranzit	0	154	645	225	43	558	148	326	253	294	197	0	2414

Tabulka 8 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin osobní vozidla

OS	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	Celkem	Tranzit
0		572	1571	778	214	1411	343	435	473	848	421	7066	0
1	670	20	21	20	4	35	10	10	7	12	6	815	125
2	1569	21	88	40	5	216	31	89	56	33	15	2163	506
3	717	26	34	40	5	25	6	19	18	18	7	915	158
4	156	1	9	8	12	18	14	0	1	0	1	220	52
5	1423	52	242	25	7	90	59	19	31	57	15	2020	507
6	307	4	32	10	3	34	9	4	4	3	3	413	97
7	414	5	61	25	1	20	1	32	15	45	18	637	191
8	521	4	36	6	0	22	1	10	40	37	34	711	150
9	617	2	29	15	1	26	0	61	39	35	71	896	244
10	297	2	5	3	1	4	0	4	7	15	9	347	41
Celkem	6691	709	2128	970	253	1901	474	683	691	1103	600	16203	0
Tranzit	0	137	557	192	39	490	131	248	218	255	179		2071

Tabulka 9 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin lehká nákladní vozidla

DO	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	Celkem	Tranzit
0		69	276	102	22	160	77	89	52	131	47	1025	0
1	69	1	4	3	0	3	0	1	0	0	0	81	11
2	226	1	3	3	0	23	5	25	4	1	2	293	64
3	116	2	4	1	0	1	0	4	4	4	0	136	19
4	34	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	39	2
5	141	8	19	2	0	1	5	2	1	5	0	184	42
6	55	3	3	1	0	2	1	0	1	0	1	67	11
7	57	1	11	1	1	0	0	7	1	2	2	83	19
8	66	0	1	2	0	4	0	3	5	2	5	88	17
9	95	0	2	2	0	2	1	4	3	1	8	118	22
10	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0
Celkem	903	85	323	117	26	196	90	136	71	146	65	2158	0
Tranzit	0	16	47	15	4	36	13	47	19	15	18		207

Tabulka 10 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin ostatní nákladní vozidla

NA	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	Celkem	Tranzit
0		11	124	45	5	116	25	74	21	58	4	483	0
1	8	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	10	2
2	130	0	1	2	0	17	1	21	3	3	0	178	47
3	56	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0	61	5
4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
5	130	0	10	1	0	10	3	1	0	3	0	158	18
6	26	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	29	3
7	60	0	16	4	0	0	0	2	4	5	0	91	29
8	29	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	34	4
9	55	0	3	7	0	3	0	1	2	5	0	76	16
10	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0
Celkem	516	11	160	62	5	146	29	102	31	76	4	1142	0
Tranzit	0	0	36	17	0	30	4	28	10	18	0		124

Tabulka 11 - Výsledky kordonového průzkumu za 6 hodin autobus

NA	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	Celkem	Tranzit
0		11	124	45	5	116	25	74	21	58	4	483	0
1	8	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	10	2
2	130	0	1	2	0	17	1	21	3	3	0	178	47
3	56	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0	61	5
4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
5	130	0	10	1	0	10	3	1	0	3	0	158	18
6	26	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	29	3
7	60	0	16	4	0	0	0	2	4	5	0	91	29
8	29	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	34	4
9	55	0	3	7	0	3	0	1	2	5	0	76	16
10	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0
Celkem	516	11	160	62	5	146	29	102	31	76	4	1142	0
Tranzit	0	0	36	17	0	30	4	28	10	18	0		124

8.3. Křižovatkový průzkum

Křižovatkový průzkum byl proveden v září a říjnu 2024 v době 7:00-10:00 a 14:00-17:00 h, v běžný pracovní den na vybraných křižovatkách dle vstupního jednání.

Intenzity dopravy za dobu průzkumu byly přepočítány na RPDl pracovního dne a RPDl. Intenzity dopravy RPDl byly užity pro kalibraci modelu dopravy. Intenzity RPDl pracovního dne jsou vytížením běžného pracovního dne. Křižovatka Úpské nábřeží x Polská má nejvyšší intenzitu dopravy 26 902 vozidel, která je za hranicí kapacity jednopruhovú okružní křižovatky. Druhou nejzatíženější křižovatkou je Na Struze x Maxima Gorkého s 24 047 vozidly za pracovní den, která je stykovou křižovatkou s jednopruhovými vjezdy.

Výsledky průzkumy byly předány v xls. Konkrétní dny sčítání jsou v závorce u každé křižovatky.

KR1 - Úpské nábřeží x Novodvorská (30.9.)

KR2 - Rýchorská x Na Konečné (2.10.)

KR3 - Rýchorská x Mladobucká (1.10.)

KR4 - Horská x Vlčická x Dlouhá (10.10.)

KR5 - Horská x Mládežnická x Fialková (1.10.)

KR6 - Horská x Tovární (10.10.)

KR7 - Za Komínem x Přespolní x Nad Jezem (8.10.)

KR8 - Přespolní x Na Dílech (8.10.)

KR9 - Horská x Skřivánčí x MěÚ (1.10.)

KR10 - Horská x ČSA x Úpské nábřeží (2.10.)

KR11 - Úpské nábřeží x Nádražní (30.9.)

KR12 - Na Struze x Úpské nábřeží x Polská x Česká (3.10.)

KR13 - Na Struze x Maxima Gorkého x Slezská (3.10.)

KR14 - Polská x Novoměstská x (Náchodská) x K Lázním (3.10.)

KR15 - Náchodská x Voletínská (10.10.)

KR16 - Petřkovická x Lhotecká (1.10.)

Tabulka 12 - Seznam křižovatek křižovatkového průzkumu, Intenzity RPDl pracovního dne na vjezdech

Křižovatka	Číslo	Osobní	Nákladní+BUS	Cyklisté	Celkem	Typ
Úpské nábřeží x R. A. Dvorského	KR 1	14063	2170	25	16258	Styková
Rýchorská x Na Konečné	KR 2	5077	1731	14	6823	Styková
Rýchorská x Mladobudská	KR 3	4881	1030	120	6032	Styková
Horská x Vlčická	KR 4	5813	1132	211	7155	Průsečná
Mládežnická x Horská	KR 5	10352	1574	69	11995	Okružní
Horská x Tovární	KR 6	10854	1551	0	12405	Styková
Nad Jezem x Přespolní	KR 7	603	101	65	769	Styková
Přespolní x Na Dílech	KR 8	538	92	51	681	Styková
Horská x Skřivánčí	KR 9	15673	2517	23	18213	Okružní
Horská x ČSA	KR 10	19326	2851	9	22187	Okružní
Úpské nábřeží x Nádražní	KR 11	15308	2258	25	17592	Styková
Polská x Úpské nábřeží	KR 12	21118	5733	51	26902	Okružní
Na Struze x Maxima Gorkého	KR 13	19605	4401	42	24047	Styková
Polská x Novoměstská	KR 14	18444	5285	58	23786	Okružní
Polská x Voletinská	KR 15	8739	3303	0	12043	Styková
Petříkovická x Lhotecká	KR 16	3152	1127	141	4420	Styková

8.4. Profilový průzkum 24 hodin

Profilový průzkum je proveden pro potřeby zjištění variací dopravy na místních komunikacích.

Byl zvolen profil na ulici Horská, která je zařazena do sběrných komunikací a ulici Národní, která je obslužnou místní komunikací.

Označení druhů vozidel: os – osobní, Ln – lehké nákladní, Tn – ostatní nákladní, BUS – autobus, Mot – motorky, Cyklo – cyklisté.

Na intenzitách ulice Národní lze vysledovat dvě ranní období 7:30–8:00 a 10:15–10:45, kdy intenzita dopravy skokově vzroste. V těchto časových úsecích ulice slouží pro tranzit vozidel místo Úpského nábřeží, které je paralelní komunikací sběrné sítě.

Tabulka 13 - Sčítání Národní ranní špička

Datum	Den	Od	Do	Směr Česká						Směr Blanická					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
01.10.2024	Út	07:15	07:30	34	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	07:30	07:45	64	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	07:45	08:00	62	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	08:00	08:15	37	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	7:30	8:30	197	19	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0

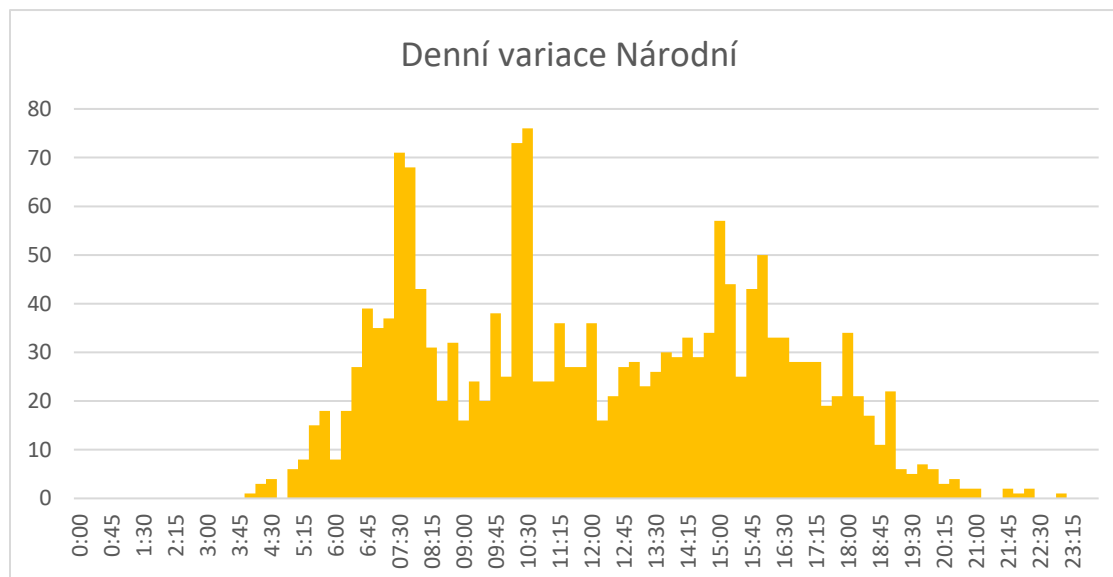
Tabulka 14 - Sčítání Národní odpolední špička

Datum	Den	Od	Do	Směr Česká						Směr Blanická					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
01.10.2024	Út	15:15	15:15	52	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	15:30	15:30	41	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	15:45	15:45	23	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	16:00	16:00	41	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01.10.2024	Út	15:15	16:00	157	10	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0

Tabulka 15 - Sčítání Národní za 24 hodin

Datum	Den	Od	Do	Směr Česká						Směr Blanická					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
01.10.2024	Út	00:00	24:00	1637	128	11	0	5	7	0	0	0	0	0	0

Tabulka 16 - Denní variace ulice Národní



Tabulka 17- Sčítání Horská ranní špička

Datum	Den	Od	Do	Směr centrum						Směr Zelená louka					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
30.09.2024	Po	08:00	08:15	85	24	6	1	0	0	96	11	4	1	0	0
30.09.2024	Po	08:15	08:30	77	20	1	1	0	0	86	17	3	3	0	0
30.09.2024	Po	08:30	08:45	76	14	7	3	0	0	88	11	5	1	2	0
30.09.2024	Po	08:45	09:00	85	20	2	2	0	0	86	16	4	1	1	0
30.09.2024	Po	8:00	9:00	323	78	16	7	0	0	356	55	16	6	3	356

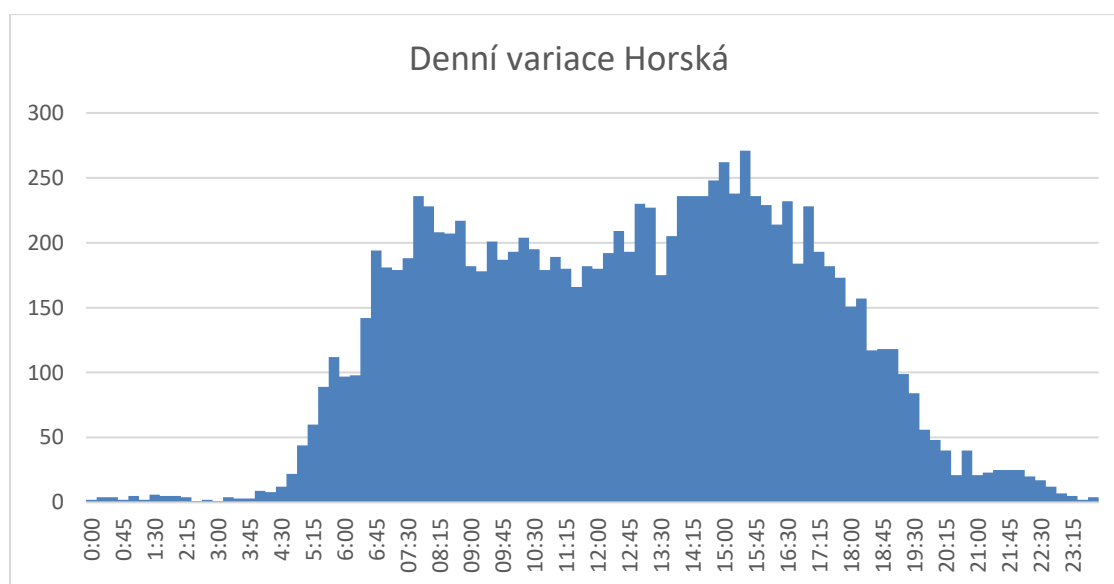
Tabulka 18 - Sčítání Národní odpolední špička

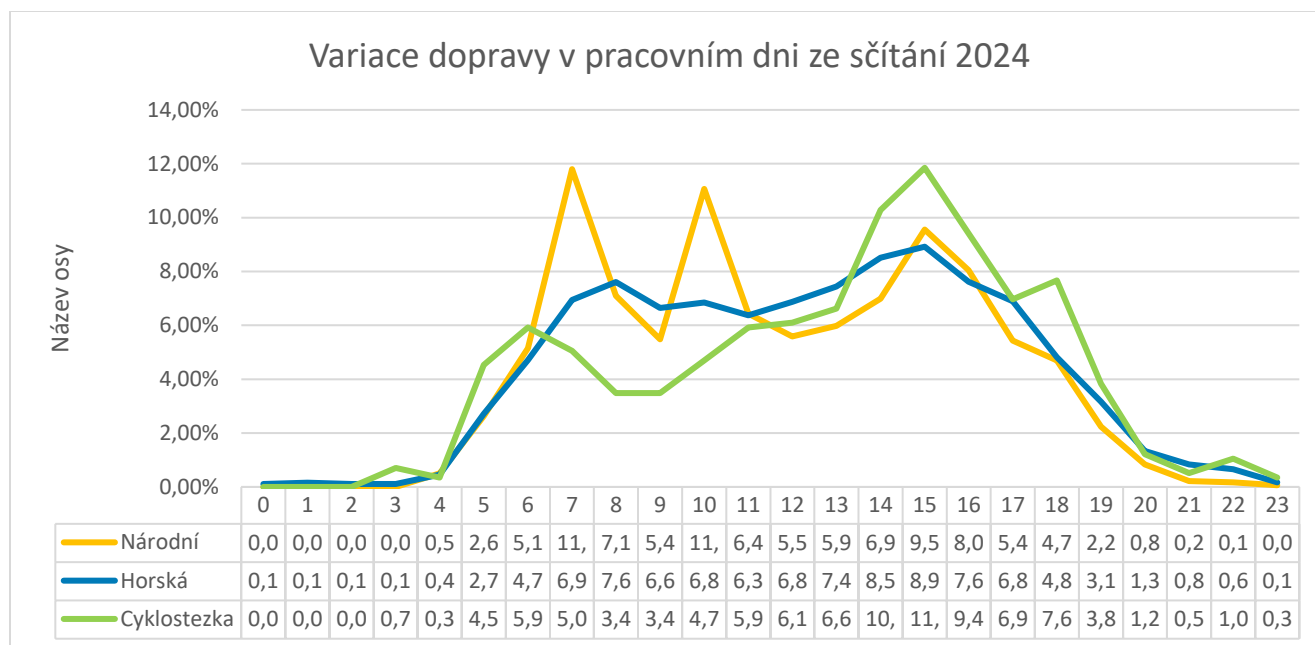
Datum	Den	Od	Do	Směr centrum						Směr Zelená louka					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
30.09.2024	Po	14:45	15:00	105	9	3	2	3	0	106	14	3	2	1	1
30.09.2024	Po	15:00	15:15	113	15	2	1	1	0	111	10	4	2	3	0
30.09.2024	Po	15:15	15:30	106	6	1	3	1	0	105	10	1	3	2	0
30.09.2024	Po	15:30	15:45	112	14	4	2	0	0	128	6	2	3	0	0
30.09.2024	Po	14:45	15:45	436	44	10	8	5	0	450	40	10	10	6	1

Tabulka 19 - Sčítání Národní za 24 hodin

Datum	Den	Od	Do	Směr centrum						Směr Zelená louka					
				Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo	Os	Ln	Tn	BUS	Mot	Cyklo
30.09.2024	Po	00:00	24:00	4636	561	136	127	40	12	4936	500	154	136	38	19

Tabulka 20 - Denní variace ulice Horská po 15 minutách





Na cyklostezce je zřejmý zvýšený odpolední provoz. Na ulici Horská u národního domu je zřejmý tranzit v ranním období.

Na ulici Horská byla zaznamenána intenzita dopravy 11 296 a z toho 11 264 motorových vozidel. Nákladních je 1 351. Podíl nákladních je 11,9 % z motorové dopravy.

Na ulici Národní byla zaznamenána intenzita dopravy 1 788 a z toho 1 781 motorových vozidel. Nákladních je 139. Podíl nákladních je 7,8 % z motorové dopravy.

Na cyklostezce ulice Horská bylo zaznamenáno 574 cyklistů za 24 hodin.

8.5. Profilový průzkum motorové a nemotorové dopravy

Průzkum se skládal z profilů na silniční síti, profilů na pěší síti a profilů na cyklistické síti.

Průzkum probíhal v běžný pracovní den podzimního období v době 7:00-10:00 a 14:00-17:00 h. Stanoviště byla stanovena na vstupním jednání. Průzkum cyklistické dopravy byl zaměřen na intenzity cyklistů na páteřní stezce, ale doplňkově jsou uvedeny také počty cyklistů na jiných měřících místech

St.	Název	Den	Třída	Os	Ln	Tn	Bus	Mot	Cyklo	Pěší	Cyklisté jen ve vozovce
PR1	Žižkova	Po	MK	7 167	783	35	28	115	88		Cyklisté jen ve vozovce
PR2	Hajnická	Čt	III tř.	1 723	315	32	23	0	2		Cyklisté v celém profilu
PR3	Prokopa Holého	St	MK	1 417	189	13	66	0	28		Cyklisté jen ve vozovce
PR4	Hornoměstská	St	MK	1 234	128	30	12	12	25	0	Cyklisté v celém profilu
PR5	Dolnická	Út	MK	148	13	4	0	4	19	9	Cyklisté v celém profilu
PR6	Slezská	Čt	MK	1 848	166	4	0	8	7	0	Cyklisté jen ve vozovce
	Vodní	Po	MK	1 732	1 234	74	0	0			

C1	Nábřeží za ZŠ	Čt	MK	48	4	4	0	0	282	313	cyklostezka dělená, B11 mimo zásobování
C2	V Alejce	Po	MK						579	899	cyklostezka dělená, lávka přes náhon
C3	přechod u kina	Po	MK						630	2 309	pěší a cyklisté (vč. vedoucích kolo) na přechodu
C4	lávka za Smeťákem	Po	MK						250	131	cyklostezka dělená, P4+C4
	chodník Náchodská	Po	MK						56	107	strana u Úpy
C5	Volanovská	Út	MK	0	0	0	0	0	39	155	cyklostezka společná
C6	Rýchorská	Út	MK						118		v křižovatce Rýchorská x Mladobudská rameno centrum, cyklisté vč. chodníku
C7	Petřkovická	Út	II tř.						141		rameno Petřkovická úsek Za nádražím - Lhotecká
C7b	Lhotecká	Út	III tř.						127		rameno Lhotská vč. Chodníku
C8	Dolnická	Út	MK	148	13	4	0	4	19	9	cyklisté v celém profilu,
C9	Suchovršícká	St		4 284	608	326	56	80	39	0	most přes Úpu
P1	Nábřeží za ZŠ	Čt	MK	48	4	4	0	0	282	313	cyklostezka dělená, B11 mimo zásobování,
P2	V Alejce	Po	MK						579	899	cyklostezka dělená, lávka přes náhon,
P3	přechod u kina	Po	MK						630	2 309	pěší a cyklisté (vč. vedoucích kolo) na přechodu
P4	lávka za Smeťákem	Po	MK						250	131	cyklostezka dělená,
P5	přechod před nádražím	Po	MK						2	1 837	přechod před nádražím
P6	přechod vedle nádraží	Po	MK						2	363	přechod vedle nádraží
P7	Spojenecká	Čt	MK	1 776	143	4	0	23			bez cyklistů
P7	Malé náměstí	Čt	MK						2	989	po přechodu
P7	Malé náměstí	Čt	MK						167	1 579	mimo přechod
P8	Železný most	Po	MK						194	3 223	most, zákaz vjezdu

P9	Pod Sadem	Út	MK						123	933	na vozovce
P9	Pod Sadem	Út	MK						7	674	na chodníku
P10	Přechod u hřbitova	St	I. tř.						14	75	přechod přes I/37
P11	Žižkova 385	Po	MK						14	691	přechod přes Žižkovu
P12	Žižkova 118	Po	MK						5	1 036	přechod přes Žižkovu
P13	Komenského přechod	Út	MK						49	736	přechod k pivovaru přes Komenského
P14	Komenského přechod	Út	MK						39	1 504	přechod ke katastrálnímu úřadu přes Komenského
P15	Československé armády	Čt	MK						16		cyklisté po chodníku
P15	Československé armády	Čt	MK						49		cyklisté ve vozovce
P15	Československé armády	Čt	MK							161	mimo přechod přes ČSA od přechodu po Křížickou
P15	Československé armády	Čt	MK							459	přechod přes ČSA
P16	Horská u Billy	Čt	MK							927	přechod přes Horskou u Billy, po přechodu
P16	Horská u Billy	Čt	MK							34	přechod přes Horskou u Billy, mimo přechod
P16	Horská	Čt	MK							28	Úsek ČSA - náměstí Republiky, vozovka i chodník
P17	Přechod u AN	Út	MK							586	krátký přechod
P17	Přechod u AN	Út	MK							219	dlouhý přechod
P17	Přechod u AN	Út	MK							318	mimo přechod
P18	Pěšina u Penny	Čt	MK							191	pěšina
P19	Pěšina u Penny	Čt	MK						12	133	pěšina
P19	Pěšina u Penny	Čt	MK						2	131	pěšina
P20	Hornoměstská	Út	MK	583	85	16	0	0	37	69	cyklisté v celém profilu
P21	Dolnoměstská	Út	MK	581	69	4	0	9	39	64	cyklisté v celém profilu
P22	Novodvorská	Čt	MK	354	34	0	9	4	12	84	jednosměrka
P23	Prokopa Holého	St	MK							264	přecházení mimo přechod
P23	Prokopa Holého	St	MK							762	přecházení po přechodu
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							352	po přechodu Pod Chmelnicí
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							845	mimo přechod Pod Chmelnicí

P24	Maxima Gorkého	Út	MK							294	přes Pod Sadem
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							227	přecházení přes Maxima Gorkého
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							62	vysazení z vozidla a docházka do ZŠ přes Maxima Gorkého
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							67	z ulice Pod Sadem k ZŠ prostředkem křižovatky
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							6	přes Maxima Gorkého západní větev od Pod Sadem
P24	Maxima Gorkého	Út	MK							26	podél Maxima Gorkého prostředkem křižovatky od centra
P25	Voletinská	Čt	MK							45	přecházení přes Voletínskou na straně parku
P25	Voletinská	Čt	III. tř.							328	přecházení přes Voletínskou diagonálně křižovatkou
P25	Voletinská	Čt	III. tř.							49	přecházení přes Voletínskou na straně kostela
P26	Mentzlova	St	MK	552	41	9	31	16	28	215	Mentzlova v celém profilu
P27	Bolkovská Libeč	Čt	MK	140	29	20	0	8	12	21	cyklisté v celém profilu
P28	Za Cihelnou	St	MK							26	přecházení mimo přechod
P28	Za Cihelnou	St	MK							322	přecházení po přechodu
P29	Volanovská	Út	MK	0	0	0	0	0	39	155	cyklostezka společná
P30	Dolnická	Út	MK	148	13	4	0	4	19	9	cyklisté v celém profilu
K04	Vlčická	St	III. tř.	1 074	136	15	0	16	67	4	cyklisté a pěší v celém profilu
PR24-1	Horská	Po	MK	9 153	982	268	255	153	31	1	24 hodin sčítání
PR24-1	Horská přechod	Po	MK						16	332	24 hodin sčítání
PR24-2	U Národního domu	Út	MK	1 595	122	10	0	10	7		24 hodin sčítání
KR1-1	k nádraží	Po	MK	12 992	1 484	191	334	193	23		cyklisté jen ve vozovce

KR1-2	Novodvorská	Po	MK	4 451	448	133	31	60	16		cyklisté jen ve vozovce
KR1-3	Úpské nábř.	Po	MK	10 288	1 319	98	303	142	12		cyklisté jen ve vozovce
KR2-1	Rýchorská	St	MK	3 602	565	250	82	12	14		cyklisté jen ve vozovce
KR2-2	II/300	St	II. tř.	4 360	1 280	338	52	7	2		cyklisté jen ve vozovce
KR2-3	Babí	St	II. tř.	2 111	656	150	33	0	12		cyklisté jen ve vozovce
KR2-4	parkoviště	St	MK	51	20	0	7	0	0		cyklisté jen ve vozovce
KR3-1	Rýchorská	Út	MK	2 971	361	184	77	98	93		cyklisté v celém profilu
KR3-2	Mladobudská	Út	MK	2 397	314	150	60	54	65		cyklisté v celém profilu
KR3-3	Rýchorská z centra	Út	MK	4 162	531	276	108	80	83		cyklisté v celém profilu
KR4-1	centrum	Čt	MK	5 497	743	228	125	26	123		cyklisté v celém profilu
KR4-2	Vlčická	Čt	MK	989	58	18	0	0	35		cyklisté v celém profilu
KR4-3	Horská	Čt	MK	4 962	716	233	125	30	181		cyklisté v celém profilu
KR4-4	Dlouhá (HZS)	Čt	MK	118	18	0	0	4	83		cyklisté v celém profilu
KR5-1	Horská	Út	MK	6 971	791	276	267	76	37		cyklisté jen ve vozovce
KR5-2	Mládežnická (Kaufland)	Út	MK	3 641	253	11	0	13	39		cyklisté jen ve vozovce
KR5-3	centrum	Út	MK	8 503	894	278	267	85	32		cyklisté jen ve vozovce
KR5-4	Fialková	Út	MK	1 410	105	4	0	4	30		cyklisté jen ve vozovce
KR6-1	Horská (od Mládežnické)	Čt	MK	9 754	852	297	238	75			
KR6-2	Tovární	Čt	MK	1 504	199	13	0	15			
KR6-3	Horská z centra	Čt	MK	10 285	975	289	238	75			
KR7-1	Nad Jezem	Út	MK	370	45	13	0	0	28	79	cyklisté a pěší v celém profilu
KR7-2	Přespolní	Út	MK	534	69	20	0	0	58	97	cyklisté a pěší v celém profilu
KR7-3	Za Komínem	Út	MK	303	43	11	0	0	44	116	cyklisté a pěší v celém profilu
KR8-1	Přespolní	Út	MK	498	65	11	0	0	51	69	cyklisté a pěší v celém profilu
KR8-2	Na Dílech	Út	MK	94	29	9	0	0	2	21	cyklisté a pěší v celém profilu
KR8-3	Hornoměstská	Út	MK	484	58	11	0	0	49	56	cyklisté a pěší v celém profilu
KR9-1	centrum	Út	MK	9 404	1 183	289	272	76	19		cyklisté jen ve vozovce
KR9-2	Skřivánčí	Út	MK	6 534	764	31	0	89	5		cyklisté jen ve vozovce

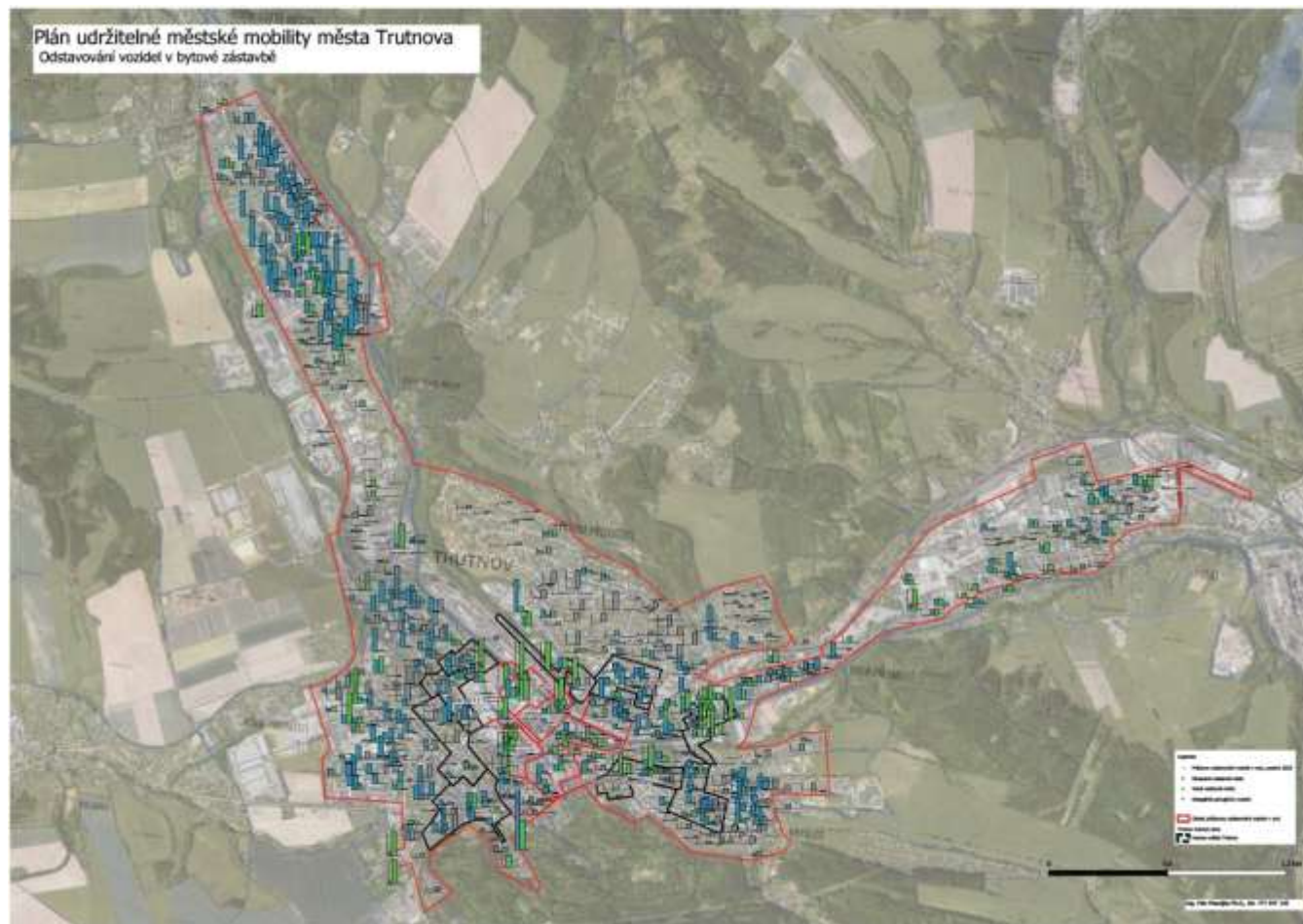
KR9-3	Autostyl	Út	MK	798	130	0	0	9	0		cyklisté jen ve vozovce
KR9-4	Horská	Út	MK	13 429	1 701	300	272	129	19		cyklisté jen ve vozovce
KR9-5	MěÚ	Út	MK	877	90	2	0	0	5		cyklisté jen ve vozovce
KR10-1	Úpské nábřeží	St	MK	11 953	1 164	161	365	16	7		cyklisté jen ve vozovce
KR10-2	centrum	St	MK	4 118	269	26	692	0	5		cyklisté jen ve vozovce
KR10-3	ČSA	St	MK	9 364	917	213	125	16	2		cyklisté jen ve vozovce
KR10-4	Horská	St	MK	10 468	1 023	213	254	12	5		cyklisté jen ve vozovce
KR11-1	Úpské nábřeží	Po	MK	12 998	1 554	176	374	156	19		cyklisté jen ve vozovce
KR11-2	Centrum	Po	MK	3 592	294	13	0	37	14		cyklisté jen ve vozovce
KR11-3	Nádraží	Po	MK	13 658	1 547	185	374	175	19		cyklisté jen ve vozovce
KR12-1	Na Struze	Čt	I. tř.	12 426	3 024	939	167	41	49		cyklisté jen ve vozovce
KR12-2	Úpské nábř.	Čt	MK	11 020	1 360	63	361	71	12		cyklisté jen ve vozovce
KR12-3	Česká	Čt	MK	2 850	289	2	0	11	35		cyklisté jen ve vozovce
KR12-4	Polská	Čt	I. tř.	15 746	4 018	955	236	51	7		cyklisté jen ve vozovce
KR13-1	Na Struze	Čt	I. tř.	15 948	3 016	862	188	36	37		cyklisté jen ve vozovce
KR13-2	M. Gorkého	Čt	MK	6 064	586	36	28	15	9		cyklisté jen ve vozovce
KR13-3	U Brány	Čt	I. tř.	15 235	2 844	875	164	36	30		cyklisté jen ve vozovce
KR13-4	Slezská	Čt	MK	1 848	166	4	0	8	7		cyklisté jen ve vozovce
KR14-1	centrum	Čt	I. tř.	14 129	3 635	884	227	39	9		cyklisté jen ve vozovce
KR14-2	Novoměstská	Čt	MK	1 957	264	22	7	19	28		cyklisté jen ve vozovce
KR14-3	Polská	Čt	I. tř.	15 109	3 797	913	234	65	35		cyklisté jen ve vozovce
KR14-4	K Lázním	Čt	MK	5 087	456	45	44	34	42		cyklisté jen ve vozovce
KR14-5	Orlen	Čt	MK	482	83	20	7	4	2		cyklisté jen ve vozovce
KR15-1	centrum	Čt	I. tř.	7 642	1 921	826	234	94			
KR15-2	Voletinská	Čt	MK	2 139	342	159	79	30			
KR15-3	Náchodská	Čt	I. tř.	7 463	1 985	877	174	89			
KR16-1	Petřkovická (centrum)	Út	II. tř.	3 096	892	94	123	22	139		cyklisté v celém profilu

KR16-2	Lhotská	Út	III. tř.	556	152	13	31	14	127		cyklisté v celém profilu
KR16-3	Petřkovická	Út	II. tř.	2 608	776	81	92	7	16		cyklisté v celém profilu

8.6. Průzkum statické dopravy v oblastech bytové zástavby

Průzkum byl proveden sčítáním dopravy v nočních hodinách běžného pracovního dne v září a říjnu 2025. Vozidla byla rozdělena dle legálnosti stání. Byla sečtena také volná parkovací místa.

Sčítána byla vozidla celkem. Samostatně byla zapsána vozidla na soukromých parkovištích a sjezdech.



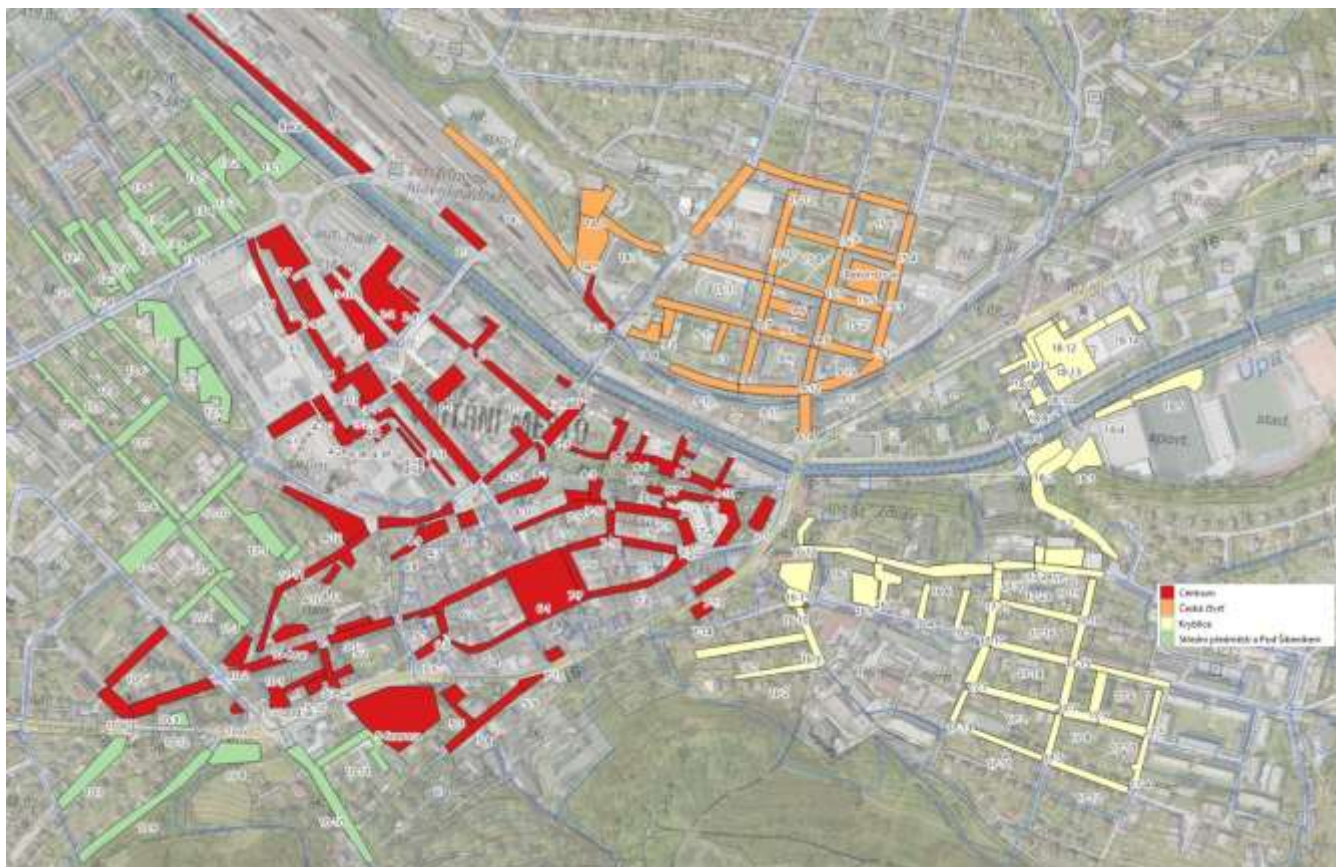
Obrázek 8: Lokalita sčítání statické dopravy v bytových oblastech

Celkem bylo sčítáno 5224 vozidel legálně parkujících a 1846 nelegálně parkujících. Celková poptávka je 7 070 vozidel. Z toho nelegálně parkujících je 26,1 %. Navíc bylo sčítáno 595 vozidel na sjezdech a soukromých plochách. Volných míst bylo nalezeno 2 260. Ty jsou lokalizovány zejména do oblasti centra města, sportovišť a obchodních domů.

Průzkum parkování v noci byl proveden území s 24 052 obyvateli tj. 81,5 % obyvatel města.

8.7. Průzkum statické dopravy v centru

Průzkum probíhal v centru města a okolí v běžný pracovní den října 2025 v době 6:00–18:00 h. Lokality byly rozděleny do jednotlivých bloků, pro které jsou sebrány hodnoty o počtech stojících vozidel. Průzkum parkování v centru proběhl od 30.9. do 9.10. 2025 vždy v úterý, středu nebo čtvrtek. V době průzkumu byly v rekonstrukci ulice Na Kopečku a Pavla Křížovského.



Obrázek 9: Bloky sčítání dopravy v centru města říjen 2025

Tabulka 21- Počty a podíly parkovacích stání dle uživatelů v celém centru a okolí

Popis	Počet	Podíl
Zaparkovaný rezident v 10 hodin	1 277	37 %
Zaparkovaný návštěvník v 10 hodin	506	14 %
Zaparkovaný zaměstnanec ¹ v 10 hodin	1 211	35 %
Volných stání v 10 hodin ²	501	14 %
Celkem v 10 hodin	3 495	100 %
Počet parkujících v 6 hodin	2 130	61 %
Počet parkujících v 18 hodin	2 127	61 %
Počet parkujících ve 21 hodin	1 862	53 %
Nabídka počtu míst	2 955	85 %

Tabulka 22 - Počty parkovacích stání dle uživatelů v celém centru a okolí

Popis	Centrum	Česká čtvrť	Kryblice	Střední Předměstí
Zaparkovaný rezident v 10 hodin	407	303	239	328
Zaparkovaný návštěvník v 10 hodin	282	60	136	28
Zaparkovaný zaměstnanec ³ v 10 hodin	712	171	205	123
Volných stání v 10 hodin ⁴	191	82	187	41
Celkem v 10 hodin	1 592	616	767	520
Počet parkujících v 6 hodin	791	433	443	463
Počet parkujících v 18 hodin	746	409	514	458
Počet parkujících ve 21 hodin	601	416	360	485
Nabídka počtu míst	1 424	511	667	353
Podíl rezidentů, kteří odjeli	32 %	27 %	34 %	32 %

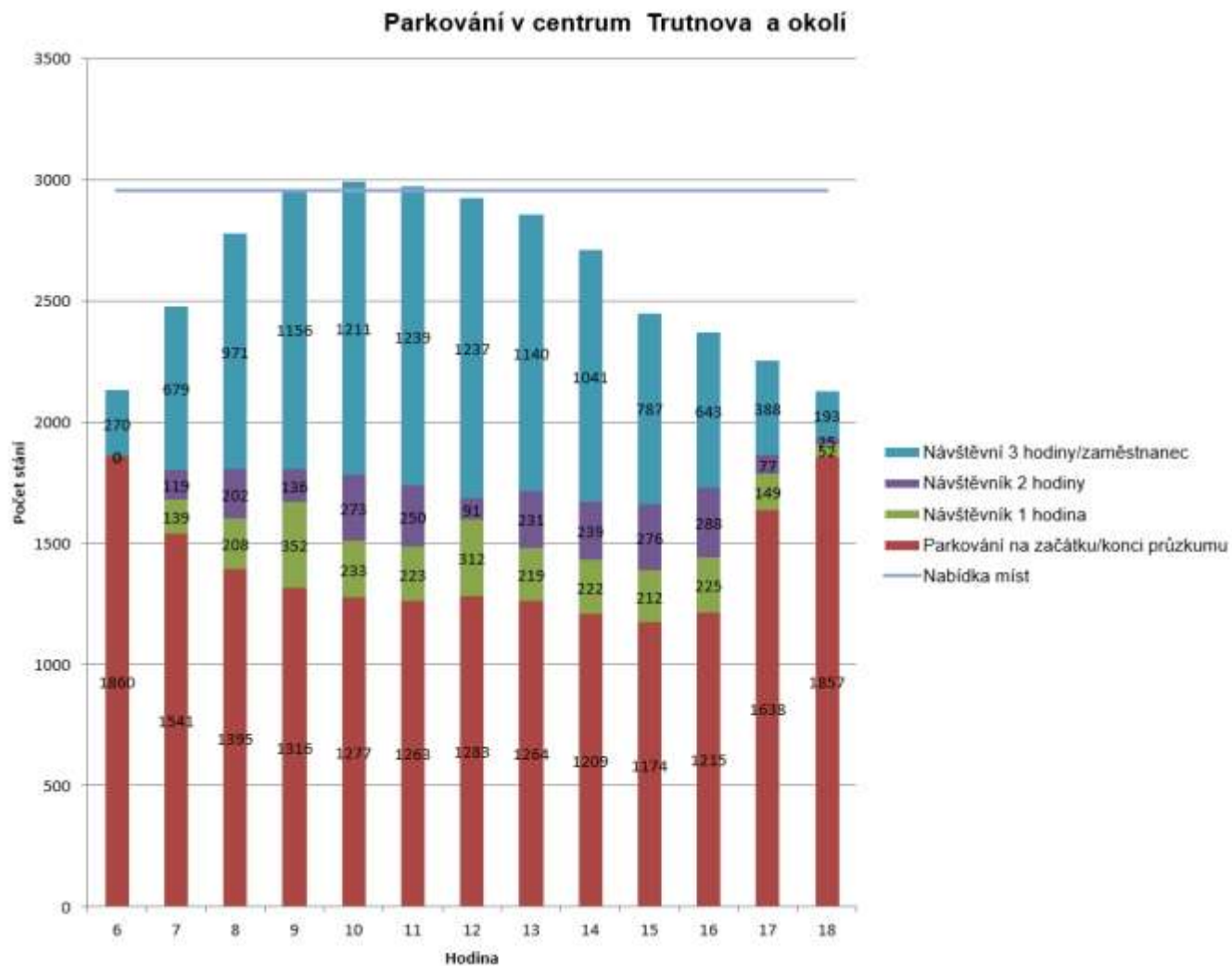
Podíl nelegálního stání je v centru 11 % v okolí centra pak 13–32 %. Jedná se zejména o obousměrné ulice, které jsou obsazeny podélným stáním bez ponechání šíře 6m pro průjezd. Volná kapacita v 10 hodin na parkovišti u soudu je zobrazena pro nižší poptávku dne 30. 9. 2025. Bilance v maximální zátěži je provedena pro špičkové hodiny jednotlivých parkovišť a parkoviště U Soudu je provedeno pro zátěž dne 9.10.2025 (vyšší zátěž).

¹ Dlouhodobý parkující s parkováním déle než 3 hodiny tj. zaměstnanec nebo dlouhodobý návštěvník

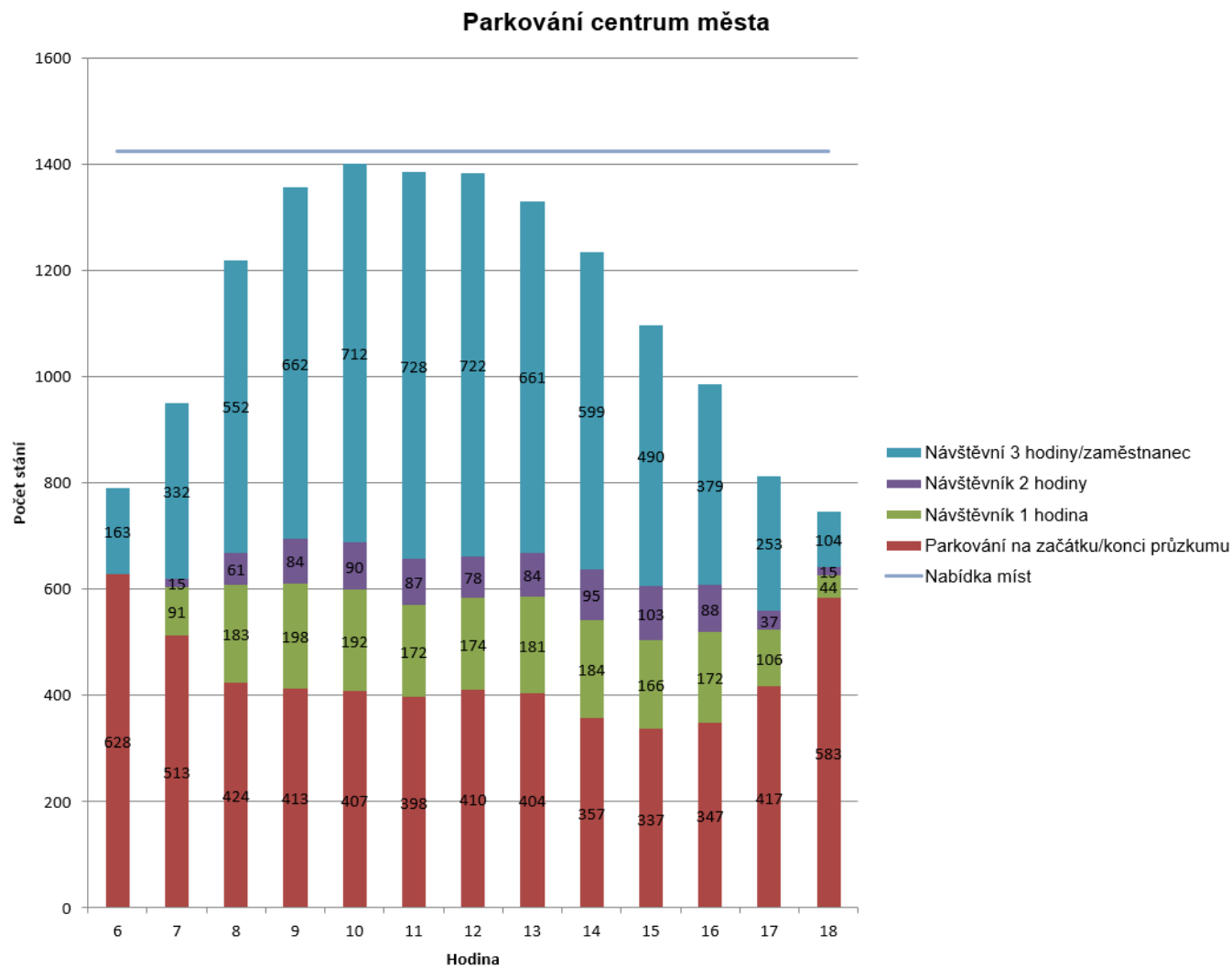
² Počet volných stání se může lišit dle variací dopravy

³ Dlouhodobý parkující s parkováním déle než 3 hodiny tj. zaměstnanec nebo dlouhodobý návštěvník

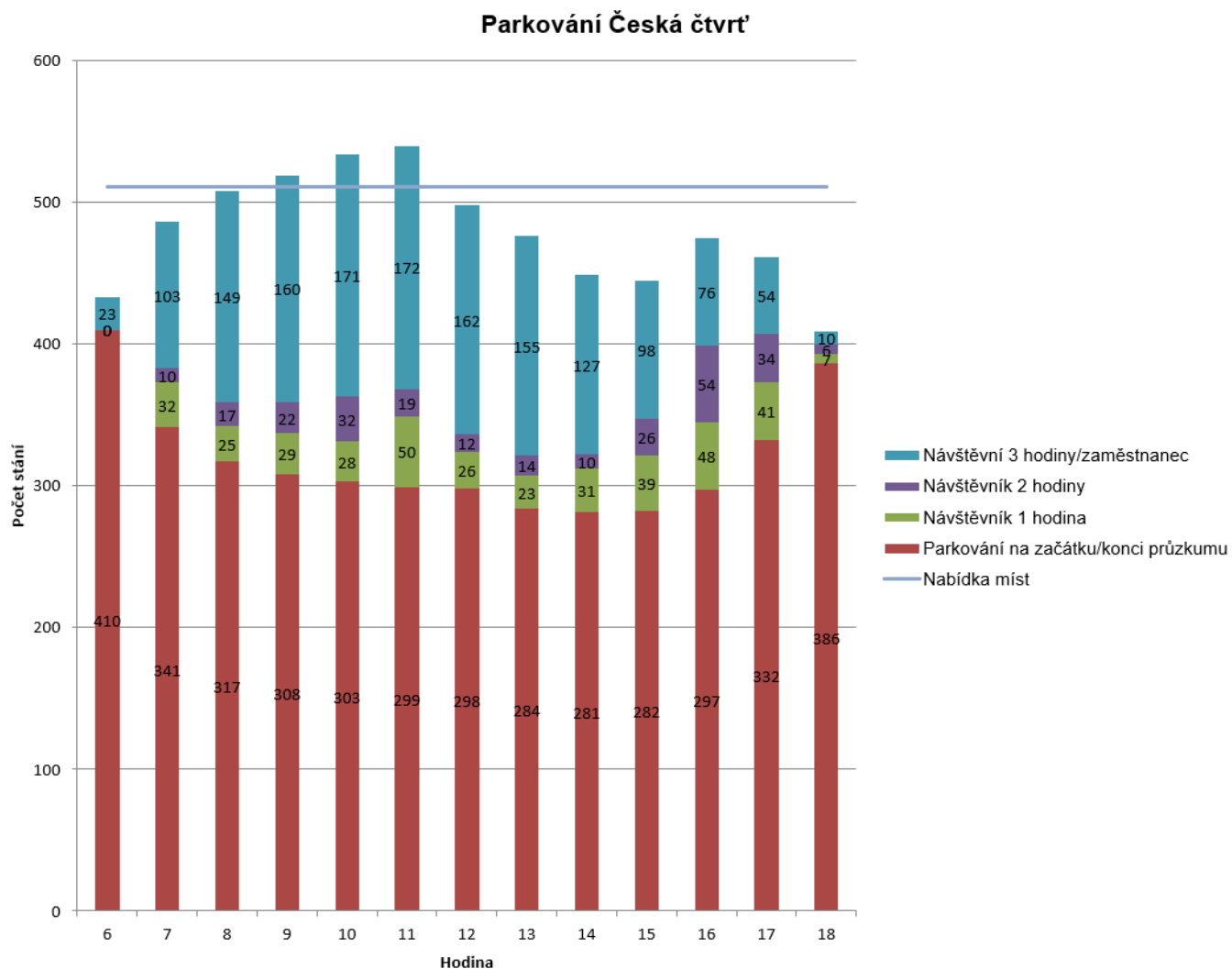
⁴ Počet volných stání se může lišit dle variací dopravy



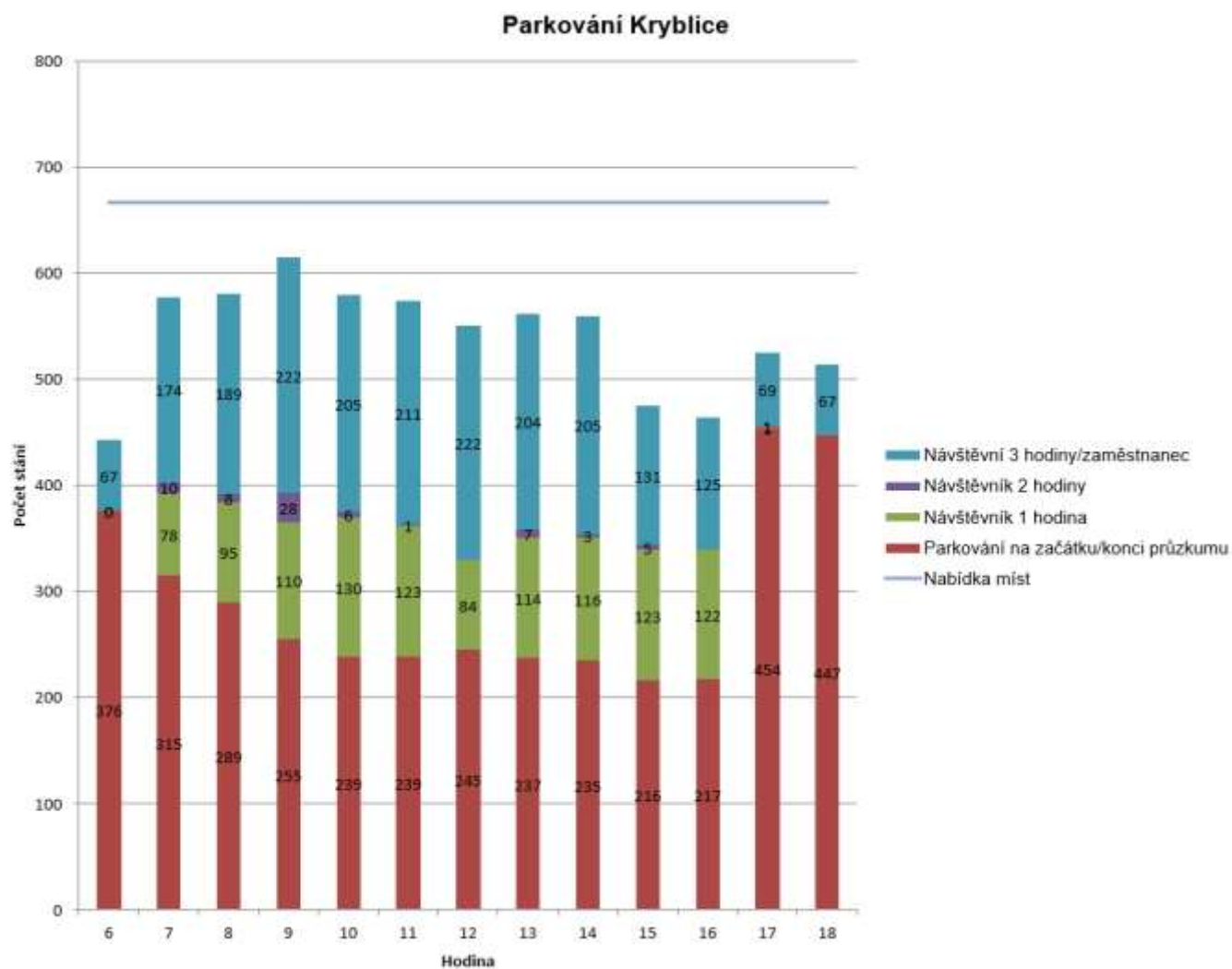
Obrázek 10: Vytížení centra města a okolí dle délky stání po hodinách



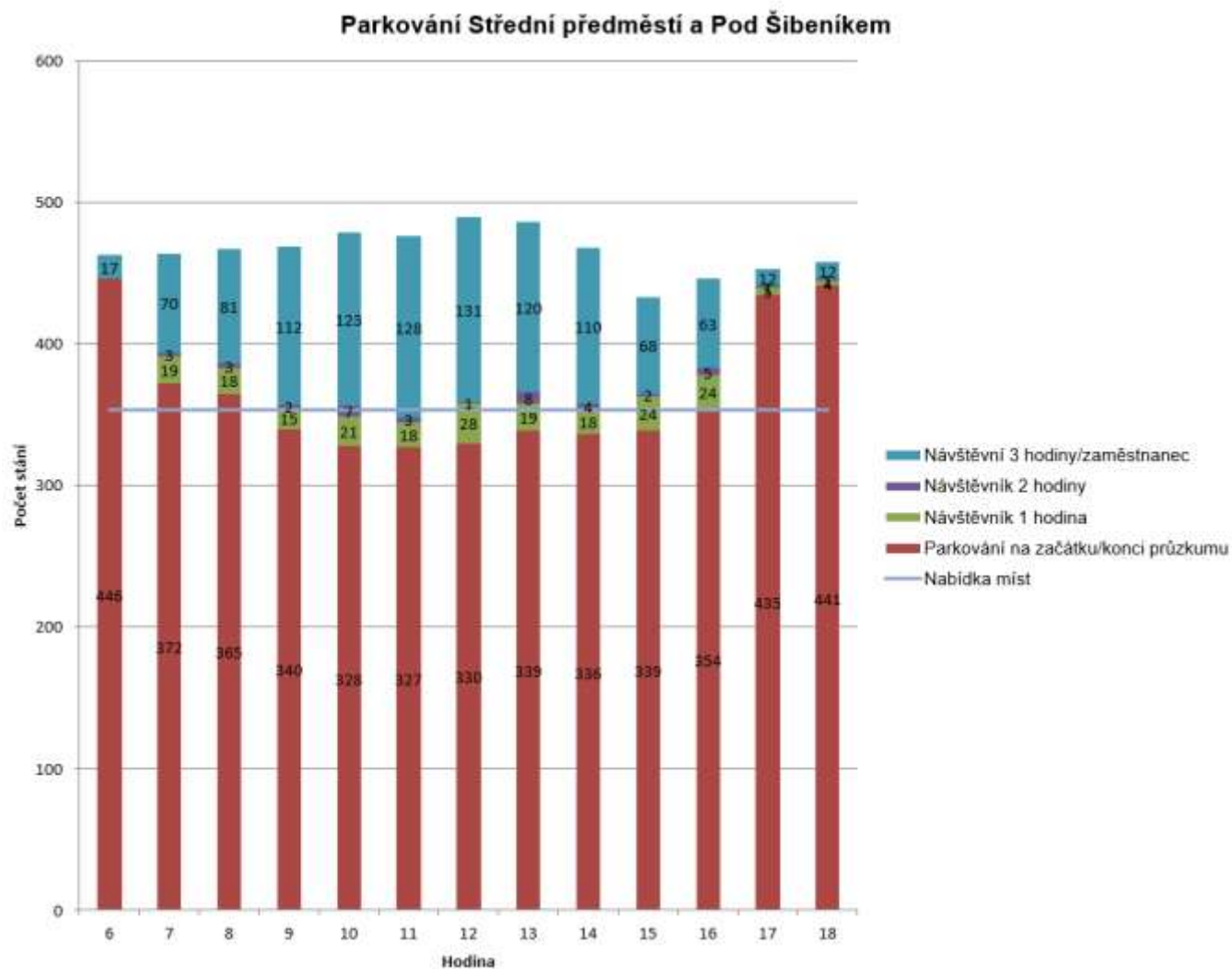
Obrázek 11: Vytížení centra města dle délky stání po hodinách



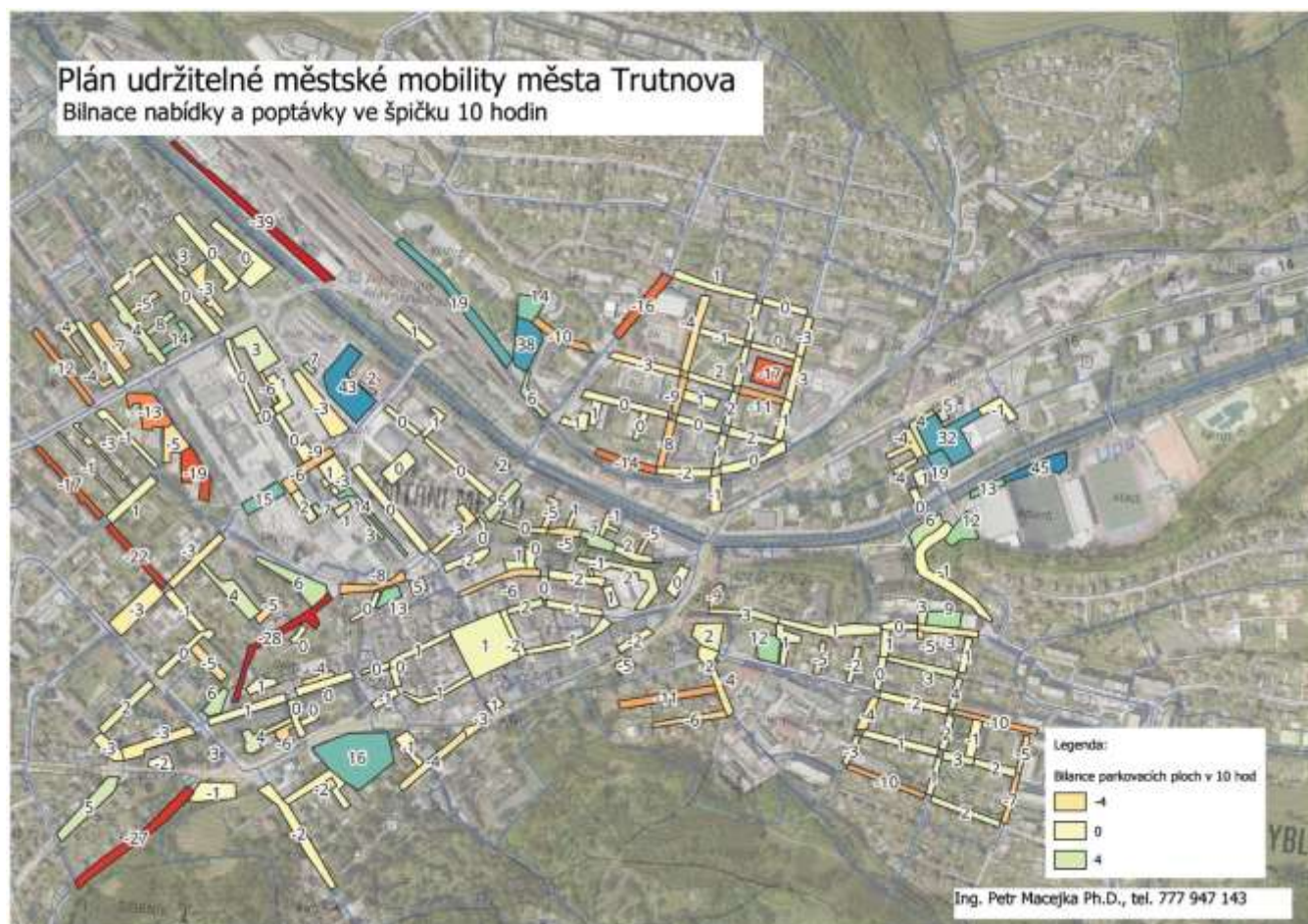
Obrázek 12: Vytížení okolí centra část Česká čtvrť dle délky stání po hodinách



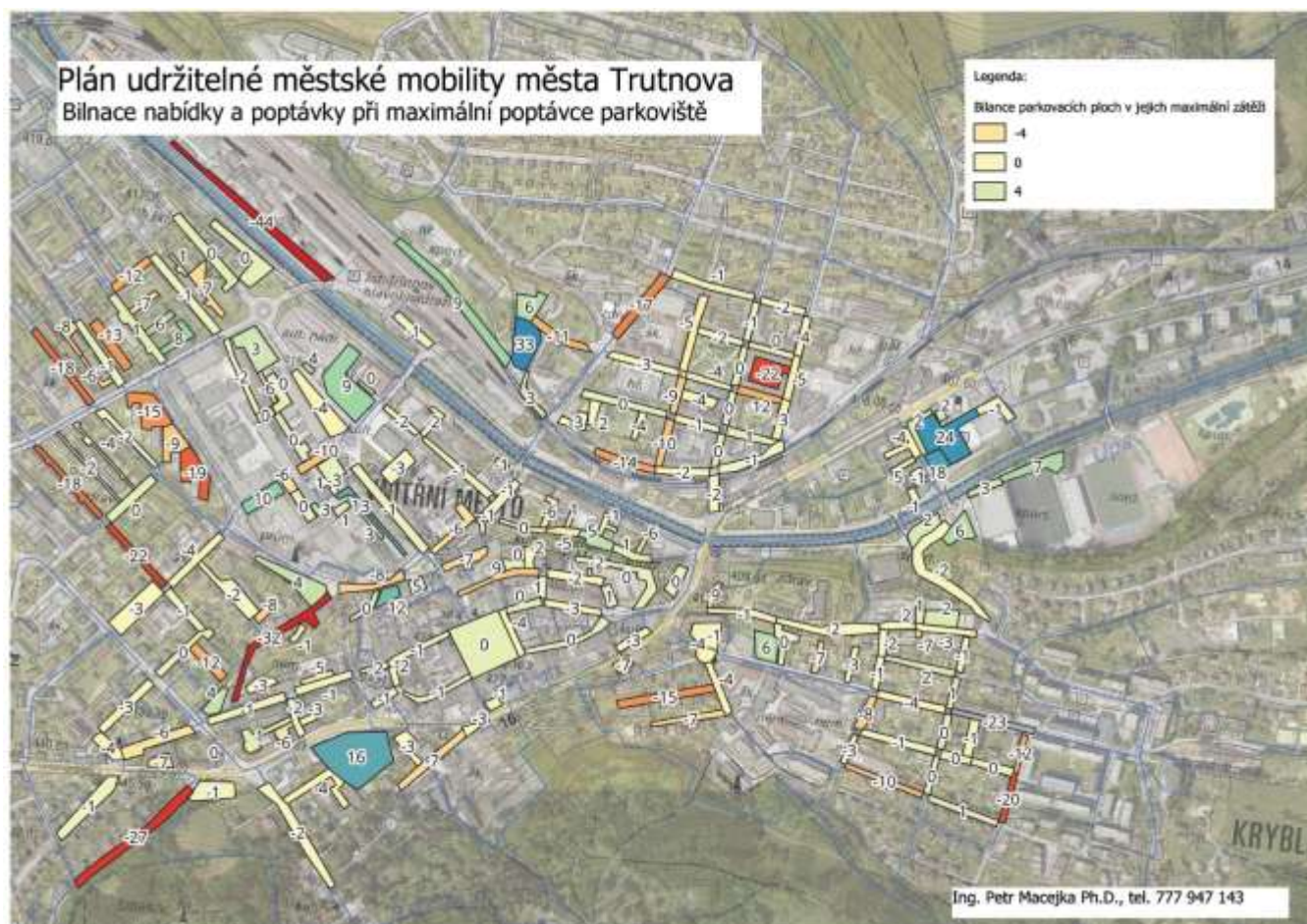
Obrázek 13: Vytížení okolí centra část Kryblice dle délky stání po hodinách



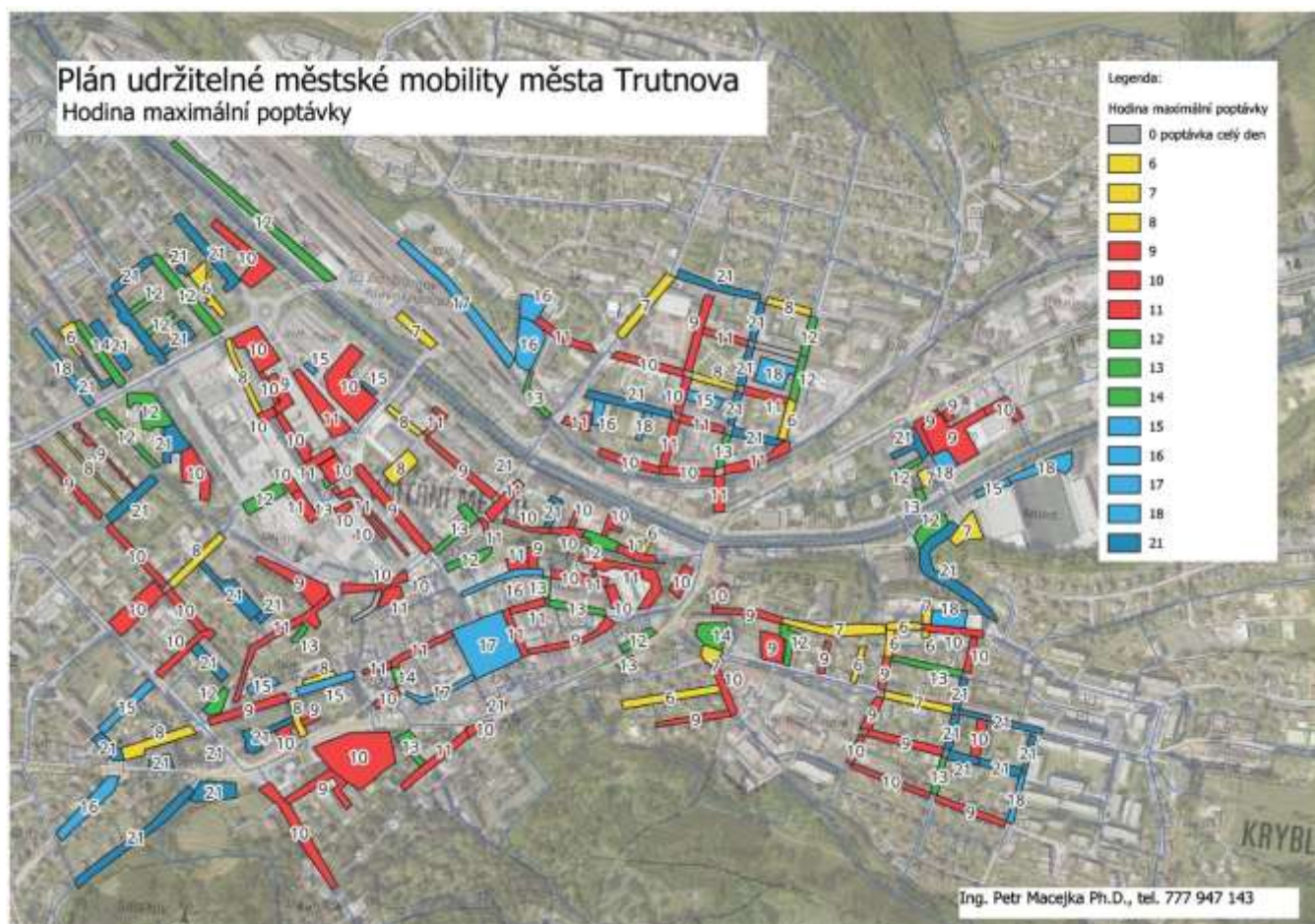
Obrázek 14: Vytížení okolí centra část Střední předměstí a Pod Šibeníkem dle délky stání po hodinách



Obrázek 15: Bilance nabídky a poptávky ve špičku 10 hodin



Obrázek 16: *Bilance v maximální zátěži (maximální špičková hodina u každého parkoviště)*



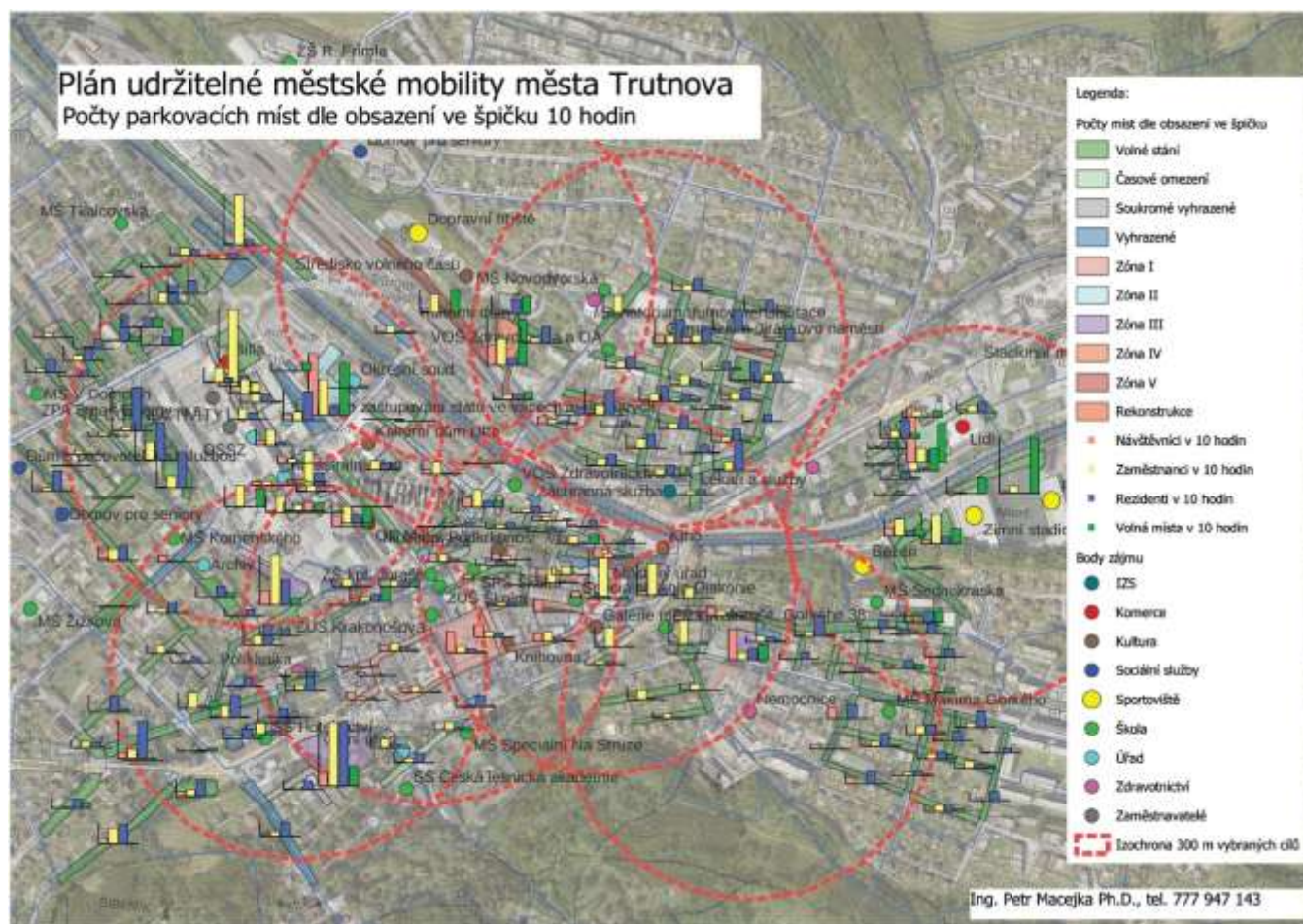
Obrázek 17: Hodina maximální zátěže parkovišť

Z průzkumu vyplývá, že průměrná špičková hodina pro centrum a okolí je v 10 hodin.

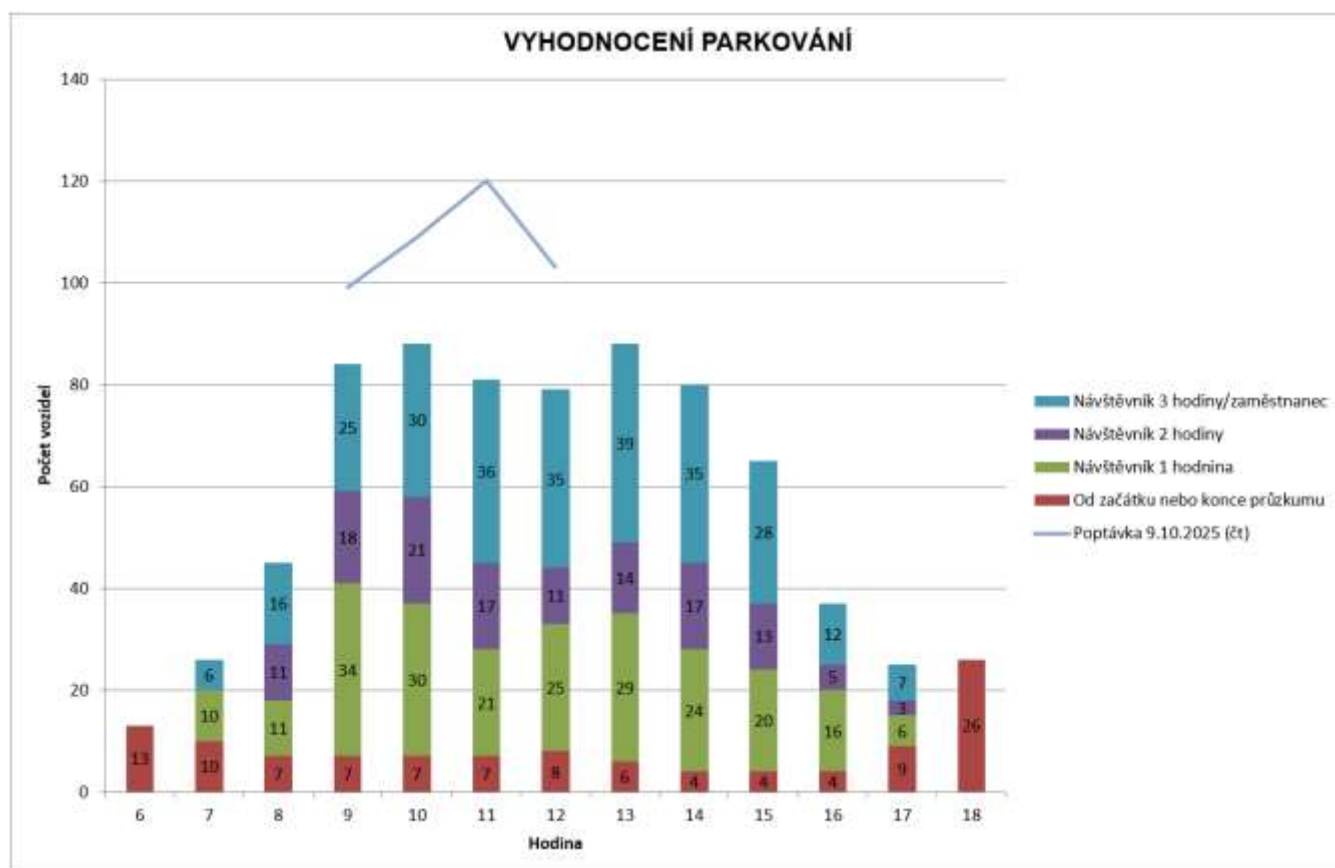
Parkoviště v okolí zdravotních zařízení nebo pošty mají špičku posunutou k ranním hodinám. Parkoviště sloužící k volnočasovým aktivitám a nákupům mají špičku odpoledne, např. u Střediska volného času, u zimního stadionu a na Krakonošově náměstí.

Parkoviště rezidentní jsou již v odlehlých částech mimo centrum.

Polední špička ukazuje na přítomnost školy nebo obědové restaurace.



Obrázek 18: Počty parkovacích stání dle uživatelů ve špičce 10 hodin ráno



Obrázek 19: Parkoviště Okresní soud, průzkum 30.9. 2025 (út) a 9.10. 2025 (čt)

V rámci průzkumu bylo sčítání dopravy na parkovišti Okresní soud (v databázi číslo 2-2) dne 30. 9. 2025 (út) opakováno 9. 10. 2025 (čt) od 9 do 12 hodin. Důvodem kontrolního sčítání byla zjevná zvýšená poptávka oproti 30. 9. Jedná se o centrální kapacitní parkoviště pro návštěvníky v blízkosti pěší zóny. Při druhém sčítání bylo zjištěno až o 39 vozidel více, tj. poptávka 138 %. Na ostatních parkovištích nebyl zaznamenán v průběhu průzkumu výrazně rozdílný stav poptávky. Dne 9. 10. 2025 bylo slunečno. Dne 30.9. bylo pod mrakem s přeháňkami. Rozdílná poptávka návštěvníků může být způsobena počasím.

9. Charakteristika poptávky po mobilitě

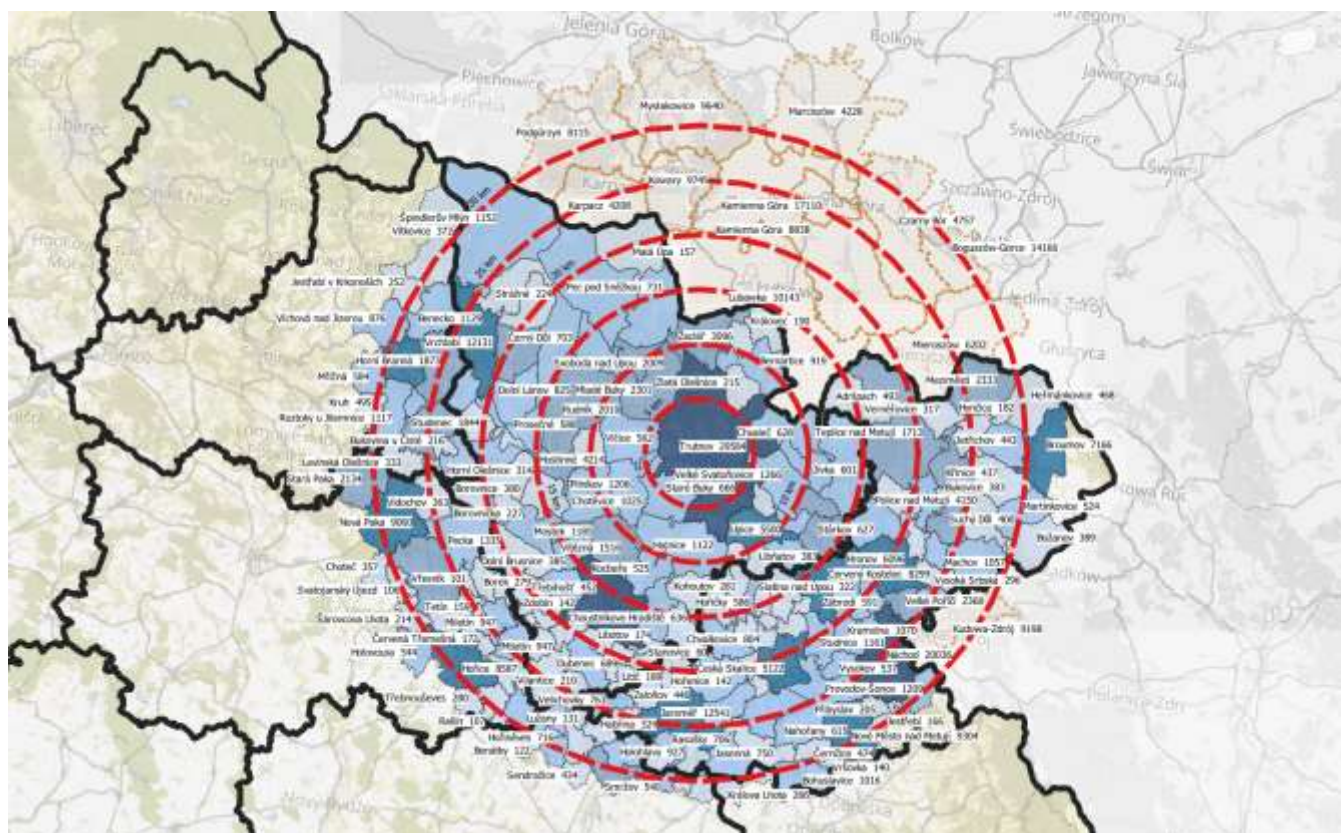
9.1. Vymezení a popis území, spádové oblasti města

Základním řešeným územím je město Trutnov, což je území v gesci samosprávy města. Toto území je v analýze a návrzích rozšířeno na spádovou oblast regionu Trutnovsko, který byl vymezen jako 30 km rádius okolo města. V tomto okruhu se generují hlavní objemy dopravy města. Významným zdrojem dopravy je Úpice s 5 500 obyvateli, která je nejbližším větším sídlem. Celkový počet obyvatel obcí a gmin do 30 km od Trutnova je 251 tis. Počet obyvatel na polské straně hranice tvoří 38 % ze spádového území.

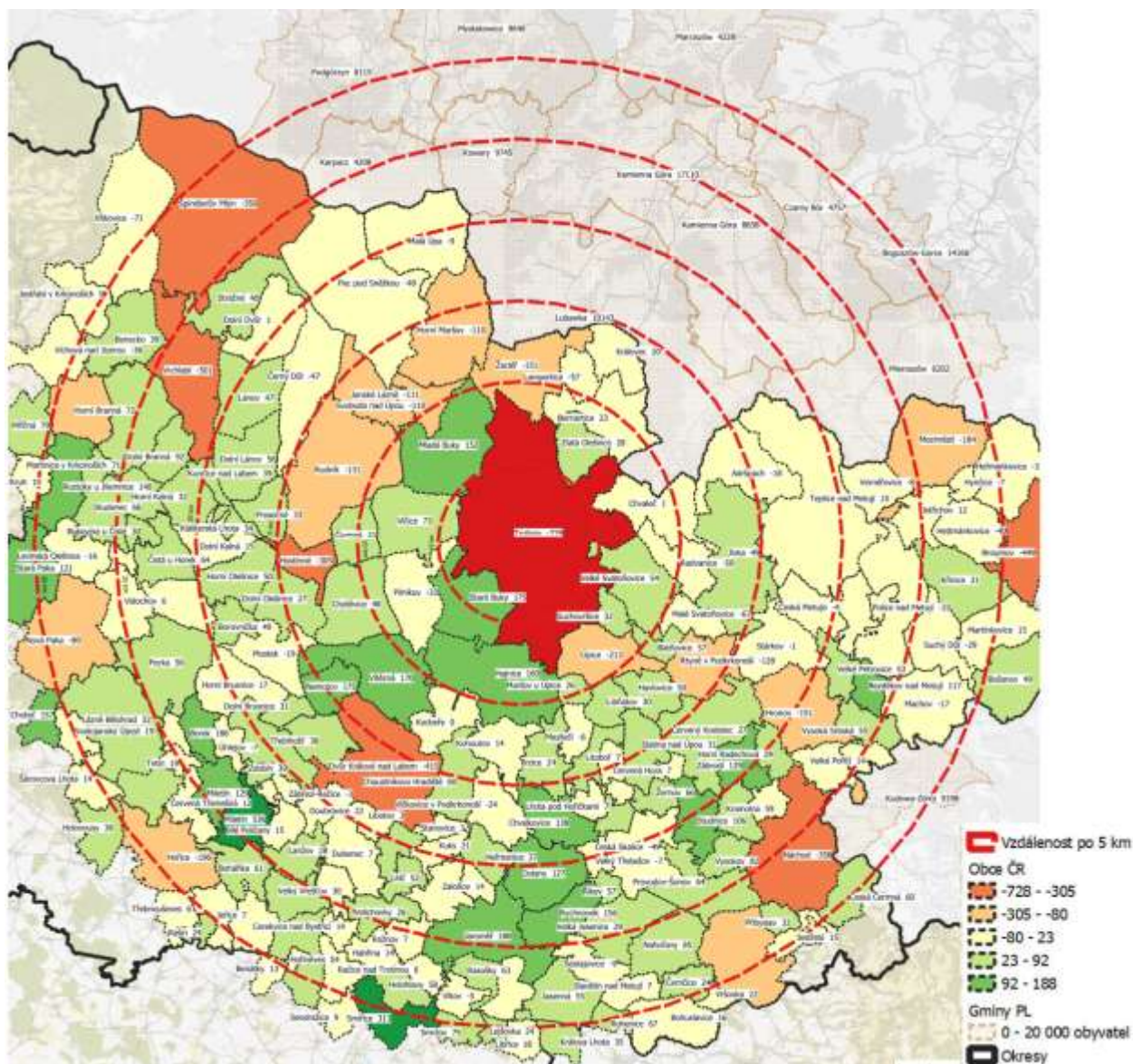


Obrázek 20: Poloha Trutnova v rámci Královéhradeckého kraje

Trutnov leží v Královéhradeckém kraji s 556,9 tis. obyvateli. Okres Trutnov má 75 obcí s 116,7 tis. obyvateli. Obec s rozšířenou působností Trutnov čítá 31 obcí s 62,6 tis. obyvateli a město samotné má 29,5 tis. obyvatel.



Obrázek 21: Spádové území Plánu udržitelné městské mobility Trutnov



Obrázek 22: Změna počtu obyvatel mezi lety 2011–2024 ve spádovém území.

9.2. Obyvatelstvo, demografická struktura

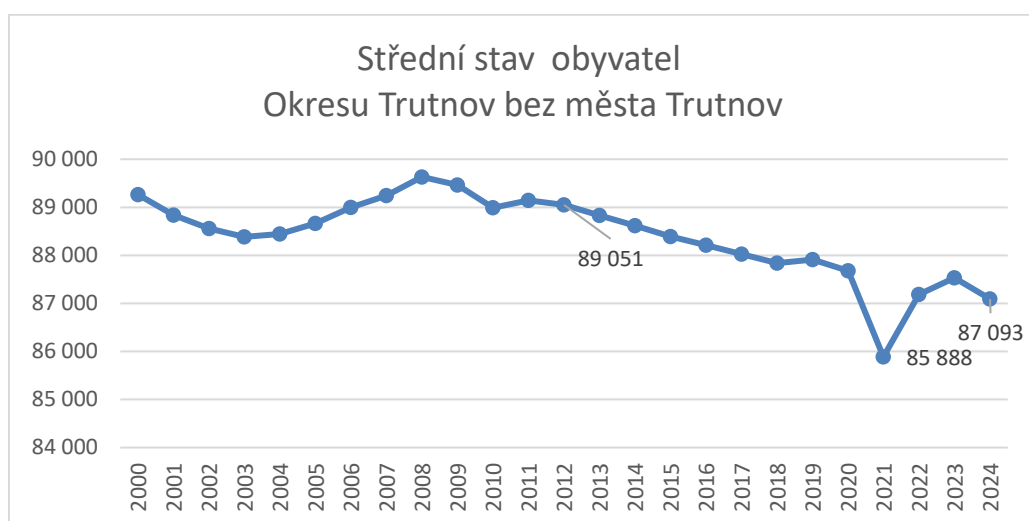
V rámci vývoje obyvatelstva je sledováno samotné město a jeho spádová oblast. Počet obyvatel spádové oblasti byl v roce 2011 celkem 249 166 obyvatel. V roce 2024 to již bylo 251 540 obyvatel. Počet obyvatel v Gminách do 30 km je 106 350. Přírůstek počtu obyvatel spádové oblasti je 2374 obyvatel, což je +0,9 % mezi lety 2011 a 2024.

Počet obyvatel zázemí okresu klesá o 1958 obyvatel mezi lety 2011–2024.

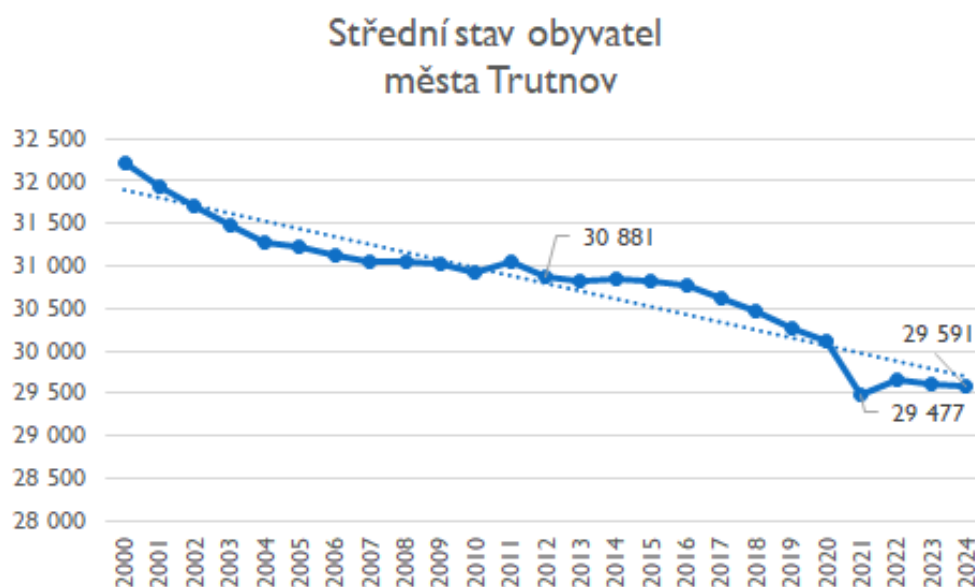
Nejvýznamnějším turistickým cílem ve spádovém území je Adršpach s 488 tis. návštěv za rok (2023).

Tabulka 23 - Obyvatelstvo Trutnova dle věku, zdroj: ČSÚ

	Počet bydlících obyvatel	Počet obyvatel ve věku				Střední stav obyvatel
		0-14 let	15-59 let	60-64 let	65 a více let	
Celkem	29 584	4 369	18 615	1 678	6 676	29 584
Muži	14 306	2 234	9 445	791	2 705	14 349
Ženy	15 124	2 135	9 170	887	3 971	15 128

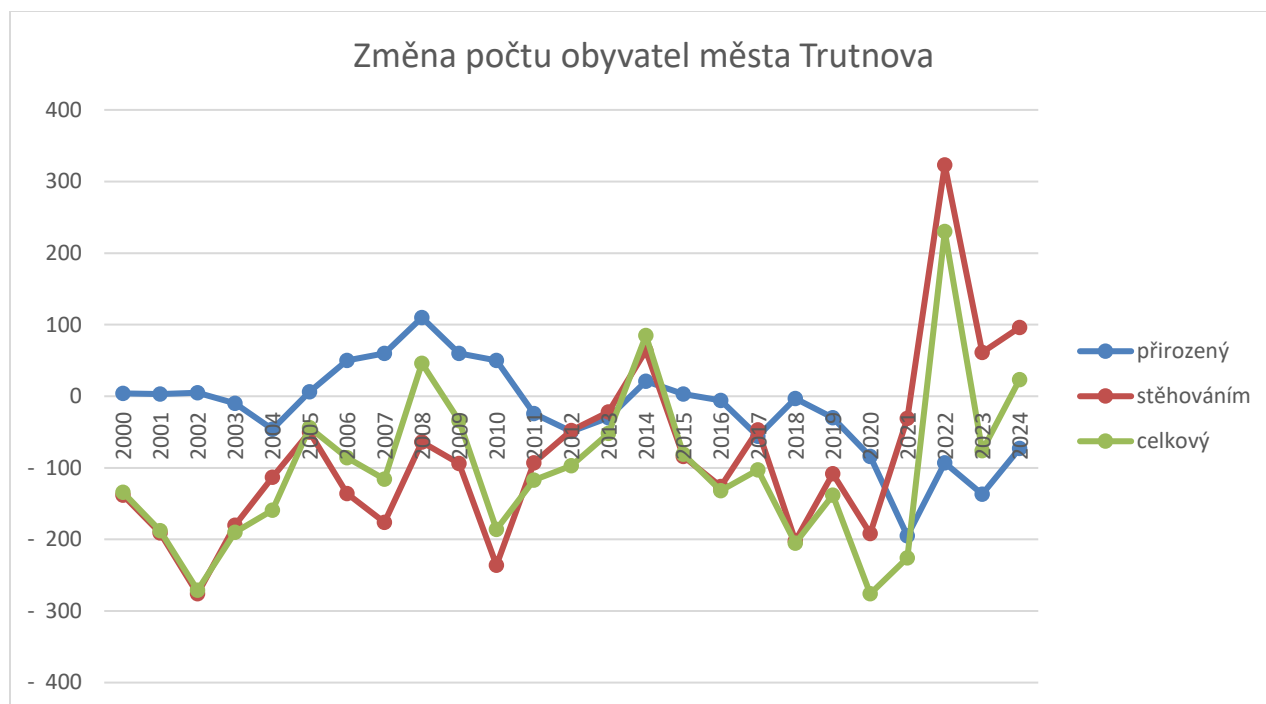


Obrázek 23: Počet obyvatel obcí okresu Trutnov bez města Trutnov v letech



Obrázek 24: Počet obyvatel města Trutnov v letech 2000–2024

Počet obyvatel města klesá o 0,41 % ročně mezi lety 2014–2024.



Obrázek 25: Změna počtu obyvatel města Trutnov v letech

Od roku 2014 do roku 2024 byl přirozený úbytek 653 obyvatel, tj. 59 ročně a úbytek obyvatel stěhováním 246 obyvatel, tj. 22 ročně. Zatím co v posledních 3 letech je přirozený úbytek 303 osob, tj. 101 ročně a přírůstek stěhováním 480 ročně, tj. 160 osob ročně.

Významné externí vlivy v analýze dat lze sledovat v letech 2020 a 2021 díky pandemii COVID a v letech 2022–2024 díky válce Ukrajiny napadené Ruskem.

Podíl obyvatel ve věku nad 65 let je 22,5 %. Podíl obyvatel ve věku do 15 let je 14,7 %.

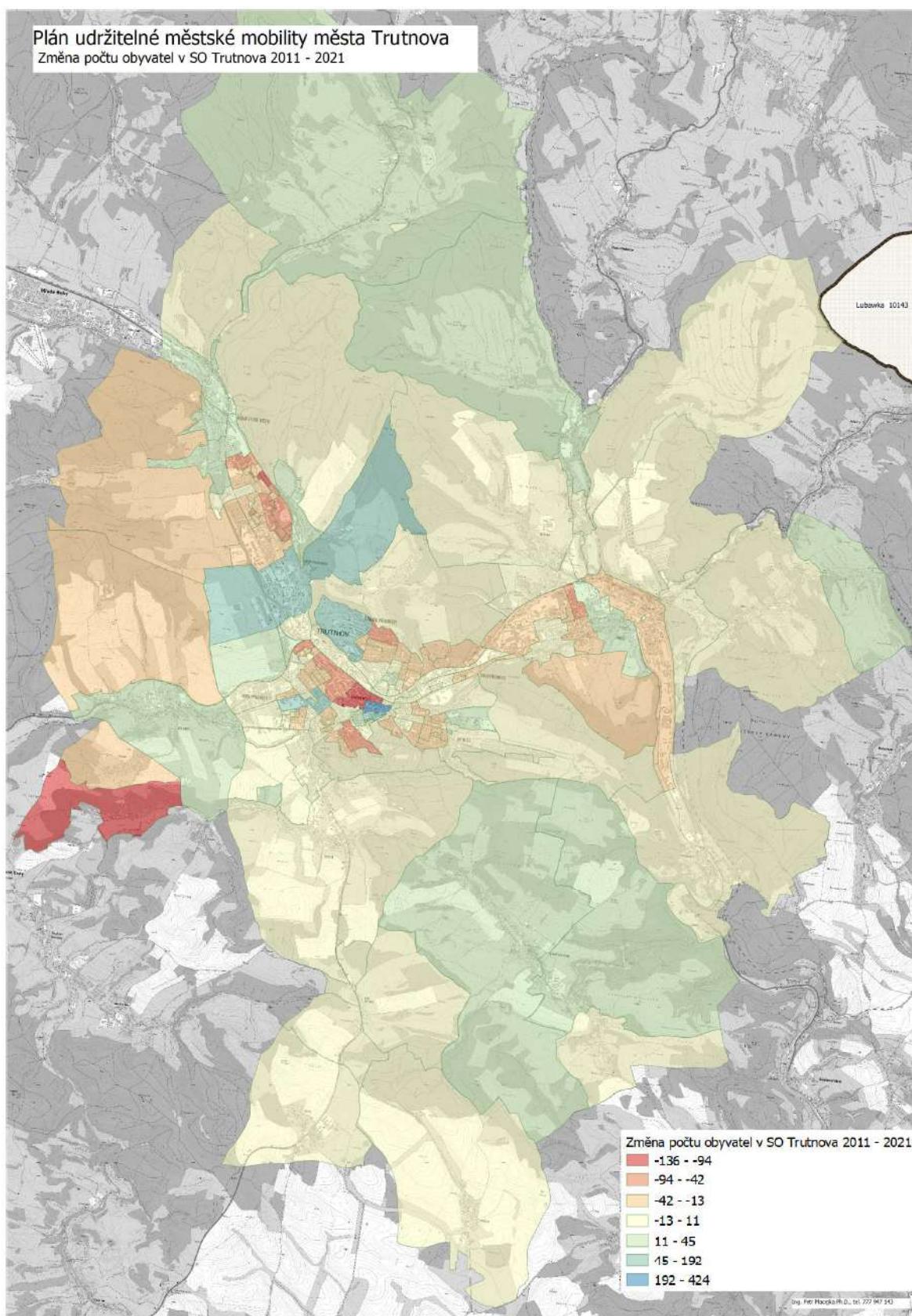
9.3. Inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ

Sčítací obvody jsou nejmenší územní jednotkou, která je sledována Českým statistickým úřadem, dále také ČSÚ.

Tyto oblasti jsou užity pro analýzu změny počtu obyvatel v rámci jednotlivých částí města a také jako podklad pro tvorbu dopravních zón modelu dopravy na městské úrovni.

Největší úbytky obyvatel jsou na stávajících sídlištích a lokalitách bytových domů sídliště Zelená louka, Trutnov střed a Šestidomí dále Střední předměstí východ a Pod Šibeníkem. Naopak počet obyvatel se zvyšoval v lokalitách rodinných domů Na Přebytku, Červený kopec, ale i v lokalitě bytových domů Horní předměstí.

Počet obyvatel roste zejména v lokalitách nové bytové zástavby. Stávající zástavba počet obyvatel postupně ztrácí.



Obrázek 26: Změna počtu obyvatel ve sčítacích obvodech Trutnova v letech 2011-2021

9.4. Socioekonomický profil území, oblastí

Trutnov je město střední velikosti z pohledu ČR. Má necelých 30 tis. obyvatel. Je situováno podél řeky Úpy s nadmořskou výškou okolo 410 m n. m. obklopené kopci s nadmořskou výškou cca 500 m n. m. Tento kopcovitý terén představuje limity pro efektivní vedení dopravní infrastruktury. Zejména lokalita Nové dvory je limitována lokalizací za Špitálským a Zeleným kopcem.

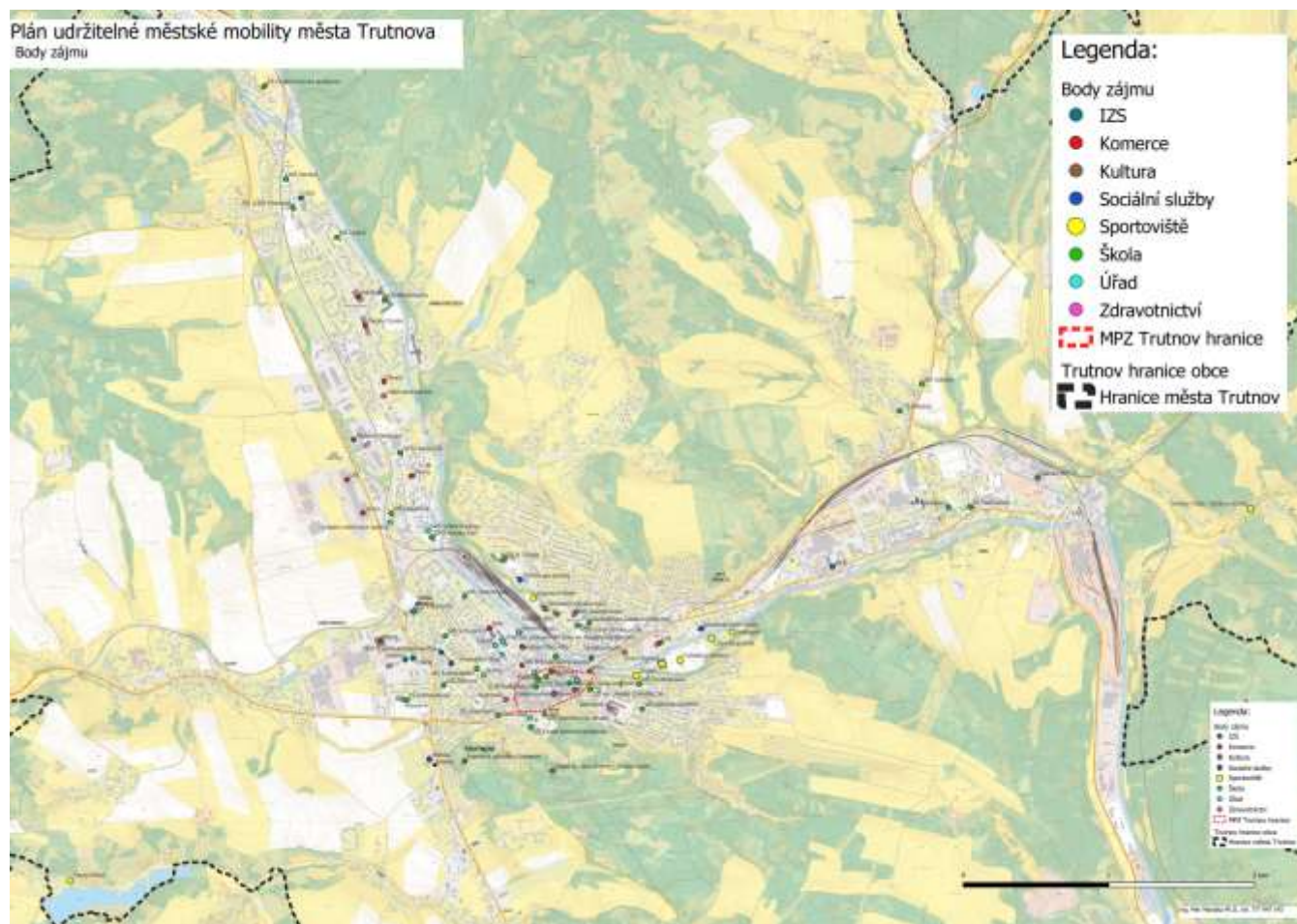
Další bariéru tvoří samotná řeka Úpa se šíří koryta cca 30 m, jejíž překročení vyžaduje množství přemostění.

Ve městě je 29 591 obyvatel k roku 2024 a 28 790 domácností k roku 2021 a 13 153 obydlených bytů ve 4 870 budovách. Průměrná obslužnost bytu je 2,25 osob na byt.

Celkový počet bytů je 15 502, z toho je 9 611 v bytových domech a 3 546 v rodinných domech.

Tabulka 24 - Obyvatelstvo Trutnova dle vzdělání, zdroj SLDB 2021

		Celkem	muži	ženy
Obyvatelstvo ve věku 15 a více let		24 626	11 838	12 788
nejvyšší dosažené vzdělání	bez vzdělání	148	69	79
	základní včetně neukončeného	3 207	1 332	1 875
	střední vč. vyučení (bez maturity)	8 227	4 465	3 762
	úplné střední (s maturitou), vč. nástavbového a pomaturitního	7 802	3 348	4 454
	vyšší odborné vzdělání, konzervatoř	311	108	203
	vysokoškolské	3 347	1 562	1 785
	nezjištěno	1 584	954	630



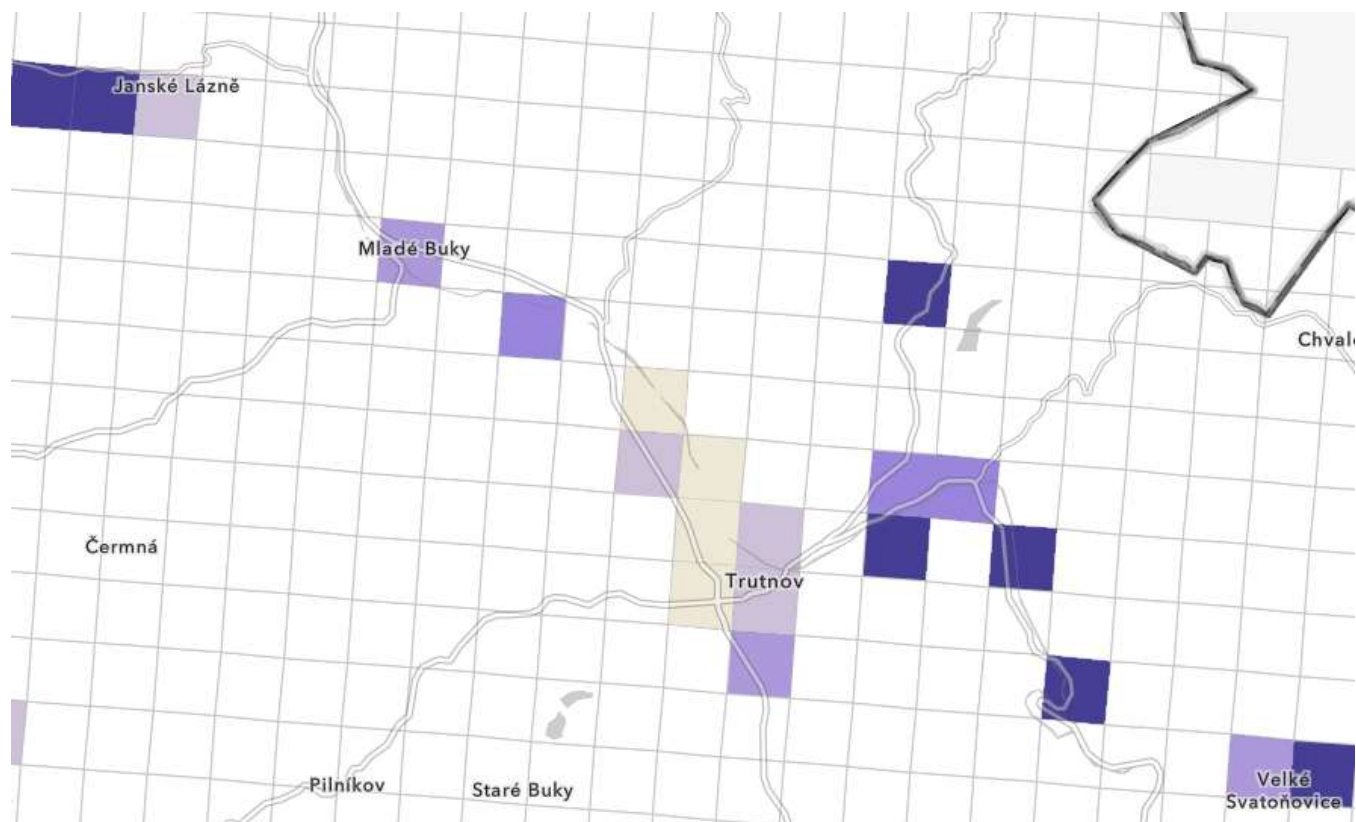
Obrázek 27: Významné zdroje a cíle dopravy

9.5. Zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb

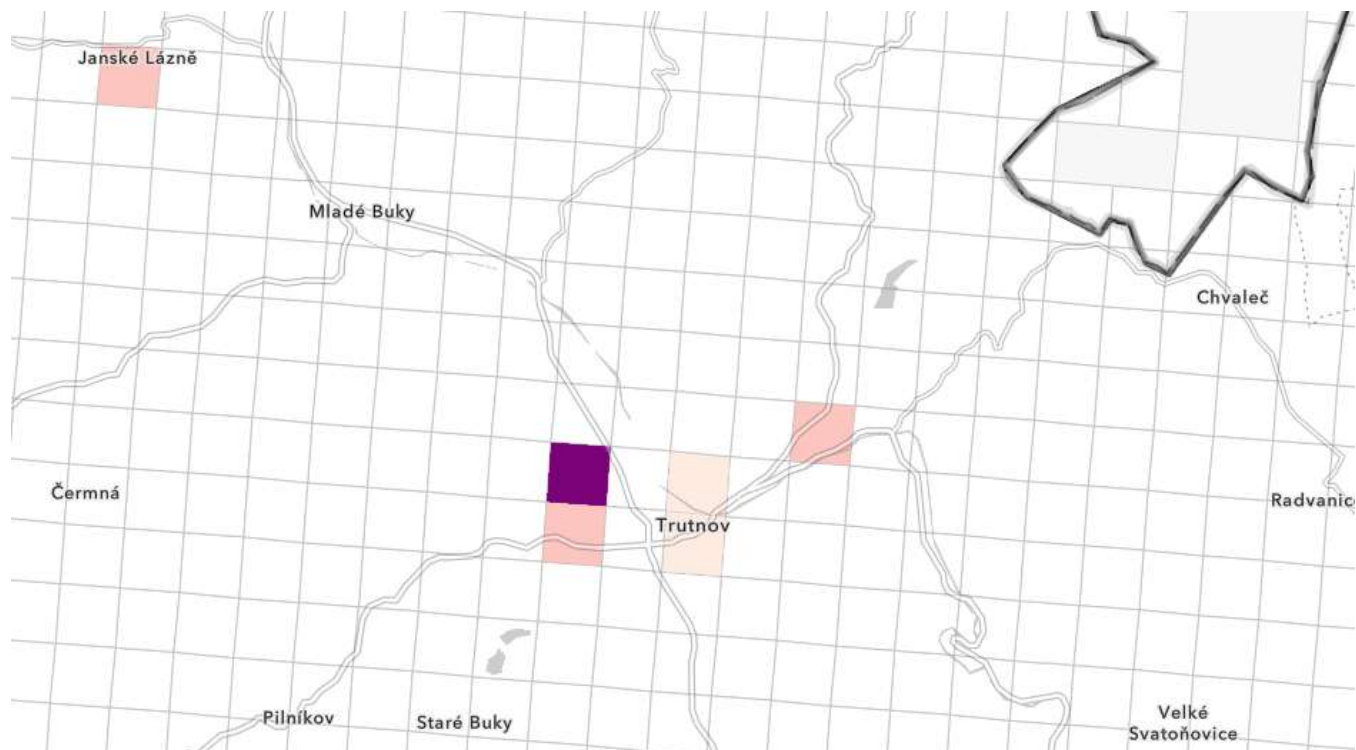
V Trutnově podniká 3 879 subjektů se zjištěnou aktivitou. Podíl fyzických osob je 75 %.

Tabulka 25 - Počet aktivních ekonomických subjektů dle počtu zaměstnanců

Počet zaměstnanců ekonomických subjektů	Počet subjektů v Trutnově
1-5 zaměstnanců	508
6-9 zaměstnanců	92
10-49 zaměstnanců	137
50-249 zaměstnanců	41
250 a více zaměstnanců	8



Obrázek 28: Podíl ekonomických subjektů s 50-249 zaměstnanci v síti 1x1 km



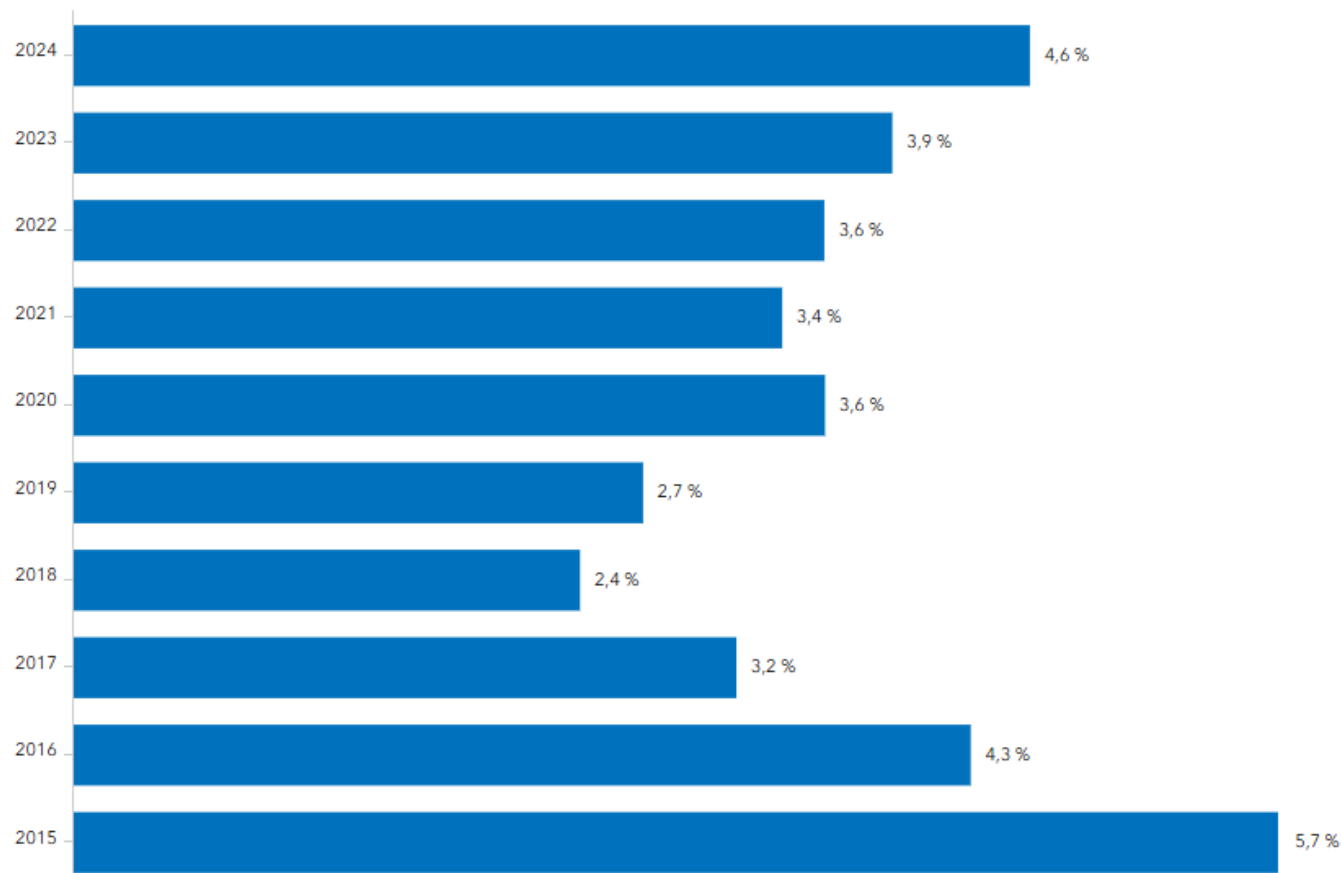
Obrázek 29: Podíl ekonomických subjektů s 250 a více zaměstnanci v síti 1x1 km

Nejvýznamnější zaměstnavatelé výroby a skladování jsou lokalizováni v Poříčí, Horním předměstí a Dolním Starém Městě.

V centru jsou významnými zaměstnavateli instituce, mezi které se řadí Městský úřad Trutnov, Úřad práce, OSSZ, Okresní soud a Katastrální úřad.

Na Kryblici je významným zaměstnavatelem Oblastní nemocnice Trutnov.

Podíl nezaměstnaných osob v roce 2024 byl 4,6 %.



Obrázek 30: Podíl nezaměstnaných osob v Trutnově v letech 2015-2024

9.6. Rekreační a volnočasové aktivity

Počet hostů v ubytovacích zařízeních města dosahuje historického maxima s 29 tis. návštěvníky. Délka pobytu se drží poslední 5 let na hodnotě 2,4 dní.

Největším areálem sportu a rekreace je na Kryblici, kde najdeme zimní stadion, plavecký stadion, fotbalové hřiště, letní koupaliště a skatepark.

Ve Lhotě jsou významným turistickým cílem cyklistické traily. V Poříčí Galerie EPO I. Ve Voletinách je Tkalcovské muzeum. V centru města najdeme pěší zónu, Muzeum Podkrkonoší, Dračí uličku a Společenské centrum UFFO se sochami.

Ve Středním Předměstí je Středisko volného času s lanovým centrem a dopravním hřištěm.

Na městský park a lesopark s Dračí kašnou navazují Jánská kaple a Památník generála Gablenze na kopci Šibeník. Na Dolcích se nachází Autokemp Dolce. V Horním Starém Městě je k dispozici Fit stezka Horní Staré Město, obdobně jako Fit stezka Poříčský hřbet v Poříčí.

Tabulka 26 Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních ve městě Trutnov, zdroj ČSÚ

Rok	Hosté celkem	v tom		Přenocování celkem	v tom		Průměrný počet přenocování (noci)
		rezidenti	nerezidenti		rezidenti	nerezidenti	
2012	18 646	11 198	7 448	57 951	33 428	24 523	3,1
2013	17 110	9 634	7 476	50 916	27 531	23 385	3,0
2014	19 476	10 595	8 881	45 903	22 070	23 833	2,4
2015	25 731	15 635	10 096	64 376	34 995	29 381	2,5
2016	24 198	13 944	10 254	67 122	31 214	35 908	2,8
2017	28 087	15 199	12 888	70 341	33 992	36 349	2,5
2018	25 484	15 712	9 772	63 725	38 516	25 209	2,5
2019	27 737	16 364	11 373	64 720	35 859	28 861	2,3
2020	15 561	11 388	4 173	37 541	27 074	10 467	2,4
2021	17 902	14 410	3 492	45 166	36 030	9 136	2,5
2022	28 327	20 461	7 866	71 505	51 206	20 299	2,5
2023	28 263	17 843	10 420	67 523	41 676	25 847	2,4
2024	29 026	17 097	11 929	69 593	39 439	30 154	2,4

9.7. Mobilita

Trutnov je součástí Královehradeckého kraje, který je na střední úrovni ve využívání osobního vozidla pro cesty do zaměstnání. Největší podíl využívání automobilu je lokalizován na západě Čech a na Vysočině. Naopak na Moravě je podíl ve využívání osobního automobilu do zaměstnání menší.

Obdobné rozložení podílu užívání osobního automobilu je při cestách do školy, kde nejméně je automobil při cestách do školy využíván v Praze a Jihomoravském kraji.

Z města Trutnov a v rámci města Trutnova vyjíždí 12 358 osob to je 43 % obyvatel. Z toho 1 684 vyjíždí mimo Trutnov. 666 cest tvoří dálkové cesty mimo kraj. Dojíždka v objemu 5 347 je 3x vyšší než vyjíždka.

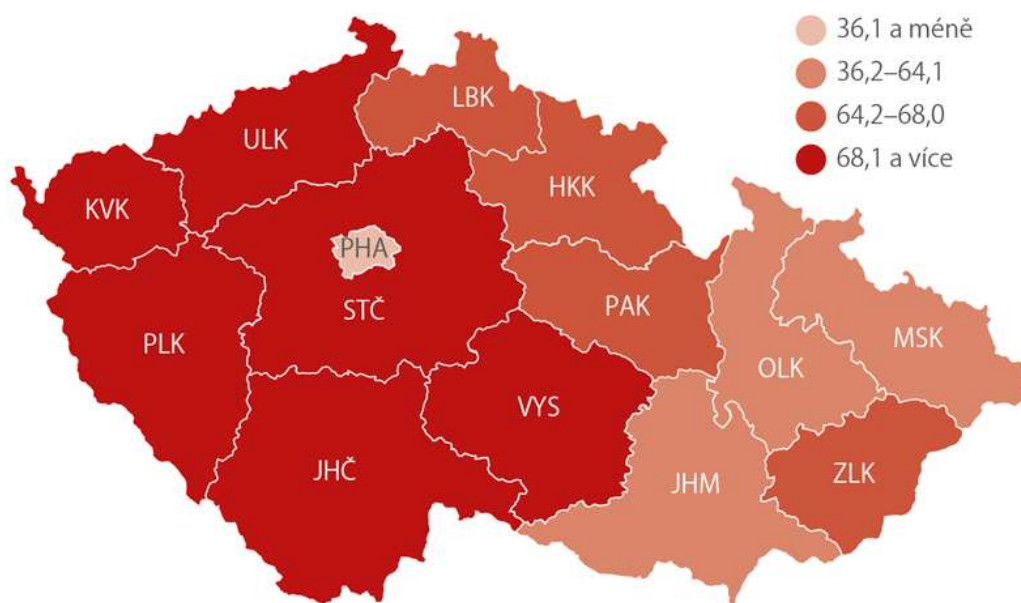
Osobním autem z Trutnova vyjíždí 1 184 osob a dojíždí do Trutnova 3662 osob za prací a do škol.

Autobusem z Trutnova vyjíždí 342 osob a dojíždí do Trutnova 1 159 osob za prací a do škol.

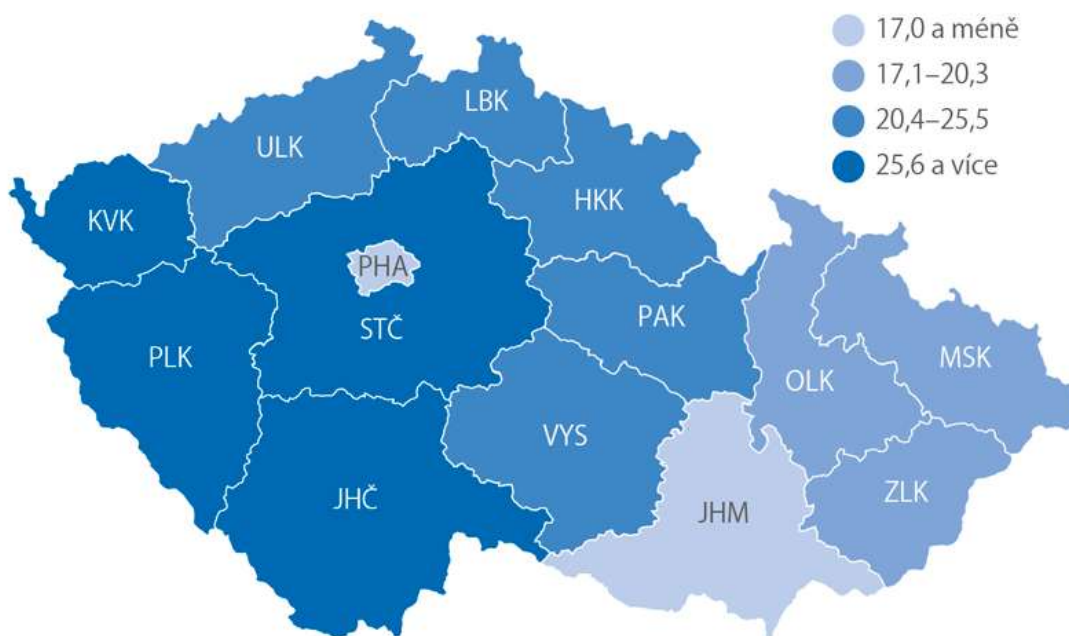
Vlakem z Trutnova vyjíždí 137 osob a dojíždí do Trutnova 466 osob za prací a do škol.

Na kole z Trutnova vyjíždí 21 osob a dojíždí do Trutnova 60 osob za prací a do škol.

Vlak tvoří 28 % objemů příměstské veřejné dopravy. Automobilová doprava do škol a zaměstnání do a z Trutnova je v objemu 4846 cest za den jednosměrně. To je 9 692 cest obousměrně.

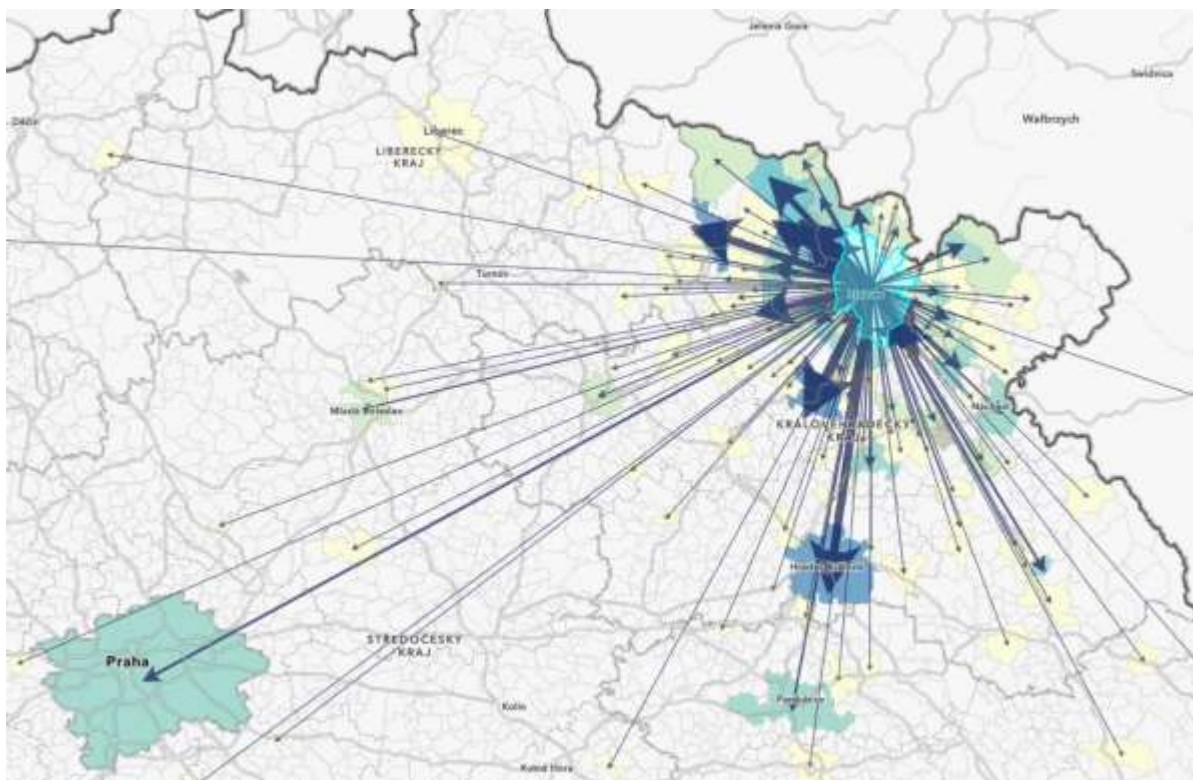
Podíl osob využívajících automobil pro alespoň část cesty do práce na úrovni krajů (%)

Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

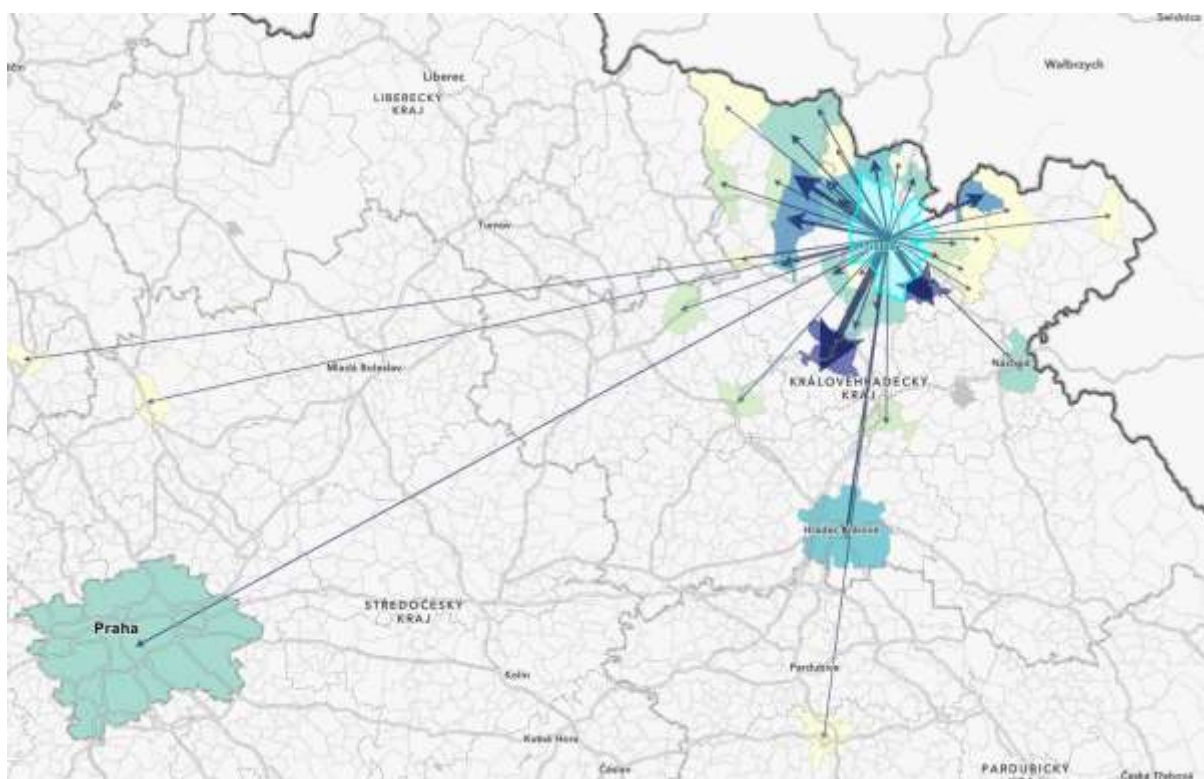
Obrázek 31: Lokality dle podílu využívání osobního automobilu do zaměstnání**Podíl osob využívajících automobil pro alespoň část cesty do školy na úrovni krajů (%)**

Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

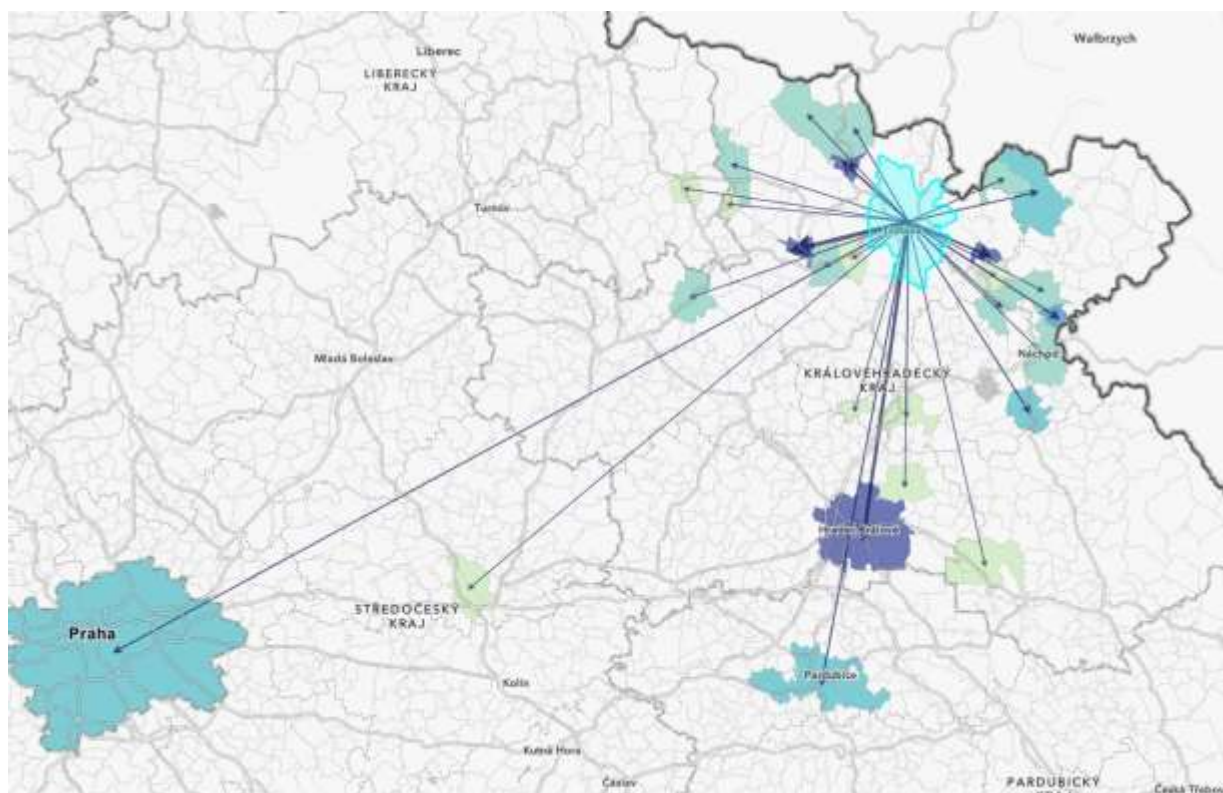
Obrázek 32: Lokality dle podílu využívání osobního automobilu při cestě do školy



Obrázek 33: Vyjížd'ka z Trutnova osobním autem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



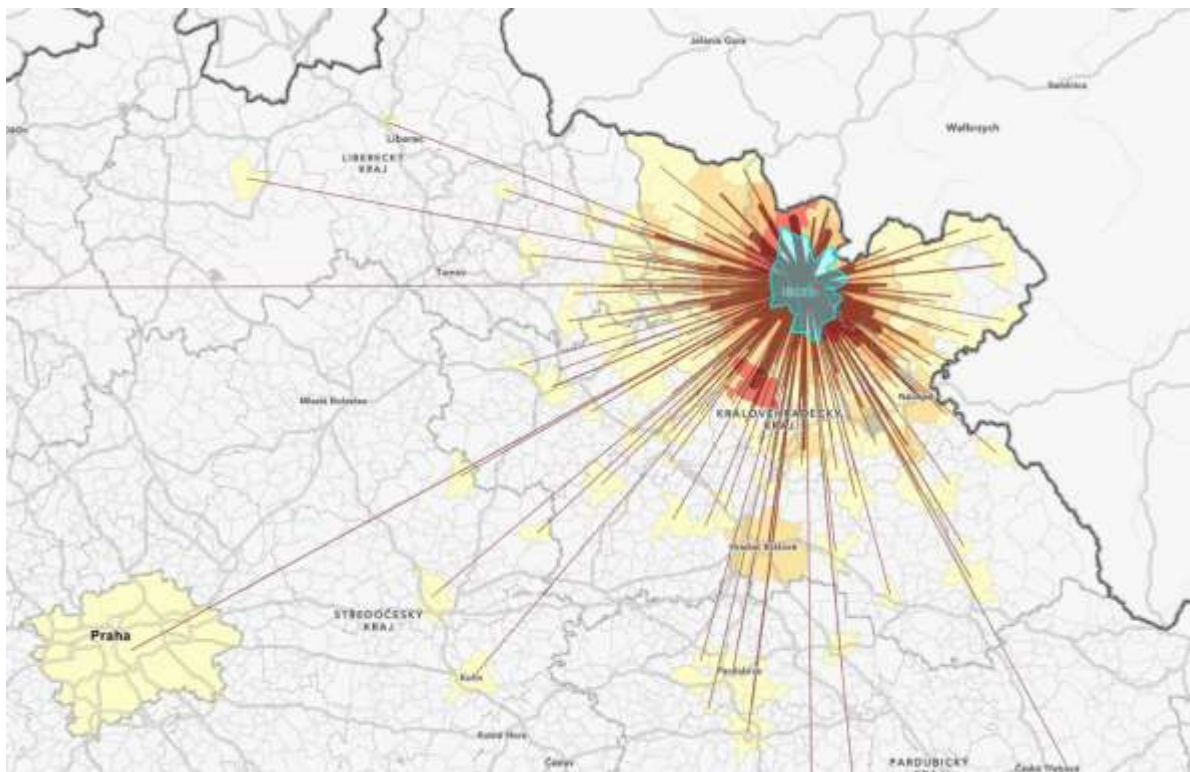
Obrázek 34: Vyjížd'ka z Trutnova autobusem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



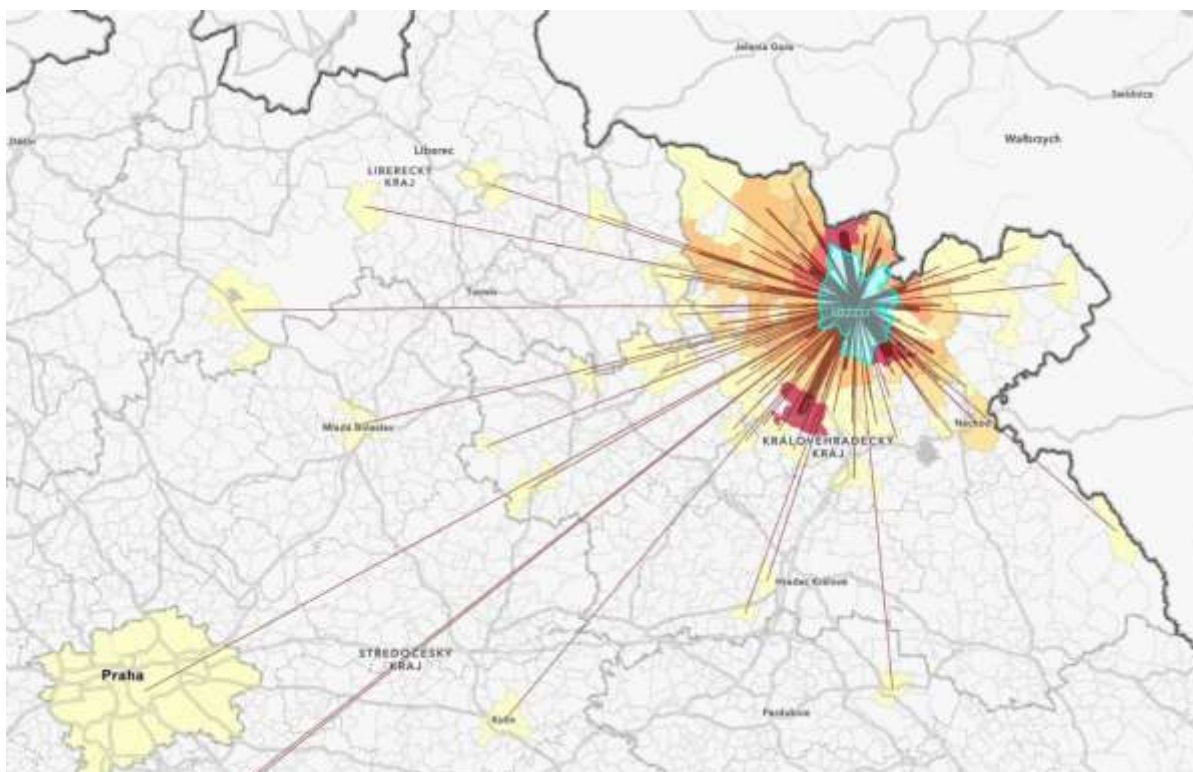
Obrázek 35: Vyjíždka z Trutnova vlakem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



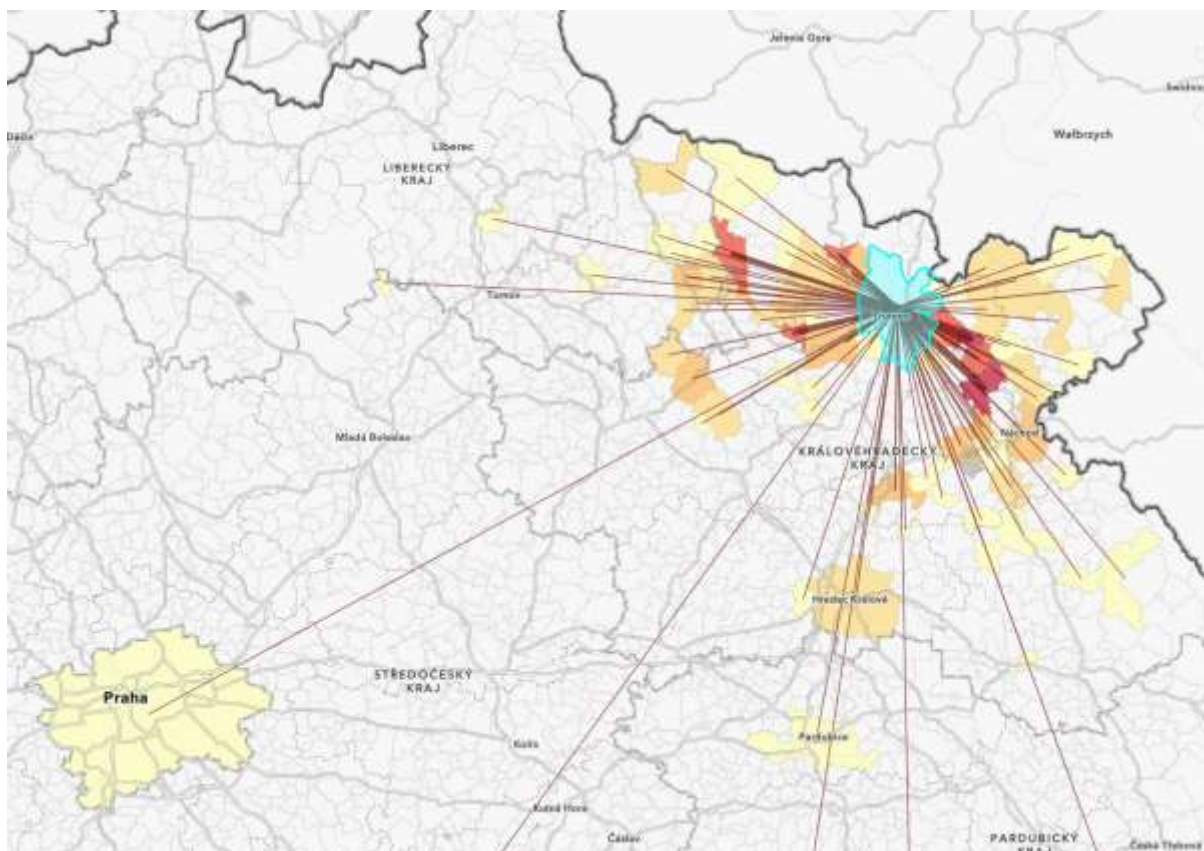
Obrázek 36: Vyjíždka z Trutnova na kole do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



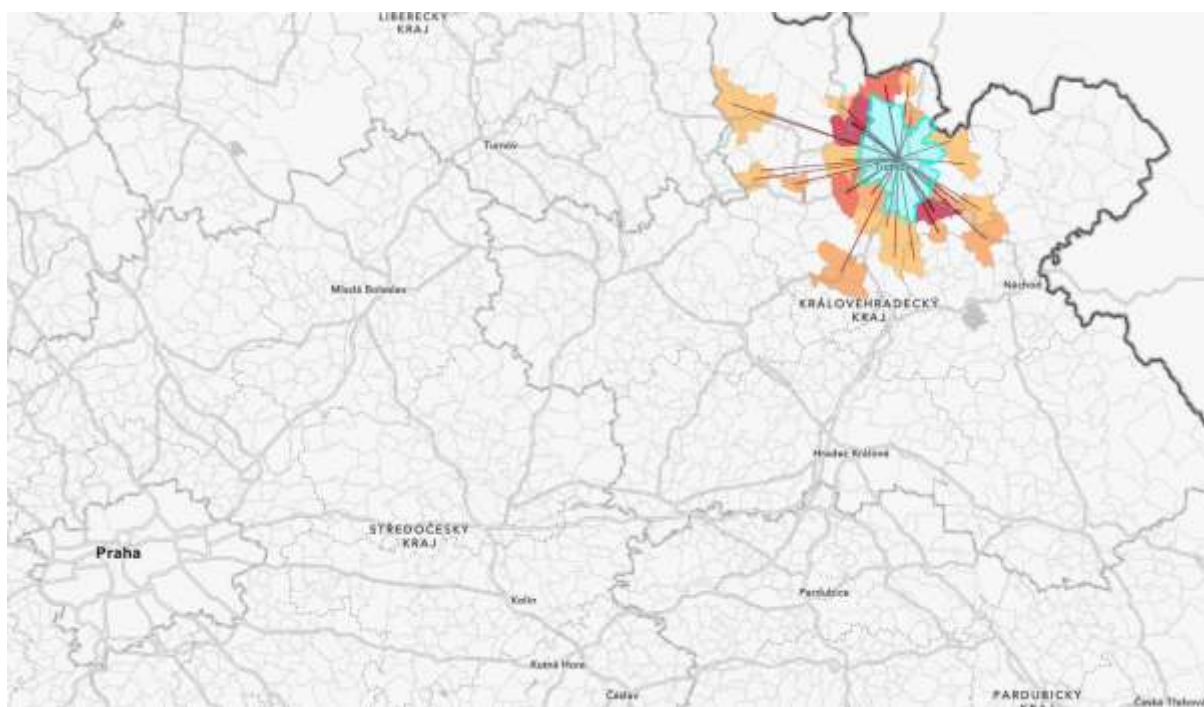
Obrázek 37: Dojížd'ka do Trutnova osobním autem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



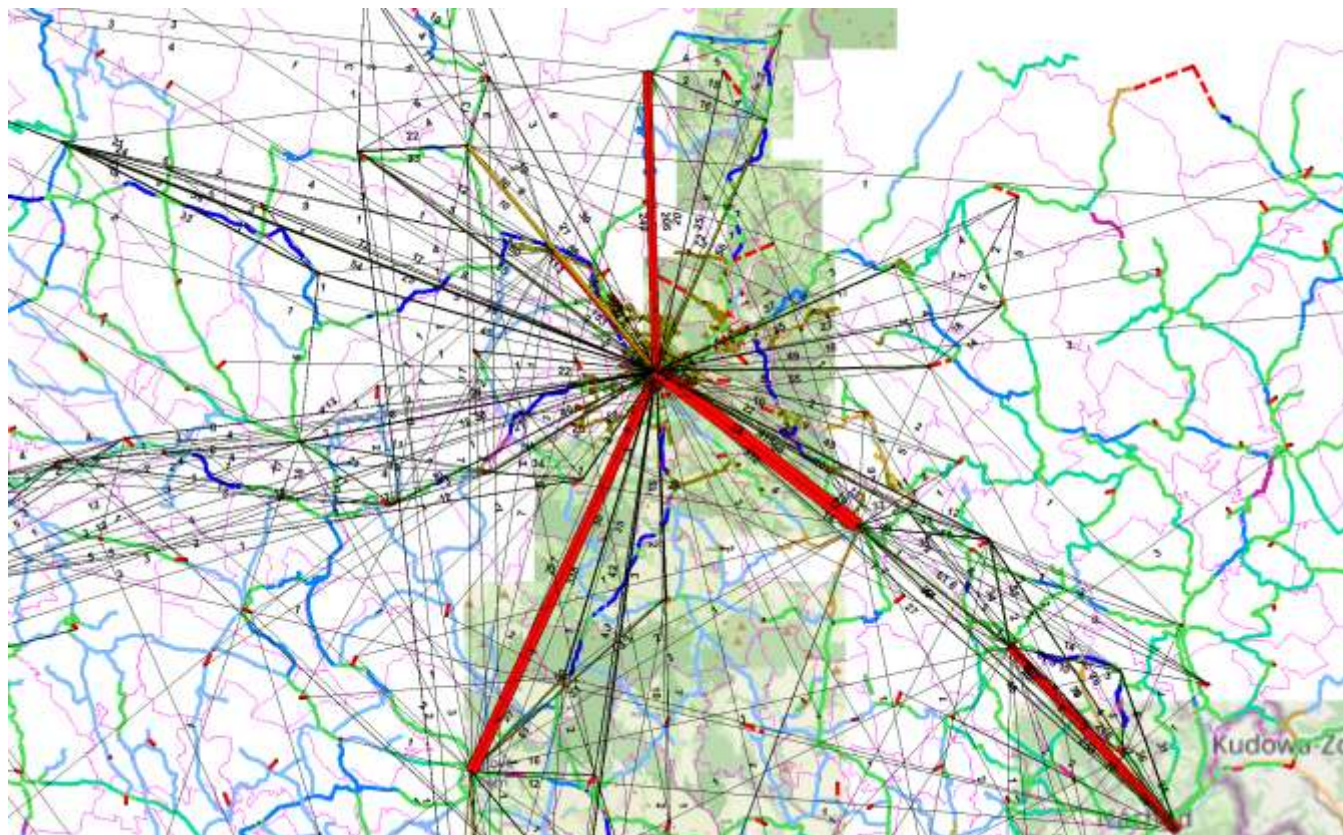
Obrázek 38: Dojížd'ka do Trutnova autobusem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



Obrázek 39: Dojíždka do Trutnova vlakem do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



Obrázek 40: Dojíždka do Trutnova na kole do školy a zaměstnání, zdroj: SLDB 2021



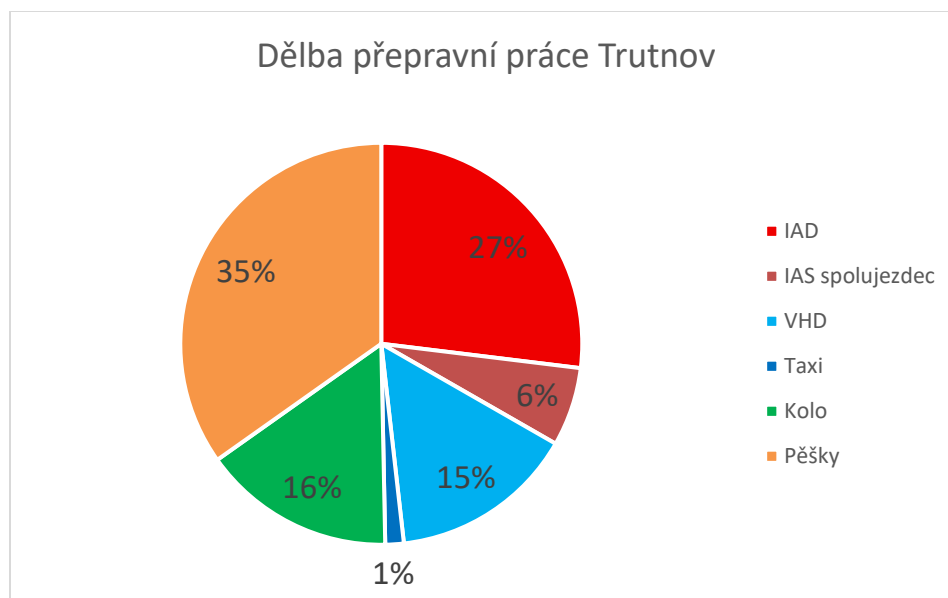
Obrázek 41: Vztahy příměstské autobusové dopravy PAD, 26.3. 2025, zdroj: IREDO

Hybnost

Hybnost se předpokládá v rozmezí 3–3,5 cest na osobu. Hybnost do práce a do školy je 0,41 cesta na osobu a den dle SLDB 2021.

Dělbá přepravní práce

Dělbá přepravní práce byla vypočítána z průzkum s veřejností zpracovaného v roce 2025 DMSc. Dominikou Potužákovou PDEng. Výsledná dělbá přepravní práce byla vypočtena z odpovědí na jednotlivé otázky k frekvenci užívání jednotlivých dopravních prostředků.



Obrázek 42: Dělbá přepravní práce z průzkumu dopravního chování 2025, DMSc. Dominika Potužáková PDEng.

Dle průzkumů intenzit dopravy je cyklistická doprava v průzkumu dopravního chování nadhodnocena.

Průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy

Průměrné přepravní vzdálenosti se předpokládají u pěší dopravy 1 km, u cyklistické dopravy 3,2 km, u automobilové dopravy 25 km a u veřejné dopravy příměstské je to 14 km u MHD je průměrná přepravní vzdálenost 4 km.

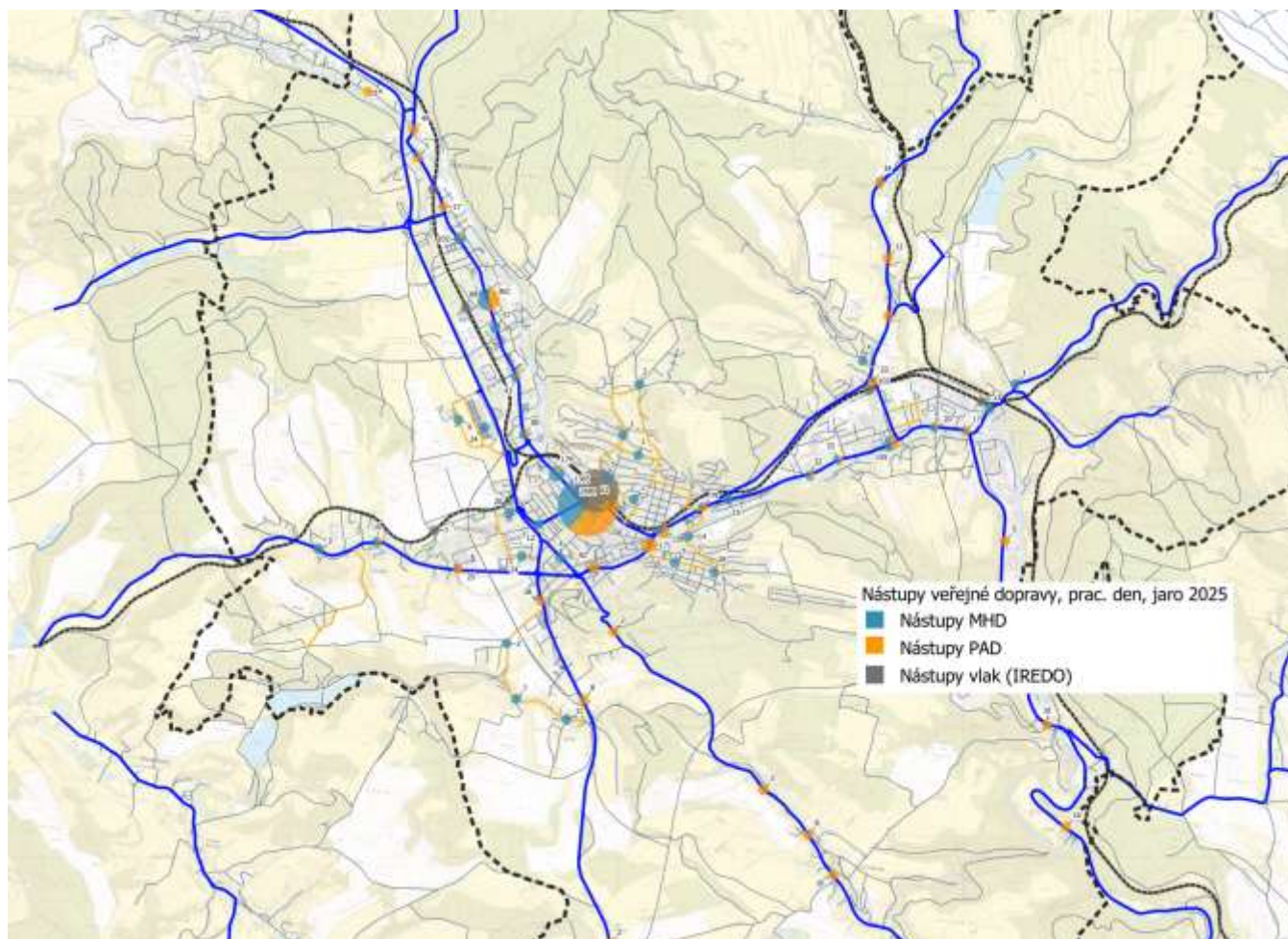
Přepravní objemy individuální dopravy

Přepravní objemy jsou znázorněny na kartogramu intenzit dopravy. Maximální dopravní zátěž je na ulici Polská, kde bylo sčítáno 21,4 tis. vozidel za 24 hodin pracovního dne. Nejzatíženější místní komunikace je Úpské nábřeží s 15,9 tis. vozidly za pracovní den a ulice Horská s 15,8 tis. vozidly za pracovní den.

Přepravní objemy veřejné dopravy

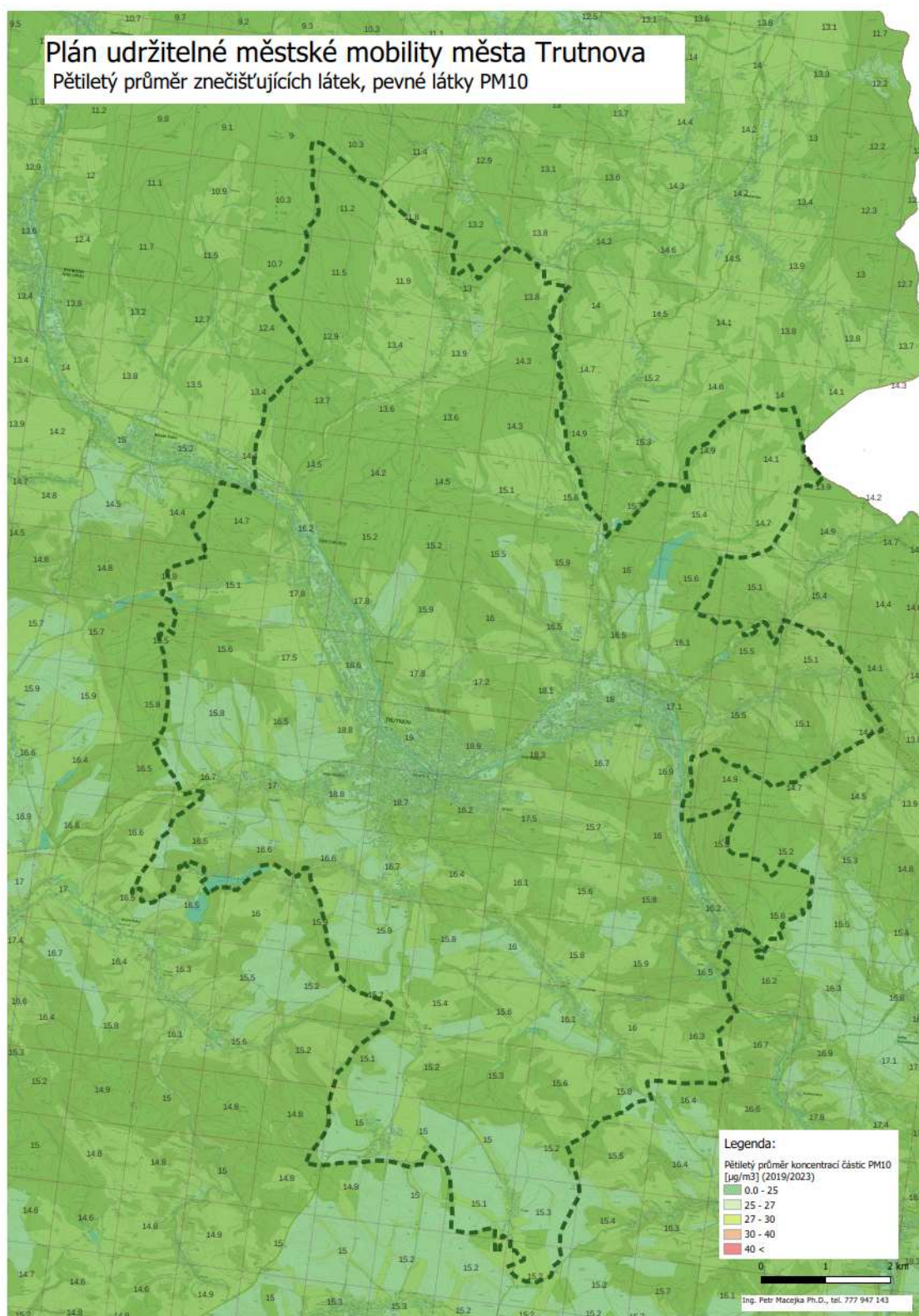
MHD přepraví za rok dle dat dopravce 1,1 mil. cestujících za rok. Dle dat dopravce MHD odbaví 2 050 cestujících za den. Dle dat IDS přepraví příměstská doprava v Trutnově 2 753 cestujících autobusem, z toho 615 cest je po Trutnově a 1 565 cest vlakem.

Data jsou z odbavovacích systémů dopravce.

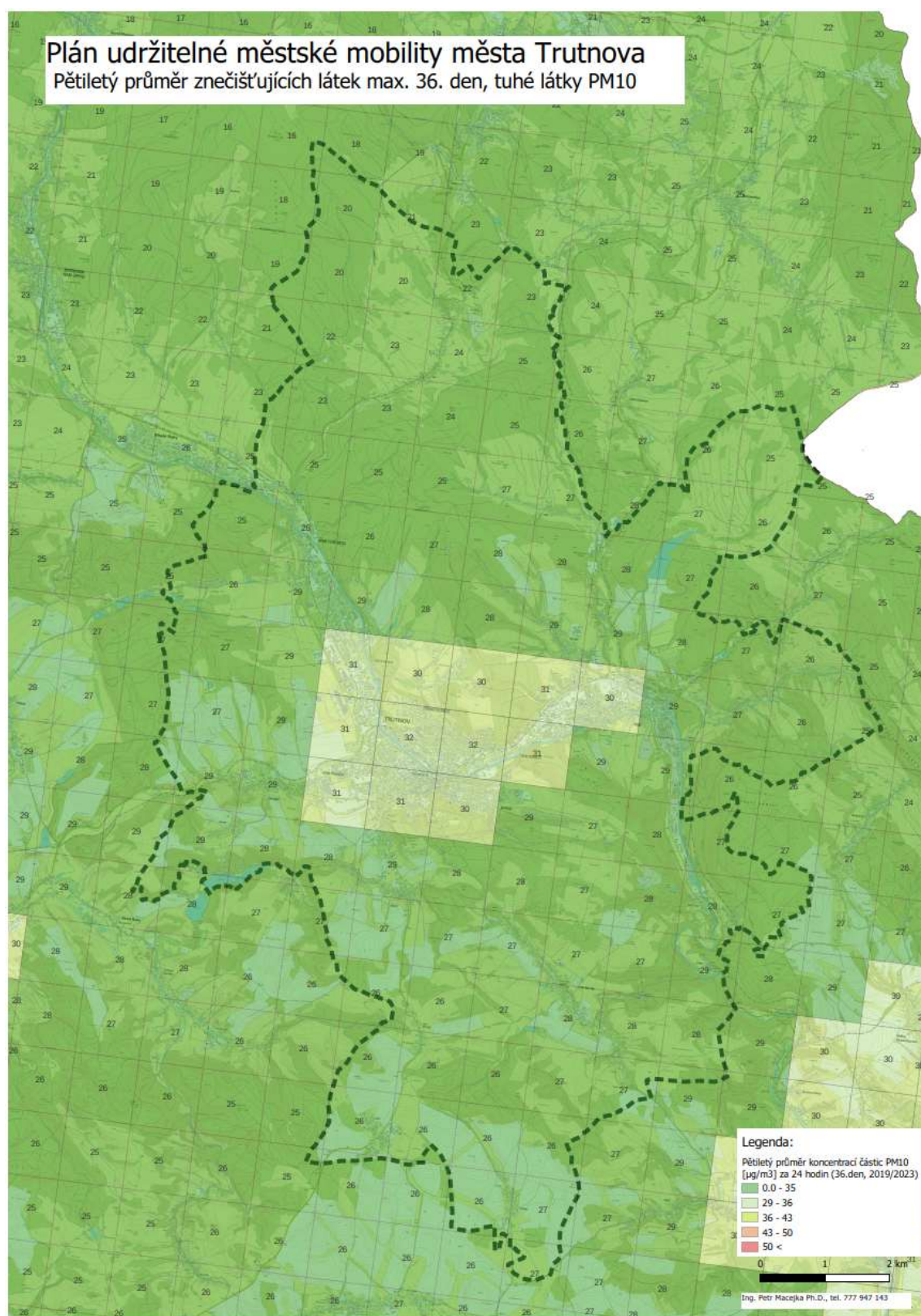


Obrázek 43: Nástupy veřejné dopravy v pracovní den 2025, zdroj: dopravce a IREDO

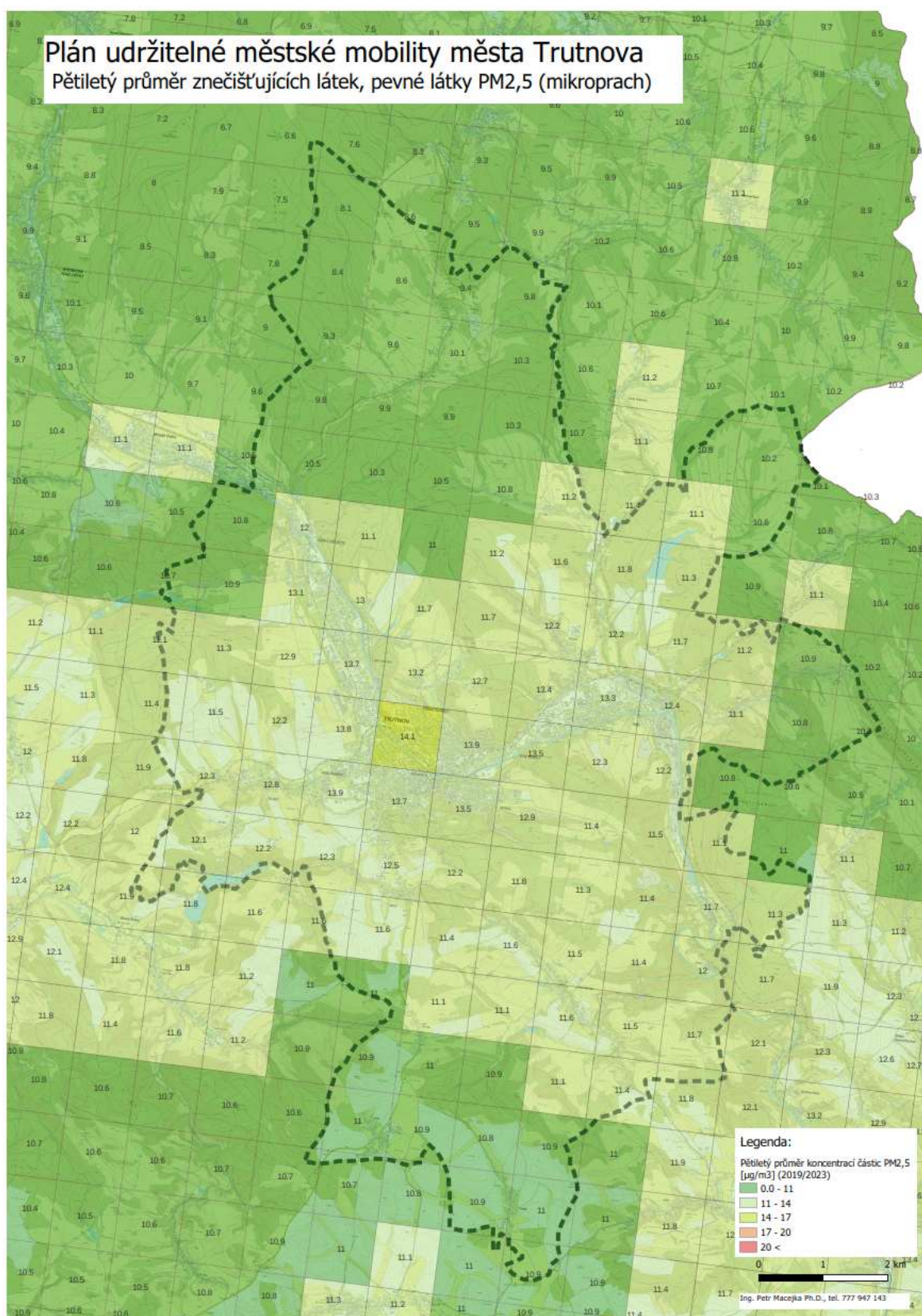
9.8. Imisní zatížení města škodlivinami



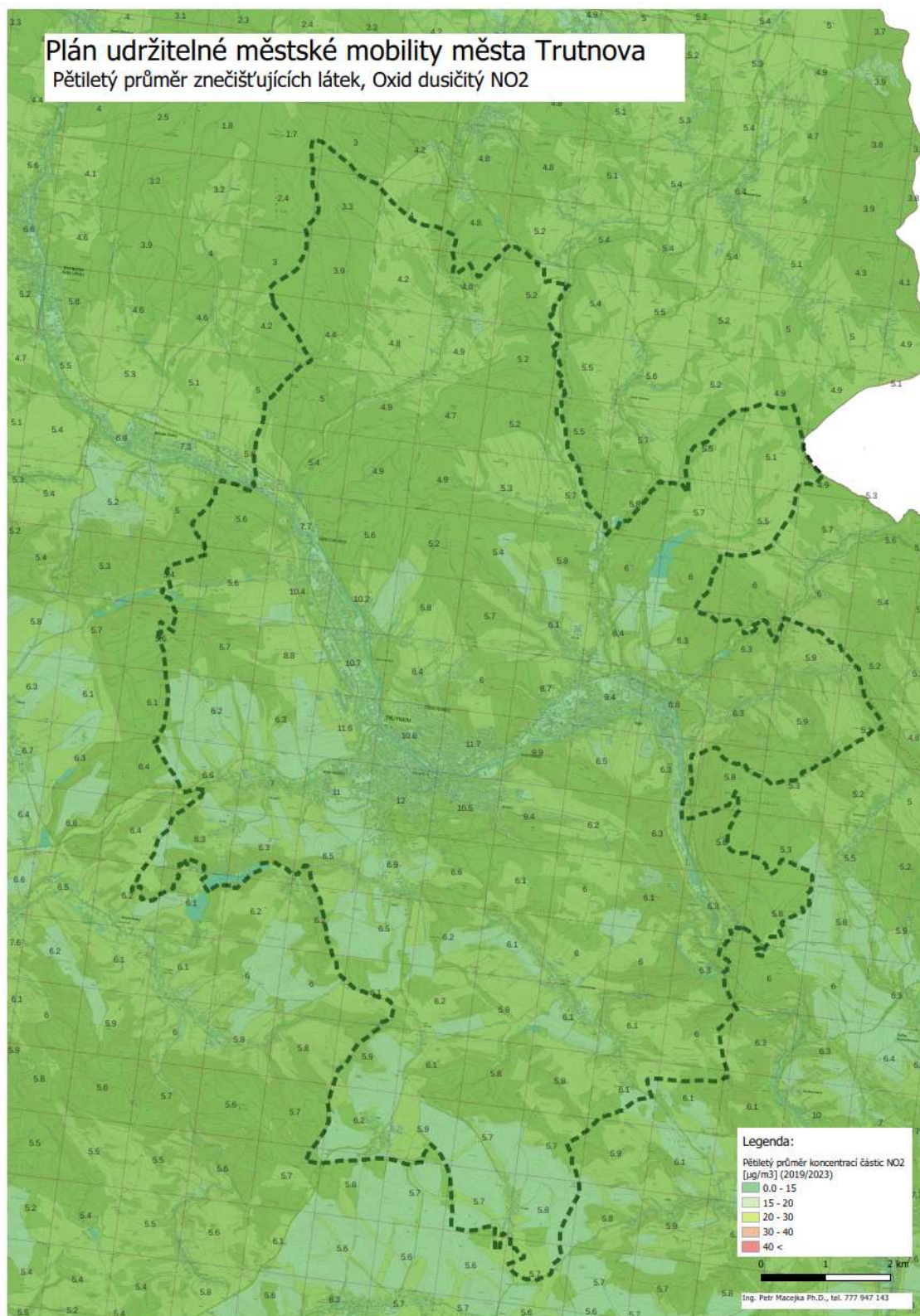
Obrázek 44: Znečištění ovzduší PM10 pětiletý průměr



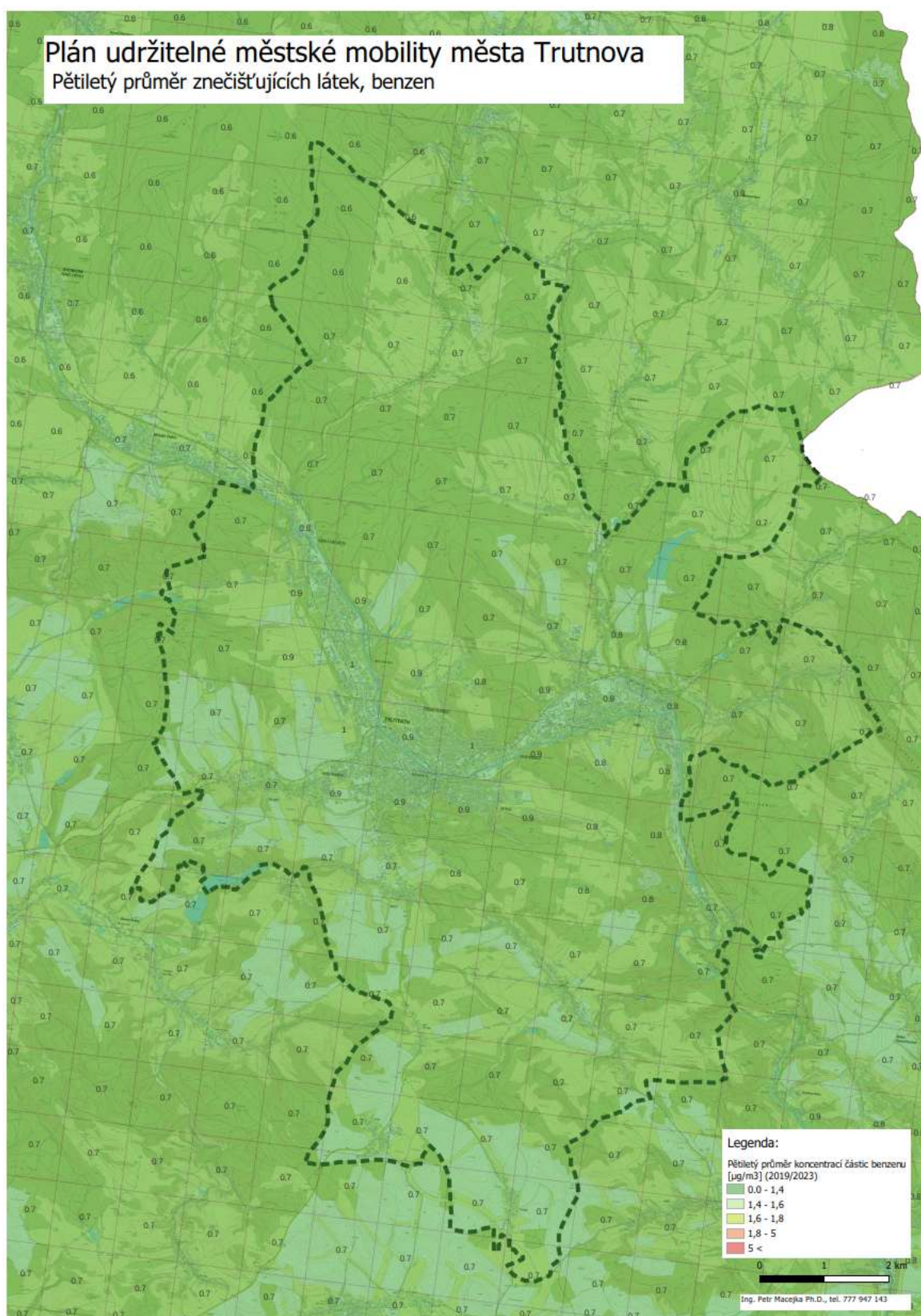
Obrázek 45: Znečištění ovzduší PM10 maximální denní hodnota 36. dne, pětileťý průměr



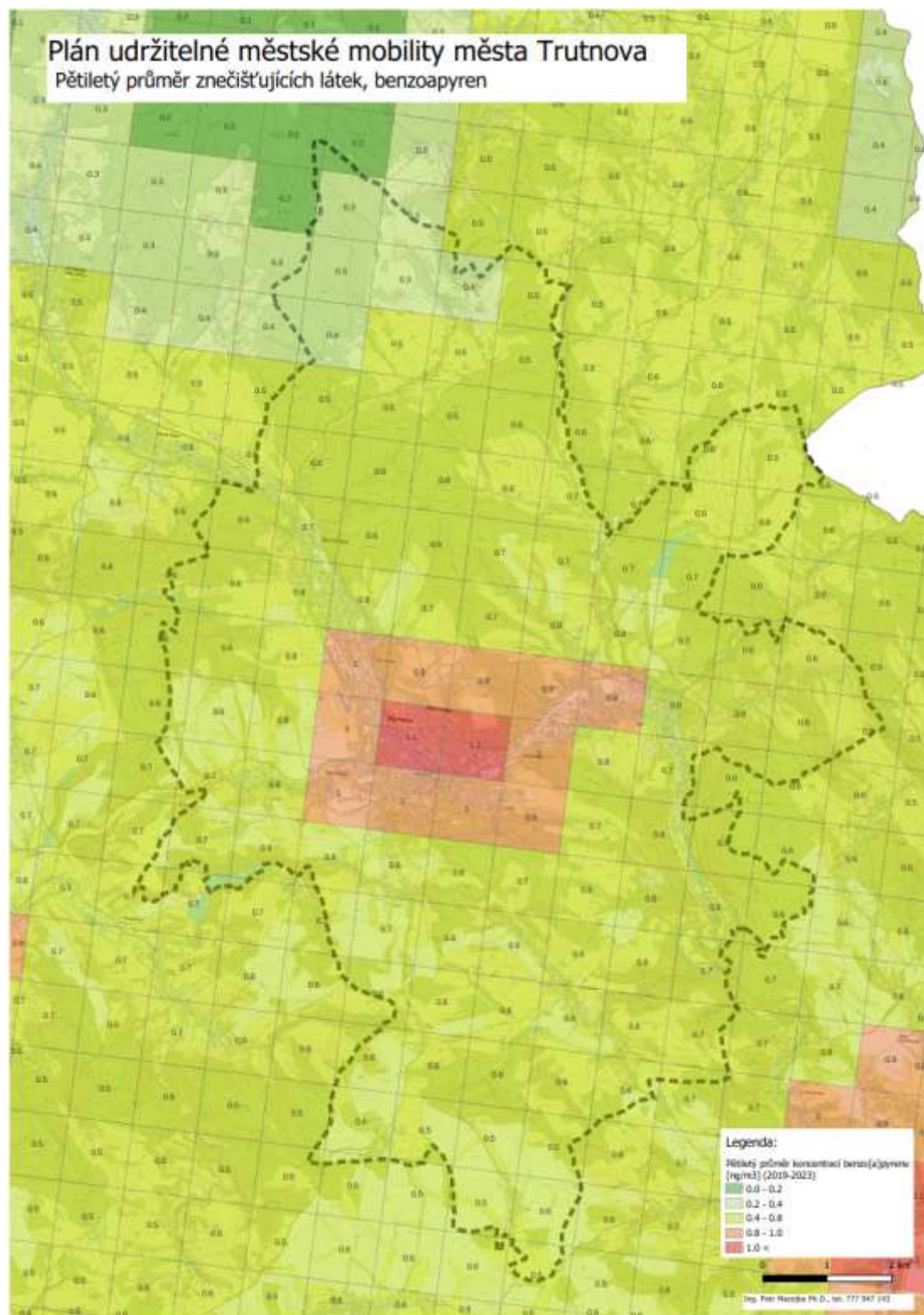
Obrázek 46: Znečištění ovzduší PM_{2,5} pětiletý průměr



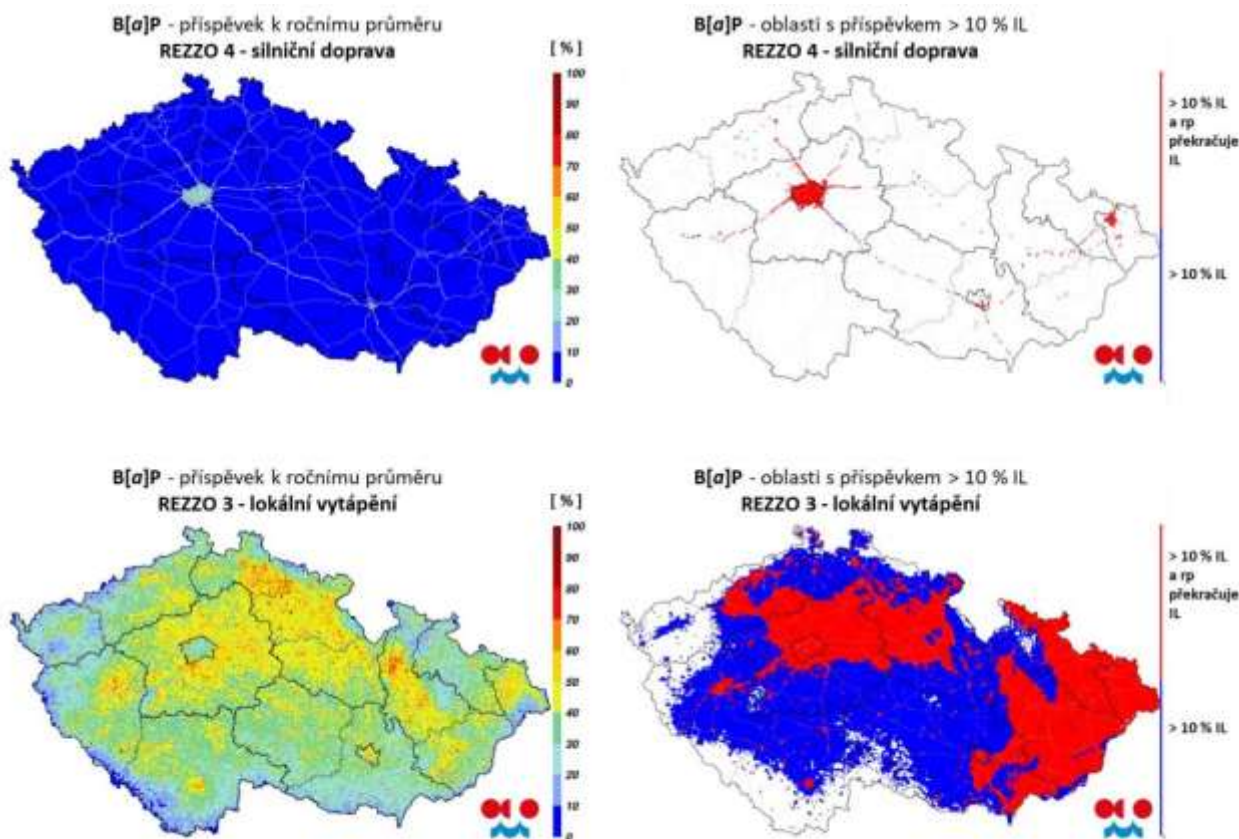
Obrázek 47: Znečištění ovzduší NO₂ pětiletý průměr



Obrázek 48: Znečištění ovzduší benzen pětiletý průměr



Obrázek 49: Znečištění ovzduší benzoapyren pětiletý průměr



Obr. 28 Příspěvek jednotlivých kategorií českých zdrojů k ročnímu průměru benzo[a]pyrenu.

Obrázek 50: Příspěvek BaP z dopravy a lokálního vytápění, zdroj: Program zlepšování ovzduší zóna severovýchod

Dle Programu zlepšování ovzduší, dále také PKZO, má jediná znečišťující látka v ovzduší Trutnova s překročeným limitem největší podíl v lokálních topeništích. Za to doprava se na tvorbě BaP podílí méně než 10 %.

Dle PKZO se emise z dopravy mezi lety 2021 a 2025 snížily o 36 %. Tento trend má dále pokračovat. Redukce dopravy není efektivním nástrojem pro snížení emisí BaP pod imisní limit vzhledem k nízkým emisím BaP dopravou a současném trendu snižování BaP z dopravy vlivem výměny vozového parku

Dosažení limitu je možné významným přechodem na bezemisní pohony nebo řešením emisí zdrojů REZZO 3 (lokální topeniště).

Tabulka 27 - Maximální imise pětiletých průměrů 2019 - 2023 znečišťujících látek v Trutnově, zdroj: ČHMÚ

Název	Zkratka	Max. imise v Trutnově	Imisní limit [rok]
Benzoapyren	BaP	1,1ng·m ⁻³	1 ng·m ⁻³
Benzen	BZN	1 µg/m ³	5 µg/m ³
Oxid dusičitý	NO2	12 µg·m ⁻³	40 µg·m ⁻³
Prach	PM10	19 µg/m ³	40 µg·m ⁻³
Mikroprach	PM2,5	14,1 µg/m ³	20 µg·m ⁻³
Prach	PM10	32 µg/m ³	50 µg·m ⁻³ [den]

9.1. Hluková zátěž

Problém hluku z dopravy se zvyšuje s podílem nákladních vozidel, rychlostí vozidel a intenzitou vozidel.

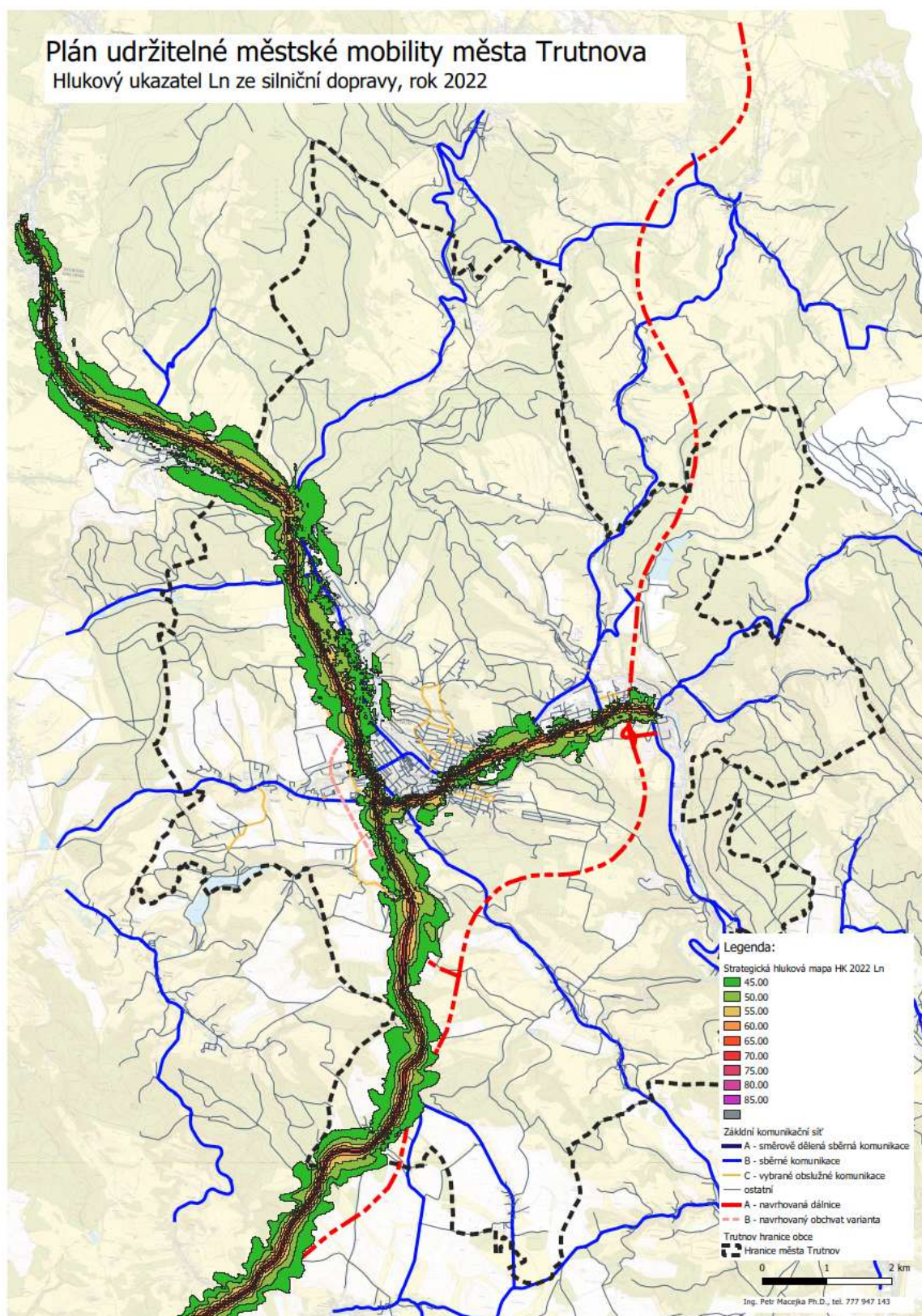
Podél páteřních komunikací je nutné realizovat protihluková opatření, pokud je to možné. Současně u nových komunikací je nutné v územním plánu navrhnout takové odstupy zástavby od páteřních komunikací, aby bylo možné realizovat protihluková opatření.

Tabulka 28 - Hlukové limity z dopravy pro denní a noční dobu

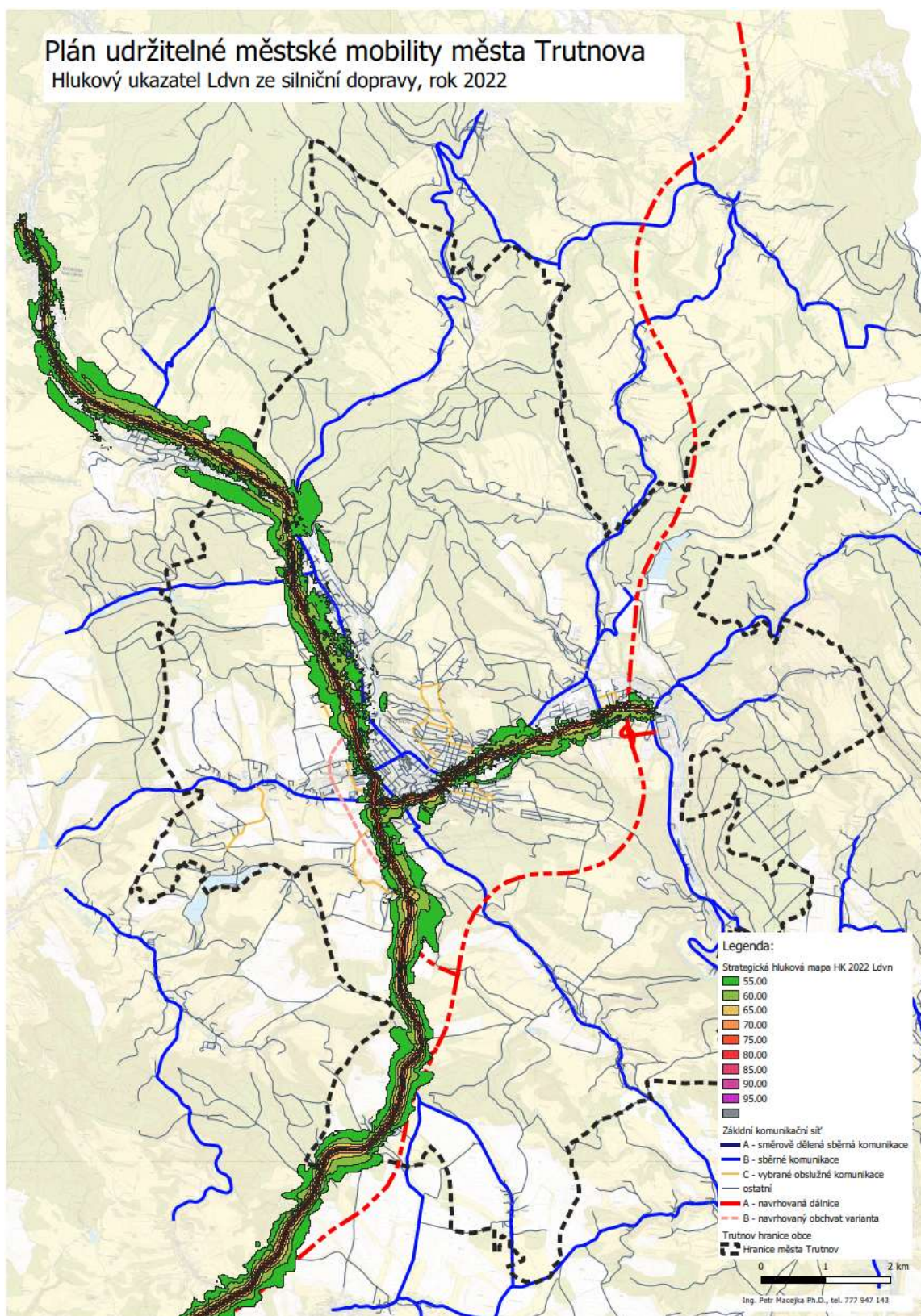
	Doba dne	L _{Aeq,T} [dB]
Dálnice, silnice I. a II. tř., místní komunikace I. a II. tř.	Denní	65
	Noční	55
Silnice III. tř., komunikace III. tř. a účelové komunikace	Denní	60
	Noční	50

Pro hodnocení hlukové zátěže z dopravy bylo využito strategických hlukových map.

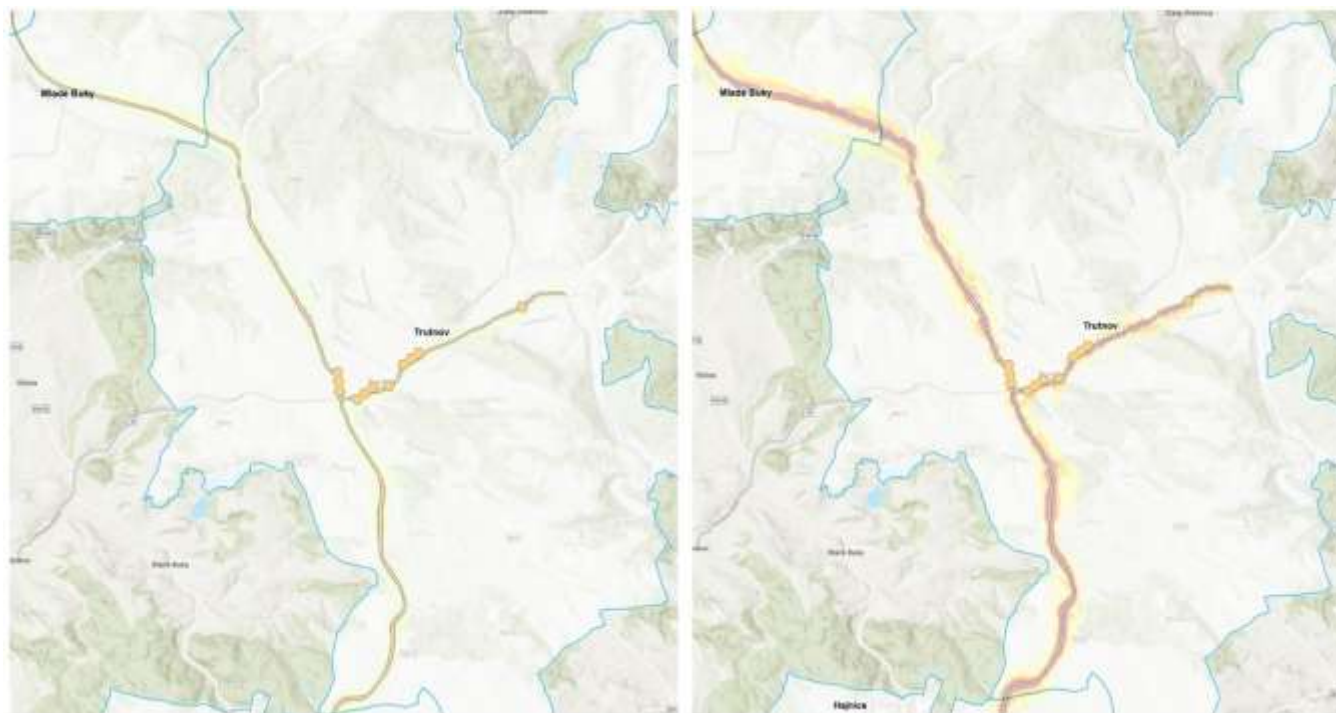
Limit hluku je překročen na silnici I/16 a I/14. Pro místa překročených limitů hluku jsou v plánu alternativní trasy po obchvatových komunikacích, které jsou v přípravě nebo výstavbě.



Obrázek 51: Hluková zátěž silniční dopravy roku 2022 noční doba, zdroj: strategické hlukové mapy



Obrázek 52: Hluková zátěž silniční dopravy roku 2022 (denní doba), zdroj: strategické hlukové mapy



Obrázek 53: Překročení dovolené hlukové zátěže silniční dopravy roku 2022 vlevo noc, vpravo den, zdroj: strategické hlukové mapy

9.2. SWOT poptávky po mobilitě

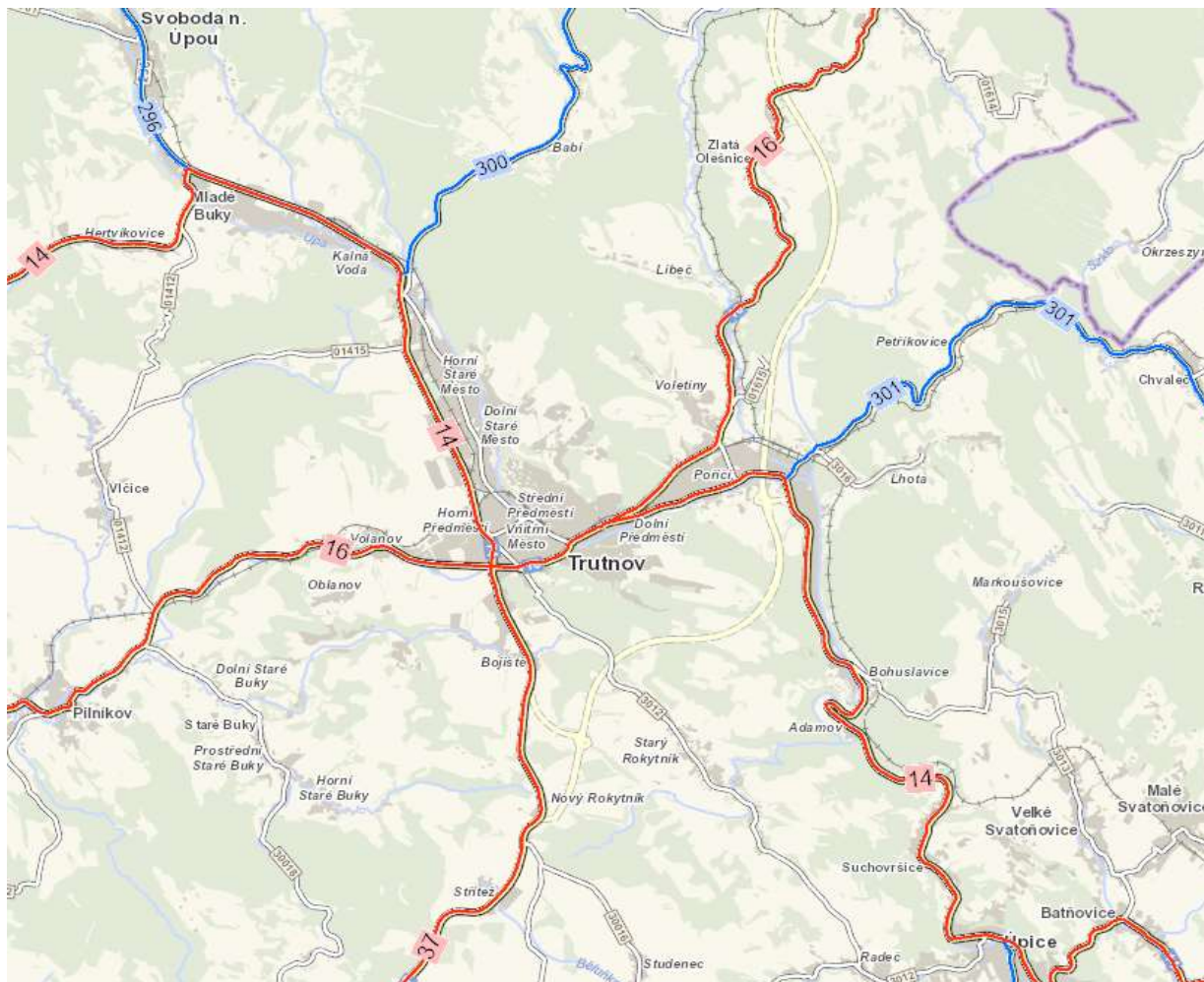
Tabulka 29 - SWOT poptávka po mobilitě

Silné stránky	Slabé stránky
Fungující MHD zvyšující podíl udržitelné dopravy	Překročený limit hluku na silnicích I/14 a I/16
Fungující IDS zvyšující podíl udržitelné dopravy	Vysoká dopravní zátěž na silnici I/16
Fungující sdílená kola zvyšující podíl udržitelné dopravy	Rozmístění bydlení a výroby ve městě
Imise PM a NO ₂ pod imisním limitem	Klesající počet obyvatel
Průměrná přepravní vzdálenost vhodná pro cyklistickou dopravu	Vylidňování stávajících sídlišť
Klesající počet závažných dopravních nehod	Vyšší nehodovost
Příležitosti	Hrozby
Odvedení tranzitu dopravy výstavbou dálnice	Zvyšující se poptávka automobilové dopravy
Snížení hlukové zátěže odvedením nákladní dopravy	Indukce dopravy dálnice
Nížší preference auta ve srovnání se západními Čechami	Zvýšení tranzitu do hor a do Polska
Turistický potenciál	Přesun bydlení obyvatel dál od centra města

10. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

10.1. Stav sítě pozemních komunikací

Stav sítě pozemních komunikací je dán údržbou, která je prováděna kontinuálně. Silnice jsou rozděleny dle vlastníka na místní komunikace, které spravuje město Trutnov, krajské silnice II. a III. třídy a silnice I. třídy, které jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic.



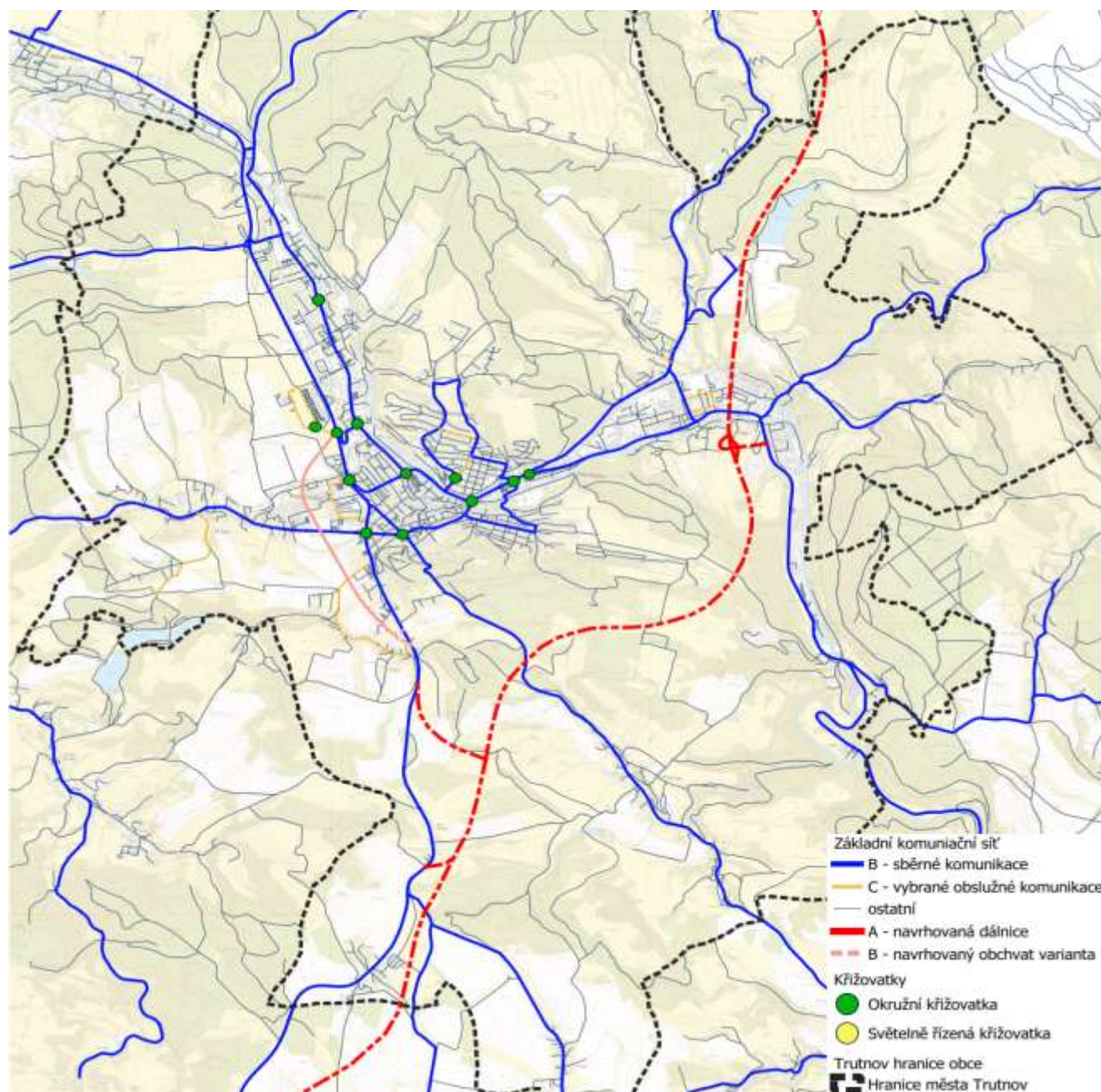
Obrázek 54: Zatřídění silnic dle vlastníka, zdroj ŘSD ČR

Trutnovem procházejí silnice I. třídy I/14, I/16 a I/37, dále krajské silnice II. třídy II/300, II/301 a krajské silnice III. třídy III/3011, III/3012, III/3013, III/3016, III/30015, III/30016, III/01415, III/01615.

V Trutnově v současné době nejsou žádné dálnice ani rychlostní komunikace.

10.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra města

Základní komunikační skelet dále také ZÁKOS tvoří komunikace s dopravní funkcí, jedná se průtahy silnic a sběrné místní komunikace. Většina křižovatek na ZÁKOS je již realizována jako okružní.

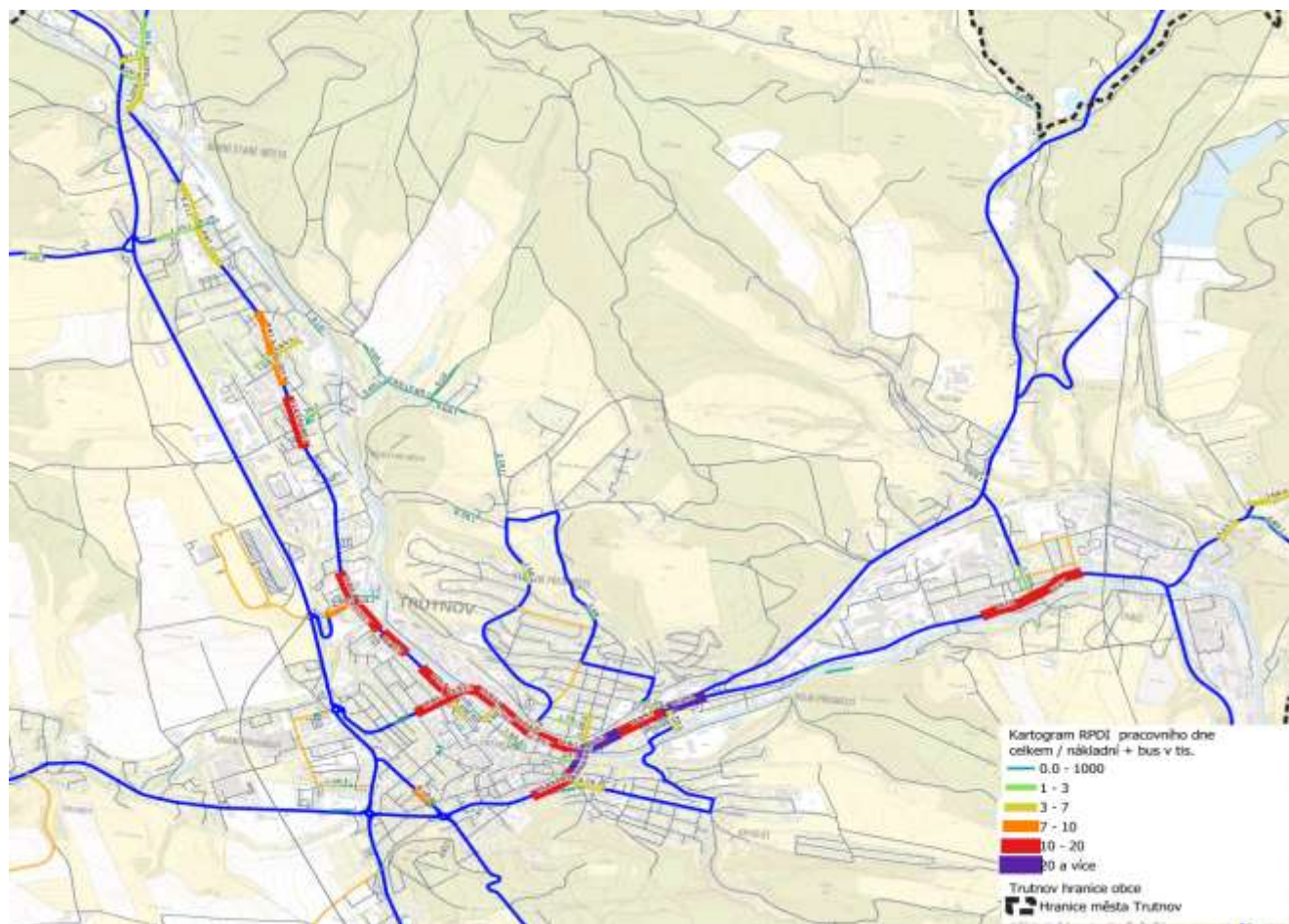


Obrázek 55: Základní komunikační skelet ZÁKOS

10.3. Převážní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel

Sčítání dopravy bylo provedeno v roce 2024. Dalším zdrojem intenzit dopravy je sčítání automatizovaných systémů města a další sčítání provedená samostatně. Celorepublikové sčítání dopravy v roce 2025 není doposud k dispozici.

Intenzita vozidel v Trutnově na základní komunikační síti dosahuje 21,5 tis. vozidel na ulici Polské, která je průtahem silnice I. třídy. Intenzita roste směrem do centra města.

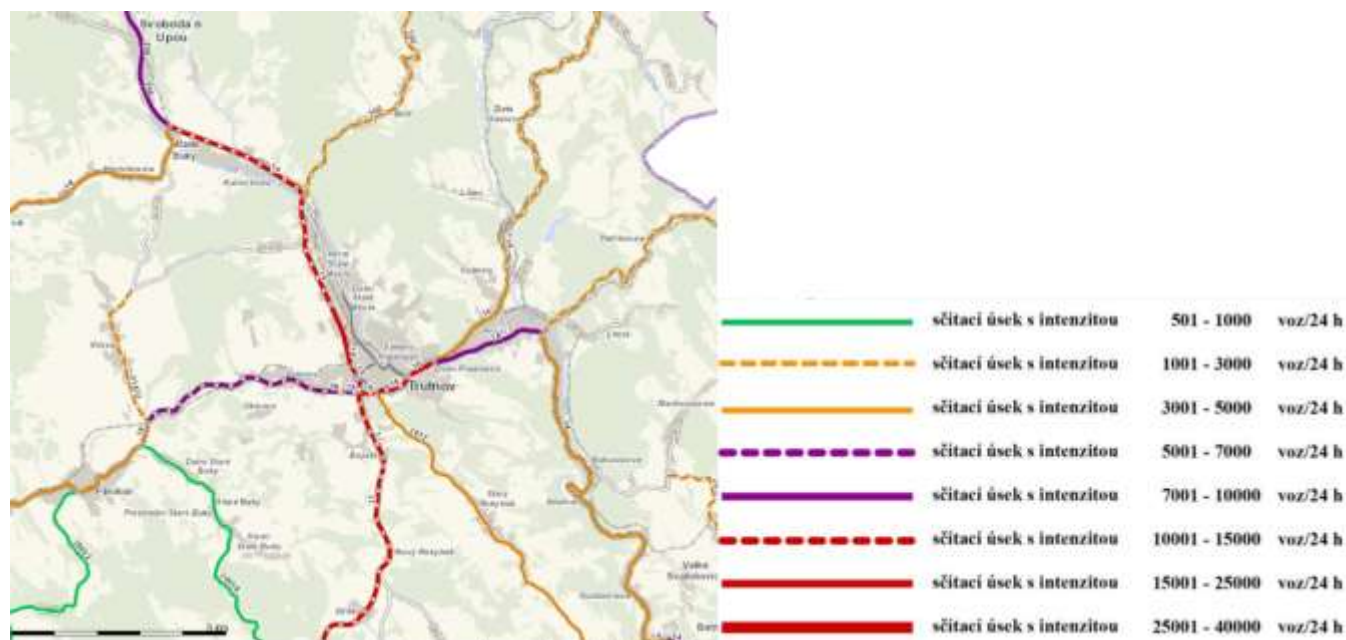


Obrázek 56: Intenzita dopravy RPDí pracovního dne roku 2024

V rámci analýzy bylo provedeno srovnání intenzit dopravy z celostátního sčítání 2020 a sčítání SUMP Trutnov 2024.

Tabulka 30 - Porovnání intenzit dopravy 2020/2024 na vybraných profilech, RPDí

Profil	Ulice	ŘSD2020	SUMP2024	Koef. 2020/2024
5-0901	Náchodská	9 288	10 075	1,08
5-0913	Na Struze	14 048	17 491	1,25
5-0920	Polská	16 983	19 715	1,16
5-3540	Petříkovická	2 751	3 465	1,26



Obrázek 57: Intenzity celostátního sčítání dopravy 2020, zdroj ŘSD ČR

10.4. Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy

Výkonnost dopravního skeletu je vyčerpána na křižovatce Polská x Na Struze x Úpské nábřeží, která je jednopruhovou okružní křižovatkou na silnici I/16. Okružní křižovatky mají maximální kapacitu 20–25 tis. vozidel za den. Tato křižovatka odbaví v pracovní den 26902 vozidel. Kapacita je překročena o 8–35 %. Vyčerpání kapacity křižovatky se projevuje zatížením alternativních nekapacitních tras přes lokality bytové zástavby České čtvrti a Kryblíce.

Celý průtah silnice I/14 i silnice I/16 je dimenzován na intenzity dopravy do 15 tis. vozidel za 24 hodin.

Křižovatky, které jsou za hranou výkonnosti nebo na své hraně výkonnosti jsou:

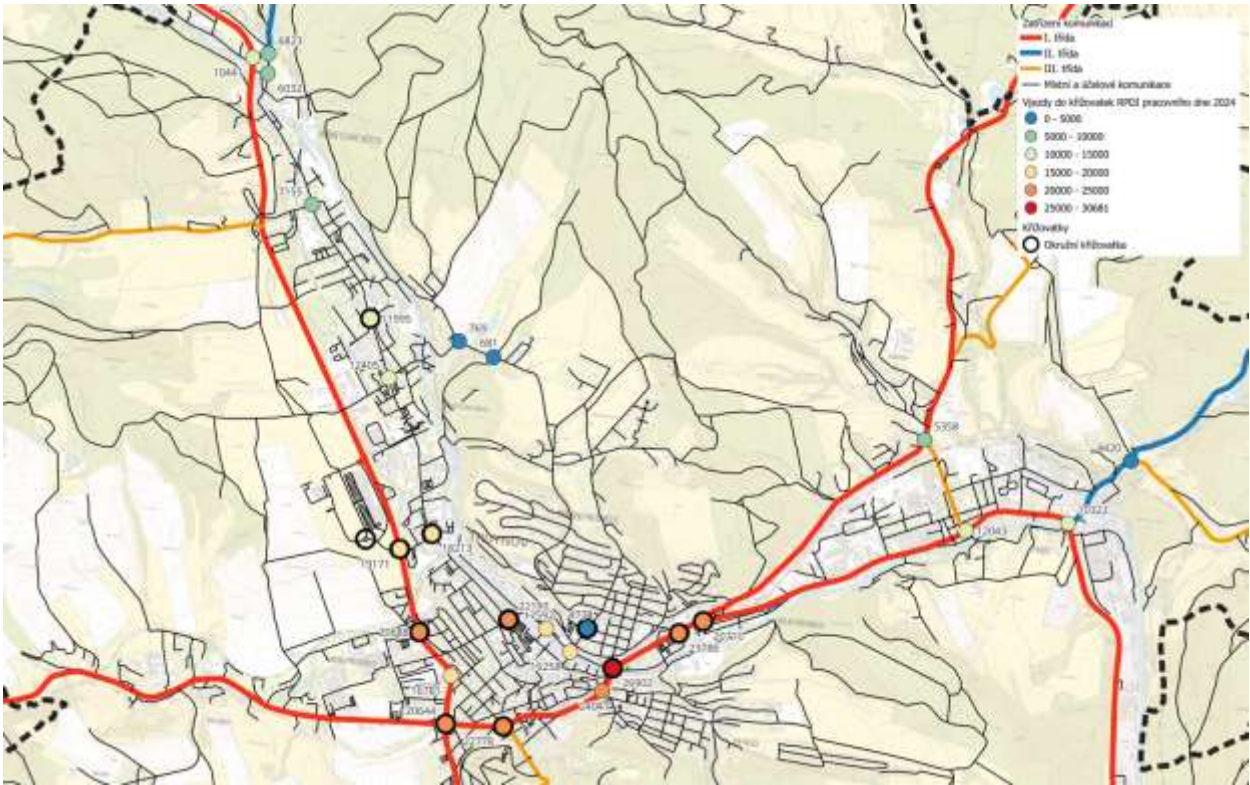
Tabulka 31 - Křižovatky na hraně kapacity

Název	Číslo sčítání	Osobní	Nákladní a BUS	Cyklisté	Celkem RPDI PD
Na Struze x Maxima Gorkého	KR 13	19 605	4 401	42	24 047
Polská x Novoměstská	KR 14	18 444	5 285	58	23 786
Pražská x Úpická (bez bypasu)		18 739	4 039	0	22 778
Horská x ČSA	KR 10	19 326	2 851	9	22 187
Polská x Náchodská		15 185	5 525	0	20 710
nám. Svobody bez bypasu		18 044	2 644	0	20 688
Volanovská x Husitská (bez bypasu)		16 929	3 715	0	20 644

Alternativní trasy využívaná ve špičkách jako průjezd vnitrobloky jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka 32 - Alternativní trasy po vyčerpání kapacity ZÁKOS

Trasa ZÁKOS	Alternativa vnitroblokem
Na Struze–Náchodská	Maxima Gorkého–Jiřího Wolkera–Svažitá
Náchodská–Úpské nábřeží	Vítězslava Nováka–Šárka–Procházkova–Novodvorská
R.A. Dvorského–Na Struze	Národní–Česká



Obrázek 58: Intenzita dopravy na vjezdech křižovatek RPDl pracovního dne 2024

Tabulka 33 - Porovnání intenzit dopravy přes Českou čtvrť 2016 a 2024

Vjezd	RPDI2016	RPDI2024	Nárůst
Novodvorská	6 165	4 442	-28 %
Česká	2 605	2 731	5 %
Novoměstská	3 720	1 965	-47 %
Suma	12 490	9 138	-27 %

Porovnáním intenzit dopravy 2016 a 2024 na kordonu České čtvrti lze určit velikost tranzitu vnitroblokem. Který činí cca 1 700 vozidel obousměrně mezi ulicemi Novodvorská a Novoměstská. V roce 2024 byly sčítány nižší intenzity dopravy, jelikož v době sčítání byla dočasně uzavřena ulice Vítězslava Nováka a tranzit byl zamezen.

10.5. Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Úroveň kvality dopravy v ranní i odpolední špičce je na stupni F na silnici I/16, je tedy nevyhovující. Vznikají několikakilometrové kolony na průtahu silnice I/16 od Úpského nábřeží až do Poříčí a na druhou stranu až k ulici Žižkova. Na průtazích silnic I. třídy je vyžadována úroveň kvality dopravy C.

Dálkový tranzit Wrocław – Praha je v navigaci ve špičku odkloněn po silnici II/300 přes Žacléř místo silnice I/16, případně přes Liberec +30 km.

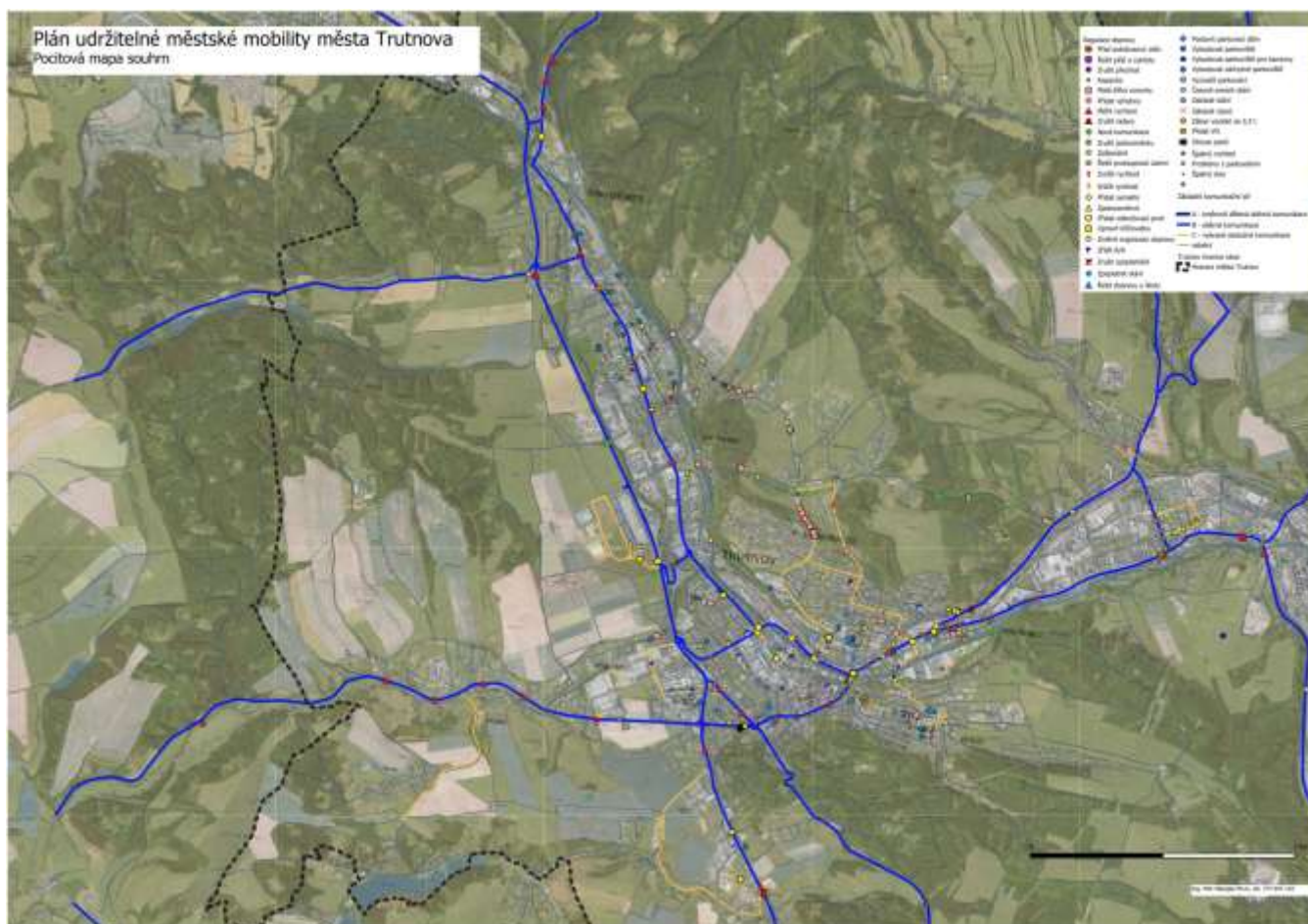
Dostupnost krajského města vzdáleného 40 km je po silnici I/37. V této trase je aktuálně budována dálnice D11.

Dostupnost Hlavního města Prahy je po silnici I/37 a dálnici D11 nebo po silnici I/16 a dálnici D10. Dojezdový čas je cca 1 hodina 40 minut resp. 2 hodiny po silnici I/16. Dálnice D11 je v současné době vzdálena 37 km od Trutnova.

10.6. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Ve vybraných lokalitách rezidenčního bydlení jsou zřízeny zklidňené zóny 30 a obytné ulice. V obslužných částech města je omezena nákladní doprava a její parkování.

10.7. Závady a problémové oblasti, nehodové lokality



Obrázek 59: Souhrn problémů z pocitové mapy Trutnov, sběr dat město Trutnov

10.8. SWOT Individuální automobilová doprava

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

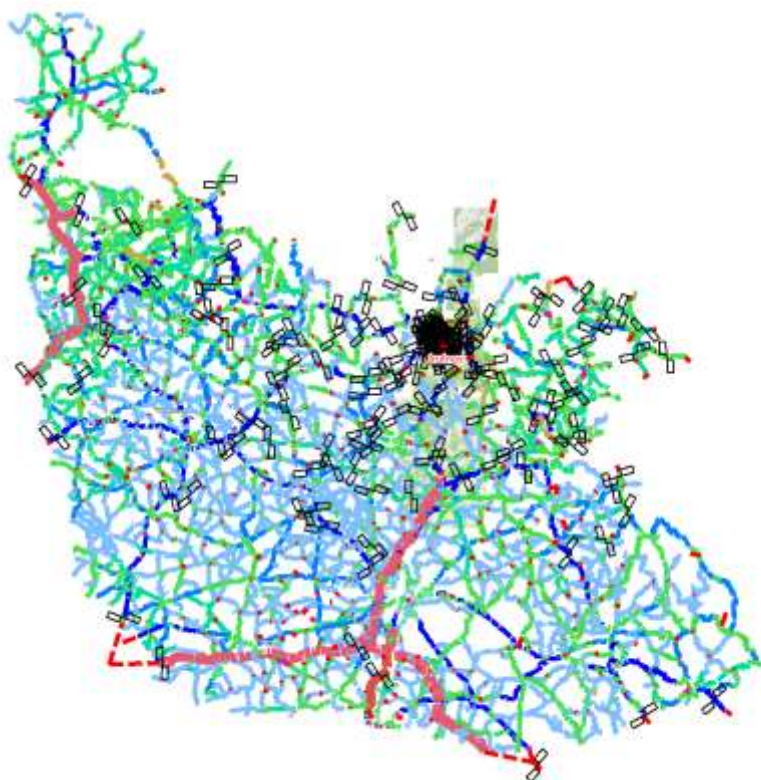
Tabulka 34 - SWOT individuální automobilová doprava

Silné stránky	Slabé stránky
Dálnice D11 ve výstavbě	Vysoká intenzita na Na Struze–Polská (nad kapacitu komunikace)
Západní obchvat v přípravě (projektová studie)	Vysoká nehodovost
Většina hlavních křižovek přestavěna na okružní křižovatky	Vysoké hladiny hluku podél silnice I. tř.
Zajištění bezpečnosti dětí strážníky na přechodech pro chodce do 08:00	Koncepce dopravy vycházející z již neaktuálních dokumentů
Existence rozvojových ploch v rámci brownfieldů a proluk v centru města pro řešení parkování	Absence zklidňovacích prvků na vjezdech do městských částí (vjezdové ostrůvky v integrovaných obcích)
	Neexistující alternativní propojení částí města, zejména Horního Starého Města a Poříčí
	Malá hustota obyvatelstva při velké rozloze města
	Nevyužívání možnosti zřizování obytných zón a zón „30“ při rekonstrukcích komunikací
	Zastaralý systém ovládání veřejného osvětlení (spínání za šera, ...)
	Chybějící odpovídající silniční infrastruktura v napojení některých lokalit na páteřní síť komunikací (např. Nové Dvory - ulice Dolnoměstská, Za Komínem, ...).
	Chybějící napojení průmyslové zóny v ulici Pražského povstání na silnici I/14, resp. chybějící propojení sídliště Zelená Louka na ulici Krkonošská a průmyslovou zónu Krkonošská
Příležitosti	Hrozby
Řešení nežádoucího tranzitu Českou čtvrtí	Úbytek obyvatel v návaznosti na zvyšující se mobilitu související s dojížděním do zaměstnání
Turistický potenciál (centrum, trailly)	Úzké komunikace v rozvojové lokalitě Nové Dvory
Zvýšení atraktivity města spojené s napojením na dálniční síť	Nepříznivá geomorfologie města a klimatické podmínky
Pozemky ve vlastnictví státu na území města vhodné pro převedení do jeho majetku a využitelných pro případné směny při realizaci nejen dopravních záměrů	Výrazné opoždění dostavby dálnice D11, stavby 1108 v úseku Jaroměř-Trutnov, za probíhající stavbou 1109 v úseku Trutnov-Králavec.
Páteřní síť města tvořená silnicemi I. třídy, výhodně doplněná silnicemi II. a III. třídy	Nadlimitní koncentrace BaP zejména z lokálních topenišť
Využití části D11 mezi sjezdy Poříčí a Bojiště jako obchvatu města s tím, že tento úsek nebude zpoplatněn	Nárůst dopravy po dokončení D11 (nejen k turistickým cílům, ale obecně)
Sídlo významných firem v oboru elektro s potenciálem spolupráce na elektromobilitě	Náklady na údržbu komunikací, které po změně kategorizace silnic ve městě a jeho okolí po dostavbě dálnice budou převedeny do vlastnictví města
Možnost vzniku pracovních příležitostí vzhledem k budoucímu napojení D11	Omezení dotačních titulů pro financování dopravních staveb

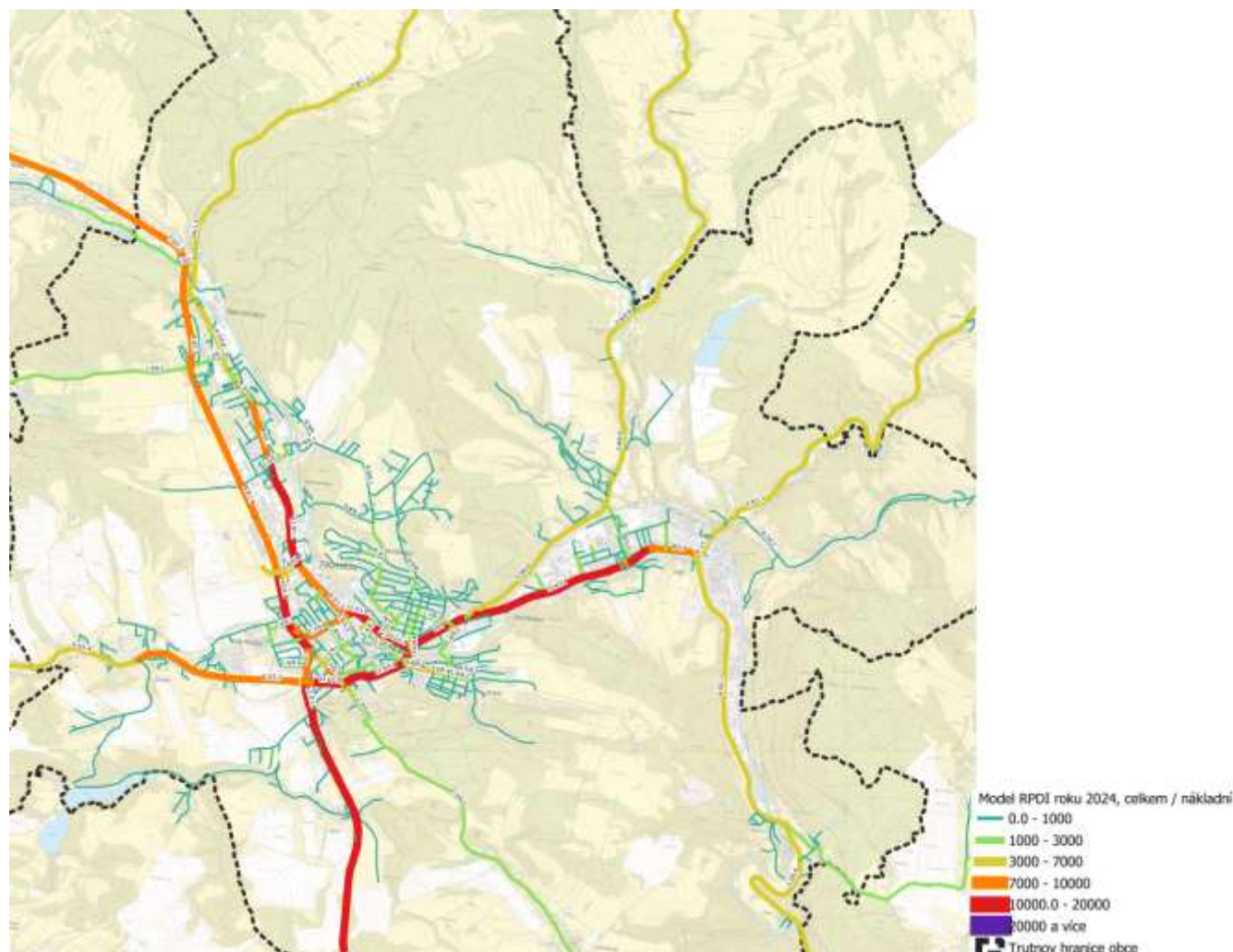
Možnost zklidnění dopravy v městské části Poříčí v souvislosti se změnou kategorizace silnic ve městě a jeho okolí po dostavbě dálnice s předpokládaným záměrem převést stávající silnici I/14 do vlastnictví města	Při absenci západního obchvatu města hrozí přetížení koridoru mezi městskou částí Bojiště a OK u obchodní a průmyslové zóny Krkonošská
	Degradující povrchy místních komunikací nejen v majetku města

10.1. Model dopravy

Model dopravy je proveden jako model automobilové dopravy městské úrovně s rozšířením na region a spádovou oblast. Model je proveden pro osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a ostatní těžká vozidla. Modelový čas je RPDÍ 2024. Model dopravy má 868 dopravních zón. Z toho je 186 dopravních zón alokováno ve městě Trutnově. Síť v ČR je provedena do vzdálenosti 60 km od města Trutnova, což je dostatečná úroveň pro zázemí města. Modelová síť je provedena pro všechny komunikace ve městě a všechny silnice regionu. Kalibrační body modelu jsou rozmístěny do vzdálenosti 30 km od města. Kalibračních bodů je 360 jednosměrně. Kalibrační body jsou jednak z vlastního sčítání a dále převzaté intenzity dopravy objednatele a v širším území jsou užita data celostátního sčítání ŘSD2020. Kalibrační kritérium je zvoleno $90\% \text{ GEH} < 5$. Kalibrační kritérium bylo splněno. Model obsahuje matice roku 2024 stávající dopravní síť: celkový počet cest v modelu je 523 367 osobních vozidel, 61 569 lehkých nákladních vozidel a 30 442 těžkých vozidel. Účely cest jsou pro osobní dopravu generovány do práce, nakupování, lékař, ostatní, vnější a tranzit.



Obrázek 60: Model dopravy Trutnov, modelová síť a kalibrační body



Obrázek 61: Intenzity dopravy RPDI 2024 v tis., zdroj: model dopravy

11. Doprava v klidu (statická doprava)

11.1. Stav infrastruktury

Statická doprava je v největším měřítku řešením stání osobních vozidel. V Trutnově je nutné mimo to řešit také odstavování turistických autobusů, nákladních vozidel a karavanů.

Dopravu v klidu osobních vozidel lze rozdělit na samostatné části řešení denního parkování, odstavování vozidel přes noc, řešení kombinace dopravy automobilové a veřejné dopravy u dopravních uzlů a samostatné řešení parkování u školských zařízení.

Odstavování vozidel je spojeno s vlastnictvím vozidla v místě bydliště. Špičková poptávka je v noci. Parkování vozidel přes den je spojeno s cílem návštěvy, resp. aktivitou v cíli cesty. Špička poptávky se liší dle druhu aktivity.

Parkování u dopravních uzlů je spojeno s vazbou na dobrou dostupnost veřejné hromadné dopravy. Parkování musí být v dostatečně krátké docházkové vzdálenosti, aby byl přestup efektivní.

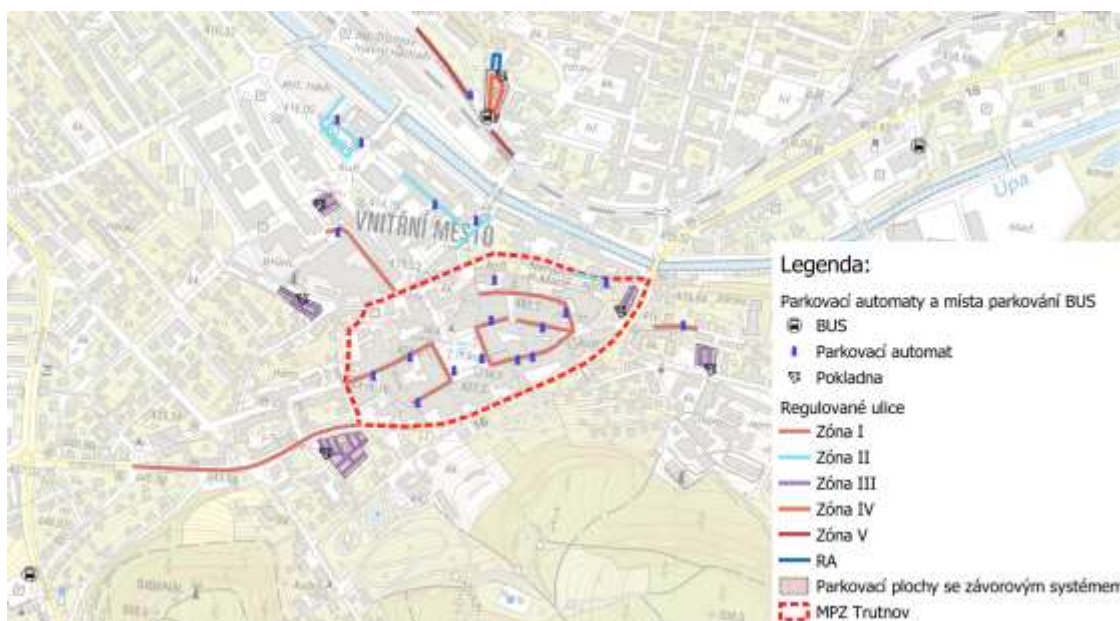
Parkovací stání k vysazování dětí K+R u škol a školek mají zajistit bezpečnou cestu do školy. Jedná se o vysazování dětí, vyčkávání na příchod dítěte ze školy nebo krátkodobé parkování po dobu doprovodu dítěte do školy nebo školky.

Parkování nákladních vozidel je situováno k výrobnám a překladištím, kde kamiony a nákladní vozy vyčkávají na vjezd či odbavení. Samostatnou kapitolou je parkování tranzitujících nákladních vozidel v noci. Toto parkování zvýší svou poptávku s realizovanou dálnicí D11.

Parkování obytných vozů zejména v lokalitách turisticky exponovaných a místa pro jejich provoz stellplatzy. Stellplatz je místo, kde se dá pohodlně přenocovat s obytným autem. Většinou jednodušší než klasický kemp, ale o dost příjemnější než stát bez zázemí.

11.2. Oblasti regulace, nástroje a způsoby

Regulace parkování je provedena zejména v centru města, kde je zřízena zóna placeného stání. Je zřízeno 5 zón zpoplatněného stání doplněné parkovacím stáním v rámci objektu UFFO, které slouží jako parkovací a kulturní dům.



Obrázek 62: Parkovací místa zóny placeného stání v roce 2024

Pro obsluhu parkovací zóny jsou užity stání na uličních profilech doplněné parkovacími automaty a samostatné parkoviště se závorovými systémy. Provoz parkování na ulicích obsluhuje 22 parkovacích automatů r. v. 2021/2022. Automaty umožňují platbu kartou a mincemi.

Závorové systémy jsou doplněny pokladnou:

- ▶ Pražská ulice – (parkoviště Studna), 11/2011
- ▶ Vodní ulice – (parkoviště Kino), 11/2011
- ▶ Křižíkova ulice – (parkoviště Pivovar), 11/2011
- ▶ Náměstí Republiky – (parkoviště u KB), 11/2011
- ▶ ulice U Nemocnice – (parkoviště u nemocnice), 11/2011
- ▶ Procházková ulice – (parkoviště Na Nivách), 2020
- ▶ UFFO

Tabulka 35 - Zpoplatnění krátkodobého stání v zóně placeného stání Trutnov v roce 2024

Zóna	1 hodina	Další hodina
I.	40 Kč	50 Kč
II.	5 Kč	10 Kč
III.	10 Kč	10 Kč
IV.	0Kč	10, 20, 0 Kč
V.	5 Kč	5 Kč
UFFO	40 (20 Kč/noc)	30 Kč (20 Kč/noc)

Papírová předplacená karta roční cena je stanovena na I. a II. zóna 15 000 Kč, II. zóna stojí 8 000 Kč a V. zóna stojí 2 500 Kč.

Tato parkovací zóna je doplněna parkovišti na soukromých pozemcích, z nichž některé slouží také návštěvníkům např. Parkoviště Hotel Krakonoš.

11.3. Odstavování a parkování nákladních automobilů a autobusů

Parkování BUS je U Studny (100 Kč), Na Nivách, za Lidlem a u hřbitova.

Nákladní vozidla parkují na soukromých plochách a městských plochách ulice Roty Nazdar, kde je zřízena zóna zákazu stání vozidel nad 3,5 t.

11.4. Hlavní záměry dle ÚP

U nově budovaných objektů, změnách využití staveb a území bude počet parkovacích stání odpovídat požadavkům stanovených v podmínkách pro využití ploch s rozdílným způsobem využití. Stávající, především nebezpečné parkovací plochy, budou postupně opatřovat bezprašným povrchem, bude vybudováno jejich odpovídající odvodnění a stanovena jasná organizace dopravy.

Územní plán města stanovuje pro plochy bydlení – v rodinných domech městské a příměstské BI a venkovské BV a plochy smíšené obytné – venkovské SV pro parkovací a odstavná stání u rodinných domů požadavek 2 stání na 1 byt, 1 stání na 4 lůžka pro ubytování, pro ostatní zařízení provozované v rodinném domě se stanovují normové požadavky na parkovací a odstavná stání. Odstavení vozidel (parkovací a odstavná stání) musí být na vlastním pozemku stavby.

Územní plán města stanovuje pro plochy Plochy rekreace – plochy staveb pro rodinnou rekreaci (RI) pro parkovací a odstavná stání požadavek 1 stání na 1 objekt pro rodinnou rekreaci. Odstavení vozidel (parkovací a odstavná stání) musí být na vlastním pozemku stavby.

Územní plán města stanovuje pro plochy rekreace – plochy staveb pro hromadnou rekreaci (RH) pro parkovací a odstavná stání požadavek pro plnou kapacitu normového počtu stání musí být řešeno na vlastním pozemku stavby.

Výstavba nových objektů plochy výroby a skladování musí řešit parkovací a odstavná stání ze 100 % na vlastním pozemku stavby.

Parkovací domy jsou přípustné v plochách Plochy dopravní infrastruktury – silniční (DS).

11.5. P+G a jiné přestupní terminály

Systém P+G je systém vzdáleného parkoviště. Tento systém obsluhy je zřízen u parkování v centru města, kde parkoviště P+G v dosahu 300 m obsluhují pěší zónu centra.

Přestupní terminály jsou řešeny v systému P+R. Může se jednat o bezplatná stání, placená stání nebo cenově zvýhodněná stání při užití veřejné dopravy.

Parkovací kapacity jsou zřízeny zejména u autobusového nádraží, kde je zřízeno kapacitní placené parkoviště v blízkosti. Omezená nabídka bezplatných stání je u železniční stanice.

11.6. Balance nabídky a poptávky, využití nabídky

Historicky byly provedeny dopravní průzkumy v roce 2015 na Kryblici a v roce 2016 na České čtvrti.

V roce 2015 bylo na Kryblici zjištěno 508 vozidel ve 20 hodin. Předpokládá se, že špičková poptávka je 533 vozidel, což je 263 vozidel/1000 obyvatel.

Kryblice dle 2015	Počet obyvatel řeš. úz.	Nabídka	Poptávka	Balance	Nelegálně zaparkováno	Podíl nelegálních	Volných stání	Na sjezdech a soukr. plochách	Stupeň automobilizace	Vozidel na byt
Kryblice 2025	2 295	618	731	-113	219	30 %	106	29	331	0,59
Kryblice 2015			508							

Počet zjištěných vozidel v Kryblici dle definované oblasti v r. 2015 se od roku 2015 s zvýšil o 252 vozidel za 10 let. Roční nárůst počtu vozidel je v průměru 25,2 vozidla za rok. To je nárůst o 4,9 % ročně.

V roce 2016 bylo v České čtvrti zjištěno 875 vozidel ve 20 hodin. Předpokládá se, že špičková poptávka je 918 vozidel, což je 269 vozidel /1000 obyvatel. Řešené území tehdy zabíralo ZSJ Česká čtvrť, Střední Předměstí východ a Výsluní a část ZSJ Červený kopec po ulici Rudolfa Frimla.

Česká čtvrť dle 2016	Počet obyvatel řeš. území	Nabídka	Poptávka	Balance	Nelegálně zaparkováno	Podíl nelegálních	Volných stání	Na sjezdech a soukr. plochách	Stupeň automobilizace	Vozidel na byt
Česká čtvrť	1252	370	456	86	122	27 %	36	10	372	0,69
Střední Předměstí-východ	926	209	182	-27	127	70 %	154	80	283	0,62
Výsluní	919	122	196	74	81	41 %	7	40	257	0,50
Červený kopec	351	57	87	30	38	44 %	8	15	319	0,63
Suma 2025	3 448	758	921	163	368	40 %	205	145	309	0,62
Rok 2016			918							

Počet zjištěných vozidel na České čtvrti se od roku 2016 zvýšil o 148 vozidel za 9 let. Roční nárůst počtu vozidel je v průměru 16,4 vozidla za rok. To je nárůst o 1,7 % ročně.

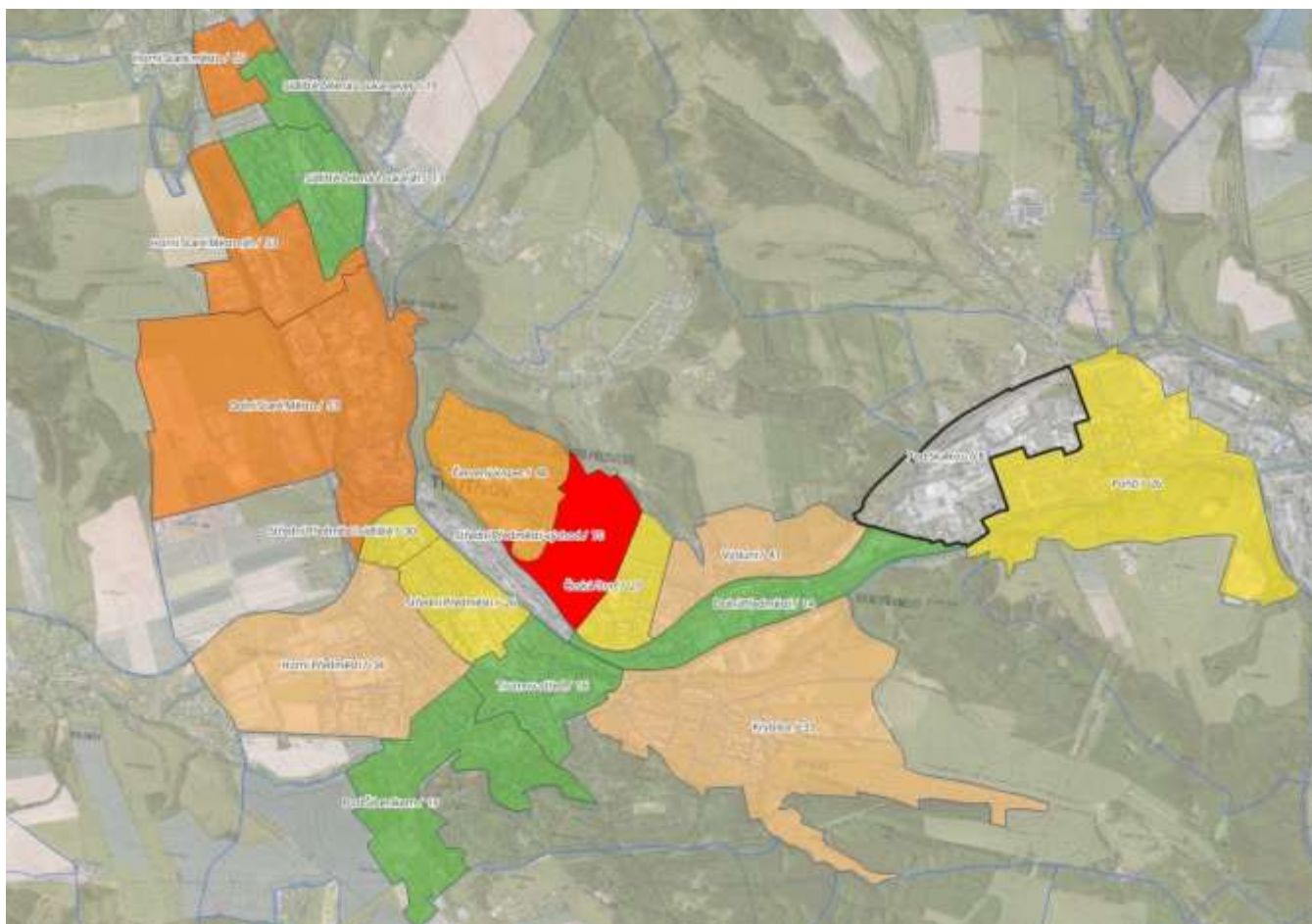
V roce 2025 byl v září a říjnu proveden průzkum odstavování vozidel v bytové zástavbě v nočních hodinách.

Tabulka 36 - Výsledky průzkumu parkování v bytových oblastech po ZSJ

Název ZSJ	Počet obyvatel	Nabídka	Poptávka	Bilance	Nelegálně parkující	Podíl nelegálních	Volných stání	Na sjezdech a soukr. plochách	Stupeň automobilizace	Vozidel na byt	Obyvatel na byt
Červený kopec	920	104	132	-28	63	48 %	35	28	174	0,39	2,22
Česká čtvrť	1 252	370	456	-86	122	27 %	36	10	372	0,69	1,86
Dolní Předměstí	1 240	545	358	187	50	14 %	237	9	296	0,54	1,83
Dolní Staré Město	412	109	72	37	38	53 %	75	126	481	1,15	2,40
Horní Předměstí	2 277	665	739	-74	252	34 %	178	46	345	0,61	1,78
Horní Staré Město	456	87	119	-32	65	55 %	33	1	263	0,49	1,86
Horní Staré Město-jih	227	21	36	-15	19	53 %	4	18	238	0,50	2,12
Kryblice	2 976	777	796	-19	265	33 %	246	48	284	0,54	1,91
Pod Skalkou	146	109	40	69	3	8 %	72	10	342	0,67	1,95
Pod Šibeníkem	1 221	518	431	87	80	19 %	167	12	363	0,74	2,05
Poříčí	1 279	414	336	78	89	26 %	167	47	299	0,63	2,11
Sídlště Zelená Louka-jih	3 904	1 546	1 507	39	203	13 %	242	17	390	0,78	1,99
Sídlště Zelená Louka-sever	1 549	450	554	-104	106	19 %	2	0	358	0,70	1,94
Střední Předměstí	1443	649	498	151	128	26 %	279	46	377	0,65	1,72
Střední Předměstí-sídlště	1 109	262	365	-103	111	30 %	8	0	329	0,64	1,96
Střední Předměstí-východ	926	209	182	27	127	70 %	154	80	283	0,62	2,19
Trutnov-střed	1791	527	250	277	41	16 %	318	57	171	0,49	2,83
Výsluní	919	122	196	-74	81	41 %	7	40	257	0,50	1,94
Celkem	24 047	7 484	7 067	417	1843	26 %	2260	595	319	0,63	1,99

V ZSJ Dolní Staré Město je množství firem, proto je zde počet vozidel přepočtený na počet obyvatel nejvyšší. V případě, že nezapočteme vozidla na soukromých parkovištích bude stupeň automobilizace naopak 175 vozidel na 1 000 obyvatel. Obdobně je tomu v ZSJ Pod Skalkou, kde je hodnota bez soukromých parkovišť 274 vozidel na 1000 obyvatel. V jiných ZSJ nejsou výsledky bez soukromých parkovišť tak výrazně odlišné.





Obrázek 64: Procento nelegálního stání z poptávky roku 2025 v jednotlivých ZSJ

11.7. Kvalita dostupnosti území

Všechna vozidla ve městě v noci byla odstavena. Podíl nelegálního stání je 26 %. Většina nelegálního stání je na vozovce. Přednostně se jedná o podélné stání. Výjimkou je Česká čtvrť (a Střední Předměstí východ), kde stojí vozidla na chodnících.

11.8. Závady a problémové oblasti

Podíl nelegálně stojících vozidel je největší na České čtvrti (a Střední Předměstí východ), zde také byly nalezeny vozidla odstavená na trávě a chodnících.

V ostatních částech města parkují vozidla na vozovce. Nelegální stání je nadprůměrné a tvoří 26% poptávky. Největší podíl nelegálního stání byl zaznamenána na České čtvrti (a Střední Předměstí východ), kde prakticky neexistuje ve výše položených ulicích nabídka legálního odstavení vozidla. Ta se soustřeďuje do lokality bytových domů Jiráskova náměstí a jeho okolí.

Parkovací kapacity v centru města pro denní stání jsou prakticky vyčerpány.

Na velkých parkovacích plochách na Zelené Louce chybí vodorovné značení, což snižuje kapacitu parkoviště.

11.9. SWOT statická doprava

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

Tabulka 37 - SWOT statická doprava

Silné stránky	Slabé stránky
Funkční systém regulace stání v centru	Nedostatečný počet parkovacích míst, zejména v lokalitách bytových domů a sídlišť
Volné lokality vhodné pro výstavbu parkovacích domů (parkoviště vedle Havaje, parkoviště u nemocnice, parkoviště u pivovaru, areál bus depa u vlakového nádraží...)	Nedostatečný počet parkovacích stání u institucí města i státu (MěÚ, bývalý okresní úřad, hlavní pošta)
Dostatek proluk a brownfieldů v širším centru s možností podmínit výstavbu dostatečně kapacitním parkováním	Nevyužívání rezidenčních zón pro regulaci parkování
Možnost využití zatravněných, nevyužitých ploch pro rozšíření parkovacích stání na sídlištích	Nevyhovující parkování a dopravní obsluha u škol, školek a jeslí
	Nedostatečně nebo zcela nevyužívání neplacených krátkodobých stání např. na 15 min. a parkování s kotoučem
	Tolerování parkujících vozidel v rozporu s pravidly silničního provozu
	Chybí VDZ na velkých parkovacích plochách – snížení počtu parkovacích stání, vznik 3. řad
Příležitosti	Hrozby
Hledání možností pro parkování u MŠ – podobně jako u MŠ Voletiny	Malá kapacita parkování v bytové zástavbě
Parkovací dům u nemocnice hrazený krajem	Nedokončení odpočívek na D11 v době spuštění jejího provozu a jejich nedostatečná kapacita – odstavování nákladních vozidel v katastru města
Vybudování stellplatzů pro obytná auta, karavany	Výrazný nárůst poptávky po parkování v ulici Na Lukách v souvislosti s plánovanou přestavbou krytého bazénu na aquapark

12. Veřejná osobní doprava (včetně železnice)

12.1. Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

Trutnov provozuje 7 linek MHD. Příměstská doprava je zařazena v systému IDS vč. vlaků.

Město Trutnov vydává adekvátní dotaci do tarifu s ohledem na velikost města. Dotace do tarifu je dokonce nejvyšší ve srovnání s městy obdobné velikosti. Dotace do tarifu od roku 2020 stabilně roste. Dopravní výkony byly mezi lety 2020 a 2024 navýšeny z 469 na 518 tis. km za rok. Podíl výdajů na MHD vzrostl z 1,3 % na 1,7 %.

Cena základního jízdného MHD 8/10 Kč (do/nad 5 zastávek) nebo 250 Kč/měsíc. Tarifní podmínky schváleny RM Trutnov dne 22.11. 2011.



Obrázek 65: Podíl výdajů na veřejnou dopravu ku celkovým výdajům města

Tabulka 38 - Dotace do tarifu, porovnání měst

Rok 2024	Obyv.	MHD	linková	dražní	Celkem v tis.	Kč / obyv.
Ostrava	284 765	2 100 264	7 906		2 108 170	7 403
Hradec Kr.	94 311	372 752			372 752	3 952
Cheb	32 852				22 312	679
Písek	30 986				16 000	516
Trutnov	29 591	20 272	864	1 855	22 991	777
Kroměříž	28 089	17 338	2910		20 248	720
Orlová	27 794				19 849	714



Obrázek 66 - Vývoj dotace do tarifu a počtu cestujících MHD

Tabulka 39 - Počty nástupních hran veřejné dopravy

Zastávky a nástupní hrany	Počet
Zastávek BUS	77
Nástupních hran BUS	155
Nástupních hran BUS s přístřeškem	96
Vlakových stanic a zastávek	13
Nástupní hrany BUS vyhovující	27
Nástupní hrany BUS částečně vyhovující	70
Nástupní hrany BUS nevyhovující	58

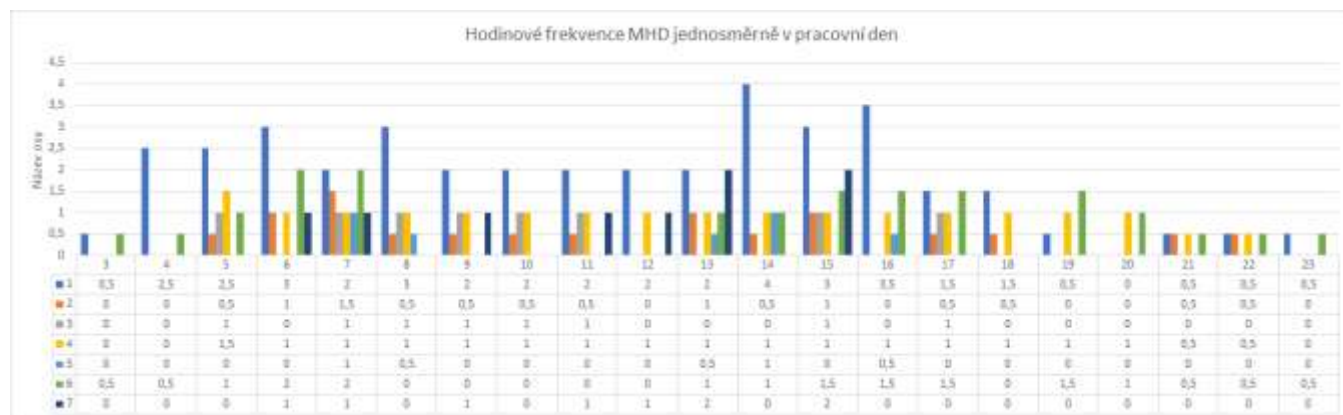
Tabulka 40 - Seznam příměstských autobusových linek

Linka 100425	Praha,Černý Most - Městec Králové - Trutnov - Pec pod Sněžkou	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 104425	Praha,Černý Most - Městec Králové - Trutnov - Pec pod Sněžkou	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.
Linka 105425	Praha,Černý Most - Městec Králové - Trutnov - Pec pod Sněžkou	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.
Linka 169223	Praha - Pec pod Sněžkou	JAMI LINES s.r.o.
Linka 631406	Jičín-Nová Paka-Hostinné-Trutnov	BusLine KHK s.r.o.
Linka 641408	Trutnov-Radvanice-Adršpach	P-transport s.r.o.
Linka 642300	300 Trutnov-Starý Rokytník-Úpice-Červený Kostelec-Náchod	CDS s.r.o.
Linka 642301	301 Trutnov-Suchovršíce-Úpice-Červený Kostelec-Náchod	CDS s.r.o.
Linka 642394	394 Náchod-Červený Kostelec-Trutnov-Pec p.Sněžkou-Malá Úpa	CDS s.r.o.
Linka 642408	408 Trutnov-Radvanice-Adršpach	CDS s.r.o.
Linka 642424	424 Suchovršíce-Úpice-Malé Svatoňovice-Velké Svatoňovice-Trutnov	CDS s.r.o.
Linka 642495	495 Hradec Králové-Dvůr Králové n. L.-Trutnov-Svoboda n.Úpou-Pec p.Sněžkou-Malá Úpa	CDS s.r.o.
Linka 690101	Pec p.Sněžkou-Janské Lázně-Trutnov-Dvůr Králové n.L.-Hradec Králové-Praha	Trutnovská autobusová doprava s.r.o.
Linka 690102	Pec p.Sněžkou-Janské Lázně-Trutnov-Nová Paka-Jičín-Praha	Trutnovská autobusová doprava s.r.o.
Linka 690200	Pec p.Sněžkou-Trutnov-Dvůr Králové n.L.-Poděbrady-Praha	BusLine KHK s.r.o.
Linka 691300	300 Trutnov-Starý Rokytník-Úpice	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691301	301 Trutnov-Suchovršíce-Úpice	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691394	394 Trutnov-Malá Úpa	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691400	400 Vrchlabí-Rudník-Mladé Buky-Trutnov	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691401	401 Trutnov-Babí-Žacléř-Lampertice/Královec-Bernartice-Trutnov	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691402	402 Trutnov-Vlčice-Staré Buky-Pilníkov	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691402	402 Trutnov-Vlčice-Staré Buky-Pilníkov-Hostinné	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691403	403 Trutnov-Svoboda nad Úpou-Malá Úpa	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691404	404 Trutnov-Svoboda nad Úpou-Janské Lázně-Pec pod Sněžkou	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691406	406 Jičín-Nová Paka-Hostinné-Trutnov	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691407	407 Dvůr Králové n.Lab.-Hajnice-Trutnov	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691408	408 Trutnov-Radvanice-Adršpach	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 691410	410 Hradec Králové-Dvůr Králové n.L.-Trutnov-Janské Lázně-Pec p. Sněž.-Malá Úpa	Transdev Čechy s.r.o.
Linka 692406	Jičín-Nová Paka-Hostinné-Trutnov	BusLine KHK s.r.o.
Linka 692407	Dvůr Králové n.Lab.-Hajnice-Trutnov	BusLine KHK s.r.o.
Linka 692410	Hradec Králové-Dvůr Králové n.L.-Trutnov-Pec p.Sněžkou-Malá Úpa	BusLine KHK s.r.o.
Linka 695211	Hor.Staré Město,Rýchorská-aut.st.-Poříčí,nám.-Poříčí,Petřkovická	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695212	Hor.Staré Město,Rýchorská-aut.st.-ZŠ Komenského-Volanov,točna-Dolce točna	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695213	aut.st.-Humlův Kopec-nemocnice-aut.st.	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695214	Hor.Staré Město,Rýchorská-aut.st.-ZŠ Komenského-nemocnice-Poříčí,nám.-Lhota,točna	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695215	aut.st.-Poříčí,nám.-Voletiny,točna-Libeč,točna	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695216	aut.st.-Hor.Staré Město,Rýchorská	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 695217	aut.st.-Humlův Kopec-Nové Dvory-ZŠ Komenského-Bojiště-aut.st.	ARRIVA autobusy a.s.
Linka 790803	Třebíč-Jihlava-Praha-Hradec Králové-Trutnov-Pec p.Sněžkou-Malá Úpa	H.F. TOUR s.r.o.

Tabulka 41 - Linky MHD a jejich počet přepravených osob za měsíc

Linka		Přepravených osob 03/2025	Přepravených osob 10/2024
1	Hor.Staré Město,Rýchorská – aut.st. – Poříčí,nám. – Poříčí, Petříkovická	23 340	24 429
2	Hor.Staré Město,Rýchorská – aut.st. – ZŠ Komenského – Volanov,točna–Dolce točna	5 185	5 328
3	aut.st. – Humlův Kopec – nemocnice – aut.st.	267	272
4	Hor.Staré Město,Rýchorská – aut.st. – ZŠ Komenského – nemocnice – Poříčí,nám. – Lhota,točna	16 637	16 799
5	aut.st. – Poříčí,nám. – Voletiny,točna – Libeč,točna	499	521
6	aut.st. – Hor.Staré Město,Rýchorská	5 365	5 600
7	aut.st. – Humlův Kopec – Nové Dvory – ZŠ Komenského – Bojiště – aut.st.	762	805
Celkem		52 055	53 754

Přepavně silné linky jsou 1 a 4. Středně zatížení 2 a 6 a slabé 3, 5 a 7.

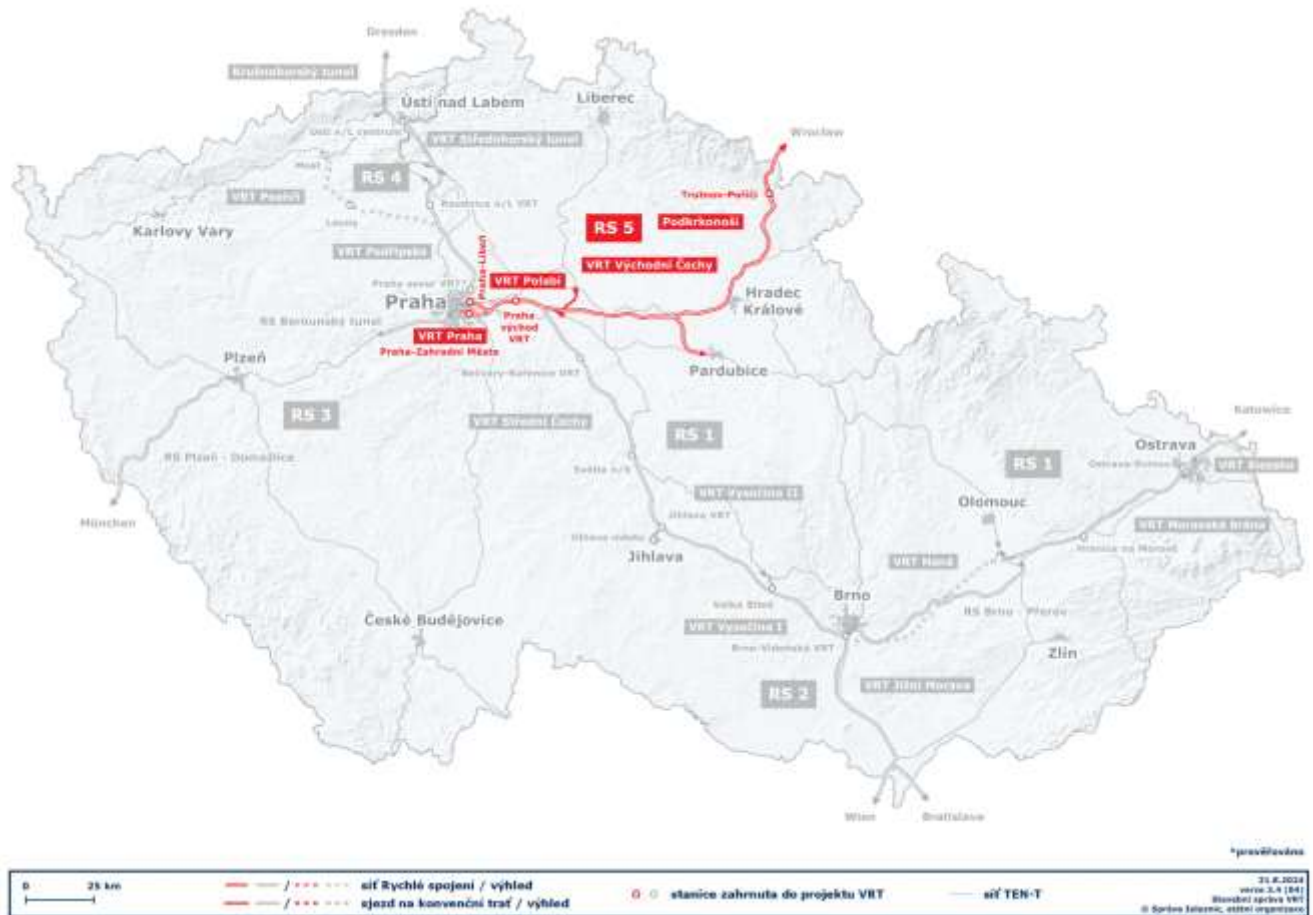


Obrázek 67: Rozložení dopravní nabídky MHD v průběhu dne, hodinové frekvence spojů

Linka 1 je celodenní od 3 do 23 hodin. Linka 2, 3 a 4 je celodenní od 5 do 22 hodin. Linka 5 jede v dopravní špičce 7–8 a 13–14 a 16 hodin. Linka 6 je celodenní od 3 do 23 hodin mimo ranní sedlo 8–12 hodin. Linka 7 jede ve špičce 6–7 hodin v sedle v 9 hodin a v době odpolední špičky 11–15 hodin.

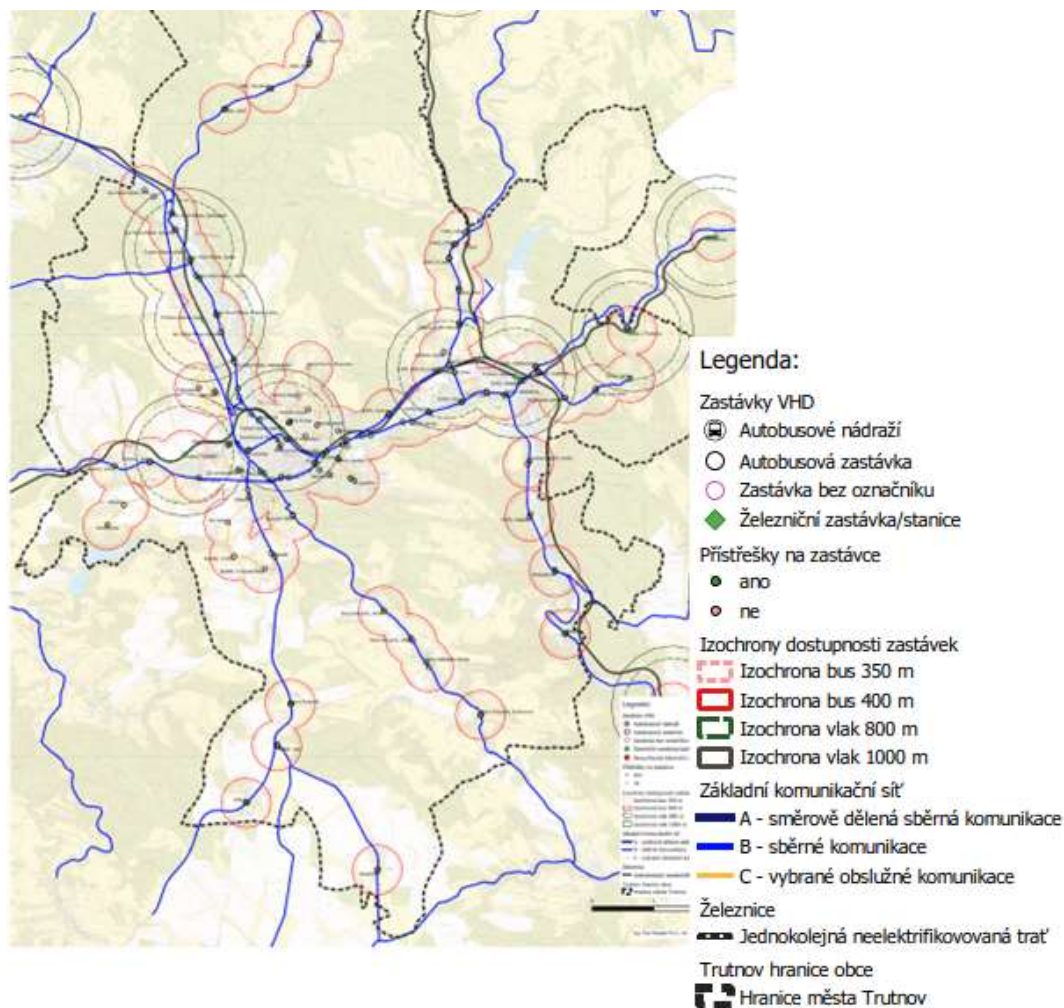
Trutnov obsluhuje jednokolejná neelektrifikovaná železnice tratěmi 032 (Hradec Králové –) Jaroměř – Svoboda nad Úpou, 040 Chlumeck nad Cidlinou–Trutnov, 043 Trutnov–Lubawka a 047 Trutnov–Teplice nad Metují.

V rámci zlepšení dostupnosti Hlavního města Prahy je plánována rychlostní železnice RS 5 Praha –Hradec Králové–Vratislav (Polsko) plánovaná na rychlost 200 km/h. Tato trať není ani v ZÚR Královehradeckého kraje ani územním plánem Trutnov. Její realizace je za horizontem plánu mobility.



Obrázek 68: Plánovaná vysokorychlostní trať, která není zanesena v ZÚR Královehradeckého kraje

12.2. Dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů



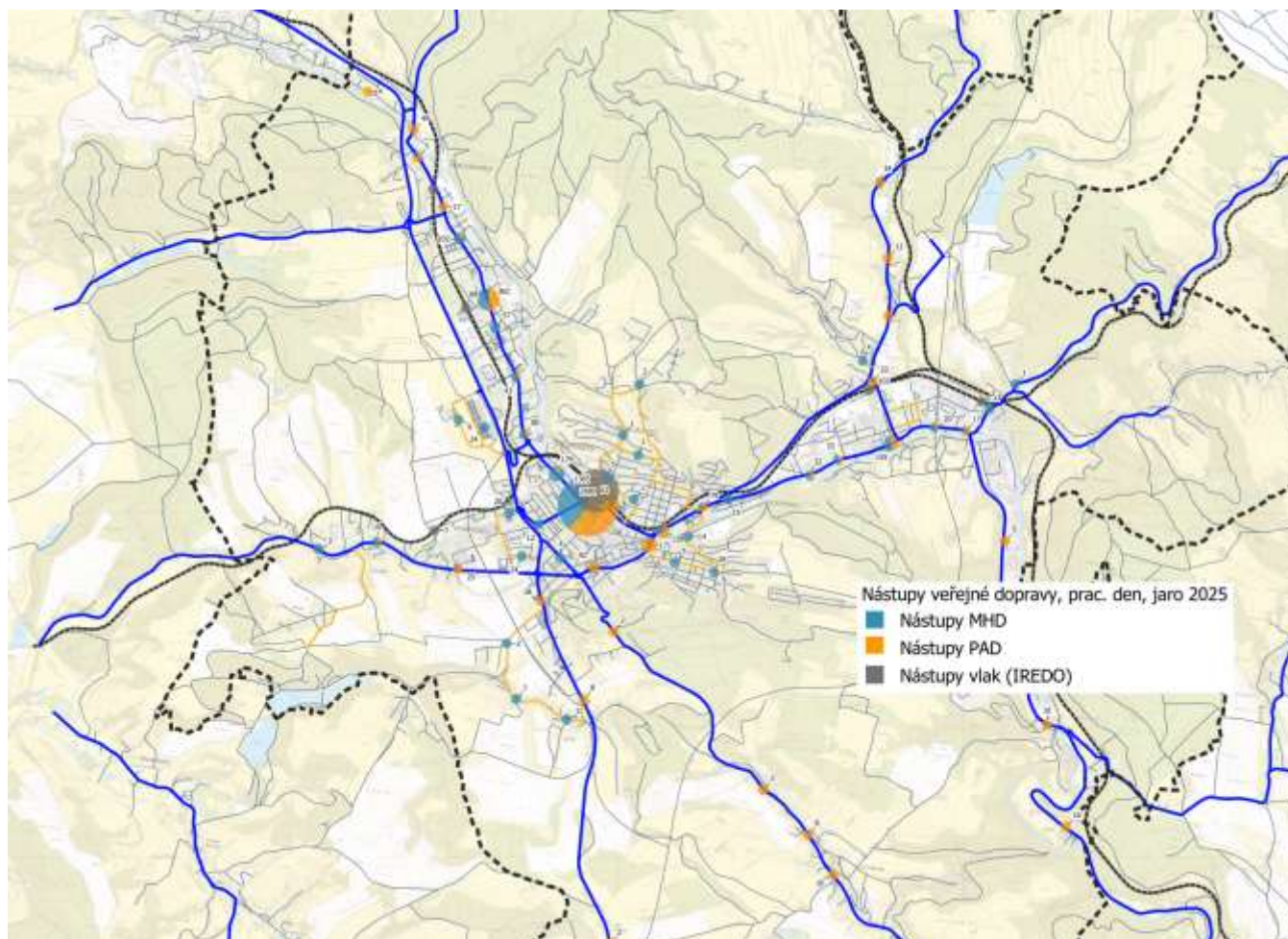
Obrázek 69: Vybavenost zastávek přístřešky

12.3. Převážní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby

Nejvýznamnější vztahy příměstské dopravy jsou u Úpice a Žacléře. Do/z Trutnova 2 753 cest jednosměrně v pracovní den příměstskou autobusovou dopravou, dále také PAD.

Z toho je 615 cest po Trutnově a mimo Trutnov 2 200 cest denně.

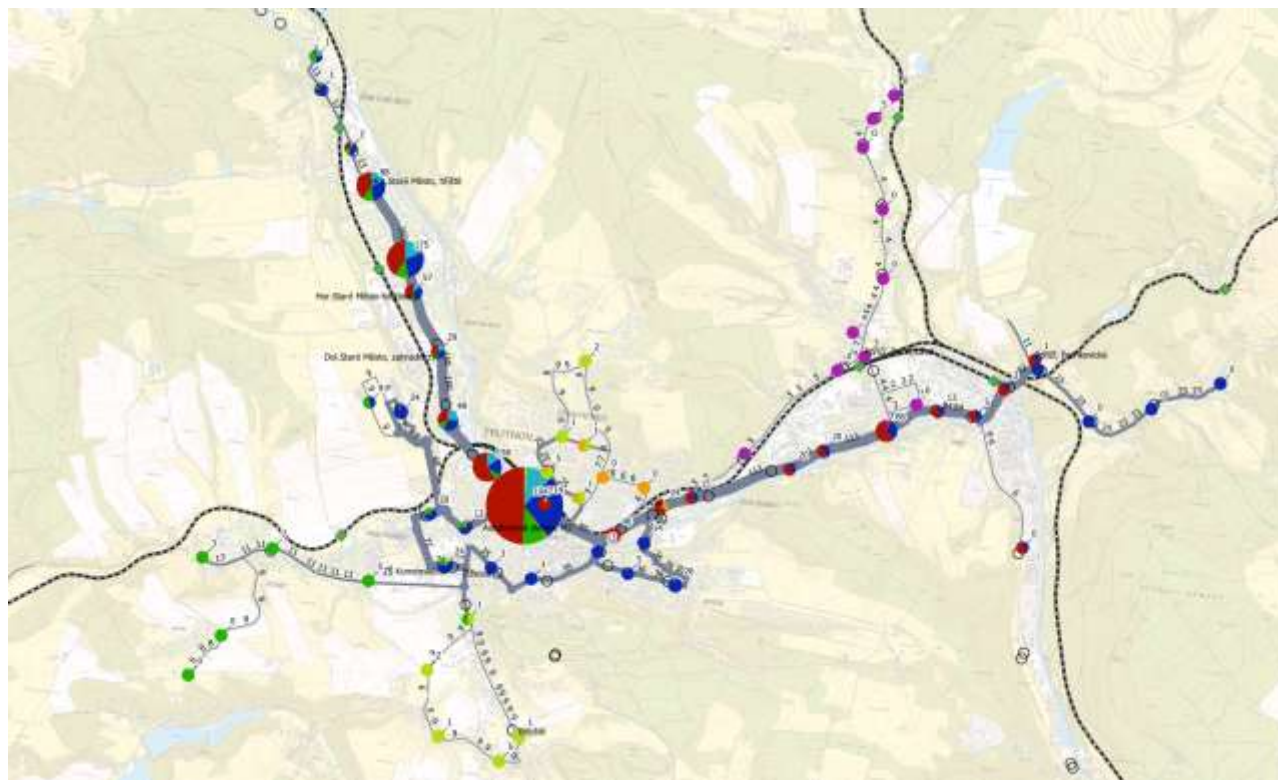
V pracovním dni odbaví dle odbavovacího zařízení MHD 2 050 cestujících a vlak 1 565 cestujících jednosměrně.



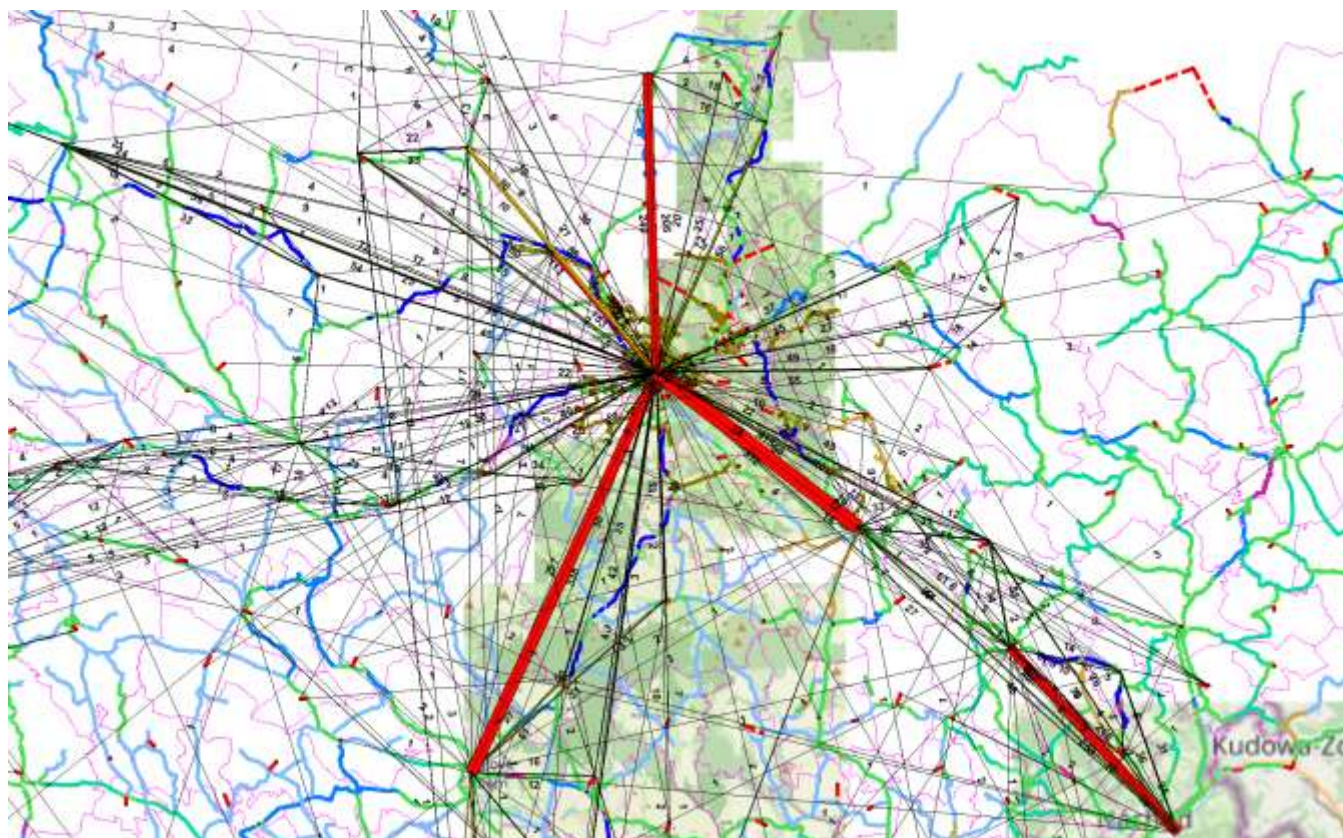
Obrázek 70: Zátěž zastávek v Trutnově po submódech veřejné dopravy, zdroj IREDO a MHD Trutnov, odbavovací systémy

Obsluha jednotlivých částech města je u silných linek následující:

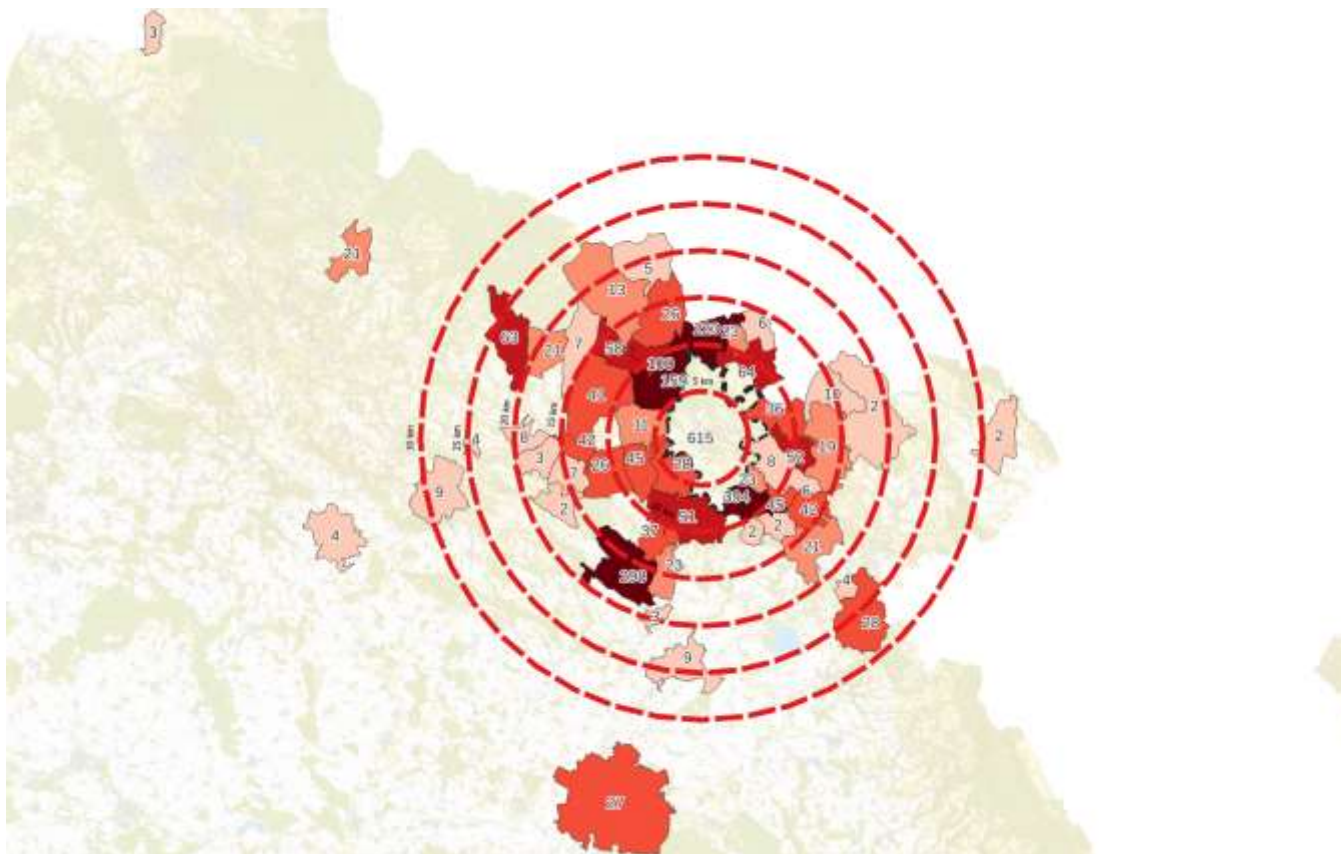
- Staré Město – centrum 160 spojů za den,
- Poříčí–centrum 113 spojů za den,
- Kryblice 36 spojů za den,
- Horní Předměstí 71 spojů za den obousměrně.



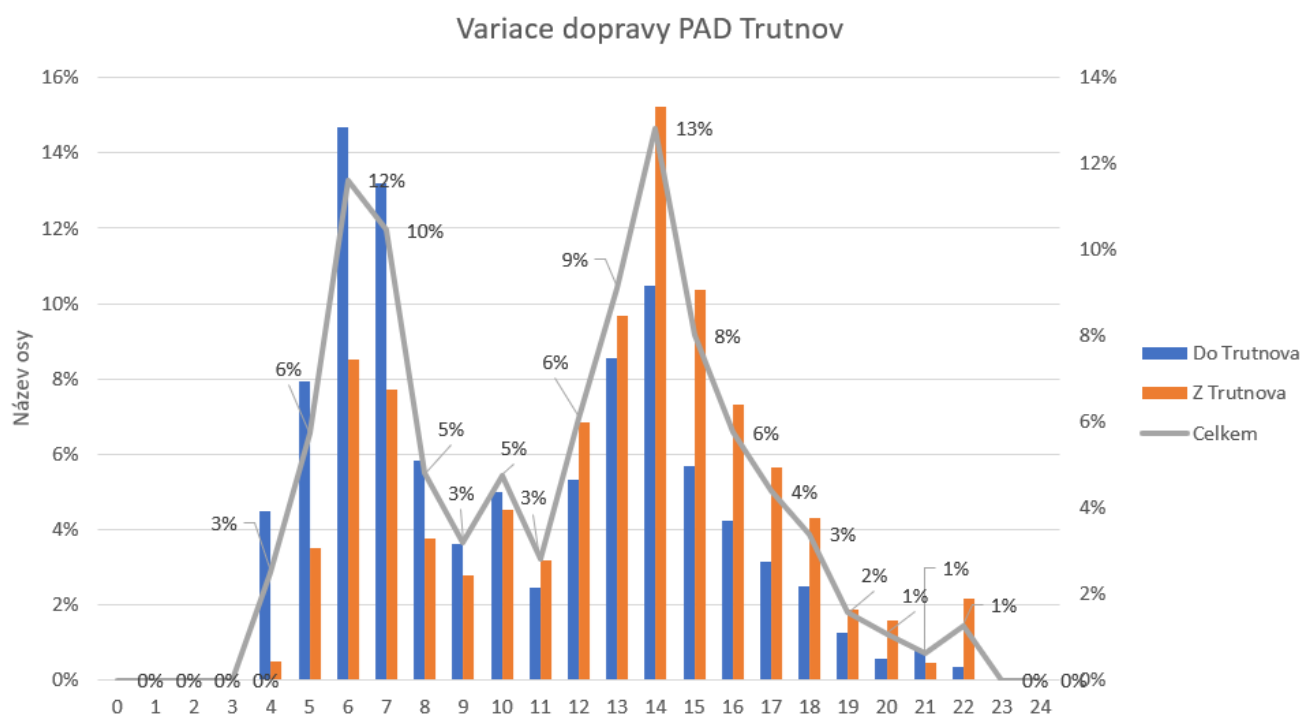
Obrázek 71: Nabídka MHD v počtu spojů za den obousměrně a nástupy na zastávkách za měsíc



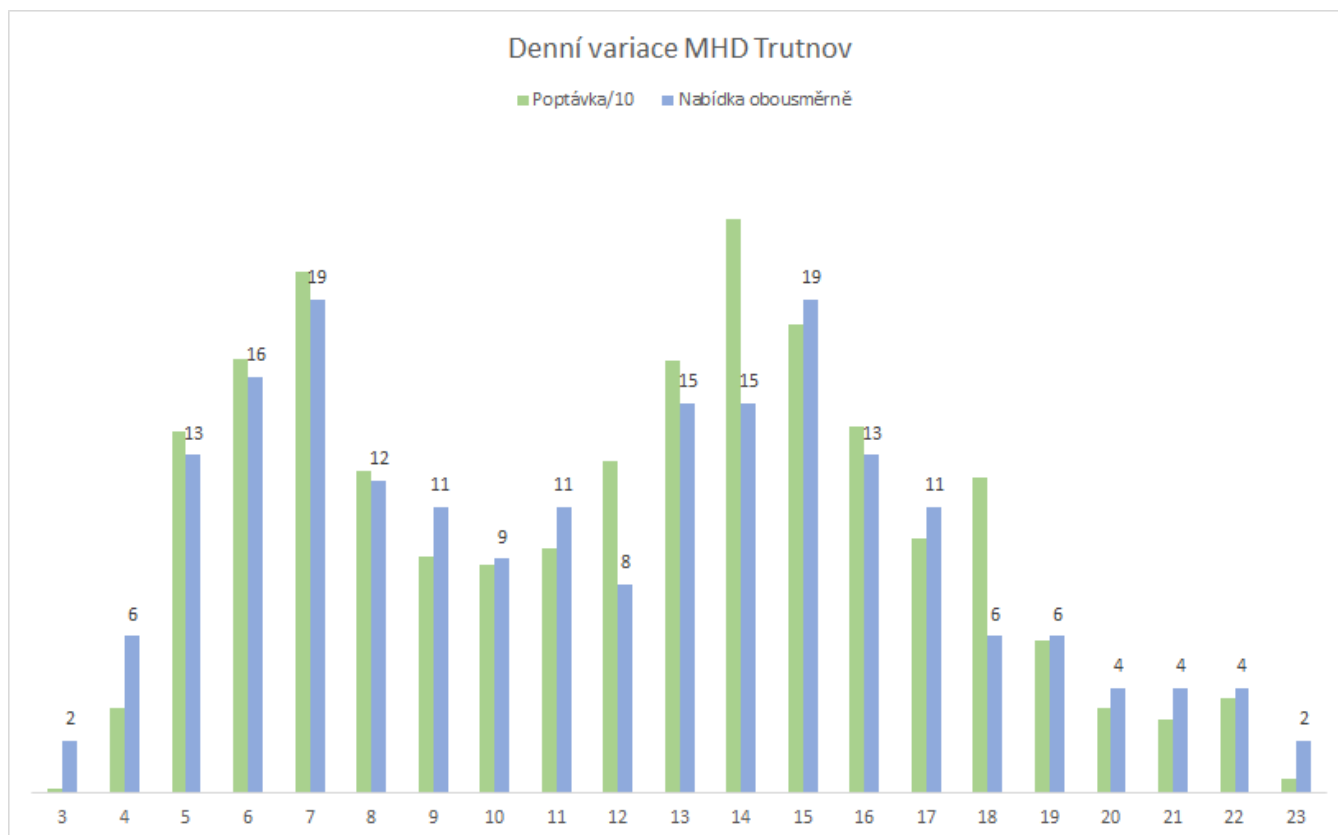
Obrázek 72: Převážní vztahy příměstské dopravy, 26.3. 2025



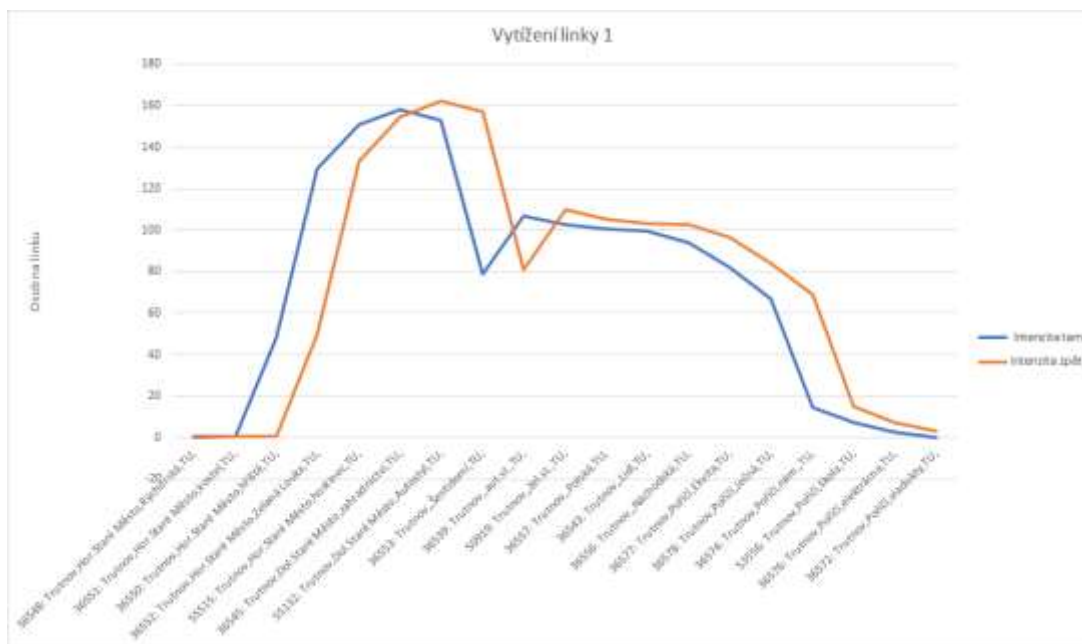
Obrázek 73: Zdroje příměstské dopravy do Trutnova



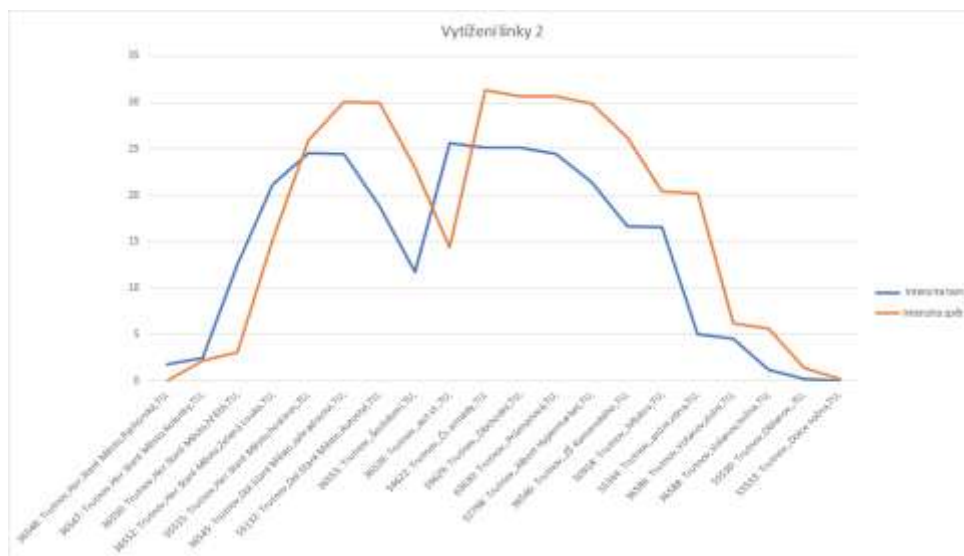
Obrázek 74: Denní variace dopravy z a do Trutnova, zdroj: IREDO



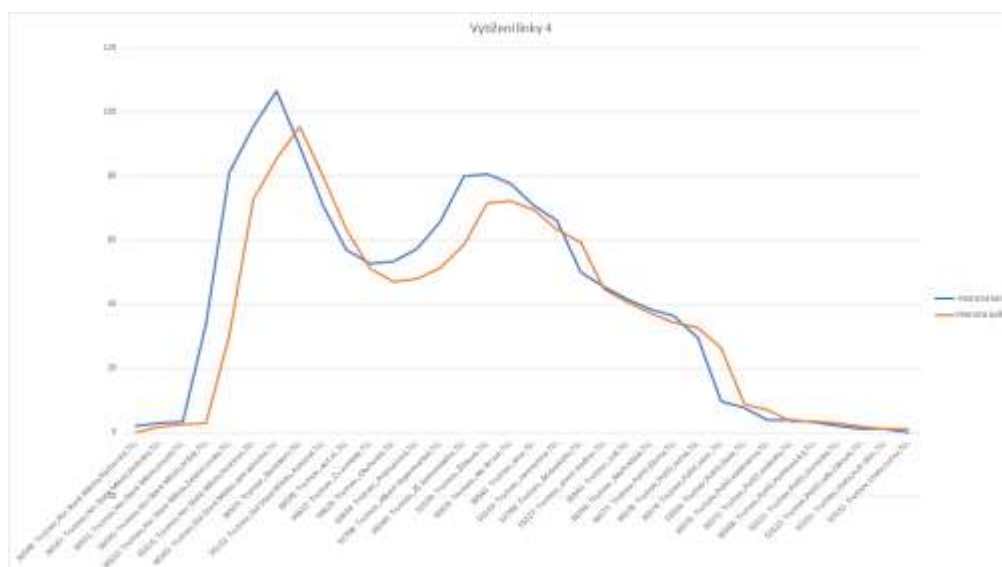
Obrázek 75: Srovnání nabídky a poptávky na denní variaci MHD Trutnov



Obrázek 76: Předpokládané zatížení linky č. 1 MHD Trutnov



Obrázek 77: Předpokládané vytížení linky č. 2 MHD Trutnov



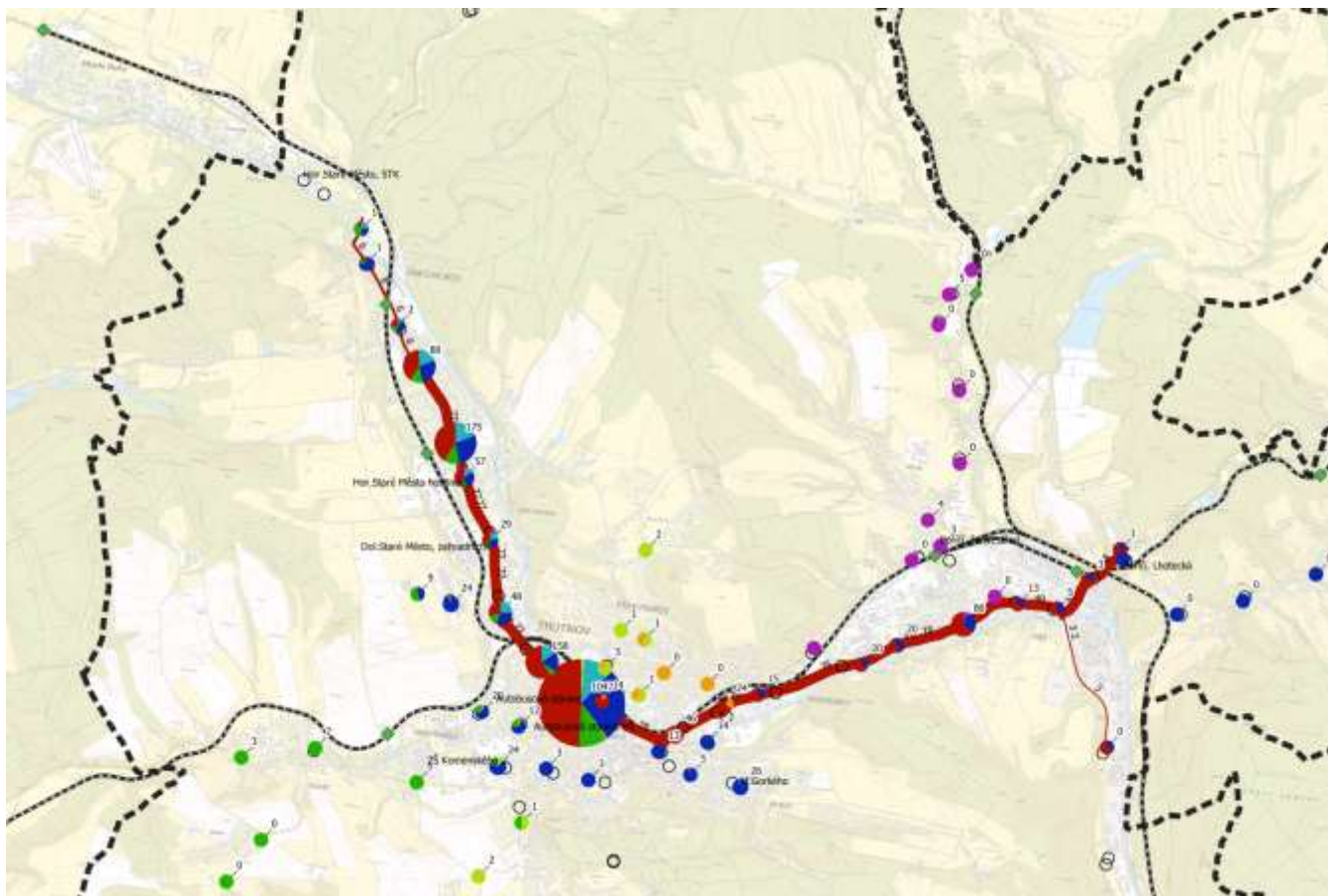
Obrázek 78: Předpokládané vytížení linky č. 4 MHD Trutnov

12.4. Využití nabídky, kapacitní rezervy

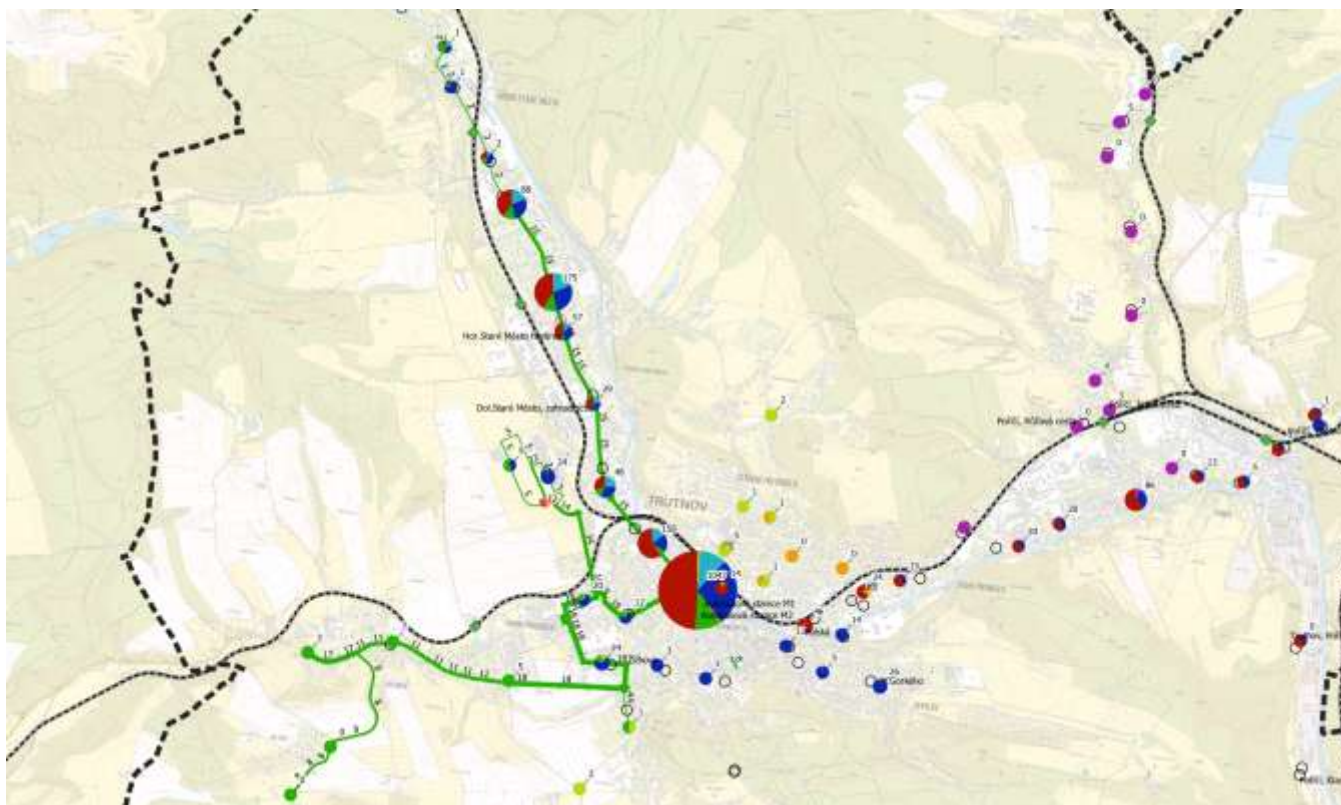
Kapacita vozidel je dostatečná. V rámci denních variací poptávka kopíruje dopravní nabídku. Ukončení linek až ve 23 hodin má své opodstatnění.

12.5. Ukazatele kvality přepravy, dostupnost území

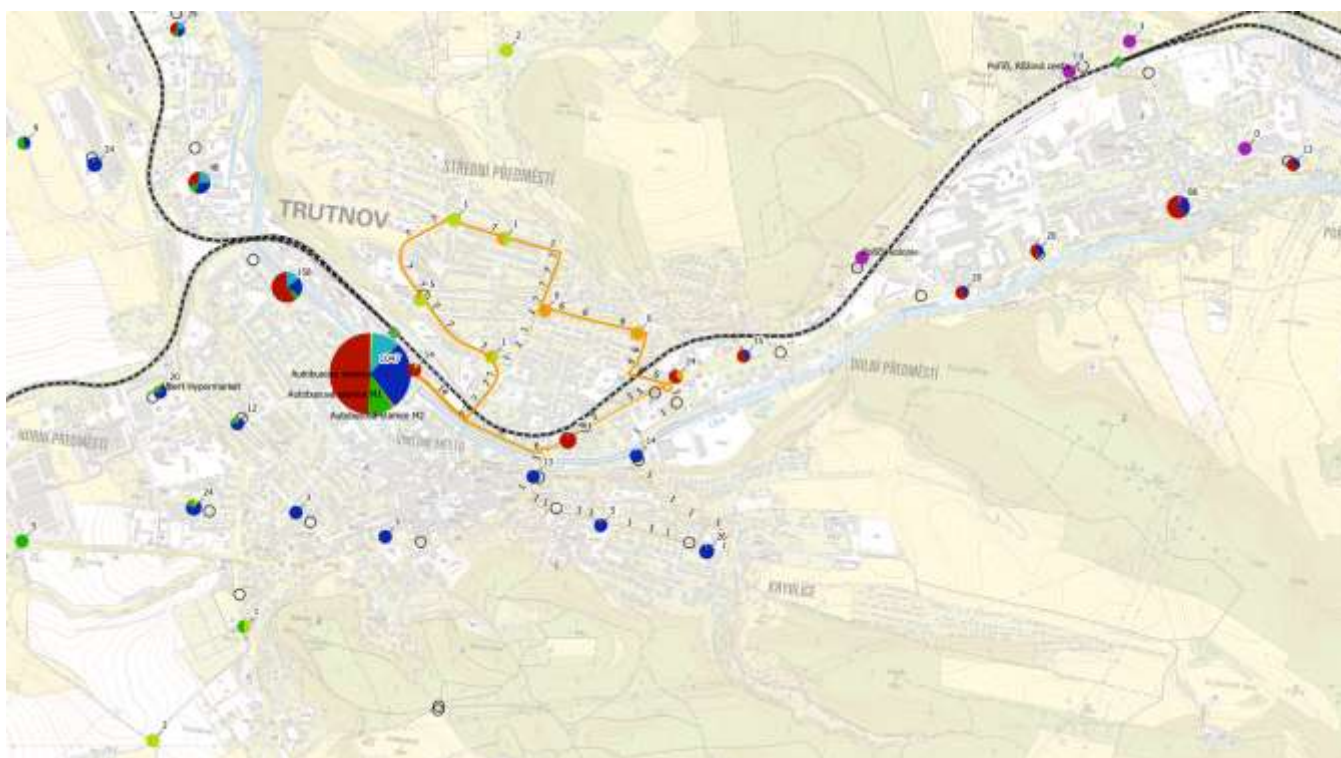
Dostupnost území byla sledována na izochronách dostupnosti autobusové a železniční dopravy. Zatímco izochrona autobusové dopravy 350 m se překrývá a dostupnost je dobrá pro všechny zastavěné území města mimo lokalitu Na Přebytku a Za Komínem. Izochrony železnice jsou izolovány kolem zastávek a stanic.



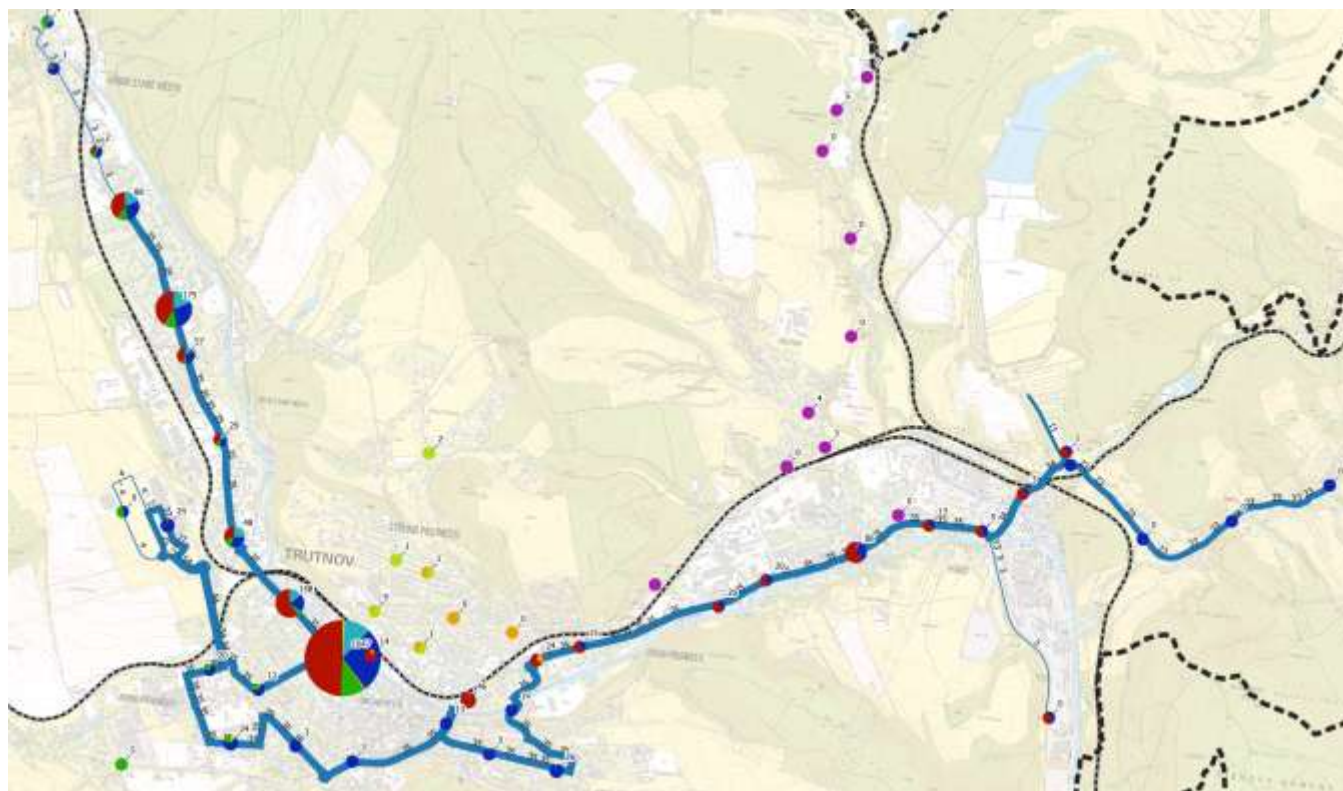
Obrázek 79: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 1, pracovní den obousměrně



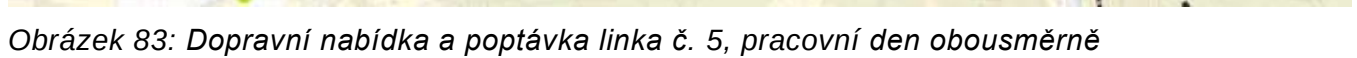
Obrázek 80: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 2, pracovní den obousměrně

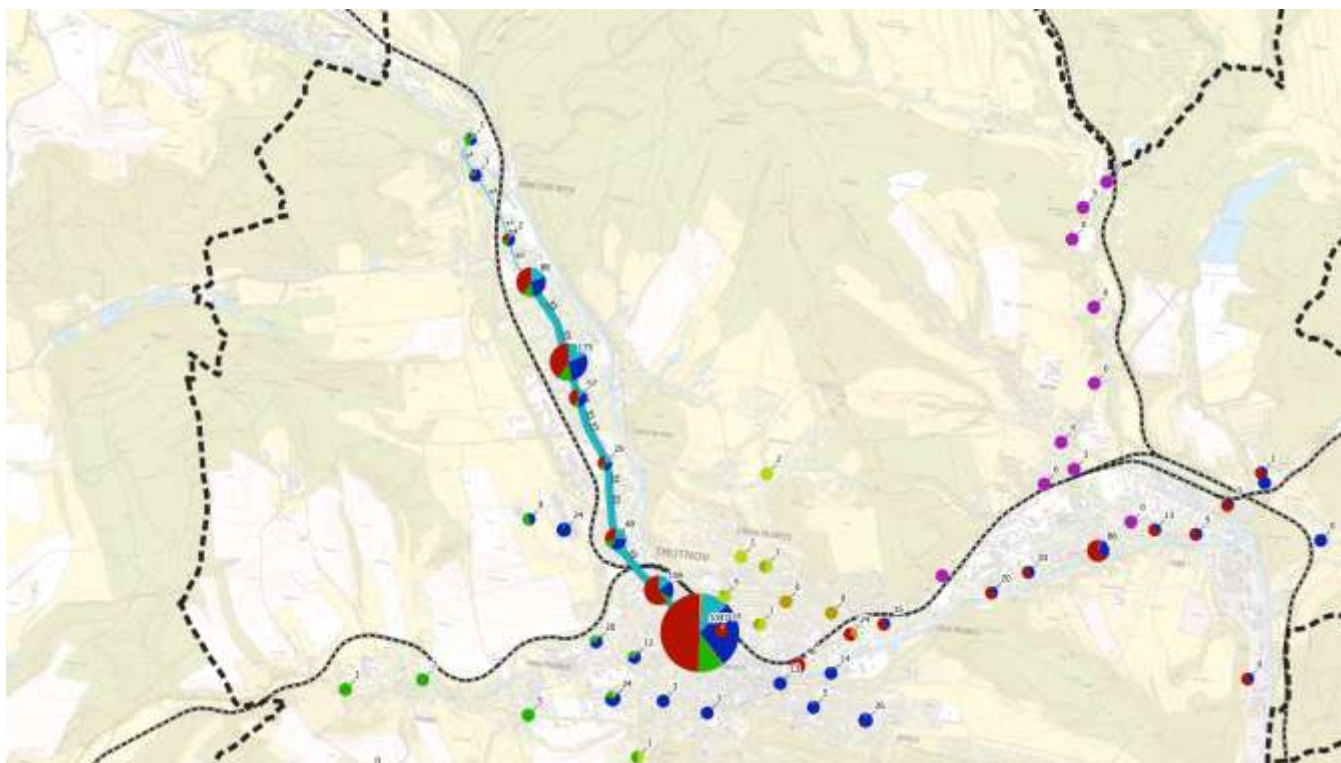


Obrázek 81: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 3, pracovní den obousměrně

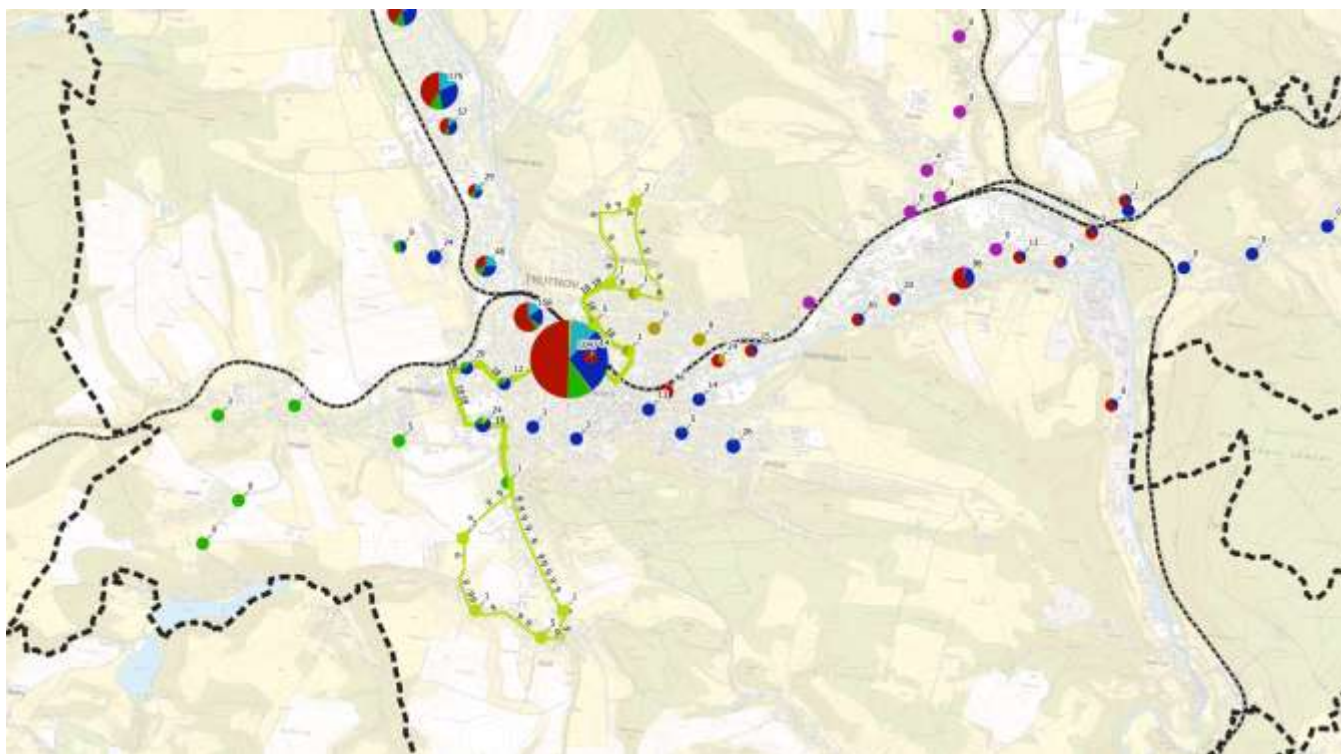


Obrázek 82: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 4, pracovní den obousměrně





Obrázek 84: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 6, pracovní den obousměrně

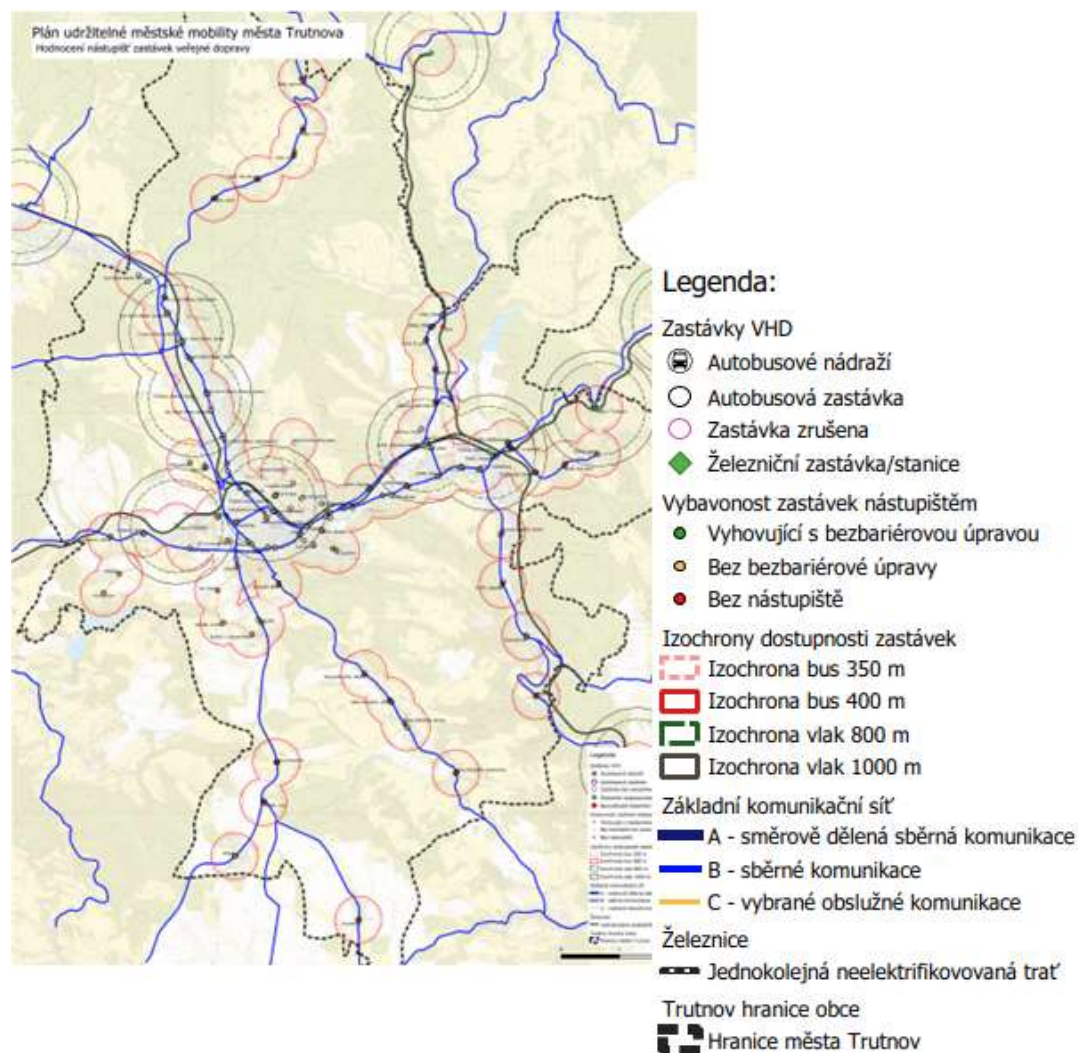


Obrázek 85: Dopravní nabídka a poptávka linka č. 7, pracovní den obousměrně

12.6. Služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Hodnocení nástupišť dle bezbariérové úpravy a docházkové vzdálenosti. V rámci autobusové dopravy je 27 nástupních hran vyhovujících, 70 nástupních hran postrádá prvky pro osoby se sníženou schopností orientace, zejména se jedná o kontrastní pás a signální pás. 58 nástupních hran je nevyhovujících z hlediska užití osobami se sníženou schopností pohybu. Příkladem je nástupiště v úrovni vozovky nebo nástupní hrana bez nástupiště.

Hodnocení nástupních hran je provedeno ve výkresové části.

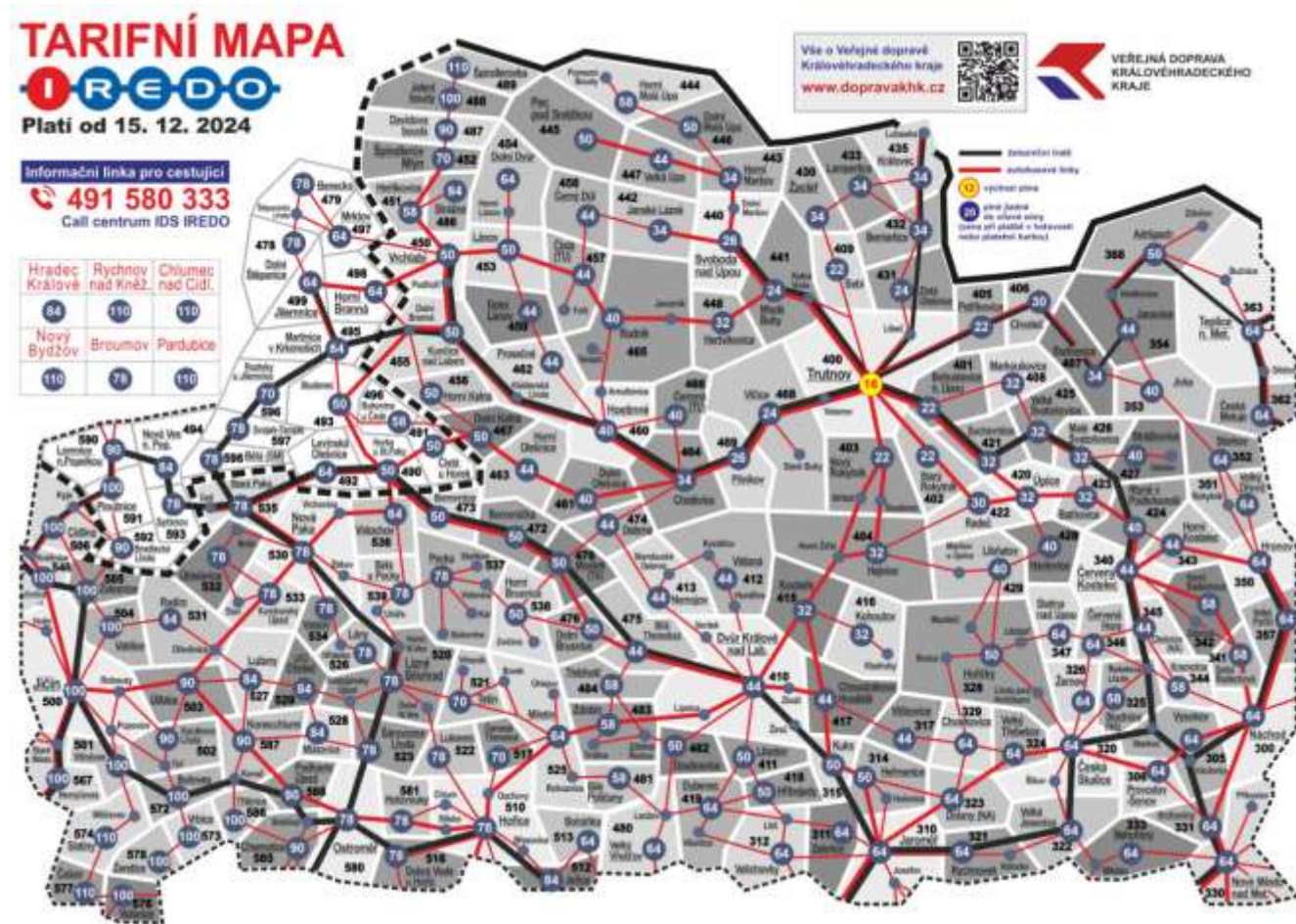


Obrázek 86: Kvalita nástupišť zastávek

Nízkopodlažnost vozidel MHD je 100 %. Obsluha osob se sníženou schopností pohybu závisí také na najetí řidičů do zastávek. Zpoždění spojů může kvalitu snižovat. Problémem mohou být zastávky s příkrým nájezdovým klínem.

12.7. Integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky jednotlivých druhů VHD a jednotlivých přepraveců

Koordinaci a integraci nabídky jednotlivých přepraveců VHD zajišťuje koordinátor IDS Královéhradeckého kraje IREDO. Příměstská doprava je integrována v IDS. Městská hromadná doprava plně integrována není, což umožňuje výhodnější tarif oproti příměstské dopravě.



12.8. Závady a problémové oblasti

Končící smlouva provozovatele MHD vyvolává nutnost stanovení podmínek pro výběr dopravce pro nové období. Problémem může být nabíjení elektrobuse, jelikož nabíjecí stanice je v majetku stávajícího dopravce.

Autobusové nádraží je v majetku města, jeho technický stav vybízí k rekonstrukci. Autobusové nádraží má vhodnou polohu pro obsluhu centra i vyčkávání autobusů.

Z hlediska infrastruktury jsou problémové zastávky bez nástupišť a bezpečný přístup k nim.

Na frekventovaných zastávkách chybí inteligentní tabule informující o odjezdech spojů.

Problémem je nezakotvení VRT RS 5 v zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje.

Trutnov hlavní nádraží neodpovídá současným standardům na bezbariérové odbavení cestujících. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště nebo žádné nástupiště není v normové výšce.

12.9. Skladba vozového parku VHD ve vazbě na alternativní druhy energie

Vozidla na alternativní druhy energie dosahují v MHD Trutnov 73 %. Z toho polovinu tvoří elektrobusy a polovinu vozidla na CNG.

Příměstská autobusová doprava užívá 15 m vozy na trese do Úpice, linky 300, 301, Žacléř 401, výjezd směr Mladé Buky (400, 403, 410) a na Dvůr Králové (407, 410). Za poslední roky nebyly pravidelně nasazeny pouze směr Pilníkov (linky 406 a 402).

Souběh více autobusů v zastávce není problémem.

Tabulka 42 - Skladba vozového parku MHD Trutnov a PAD

	MHD	PAD
Počet vozidel	11	21
Nasazeno v pracovní den	10	
Typ pohonu elektro/cng/nafta	4 / 4 / 3	
Délka vozidel <12m /12m /15m /18m	2 / 5 / 0 / 4	3 / 15 / 2 / 0
Podíl nízkopodlažnosti	100 %	
Wifi	73 %	
Klimatizace	82 %	
USB dobíjení	73 %	

12.10. SWOT veřejné dopravy

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

Tabulka 43 - SWOT veřejná doprava

Silné stránky	Slabé stránky
Provoz MHD adekvátní rozsah	Rychlostní koridor RS5 není v ZÚR a ÚP
Regionální doprava v IDS	Historická podoba železnice od roku 1859
Snížení emisí MHD elektrobusy a vozidly na CNG	Oddělené autobusové nádraží a hlavní vlakové nádraží
Kapacity pro parkování zájezdových autobusů	Absence budovy terminálu s čekárnou na autobusovém nádraží vč. absence zázemí pro řidiče MHD a regionální dopravy
100 % nízkopodlažnost vozidel MHD	Nevyhovující nástupiště některých zastávek MHD a linkové dopravy, popř. absence
	Nevybudované chodníky pro přístup k zastávkám v okrajových částech
	Absence informačního systému na zastávkách pro informování o příjezdech
	Malá frekvence spojů MHD do lokality Nové Dvory
	Nízká kontrola přepravovaných osob v MHD (úhrada jízdného)
	Neúplný přehled o počtu přepravených osob z důvodu osvobození od jízdného
	Nevyhovující stav zabezpečení stanice Trutnov, hl. n. (vlaky, nutnost ručního přestavění výhybek, ..)
Příležitosti	Hrozby
Preference MHD	Úbytek obyvatel
VRT Trutnov – Poříčí (za horizontem SUMP)	Zastaralé vlakové nádraží bez kvalitních zastřešených perónů a bez parkoviště pro možnost větší atraktivity kombinované přepravy
Končící smlouva s provozovatelem autobusů MHD	Finanční náročnost MHD
Rozsáhlá síť železničních tratí na území města a množství zastávek a menších nádraží	
Velký počet spojů příměstské linkové autobusové dopravy.	
Plán SŽ pro modernizace vlakových nádraží (bezbariérovost, propojení do lokality Na Nivách, hledání řešení pro zlepšení dostupnosti autobusových linek vč. přesunu autobusového nádraží)	
Opakující se vypisování dotací na terminály hromadné dopravy, chodníky podél průtahů silnic a cyklostezky	
Využití rozsáhlé sítě železničních tratí pro expresní MHD	

13. Cyklistická doprava

13.1. Stav infrastruktury cyklostezek

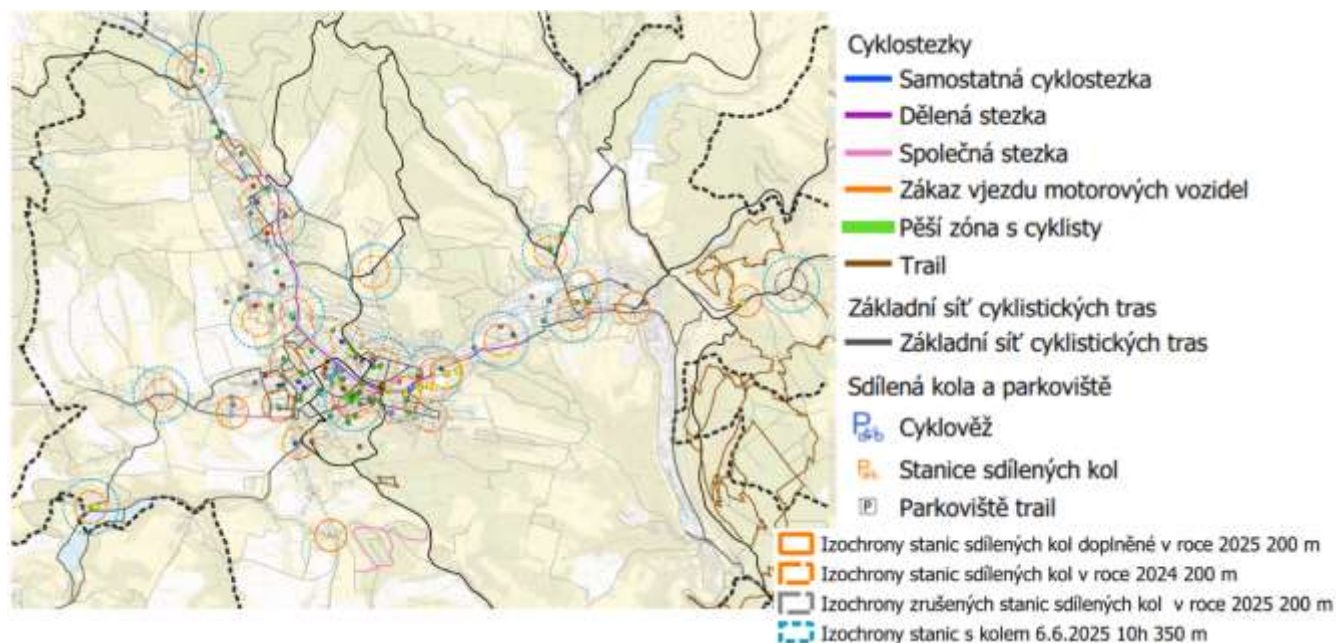
V současném stavu se cyklistická infrastruktura soustřeďuje na řešení propojení podél Úpy. Dalším propojením je společná stezka pro pěší a cyklisty na Volanov. V současné době chybí kompletní propojení pro cyklisty napříč městem. Propojení komplikují úzké uliční profily a mnohdy také kopcovitý terén.

Ve Lhotě je zřízena infrastruktura pro rekreační cyklisty tzv. trailů s nástupním místem Trutnov Trails-Centrum Lhota. Trutnov Trails je síť jednosměrných stezek pro horská kola, která se vine krajinou mezi Čížkovými kameny a Jestřebími horami. Nabízí zhruba 15 trailů různých obtížností (od nejjednoduchých flow až po technicky náročné pasáže) o celkové délce přes 35 km.

Sdílená kola jsou nedílnou součástí budování cyklistické kultury města. Trutnov v roce 2024 provozoval 21 stanic, které byly v roce 2025 rozšířeny na 30. Celkem je k výpůjčce 70 kol z toho 28% je elektrokol. Využití je průběžně sledováno. V roce 2024 (duben-listopad) bylo 75 tis. výpůjček. Při namátkové kontrole v 10 hodin bylo k dispozici kolo na 53 % stanic. Což ukazuje na využití kol do práce a do školy, kde se kola hromadila. Odpoledne je distribuce plynulejší. Odlehlejší stanice nabízejí k základní bezplatné době výpůjčky 15 minut bonus 25 min navíc. Toto slouží zejména pro motivaci kola vracet zpět do stanic uvnitř města. Celkem 4 stanice jsou s prodlouženou dobou výpůjčky. Do 15 minut je celkem 93 % výpůjček. Průměrný nájezd je 1,7 km tj. 8,5 min. Průměrná rychlost je 12 km/h. Průměrná přepravní vzdálenost na sdíleném kole je alternativou k 26 minutám běžné chůze.

Z hlediska využití v měsících je poptávka kontinuální od dubna do října, v listopadu klesá na 40 % zbylých měsíců. Špičkové měsíce jsou květen a říjen.

13.2. Základní komunikační skelet, dopravní kostra cyklostezek a cyklotras města



Obrázek 87: Základní komunikační skelet cyklistické dopravy

13.3. Intenzita dopravy

Intenzity cyklistické dopravy byly sledovány zejména na páteřní cyklostezce, kde intenzita chodců i cyklistů roste směrem do centra města ze strany sídliště Zelená louka i od Lhoty. Obě strany cyklostezky jsou obdobně zatíženy cyklisty. Pěších je od Poříčí méně vlivem jiného využití území i jeho intenzitě. Sídliště Zelená louka je lokalita hromadného bydlení vysokopodlažní koncentrované zástavby a obchodů. Lokalita Poříčí je charakterizována nižší bytovou zástavbou hromadného a individuálního bydlení a výroby. Jsou zde také významní zaměstnavatelé.

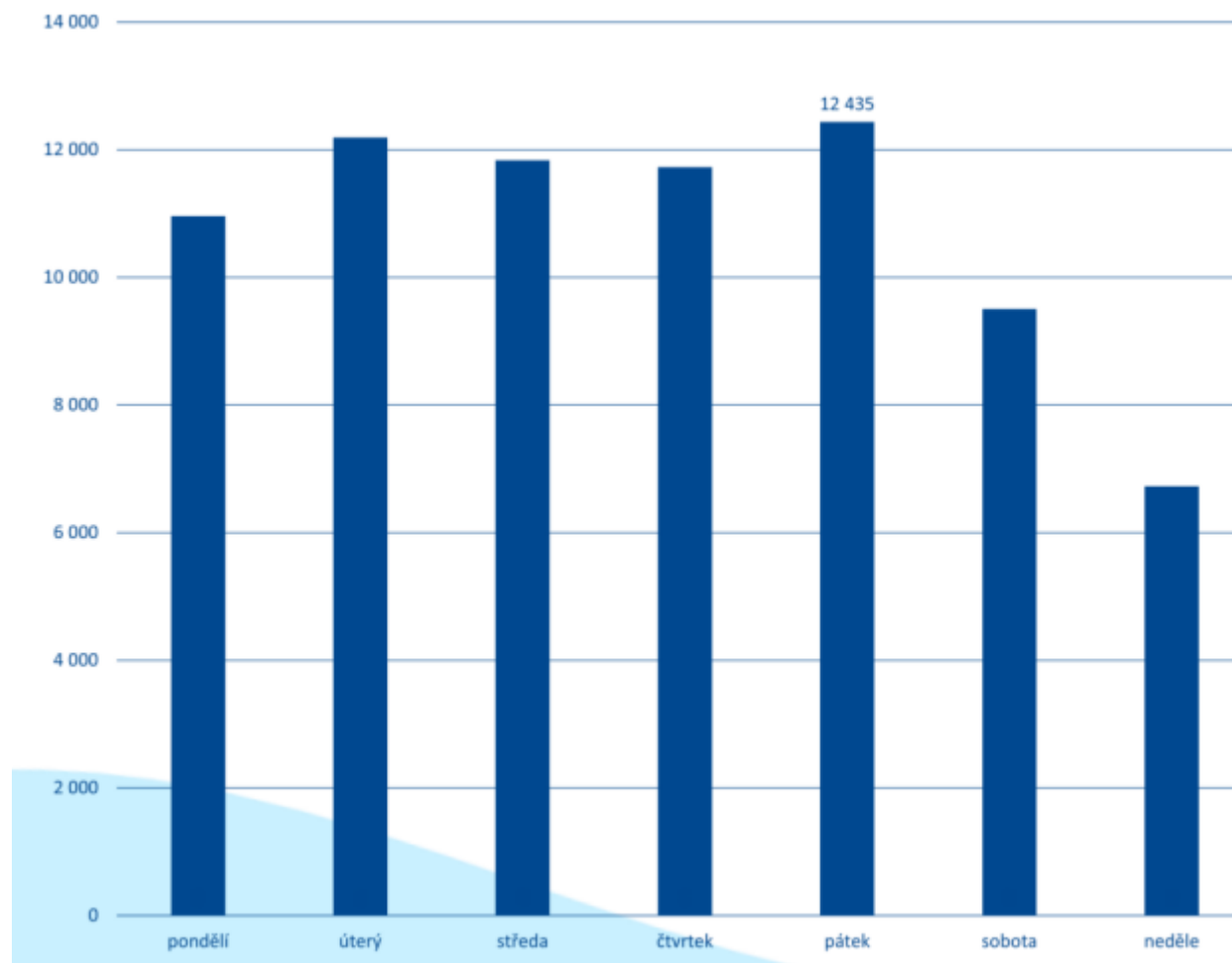
Tabulka 44 - Intenzity chodců a cyklistů za pracovní den, říjen 2024

Lokalita	Intenzita cyklistů za 24 hodin	Intenzita chodců za 24 hodin
Rýchorská (přejezd směr Babí)	12	
Horská (Mladobucká)	118	
Horská (přejezd)	181	
Nábřežní (za ZŠ Mládežnická)	282	313
V Alejce	579	899
Přechod u kina	630	2 309
Za Směťákem	250	131
Petříkovická	139	

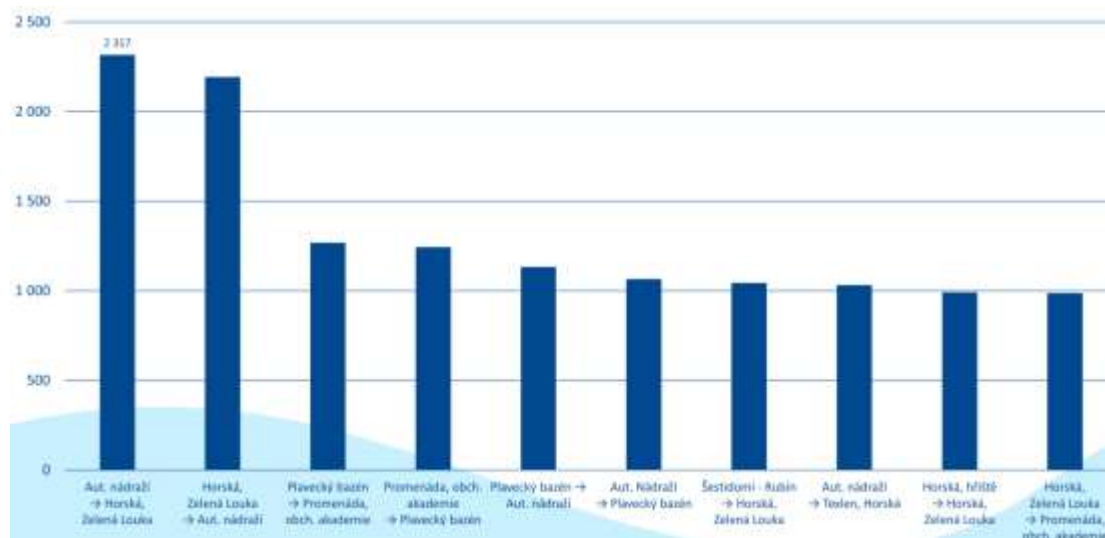


Obrázek 88: Intenzity cyklistů za 24 hodin pracovního dne říjen 2024

Ze sčítání dopravy je patrné, že cyklisté se v nízkých desítkách pohybují v rámci celého města. Jejich pohyb není soustředěn pouze na cyklostezku podél Úpy, zde jsou ovšem intenzity řádově 10x vyšší.



Obrázek 89: Týdenní variace sdílených kol Trutnov, zdroj: data Bikesharing

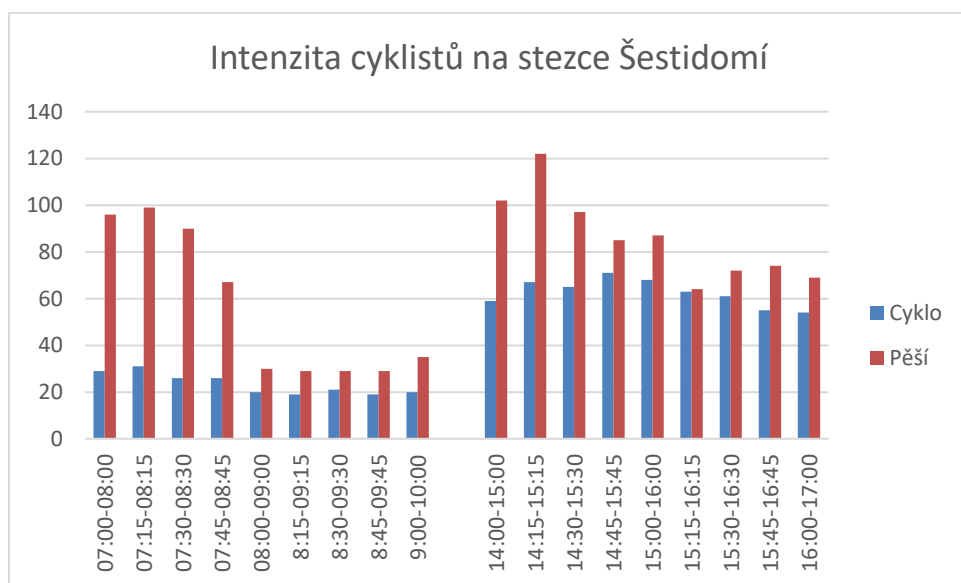


Obrázek 90: Nejvýznamnější vazby bikesharingu, zdroj: data Bikesharing

13.4. Výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy

Páteřní stezka je vedena jako samostatná stezka pro pěší a cyklisty. Stezka je provedena v základní šířce cca 3,0 m. Tato šířka je standardem pro společnou stezku pro pěší a cyklisty. Standardní šíře dělené stezky pro cyklisty je 4,0 m, kdy cyklistická část má 2,0 m a pěší část vč. bezpečnostního odstupu 2,0 m.

Ačkoli technické podmínky připouštějí při intenzitě do 150 chodců a do 120 cyklistů obousměrně za špičkovou hodinu společnou stezku minimální šíře 2,0 m. Daných intenzit stezka v lokalitě Šestidomí nedosahuje, nicméně v exponovaných časech příjezdu autobusu se v dané minuty intenzita pěších na stezce skokově zvýší (docházka do školy) a pohyb cyklistů je limitován. Šíře stezky umožňuje spíše společný pohyb pěších a cyklistů oproti dopravnímu značení. Dělený pohyb funguje v době nižších intenzit, kdy cyklisté mají vyhrazenou jednu polovinu stezky a pro vyhnutí mohou vjet na část pro chodce.

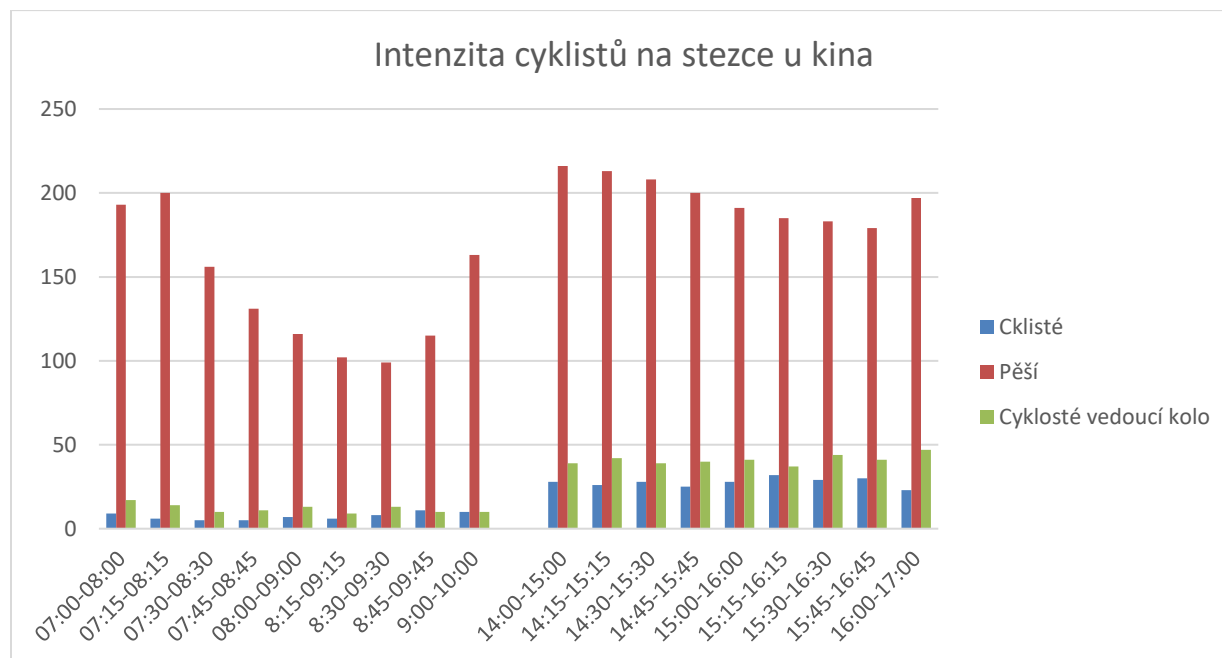


Obrázek 91: Intenzita chodců a cyklistů na páteřní stezce v pracovní den 2024 Šestidomí

V centru města na nábřeží, je stezka vedena v profilu cca 5,5–6,0 m, což umožňuje dostatečné vyhnutí pěších a cyklistů. Skladebný prostor pro chodce a cyklisty by měl být členěn na průchozí pásy šíře $n \times 0,75$ m, bezpečnostní odstup od budov 0,25 m, odstup od cyklistů 0,5m, cyklostezka 2,5 m. Celková šíře pro 3 průchozí pásy pěších a obousměrné cyklistické pruhy je pak 5,5 m.

U kina dosahují intenzity pěších 216 a 73 cyklistů za hodinu.

Vzhledem k intenzitě cyklistů mimo hlavní stezku je možné upravit chodníky šíře 2,0 a širší pro užívání pro pěší a cyklisty.



Obrázek 92: Intenzity pěších a cyklistů na stezce v pracovní den 2024 u kina

13.5. Úroveň kvality přepravy, dostupnost území

Úroveň kvality cyklistické dopravy je dostatečná na cyklostezce podél Úpy. Rozšíření stezky je vhodné zejména mezi Šetidomím a centrem města a dále řešit propoj k bazénu a skateparku.

Problémem jsou ulice základní komunikační sítě, kde jsou vyšší intenzity provozu. Zde je jízda na kole legální, ale nebezpečná.

Základní dostupnost cílů je v dojezdové vzdálenosti do 30 minut, tj. do 6 km. Limitní pro dopravní účel je dostupnost cíle do 1 hodiny do 12 km. Tato vzdálenost pokrývá celé město Trutnov a okolní obce.

U všech sběrných a významných obslužných místních komunikací funkčních skupin je optimální zajistit oddělený provoz jízdních kol, a to především v hlavním dopravním prostoru a podle širšího kontextu případně (též) v prostoru přidruženém.

U všech méně významných obslužných místních komunikací funkční skupiny C je cyklistický pohyb v hlavním dopravním prostoru ve společném provozu (případně částečně přerozděleném či odděleném), lokálně doplňkově může být také i v prostoru přidruženém.

U místních komunikací se smíšeným provozem a vyloučením motorového provozu funkční skupiny D má být standardně cyklistický pohyb zajištěn bez zvláštních opatření ve společném provozu v souladu s principy sdílení prostoru, případně v rámci liniového vedení významné cyklistické trasy s vysokou intenzitou provozu odděleně od chodců a vozidel.

13.6. Organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

Ve vybraných lokalitách rezidenčního bydlení jsou zřízeny zklidněné zóny 30 a obytné ulice. V obslužných částech města je omezena nákladní doprava a její parkování.

13.7. Závady a problémové oblasti, nehodové lokality

Problémem stávající cyklostezky je malá šířka pro dělený pohyb pěších a cyklistů mezi centrem s Šestidomím. Návaznosti na páteřní stezku nejsou realizovány. Samostatně je vedena stezka do Volanova. Chybí komplexní propojení cyklistických tras a stezek městem.

Možnost jízdy na cyklostezce rychlostí 50 km/h.

Nejnevhodnějším místem je cyklostezka mezi Šestidomím a Zelenou Loukou, zde se jedná o nehody cyklistů mezi sebou a cyklistů s chodci.

Nehody jsou také situovány na sběrných komunikacích. Zde se jedná o srážky motorových vozidel a cyklistů.

13.8. SWOT cyklistická doprava

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

Tabulka 45 - SWOT cyklistická doprava

Silné stránky	Slabé stránky
Provoz sdílených kol	Absence navazující cyklistické infrastruktury na páteřní cyklostezku
Páteřní cyklostezka a stezka pro pěší	Absence stavebních opatření pro cyklodopravu při rekonstrukci silnic
Krátké dojezdové vzdálenosti pro kolo (3–4 km)	Nevyužívání obousměrného cykloprovozu v jednosměrných komunikacích
Pěší zóna v centru města s povolením vjezdu cyklistů	Nevyužívání možnosti smíšeného provozu na stávajících chodníkových plochách ve stavebně a provozně vhodných úsecích
	Absence kvalitního dopravního hřiště (areál Na Nivách je nouzové řešení s velmi problematickým využitím pro výuku jízdy dle pravidel na jízdních kolech)
	Zastaralý systém ovládání veřejného osvětlení (spínání za šera, ...)
Příležitosti	Hrozby
Turistický potenciál (centrum, traily) a podpora turistiky a cyklosturistiky	Ukončení vypisování dotací na stavby chodníků podél průtahů silnic a cyklostezek
Opakující se vypisování dotací na stavby chodníků podél průtahů silnic a cyklostezek	Zvýšená nehodovost (cyklisté, chodci, koloběžky, ...)
Plánovaná rekonstrukce mostu u kina Vesmír s podchodem a stezkou na náplavce	Dlouhé docházkové vzdálenosti pěších vyžadující kombinaci s jiným druhem udržitelné dopravy po městě (3–4 km)
Zvyšování bezpečnosti v okolí škol prostřednictvím rekonstrukce komunikací a chodníků	
Příprava cyklostezek (Lhota – Bohuslavice), na Nové Dvory z Výsluní jako stezek pro chodce a cyklisty	

14. Pěší doprava

14.1. Stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu

Sít pěších tras byla rozdělena do 3 skupin. Vyhovuje, částečně vyhovuje a nevyhovuje. Toto rozdělení zohledňuje kvalitu povrchu, návaznost pěších tras i vhodnost pro užití osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

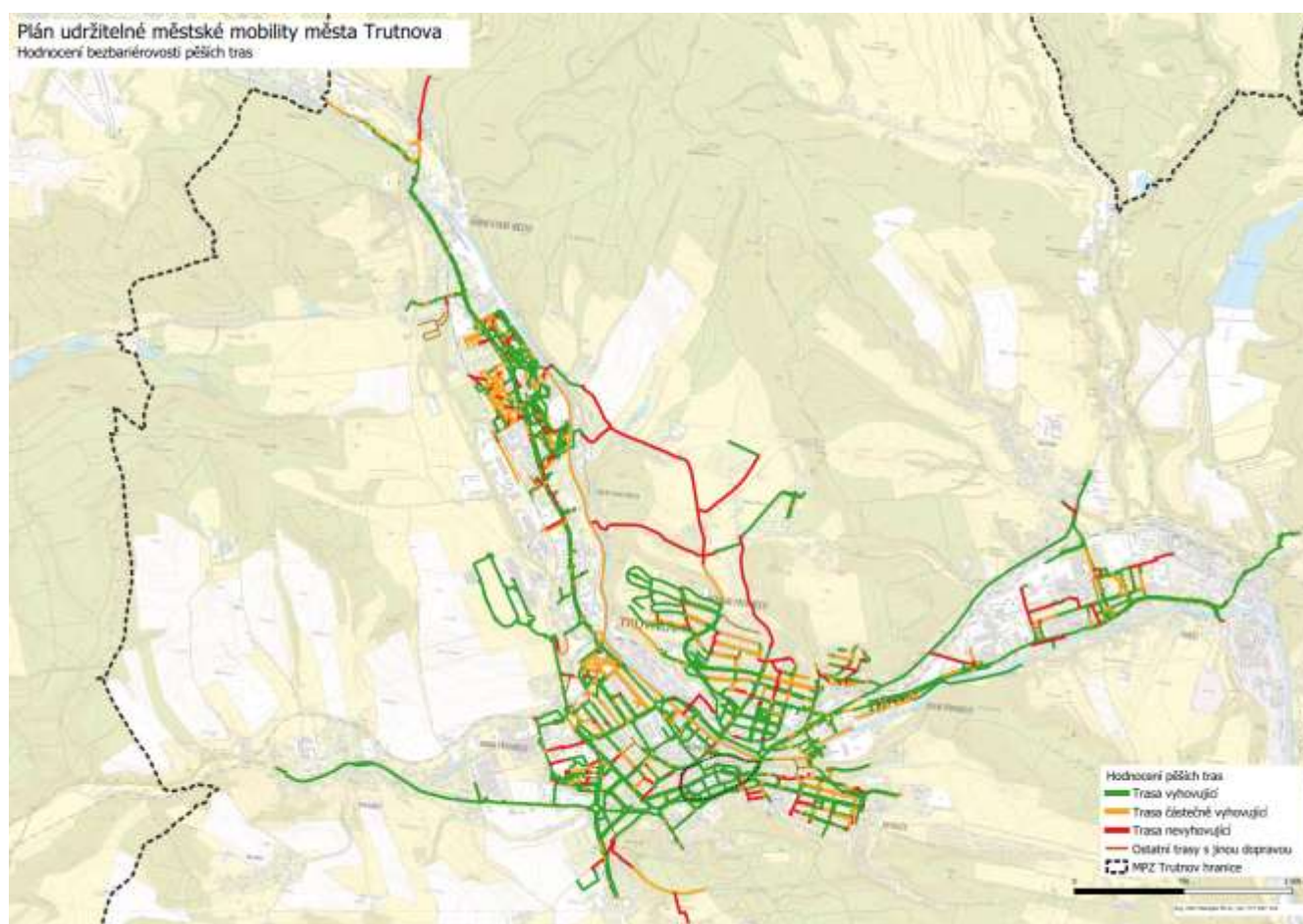
Vyhovující trasy jsou chodníky s vhodným krytem v dobrém technickém stavu. Jsou značeny zeleně.

Částečně vyhovující trasy jsou chodníky s krytem ve špatném technickém stavu nebo chodníky s chybějícími prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Částečně vyhovující chodníky jsou značeny oranžově. Chodníky s krytem ve špatném technickém stavu jsou hodnoceny v samostatné tabulce.

Nevyhovující chodníky jsou buď typu pěšina nebo trasy, kde bezpečné propojení pro chodce chybí.

Částečně vyhovující přechody pro chodce a místa pro přecházení postrádají prvky pro osoby se sníženou schopností nebo orientace.

Nevyhovující přechody pro chodce a místa pro přecházení mají vysokou obrubu nebo jsou nebezpečné pro chodce.



Obrázek 93: Hodnocení stavu pěších tras

Tabulka 46 - Hodnocení pěších tras závady povrchu v metrech a podíl na celkové délce chodníků v lokalitě

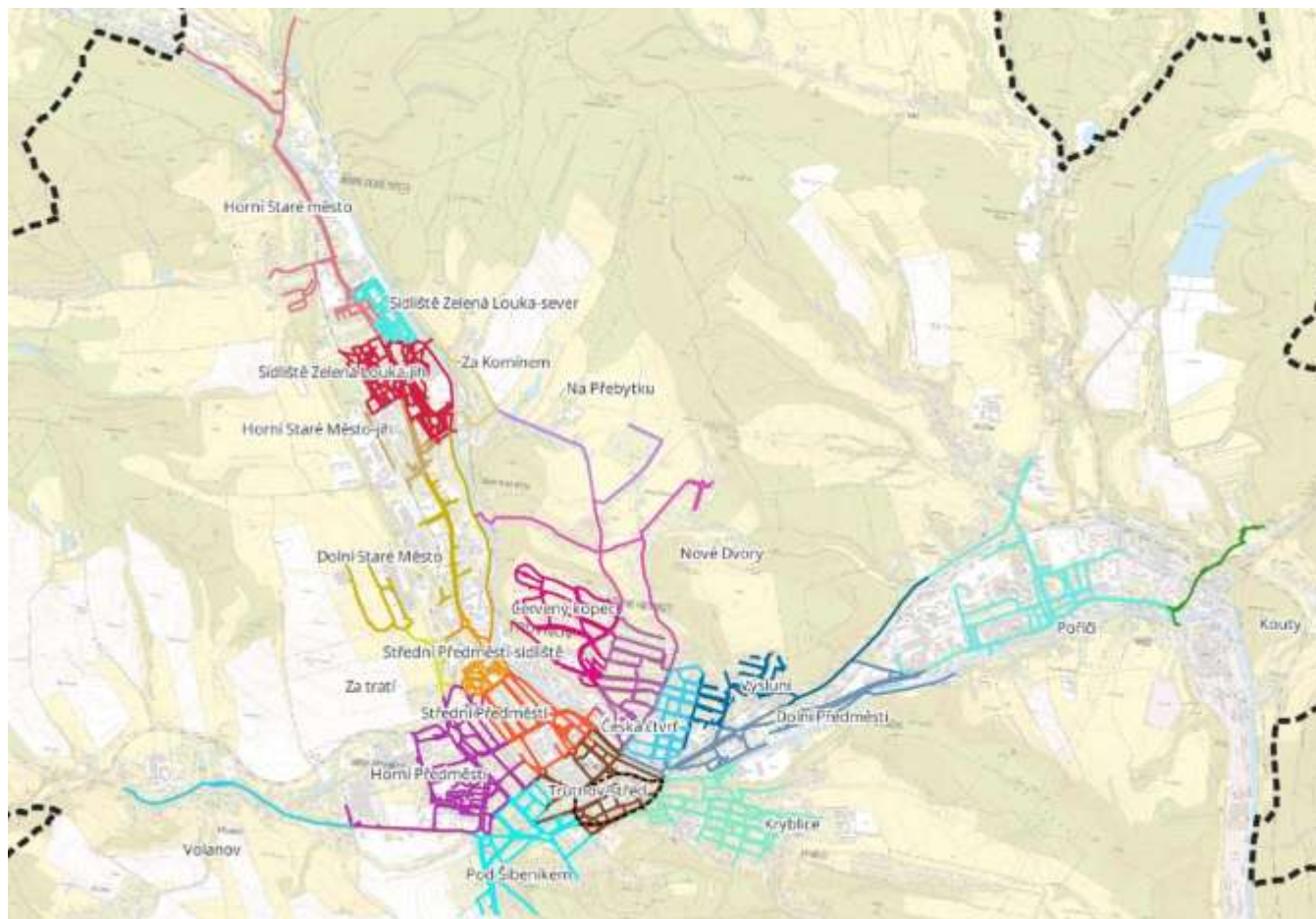
	Částečně vyhovující - závady povrchu	
Červený kopec	121	2 %
Česká čtvrť	755	14 %
Dolní Předměstí	380	5 %
Dolní Staré Město	143	3 %
Horní předměstí	873	9 %
Horní Staré Město	1 013	18 %
Horní Staré Město-jih	607	32 %
Kouty	0	0 %
Kryblice	1 299	14 %
Na Přebytku	0	0 %
Nové Dvory	0	0 %
Pod Šibeníkem	179	2 %
Poříčí	1 182	12 %
Sídliště Zelená Louka-jih	3 290	30 %
Sídliště Zelená Louka-sever	493	14 %
Střední Předměstí	1 062	17 %
Střední Předměstí - sídliště	1 489	39 %
Střední Předměstí - východ	1 309	22 %
Trutnov-střed	166	2 %
Volanov	0	0 %
Výsluní	1 031	19 %
Za Komínem	0	0 %
Za Trať	205	21 %
Suma	15 598	

Celkem bylo hodnoceno 122 km chodníků a pěších tras z toho mělo závady na povrchu (krytu chodníku) 15,6 km. Nejhorší stav chodníků byl hodnocen v lokalitě Střední Předměstí – sídliště (Šestidomí). Další lokality s nevyhovujícím povrchem byly Horní Staré Město-jih, Sídliště Zelená Louka-jih, Střední Předměstí - východ

a Za Trať. Z hlediska absolutních hodnot je nejvíce chodníků se špatným povrchem v lokalitách Sídliště Zelená Louka-jih, Střední Předměstí – sídliště, Střední Předměstí – východ, Kryblice, Poříčí, Horní Staré Město a Výsluní.

14.2. Podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Průzkum pěších byl rozdělen do 23 částí dle ZSJ města, kde průzkum proběhl.



Obrázek 94: Části města s hodnocením pěších tras v r. 2025

Tabulka 47 - Hodnocení tras v jednotlivých částech města absolutní hodnoty

Přiřazená ZSJ	Chodníky (m)			Místa pro přecházení (ks)			Přechody pro chodce (ks)		
	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje
Červený kopec	5 604	1122	237	5	0	0	11	2	6
Česká čtvrť	3 921	1007	583	3	2	1	28	11	18
Dolní Předměstí	5 307	1300	352	11	11	1	6	8	7
Dolní Staré Město	3 424	1262	241	8	2	4	5	9	9
Horní Předměstí	7 477	1443	624	7	9	1	7	16	23
Horní Staré Město	3 868	1248	525	10	4	0	1	31	6
Horní Staré Město-jih	951	674	304	2	0	0	2	4	5
Kouty	973	7	0	0	0	0	12	4	2
Kryblice	6 136	2 529	907	5	18	0	9	24	34
Na Přebytku	230	0	1 511	0	0	0	0	0	0
Nové Dvory	1 112	358	2 173	0	1	0	0	3	1
Pod Šibeníkem	5 572	1 108	888	5	13	1	11	19	9
Poříčí	6 917	1 997	1 336	4	3	4	15	25	24
Sídlště Zelená Louka-jih	6 344	3 919	727	6	15	1	6	4	12
Sídlště Zelená Louka-sever	2 920	554	95	3	3	0	0	5	7
Střední Předměstí	3 955	2 004	177	3	17	1	8	13	4
Střední Předměstí - sídlště	1 643	2 138	53	5	3	1	2	3	8
Střední Předměstí - východ	3 183	2 221	480	3	1	0	10	4	8
Trutnov-střed	6 617	915	221	14	12	2	12	14	14
Volanov	1 526	6	0	1	0	0	8	1	0
Výsluní	3 584	1 562	298	0	1	0	6	8	15
Za Komínem	471	0	581	0	0	0	0	1	1
Za Trať	633	221	118	4	0	0	0	0	0
Celkem	82 367	27 594	12 433	99	115	17	159	209	213
			12 2394			231			581

Tabulka 48 - Hodnocení tras v jednotlivých částech města relativní hodnoty

Přiřazená ZSJ	Chodníky			Místa pro přecházení			Přechody pro chodce		
	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje	Vyhovuje	Částečně vyhovuje	Nevyhovuje
Červený kopec	80 %	16 %	3 %	100 %	0 %	0 %	58 %	11 %	32 %
Česká čtvrť	71 %	18 %	11 %	50 %	33 %	17 %	49 %	19 %	32 %
Dolní Předměstí	76 %	19 %	5 %	48 %	48 %	4 %	29 %	38 %	33 %
Dolní Staré Město	70 %	26 %	5 %	57 %	14 %	29 %	22 %	39 %	39 %
Horní Předměstí	78 %	15 %	7 %	41 %	53 %	6 %	15 %	35 %	50 %
Horní Staré Město	69 %	22 %	9 %	71 %	29 %	0 %	3 %	82 %	16 %
Horní Staré Město-jih	49 %	35 %	16 %	100 %	0 %	0 %	18 %	36 %	45 %
Kouty	99 %	1 %	0 %				67 %	22 %	11 %
Kryblice	64 %	26 %	9 %	22 %	78 %	0 %	13 %	36 %	51 %
Na Přebytku	13 %	0 %	87 %						
Nové Dvory	31 %	10 %	60 %	0 %	100 %	0 %	0 %	75 %	25 %
Pod Šibeníkem	74 %	15 %	12 %	26 %	68 %	5 %	28 %	49 %	23 %
Poříčí	67 %	19 %	13 %	36 %	27 %	36 %	23 %	39 %	38 %
Sídlště Zelená Louka-jih	58 %	36 %	7 %	27 %	68 %	5 %	27 %	18 %	55 %
Sídlště Zelená Louka-sever	82 %	16 %	3 %	50 %	50 %	0 %	0 %	42 %	58 %
Střední Předměstí	64 %	33 %	3 %	14 %	81 %	5 %	32 %	52 %	16 %
Střední Předměstí - sídlště	43 %	56 %	1 %	56 %	33 %	11 %	15 %	23 %	62 %
Střední Předměstí - východ	54 %	38 %	8 %	75 %	25 %	0 %	45 %	18 %	36 %
Trutnov-střed	85 %	12 %	3 %	50 %	43 %	7 %	30 %	35 %	35 %
Volanov	100 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	89 %	11 %	0 %
Výsluní	66 %	29 %	5 %	0 %	100 %	0 %	21 %	28 %	52 %
Za Komínem	45 %	0 %	55 %				0 %	50 %	50 %
Za Tratí	65 %	23 %	12 %	100 %	0 %	0 %			
Celkem	67 %	23 %	10 %	43 %	50 %	7 %	27 %	36 %	37 %

Z hodnocení je zřejmé, že největší podíl chybějících chodníků je v lokalitě Na Přebytku, Nové Dvory a Za Komínem. Jedná se převážně o lokality rodinných domů.

14.3. Pěší zóna, obytné ulice a zóny, turistické trasy, vazby na území regionu

Pěší zóna je zřízena na ulici Horská od Krakonošova náměstí po náměstí Republiky. Do pěší zóny je vjezd cyklistům povolen. Zásobování je povoleno v době 6:00–10:00 a 17–20 hodin. Vozidla nad 4 t mají vjezd zakázán.

Turistické stezky začínají v centru Trutnova.

Trutnov – červená turistická značka Nové Dvory – červená tur. zn. Bučina – červená tur. zn. Za Zámeckým vrchem – červená tur. zn. Tvrz Stachelberg – červená tur. zn. Rýchory – modrá tur. zn. Pod Lovčí boudou – modrá tur. zn. Bystřice – modrá tur. zn. Horní Staré Město – modrá tur. zn. Trutnov

Délka 30 km

Trutnov – červená Nové Dvory – červená Bučina – červená Za Zámeckým vrchem – zelená Horní Staré Město – modrá Trutnov

Délka 12 km

Trutnov náměstí – zelená naučná stezka “Po stopách války 1866” – Janská kaple – Šibeník – Trutnov náměstí

Délka 3,5 km

Trutnov – červená Poříčí – červená Lhota – zelená Severní Čížkovy kameny – zelená Jižní Čížkovy kameny – zelená Bohuslavice nad Úpou – modrá Starý Rokytník – zelená Trutnov

Délka 18 km

Trutnov – modrá Břecštejn – zelená Janská Hora – zelená Janské Lázně – zelená Svoboda nad Úpou – žlutá Pod Lovčí boudou – modrá Bystřice – modrá Horní Staré Město – modrá Trutnov

Délka 36 km

14.4. Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě

Na ulici Za Komínem, kde chybí chodník je 116 pěších a 400 vozidel za den. Na ulici Přespolní je 97 pěších a 600 vozidel. Na ulici Nad Jezem je 79 pěších a 400 vozidel za den. Na ulici Dolnoměstská je 64 pěších a 700 vozidel za den. Na ulici Nové Dvory je 84 pěších a 1 400 vozidel za den.



Obrázek 95: Sčítání pěší dopravy, intenzita pěších za 24 hodin pracovního dne podzim 2024

14.5. Problémové oblasti, nehodové lokality

Pro potřeby bezbariérovosti je nutné upravit 174 míst pro přecházení s vysokou obrubou a 16 přechodů pro chodce.

Pro obsluhu lokality Nové Dvory a Na Přebytku a Za komínem je nutné realizovat chodníky.

Absence chodníků podél průtahů silnic v přidružených obcích (Libeč, Lhota, Adamov, Nový a Starý Rokytník, Studenec, Babí) je potenciálním rizikem pro chodce a ohrožuje jejich bezpečnost.

Přechody pro chodce přes ZÁKOS s intenzitou dopravy více než 10 tis. vozidel nebo v lokalitách vzniku kolon je nutné doplnit středními dělicími ostrůvky. Zvýšená nehodovost je na ulici Na Struze a Horská.

14.6. SWOT pěší doprava

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

Tabulka 49 - SWOT pěší doprava

Silné stránky	Slabé stránky
90 % chodníků ve vyhovujícím nebo částečně vyhovujícím stavu	Absence chodníků podél průtahů silnic v přidružených obcích (Libeč, Lhota, Adamov, Nový a Starý Rokytník, Studenec, Babí)
Relativně dostupná docházková vzdálenost periferií do centra města	Nevyužívání poptávkových semaforů pro bezpečné přecházení přes 3 pruhy
Chodníky dostatečné šíře	Část přechodů pro chodce nevyhovující z hlediska vybavení i stavebního uspořádání
Pěší zóna v centru města	Zastaralý systém ovládání veřejného osvětlení (spínání za šera, ...)
Páteřní cyklostezka a stezka pro pěší	
Příležitosti	Hrozby
Turistický potenciál (centrum, traily) a podpora turistiky a cyklosturistiky	Ukončení vypisování dotací na stavby chodníků podél průtahů silnic a cyklostezek
Opakující se vypisování dotací na stavby chodníků podél průtahů silnic a cyklostezek	Zvýšená nehodovost (cyklisté, chodci, koloběžky, ...)
Plánovaná rekonstrukce mostu u kina Vesmír s podchodem a stezkou na náplavce	Dlouhé docházkové vzdálenosti pěších vyžadující kombinaci s jiným druhem udržitelné dopravy po městě (3–4 km)
Zvyšování bezpečnosti v okolí škol prostřednictvím rekonstrukce komunikací a chodníků	
Příprava cyklostezek (Lhota – Bohuslavice), na Nové Dvory z Výsluní jako stezek pro chodce a cyklisty	

15. Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava

15.1. Stav infrastruktury a technologických zařízení

Silniční nákladní doprava se realizuje zejména po silnicích I. tříd. Dálnice D11 je ve výstavbě. Kombinovaná doprava v Trutnově nemá překladiště. Logistická centra jsou řešena v rámci vnitropodnikových řetězců.

Parkoviště pro nákladní vozy v Trutnově není realizováno. Vozidla bývají odstavena např. na ulici Roty Nazdar, kde je zřízena zóna zákazu stání vozidel nad 3,5 t.

15.2. Dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností

Nákladní doprava je realizována po silnicích I. tříd. Železniční nákladní doprava je realizována přes Trutnov ve směru Vrchlabí a Hradec Králové. Zavlečkována je elektrárna Poříčí, Cerea, a.s. zabývající se krmnými směsmi a uhlím a KASPER Timber Construction s.r.o. zabývající se prodejem stavebních potřeb.

Tabulka 50 - Tabulka výkonů nákladní dopravy ČD kargo 2. polovina roku 2025

Vlak	Trasa	kdy jede
Trutnovsko / Vrchlabí		
Mn 83430	Trutnov hl.n (4:30) - Kunčice nad Labem (7:56 - 9:42) - Vrchlabí (9:49)	v pondělí, ve středu, v pátek, nejede 17. XI.
Mn 83431	Vrchlabí (10:00) - Kunčice nad Labem (10:07 - 10:57) - Hostinné (11:10 - 12:10) - Pilníkov (12:21 - 12:46) - Trutnov hl.n (13:05)	v pondělí, ve středu, v pátek, nejede 17. XI.
Trutnovsko / Jilemnice		
Mn 83424	Trutnov hl.n (7:50) - Kunčice nad Labem (9:09 - 9:46) - Martinice v Krkonoších (9:57 - 10:00) - Jilemnice (10:08 - 10:38) - Hrabáčov (10:33)	v úterý, ve čtvrtek, nejede 28. X.
Mn 83421	Červený Kostelec (17:17) - Trutnov hl.n (19:01)	v úterý, ve čtvrtek, nejede 28. X.
Trutnovsko / Červený Kostelec		
Mn 83373	Trutnov hl.n (13:50) - Trutnov střed (13:56 - 15:36) - Malé Svatoňovice (15:50 - 16:39) - Červený Kostelec (16:48)	v pondělí, ve středu, v pátek, nejede 17. XI.
Mn 83374	Vrchlabí (10:00) - Kunčice nad Labem (10:07 - 10:57) - Hostinné (11:10 - 12:10) - Pilníkov (12:21 - 12:46) - Trutnov hl.n (13:05)	v pondělí, ve středu, v pátek, nejede 17. XI.
Trutnovsko / Hradec Králové I.		
Pn 62300	Hradec Králové hl.n (18:40) - Jaroměř (19:27 - 20:53) - Trutnov hl.n (22:00)	v úterý, ve čtvrtek, v pátek
Pn 62303	Trutnov hl.n (22:35) - Hradec Králové hlavní nádraží (00:30)	v úterý, ve čtvrtek
Trutnovsko / Hradec Králové II.		
Pn 62301	Trutnov hl.n (23:30) - Hradec Králové hlavní nádraží (00:43)	v pondělí, ve středu, v pátek
Pn 62302	Hradec Králové hl.n (1:40) - Jaroměř (1:57) - Trutnov hl.n (2:51)	v pondělí, v úterý, ve čtvrtek
Trutnovsko / Hradec Králové III.		
Pn 62309	Trutnov hl.n. (14:50) - Hradec Králové hl.n. (19:18)	v pondělí, úterý a středu
Pn 62308	Hradec Králové hl.n. (21:10) - Trutnov hl.n. (22:50)	v pondělí a úterý
Nex 68340	Hradec Králové hl.n. (21:32) - Trutnov hl.n. (0:07)	v neděli

15.3. Závady a problémové oblasti

Podmínky přepravy po železnici. Termíny přepravy jsou problémem. Společnosti preferující logistiku **Just-in-time**, která má za úkol zamezit jakémukoliv plýtvání prostředků, času, kapacit a zásoby jsou redukovány na minimum, mají problém s kvalitou dopravy po železnici.

Trutnov má vhodné prostory pro realizaci překladiště kombinované dopravy. Problémem je nekapacitní zastaralá trať 032 (Hradec Králové–) Jaroměř–Svoboda nad Úpou

15.4. SWOT nákladní doprava

SWOT analýza byla tvořena participativně na jednáních pracovní skupiny a schválena řídícím výborem.

Tabulka 51 - SWOT individuální automobilová doprava

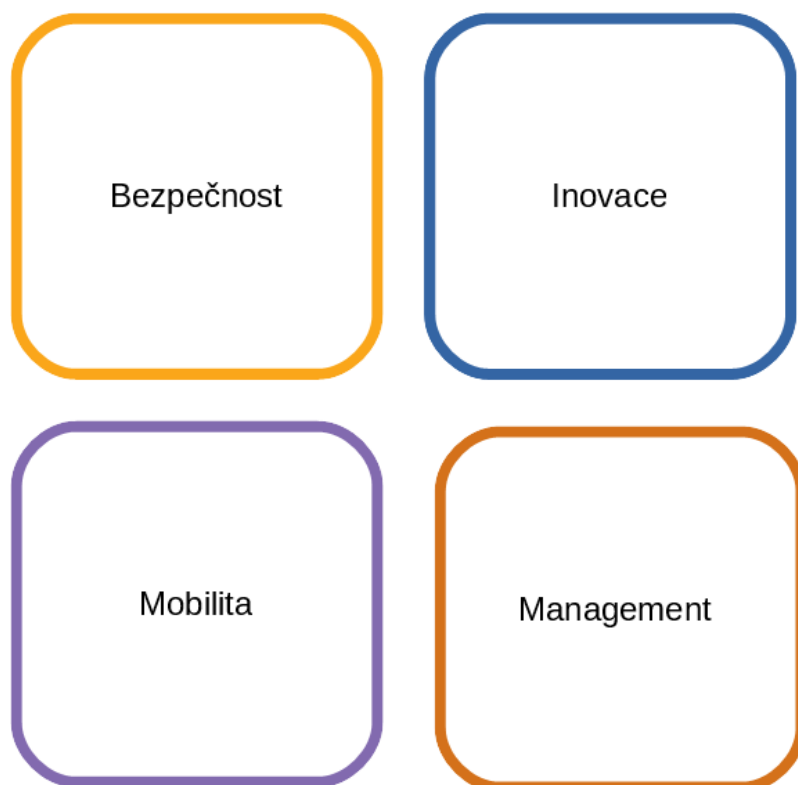
Silné stránky	Slabé stránky
Dálnice D11 ve výstavbě.	Vysoká intenzita na Na Struze–Polská (nad kapacitu komunikace)
Západní obchvat v přípravě (projektová studie)	Chybějící napojení průmyslové zóny v ulici Pražského povstání na silnici I/14, resp. chybějící propojení sídliště Zelená Louka na ulici Krkonošská a průmyslovou zónu Krkonošská.
Většina hlavních křižovatek přestavěna na okružní křižovatky.	Historická podoba železnice od roku 1859
Příležitosti	Hrozby
Zvýšení atraktivity města spojené s napojením na dálniční síť.	Úbytek obyvatel v návaznosti na zvyšující se mobilitu související s dojížděním do zaměstnání.
Pozemky ve vlastnictví státu na území města vhodné pro převedení do jeho majetku a využitelných pro případné směny při realizaci nejen dopravních záměrů.	Nepříznivá geomorfologie města a klimatické podmínky
Páteří síť města tvořená silnicemi I. třídy, výhodně doplněná silnicemi II. a III. třídy.	Výrazné opoždění dostavby dálnice D11, stavby 1108 v úseku Jaroměř–Trutnov, za probíhající stavbou 1109 v úseku Trutnov–Královec.
Využití části D11 mezi sjezdy Poříčí a Bojiště jako obchvatu města s tím, že tento úsek nebude zpoplatněn	Nárůst dopravy po dokončení D11 (nejen k turistickým cílům, ale obecně)
Sídlo významných firem v oboru elektro s potenciálem spolupráce na elektromobilitě.	Omezení dotačních titulů pro financování dopravních staveb
Možnost vzniku pracovních příležitostí vzhledem k budoucímu napojení D11.	Při absenci západního obchvatu města hrozí přetížení koridoru mezi městskou částí Bojiště a OK u obchodní a průmyslové zóny Krkonošská
Možnost zklidnění dopravy v městské části Poříčí v souvislosti se změnou kategorizace silnic ve městě a jeho okolí po dostavbě dálnice s předpokládaným záměrem převést stávající silnici I/14 do vlastnictví města.	Degradující povrchy místních komunikací nejen v majetku města

16. Projednání

Koncept analytické části byl projednán v řídící skupině dne 8.8. 2025 a veřejností dne 10. 9. 2025.

Pracovní skupiny se k analytické části sešly 24. 9. 2024, 22. 5. 2025, 12. 6. 2025, 4. 9. 2025.

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova



**Strategická část
2026**

OBSAH

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	2
2. ÚVOD.....	3
3. PROJEDNÁNÍ A PARTICIPACE.....	4
4. VIZE PLÁNU MOBILITY	5
MOBILITA S AKTIVNÍM PŘÍSTUPEM, PŘIPRAVENÁ NA ZMĚNY A SLOUŽÍCÍ ROZVOJI MĚSTA	5
5. STRATEGICKÉ CÍLE	5
STRATEGICKÝ CÍL BEZPEČNOST	6
STRATEGICKÝ CÍL INOVACE	6
STRATEGICKÝ CÍL MOBILITA	6
STRATEGICKÝ CÍL MANAGEMENT	6
6. OPATŘENÍ A AKTIVITY PUMM	8
6.1. OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE BEZPEČNOST	10
6.2. OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE INOVACE	12
6.3. OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE MOBILITA.....	14
6.4. OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE MANAGEMENT DOPRAVY.....	20
Seznam obrázků	
Obrázek 1: Struktura strategie plánu mobility.....	4
Obrázek 2: Strategické cíle rozvíjející vizi	6

1. Základní údaje

Název:	Plán udržitelné městské mobility města Trutnova, Strategická část
Zhotovitel:	Ing. Petr Macejka, Ph.D. Lumírova 546/76 700 47 Ostrava IČ: 06285961
Objednatel:	město Trutnov Slovanské náměstí 165 541 16 Trutnov IČ: 00278360
Termín dokončení části:	30. 1. 2026

Zodpovědný projektant:
Ing. Petr Macejka, Ph.D.

.....

2. Úvod

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova (dále též SUMP) je strategický dokument, který po schválení přejde v proces realizační fáze. Analytická část vychází z dat let 2024 a 2025, na která plynule navazuje zpracování Strategické části a Návrhové části v roce 2026.

Hlavními charakteristikami Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova jsou:

- dlouhodobá vize a jasný implementační plán,
- zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu,
- rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy,
- nastavení pravidel pro pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýzu, vyhodnocení a publikování výsledků.

Plán se zabývá všemi druhy dopravy, bezpečností, efektivitou dopravy, kvalitou městských prostranství a vztahy mezi jednotlivými aspekty mobility města.

Zpracovaný dokument sleduje uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho okolí za účelem zlepšování kvality života a náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace. Základním posláním SUMP je pomoci zlepšit životní úroveň lidí ve městě, a to tak, aby byla zajištěna dostupnost dopravy za současného minimalizování jejích negativních dopadů na zdraví, společnost (kongesce a zábor prostoru) a životní prostředí (hluk a znečištění). Dokumentace je syntetickým materiálem. Koordinuje především územní a dopravní plánování tak, aby navržený dopravní systém zajistil dostupnost základních cílů a služeb všem cílovým skupinám, aby preferoval ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a zajistil bezpečnou dopravu jak z hlediska vnější, tak i vnitřní bezpečnosti jednotlivých druhů dopravy.

Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova se zpracovává souběžně se Strategickým plánem rozvoje města Trutnova na období 2026–2033. Vychází z existujících studií a plánovacích dokumentů v dopravě i všech souvisejících problematikách.

Zohledňuje také vazby na existující dokumenty na krajské úrovni a platnou legislativu na městské, krajské, národní i evropské úrovni.

Sledovaná časová období jsou roky 2024/2025 pro stávající stav. Návrhy v návrhové části jsou provedeny pro krátkodobý horizont do roku 2030, s vazbou na tvorbu akčního plánu pro období 2026–2029 a střednědobý horizont vize do roku 2035.

Plán splňuje požadavky na dokument SUMP 2.0.

Principy a postupy zpracování, které jsou při plánování použity:

Participační přístup – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu.

Závazek pro udržitelnost – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí.

Integrovaný přístup – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních (ovlivněných a ovlivňujících) oblastí, integrace všech relevantních druhů a norem dopravy (osobní i nákladní, individuální, sdílená, veřejná hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, služební, soukromá).

Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle – stanovení jasně vize rozvoje města s uvedením konkrétních měřitelných cílů a stanovením podmínek pro jejich pravidelné vyhodnocování.

Přehled finančních nákladů a přínosů – odborný odhad finančních nákladů a dosažených přínosů,

využívání synergie při návrhu souborů opatření pro zajištění stanovených cílů.

Strategická fáze vychází z analytické části a definuje strukturu projektu od vize po opatření. Aktivita navazující na opatření jsou předmětem navazující návrhové části. Součástí strategie je návrh indikátorů na úrovni strategických cílů.



Obrázek 1: Struktura strategie plánu mobility

3. Projednání a participace

Na počátku projektu byl vypracován seznam spolupracujících subjektů, kteří se podílí na projednání plánu mobility. Struktura projednání je třístupňová.

- Řídící skupina
- Odborné pracovní skupiny
- Veřejnost a zájmové skupiny

Řídící skupina je navržena a sestavena objednatelem a je tvořena politickými zástupci města a pracovníky městského úřadu. Tato skupina má rozhodovací pravomoc při rozhodování o jednotlivých předložených variantách řešení.

Odborné skupiny jsou navrženy zhotovitelem za součinnosti řídicí skupiny, počet odborných skupin byl stanoven na 4. Členové skupin jsou odborníky na jednotlivá témata.

Veřejnost je zapojena prostřednictvím stránek projektu a veřejných projednání.

4. Vize plánu mobility

Na základě předchozí analýzy, včetně posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, je klíčovým výsledkem strategické fáze nalezení konsenzu všech zúčastněných partnerů a veřejnosti nad vizemi a strategickými cíli města.

Východiskem je také vize zpracovaná v rámci strategického plánu města, který je zpracováván současně s plánem mobility.

Projednání vize bylo provedeno na vizionářském workshopu ve středu 26.11. 2025 a 2.2.2026 v řídicí skupině a s veřejností.

Mobilita s aktivním přístupem, připravená na změny a sloužící rozvoji města

Trutnov pružně reaguje na dostavbu dálnice D11, evropské ekologické standardy a digitalizaci. Adaptuje infrastrukturu pro elektromobilitu a cyklistiku, modernizuje statickou dopravu a zklidňuje centrum města s důrazem na nulovou nehodovost.

Město aktivně tvoří podmínky pro život i byznys. Garantuje dostupnost průmyslových zón, rozvíjí MHD a sdílená kola. Město zajistí bezbariérový pohyb pro všechny generace a bude budovat bezpečný veřejný prostor.

Dopravní obslužnost slouží podpoře růstu. Město podporuje atraktivitu centra, aktivně řeší parkování a prosazuje alternativní paliva. Efektivní mobilitu využívá k lákání nových obyvatel a posílení ekonomické prosperity celého regionu.

5. Strategické cíle

Vize města představuje popis cílového budoucího stavu, není však sama o sobě dostatečně konkrétní na to, aby určila, co je potřeba změnit (zvýšit, snížit nebo udržet), aby tohoto stavu bylo dosaženo. Proto ji rozvíjí strategické cíle, které jsou doplněny měřitelnými indikátory. Cíle jsou průsečíkem mezi vizí a konkrétními opatřeními.

Strategické cíle byly představeny veřejnosti na veřejném projednání dne 11. 3. 2026. Veřejnost měla možnost se k nim vyjadřovat do 17. 3. 2026.

Cíle byly zvoleny na základě projednání a dostupných podkladů. Analytická část sbírá požadovaná data pro konkrétní návrh dle stanované strategie a stanovených cílů. Problémy města lze rozdělit dle možných řešení na řešení a zajištění bezpečnosti, tj. snížení počtu a následků dopravních nehod. Největší problém je na základní komunikační síti města. To a další problémy je nutno řešit aktivitami v rámci cíle Bezpečnost. Hrozby zvýšení intenzity dopravy a tím zvýšení imisí z dopravy, a produkce CO₂ a kongescí brzdících veřejnou dopravu budou řešeny v rámci cíle Inovace, který je zaměřen na změny skladby dopravního proudu ve smyslu zavádění alternativních paliv v individuální automobilové i veřejné hromadné dopravě včetně nutnosti nabíjení vozidel. Strategický cíl Mobilita řeší problémy v uličních profilech a dopravních uzlech, bezbariérovosti, cyklistické infrastruktury a zajištění multimodálních řetězců. Nedílnou součástí tohoto cíle je zajištění služeb veřejné dopravy a sdílených kol. Strategický cíl Management je zaměřen na řízení mobility ve městě. Zde je cíleno na zlepšení podílu udržitelné dopravy zejména měkkými opatřeními, zajištění efektivního fungování plánování udržitelné městské mobility a zvýšení povědomí o udržitelné dopravě.

Strategické cíle byly zvoleny čtyři. Ty postihují základní vztah k vizi, kterou rozvíjí v těchto směrech: bezpečnost, přechod na nízkouhlíková paliva a snižování CO₂, kvalitní životní prostředí obyvatel a efektivita plánování včetně práce s veřejností.

Strategický cíl Bezpečnost

Díky snahám ve zvyšování bezpečnosti silničního provozu došlo za posledních 10 let ke snížení těžkých a smrtelných nehod ve městě na polovinu. Do roku 2035 jsme si stanovili cíl snížit následky těžkých a smrtelných nehod na polovinu oproti roku 2025 tj. maximálně 3 nehody za rok (počítáno bez dopravních nehod na dálnici, která je v gesci ŘSD ČR).

Strategický cíl Inovace

I přes veškeré politické snahy na nadnárodní, národní a místní úrovni se nedaří nastartovat dekarbonizaci dopravy v ČR potřebným tempem. Město Trutnov si proto klade za cíl zajistit připravenost pro plynulý přechod k bezuhlíkové dopravě a postupnému snížení emisí CO₂ z dopravy ve městě do roku 2035 o 20 % oproti roku 2025. V rámci cíle Inovace jsou k dosažení požadovaného stavu preferovány nástroje pro vytvoření podmínek pro změnu paliva veřejné hromadné a individuální automobilové dopravy. Současně jsou podporovány chytré informační technologie, které jsou podpůrným prvkem pro dosažení cíle.

Strategický cíl Mobilita

Cíl Mobilita je zaměřen na přímou podporu cyklistické kultury ve městě se zajištěním veřejné dopravy a posílení role příměstské dopravy a železnice. Velký důraz bude kladen nejen na zajištění služeb jako takových, ale současně na úpravu uličních profilů a veřejných prostorů pro podporu bezmotorové a veřejné hromadné dopravy. Také organizace dopravy bude směřovat ke snížení negativních vlivů dopravy, posílení efektivity dopravy a snížení potřeby dopravy osobním vozem.

Strategický cíl Management

V rámci cíle bude zřízena funkce manažera mobility, který bude prosazovat udržitelné formy dopravy a sledovat plnění cílů plánu mobility. Managementem dopravy je dále podporována integrace v rámci IDS, která je nedílnou součástí plnění cílů vize. Současně jsou využívány měkká opatření, jako nástroj pro změnu vnímání udržitelné dopravy při volbě dopravního prostředku. Cíl míří také na efektivitu plánovacího procesu při zajištění plnění stanovených cílů včetně koordinace s partnery zajišťujícími infrastrukturu na regionální a národní úrovni a přeshraniční spolupráce.

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních včetně přiděleného finančního rámce jednotlivých aktivit. Aktivní scénář podpory udržitelných druhů dopravy je přijat vedením města na základě široké shody pracovních skupin i veřejnosti.



Obrázek 2: Strategické cíle rozvíjející vizi

6. Opatření a aktivity PUMM

Opatření jsou obecné nástroje, kterými bude dosaženo dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Naplňování opatření, a tím i plnění cílů, je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivity navazují v návrhové části na opatření a detailněji pak jsou pro krátkodobý horizont řešeny v akčním plánu.

Opatření jsou logicky strukturována pro naplňování zvolených cílů Bezpečnost, Inovace, Mobilita a Management. Jejich prioritizace byla provedena na základě návrhu zpracovatele, projednání v řídicí skupině, s veřejností a partnery dle komunikační strategie.

Opatření cíle A: Bezpečnost:

- A1 Bezpečně na kole
- A2 Bezpečně do škol
- A3 Bezpečné přecházení
- A4 Bezpečně na křižovatkách
- A5 Měření rychlosti
- A6 Podpora městské policie a kamerový dohled

Opatření cíle B Inovace:

- B1 Alternativní palivo veřejné dopravy
- B2 Preference BUS a chytré řízení
- B3 Inteligentní zastávky MHD
- B4 Podpora výstavby parkovacích domů
- B5 Městské elektromobily
- B6 Elektromobilita

Opatření cíle Mobilita:**Nemotorová mobilita**

- C1 Podpora pěších zón a stezek pro chodce
- C2 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků
- C3 Výstavba společných stezek
- C4 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách
- C5 Bikessharing
- C6 Cyklistické traily

Veřejná hromadná doprava

- C7 Zlepšení zastávek veřejné dopravy
- C8 Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování
- C9 Zlepšení železničního spojení a VRT
- C10 Rekonstrukce nádraží
- C11 Senior taxi

Automobilová doprava a parkování

- C12 Odvedení tranzitu
- C13 Tvorba zón 30 (snížení hluku o 2 dB)
- C14 Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa
- C15 Vyloučení nákladní dopravy
- C16 Řešení parkování rezidentů
- C17 Optimalizace parkování v centru
- C18 Parkování u sportovišť a občanského vybavení
- C19 Místa pro odstavování kamionů a stellplatzy
- C20 Rekonstrukce komunikací a mostů
- C21 Připojení rozvojových lokalit města

Opatření cíle Management:

- D1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy
- D2 Dopravní výchova a osvěta
- D3 Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu
- D4 Kvalitní dopravní dokumentace
- D5 Integrovaný dopravní systém
- D6 Manažer mobility

6.1. Opatření strategického cíle Bezpečnost



OPATŘENÍ A1

BEZPEČNĚ NA KOLE

Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení.



OPATŘENÍ A2

BEZPEČNĚ DO ŠKOL

Kombinací opatření zajistíme bezpečnou cestu do škol budováním bezpečných přechodů pro chodce mezi ZŠ a spádovou lokalitou, rozvojem K+R, úpravou prostorů před školami. Podporováni jsou také strážci přechodů v době před a po vyučování.



OPATŘENÍ A3

BEZPEČNĚ PŘECHÁZENÍ

Zajistíme prostředky pro postupnou a periodickou úpravu přechodů a míst pro přecházení s cílem zajištění standardů a podmínek pro novostavby. Bude nastolen režim projektové přípravy a navazující realizace. Upravovány budou prioritně přechody přes základní komunikační skelet.



OPATŘENÍ A4

BEZPEČNĚ NA KŘÍŽOVATKÁCH

Zajistíme úpravu nebezpečných křižovatek na základní komunikační síti i mimo ni.

Bezpečnost bude zajištěna pro všechny druhy dopravy s prioritou cyklistů a pěších, kteří jsou zranitelnými účastníky provozu.

**OPATŘENÍ A5****MĚŘENÍ RYCHLOSTI**

Na vybraných místech pozemních komunikací zajistíme automatizovaným systémem měření rychlosti v místech zvýšené nehodovosti, nutnosti zajištění bezpečného přecházení nebo v místech častého překračování dovolené rychlosti.

**OPATŘENÍ A6****PODPORA MĚSTSKÉ POLICIE A
KAMEROVÝ DOHLED**

Na vybraných místech, zastávkách, křižovatkách a ve vozidlech veřejné dopravy zajistíme kamerový dohled.

Zajistíme městské policii dostatečné vybavení pro zajištění bezpečnosti dle jejich potřeb.

6.2. Opatření strategického cíle Inovace



OPATŘENÍ B1

ALTERNATIVNÍ PALIVO VHD

Budeme usilovat o dostatečný podíl autobusů na alternativní paliva a obměnu vozového parku MHD.

Město bude podporovat dostatečné kapacity nabíjecích míst pro autobusy ve městě.



OPATŘENÍ B2

PREFERENCE BUS A CHYTRÉ ŘÍZENÍ

Budeme usilovat o preferenci vozidel MHD v dopravním proudu pro zajištění snížení zdržení.

Podporovány jsou také inteligentní systémy řízení a organizace dopravy.



OPATŘENÍ B3

INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MHD

Budeme podporovat instalaci elektronických informačních panelů a indukčních smyček u nádraží a na vybraných zastávkách MHD a PAD. Spoje MHD budou zasílat informace o zpoždění do centrální databáze v rámci IDS.



OPATŘENÍ B4

PODPORA VÝSTAVBY PARKOVACÍCH DOMŮ

Připravíme plán rozvoje parkovacích domů s cílem pomoci soukromému sektoru a kraji dobudovat potřebné parkovací kapacity v původní bytové zástavbě a u nemocnice. Garáže nabídnou také možnost nabíjení.

**OPATŘENÍ B5****MĚSTSKÉ ELEKTROMOBILY**

Pro snížení emisí ve městě zvýšíme podíl elektromobilů nebo hybridů místo vozidel na fosilní paliva.

**OPATŘENÍ B6****ELEKTROMOBILITA**

Zajistíme možnost nabíjení elektromobilů ve městě rozšířením nabíjecích stanic a rekonstrukcí rozvodné sítě veřejného osvětlení.

Umožníme výstavbu nabíjecích stanic soukromého sektoru na pozemcích města.

6.3. Opatření strategického cíle Mobilita



OPATŘENÍ C1

PODPORA PĚŠÍCH ZÓN A STEZEK PRO CHODCE

Podpoříme ponechání pěší zóny a stezek pro chodce, které zvýší pocit bezpečí a komfortu pro pěší dopravu. Tím bude snižován hluk z dopravy ve vybraných lokalitách.



OPATŘENÍ C2

ÚPRAVA NEVYHOVUJÍCÍCH ÚSEKŮ A DOPLNĚNÍ NOVÝCH CHODNÍKŮ

Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané mohou být řešeny jako stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.



OPATŘENÍ C3

VÝSTAVBA SPOLEČNÝCH STEZEK

Zajistíme připojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou společných stezek pro cyklisty a chodce. Budeme pokračovat v jejich vyznačování a připojíme novými stezkami okolní obce, které nejsou dostatečně kvalitně napojeny.



OPATŘENÍ C4

OBOUSMĚRNÝ POHYB CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH

Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhové obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.

**OPATŘENÍ C5****BIKESHARING**

Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Finanční podporou a rozvojem služby sdílených kol.

**OPATŘENÍ C6****CYKLISTICKÉ TRAILY**

V rámci rozvoje města jsou podporováno zvýšení turistického potenciálu města a podpory udržitelné dopravy zvýšením dostupnosti cyklistických trailů a navazující infrastruktury.

**OPATŘENÍ C7****ZLEPŠENÍ
ZASTÁVEK VEŘEJNÉ DOPRAVY**

Zajistíme rekonstrukci a výstavbu zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Zajistíme realizaci přístřešků na vybraných zastávkách.

**OPATŘENÍ C8****PODPORA A ROZVOJ MHD VČ.
ZAJIŠTĚNÍ NOVÉHO TRASOVÁNÍ**

Budeme podporovat a rozvíjet stávající systém MHD, kde je to účelné.



OPATŘENÍ C09

ZLEPŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ A VRT

Budeme usilovat o rekonstrukci a elektrizaci železniční trati pro podporu udržitelné dopravy a dojížděky do spádového města v brzkém termínu. Toto je v gesci Správa železniční dopravní cesty.

V dlouhodobém termínu budeme podporovat výstavbu VRT vč. stanice v Trutnově.



OPATŘENÍ C10

REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ

Zajistíme zlepšení standardu přestupních uzlů pro přestup mezi vlakem, MHD a příměstskou autobusovou dopravou včetně dostatečné kapacity P+R, B+R a K+R.



OPATŘENÍ C11

SENIOR TAXI

V dlouhodobém horizontu budeme iniciovat a finančně dále podporovat službu Senior Taxi, jako doplněk k MHD.

**OPATŘENÍ C12****ODVEDENÍ TRANZITU**

Zajistíme odvedení tranzitní dopravy na nadřazený dopravní skelet výstavbou dálnice a obchvatu města a rozvojem dopravní sítě

**OPATŘENÍ C13****TVORBA ZÓN 30
(SNÍŽENÍ HLUKU O 2 dB)**

Budeme pokračovat ve zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné ulice.

**OPATŘENÍ C14 ÚPRAVA
NEVYHOVUJÍCÍCH PROFILŮ ULIC
A PŘEROZDĚLENÍ MÍSTA**

Zajistíme rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Současně zvýšíme estetiku a funkčnost uličních profilů např. nábřeží.

**OPATŘENÍ C15****VYLOUČENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY**

Zajistíme vyloučení průjezdu nákladní dopravy v oblastech v dotyku s bydlením všude tam, kde je možné využít alternativní trasu nadřazené dopravní sítě.

Prioritou je průtah městem po dostavbě dálnice a obchvatových komunikací.



OPATŘENÍ C16

ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ REZIDENTŮ

Zajistíme zlepšení podmínek pro odstavování osobních vozidel a omezíme ilegální stání v obytných souborech.



OPATŘENÍ C17

OPTIMALIZACE PAKOVÁNÍ V CENTRU

Zajistíme optimalizace parkování v centru města a v docházkové vzdálenosti P+G.



OPATŘENÍ C18

PARKOVÁNÍ U SPORTOVIŠŤ A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Zajistíme opravu parkoviště, u sportovišť a občanské vybavenosti, zejména u koupaliště.



OPATŘENÍ C19

MÍSTO PRO ODSTAVOVÁNÍ KAMIONŮ A STELLPLATZY

Budeme usilovat o řešení odstavování nákladních vozidel v rámci zdrojů a cílů jejich dopravy na soukromých plochách a v rámci dálnice.

Budeme podporovat rozvoj stellplatzů jako podporu obsluhy turistického ruchu ve městě.

**OPATŘENÍ C20****REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ A MOSTŮ**

Zajistíme opravu komunikací ve špatném technickém stavu a opravu mostů.

**OPATŘENÍ C21****PŘIPOJENÍ ROZVOJOVÝCH LOKALIT MĚSTA**

V rámci rozvoje města, podpory bydlení, sociálních služeb, zaměstnání a sportu zajistíme dostatečnou obsluhu nových částí města.

6.4. Opatření strategického cíle Management dopravy



OPATŘENÍ D1

BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Pomocí propagačních kampaní a aktivit ukážeme lidem, jaké jsou výhody a možnosti udržitelné dopravy s cílem vyvolat změny v jejich chování a přispět ke zlepšení zdraví a kvality života obyvatelů města.



OPATŘENÍ D2

DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Prostřednictvím vzdělávacích a osvětových akcí zvýšíme znalost občanů pravidel silničního provozu, povědomí o dopravní bezpečnosti, udržitelné mobilitě a ohleduplnosti účastníků dopravy.



OPATŘENÍ D3 KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

Budeme aktivně komunikovat s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšíme informovanost veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě.



OPATŘENÍ D4

KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE

Zajistíme adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby.

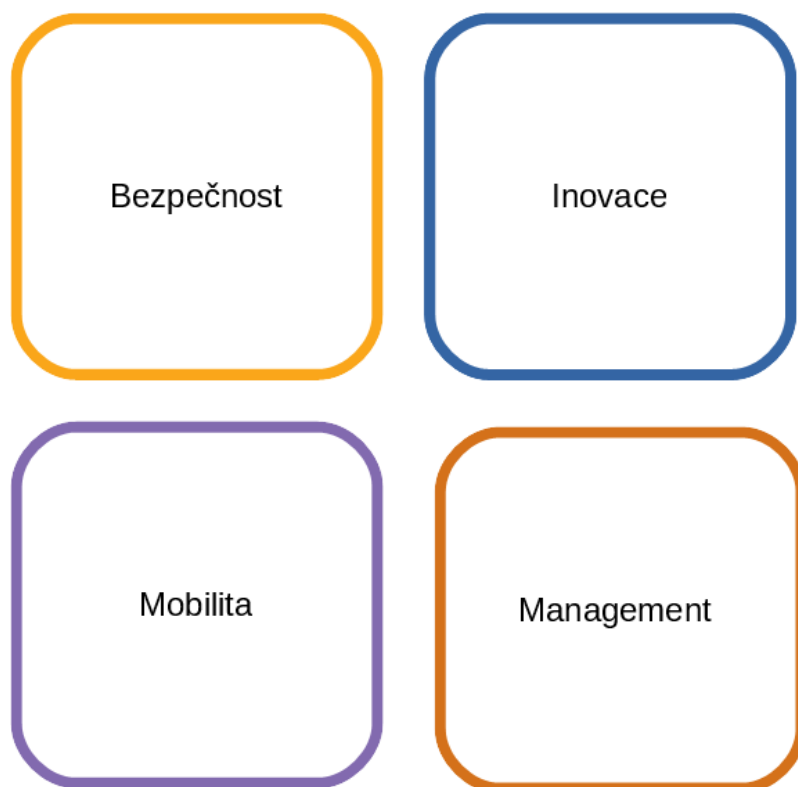
**OPATŘENÍ D5****INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM**

Budeme podporovat prohloubení integrace MHD, VLD a železniční dopravy v rámci IDS pro zajištění koordinace jízdních řádů, uznávání jízdného a zlepšení služeb pro cestujících.

**OPATŘENÍ D6****MANAŽER MOBILITY**

Pro zajištění realizační fáze zřídíme pozici manažera mobility, který bude koordinovat postup prací navržených plánem mobility a který bude prosazovat udržitelnou dopravu ve městě.

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova



**Návrhová část
2026**

Ing. Petr Macejka, Ph.D.

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	2
SEZNAM TABULEK	3
1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	4
2. ÚVOD.....	5
2.1. SYNERGIE AKTIVIT A STRATEGICKÉ PROJEKTY	5
CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	5
PĚŠÍ DOPRAVA	5
VEŘEJNÁ DOPRAVA	6
AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	6
3. PROJEDNÁNÍ A PARTICIPACE.....	7
4. PROGNÓZY A POSOUZENÍ VÝVOJE PRO VÝHLEDOVÉ OBDOBÍ	7
5. SCÉNÁŘE ROZVOJE.....	7
5.1. POPIS SCÉNÁŘŮ	7
5.1. NULOVÝ SCÉNÁŘ	7
5.2. HODNOCENÍ SCÉNÁŘŮ	8
5.3. PROJEDNÁNÍ SCÉNÁŘŮ	8
5.4. VÝBĚR NEJVHODNĚJŠÍHO SCÉNÁŘE.	8
6. PROGNÓZY VÝVOJE	8
6.1. PROGNÓZA DEMOGRAFIE	8
6.2. PROGNÓZA MOBILITY	9
6.3. PROGNÓZA FINANČNÍHO RÁMCE	12
7. PLÁNOVÁNÍ OPATŘENÍ A JEJICH CELKŮ. TVORBA AKČNÍHO PLÁNU.....	13
7.1. AKTIVITY NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ.....	13
7.2. KONCEPCE PĚŠÍ DOPRAVY.....	15
OPATŘENÍ CÍLE A: BEZPEČNOST V PĚŠÍ DOPRAVĚ	15
OPATŘENÍ CÍLE B: MOBILITA V PĚŠÍ DOPRAVĚ	17
7.3. KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	20
OPATŘENÍ CÍLE A: BEZPEČNOST V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	21

OPATŘENÍ CÍLE C: MOBILITA V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	22
7.4. KONCEPCE ROZVOJE SÍTĚ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ, AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	26
OPATŘENÍ CÍLE A: BEZPEČNOST V AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ	28
OPATŘENÍ CÍLE B: INOVACE V AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ	30
OPATŘENÍ CÍLE C: MOBILITA V AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ	31
7.5. KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY	43
OPATŘENÍ CÍLE B: INOVACE VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ	43
OPATŘENÍ CÍLE C: MOBILITA VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ	44
7.6. MANAGEMENT MOBILITY	47
OPATŘENÍ CÍLE D: MANAGEMENT	47
7.7. PREZENTACE VYBRANÉHO ŘEŠENÍ	58
8. NÁVRH STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU	59
8.1. HIERARCHIE PROCESU NAPLŇOVÁNÍ PLÁNU	59
9. NÁVRH A ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ	60
9.1. SLEDOVANÉ INDIKÁTORY	60
9.1. PŘEDPOKLÁDANÝ DOPAD OPATŘENÍ NA VYBRANÉ INDIKÁTORY	61
9.2. NÁVRH HODNOCENÍ PLNĚNÍ PLÁNU	61
9.3. NÁVRH PREZENTACE VÝSLEDKŮ PLNĚNÍ PLÁNU	62

Seznam obrázků

Obrázek 1: Scénáře změny počtu obyvatel města	8
Obrázek 2: Průmyslová zóna Krkonošská dle ÚP v době zpracování	10
Obrázek 3: Předpokládaný nárůst generované dopravy v roce 2035 oproti roku 2024 jednosměrně za den.....	11
Obrázek 4: Výdaje města Trutnov v letech 2027 – 2031 dle rozpočtového výhledu.	12
Obrázek 5: Přechody pro chodce se zvýšenou obrubou k úpravě.....	17
Obrázek 6: Návrh doplnění či předláždění chodníků	20
Obrázek 7: Návrh rozšíření sítě cyklistických stezek do aktualizace SUMP	23
Obrázek 8: Návrh rozšíření stanic sdílených kol	26
Obrázek 9: Návrh úprav sítě automobilové dopravy.....	28
Obrázek 10: Rozdílový kartogram roku 2024 stávající stav a nový stav roku 2035	32
Obrázek 11: Dálnice D11 úsek Trutnov – státní hranice ČR/Polsko, 2. etapa, v realizaci.	
Zdroj: ŘSD ČR.....	33
Obrázek 12: Modelové zátěže komunikace DS Údolíčko	34
Obrázek 13: Zákaz tranzitu nákladní dopravy na silnici II. třídy v souběhu s dálnicí D1.	38
Obrázek 14: Návrh omezení tranzitní nákladní dopravy.....	38
Obrázek 15: Korunní Ostrava, oboustranné kolmé stání s nově vysazenými stromy v zástavbě 3 - 4 podlažní oboustranné	39

Obrázek 16: Připravovaná trasa VRT RS5.....	46
Obrázek 17: Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD, zdroj: www.dszo.cz	48
Obrázek 18: Sdílená kola s vizuálním stylem města, zdroj: www.trutnov.cz	48
Obrázek 19: Leták na Evropský týden mobility, zdroj: www.velkemezirici.cz	49
Obrázek 20: Dobrá praxe: Dětská výtvarná soutěž, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně správní Otrokovice	50
Obrázek 21: Dobrá praxe: Dětská policie, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice	50
Obrázek 22: Dobrá praxe: MOTOBESIP, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice	51
Obrázek 23: Dobrá praxe: Do práce na kole, zdroj město-kromeriz.cz.....	51
Obrázek 24: Dobrá praxe: Besedy se seniory, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice	52
Obrázek 25: Dobrá praxe: S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice	52
Obrázek 26: Informační kanál web strategických projektů, web Plánu udržitelní městské mobility Trutnov	53
Obrázek 27: Prověřované vedení západního obchvatu za průmyslovou zónou Krkonošská rok 2035 .	55
Obrázek 28: Model Afry 2025 západního obchvatu, prognóza aktivní 2032	56
Obrázek 29: Rozsah dokumentace Generel nástupních ploch IZS	57

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Návrh úpravy míst pro přecházení a přechodů pro chodce	16
Tabulka 2 - Návrh úprav doplnění či předláždění chodníků.....	18
Tabulka 3 - Seznam navržených aktivit opatření A1 v rámci zpracování SUMP	21
Tabulka 4 - Seznam navržených aktivit opatření C3 v rámci zpracování SUMP, které nebyly připravovány dříve	24
Tabulka 5 - Modelové intenzity po dostavbě dálnice, západního obchvatu, propoje ulice Dolnoměstská a obchvatu Kryblice, rok 2035, RPDÍ	31
Tabulka 6 - Návrh doplnění zklidnění dopravy v rezidentních lokalitách.....	36
Tabulka 7 - Návrh aktivit opatření Zlepšení zastávek veřejné dopravy	44
Tabulka 8 - Scénáře financování krytí ztráty MHD při stávajících objemech nabídky MHD	45
Tabulka 9 - Sledované indikátory	60
Tabulka 10 - Cílové indikátory v letech realizační fáze.....	61

1. Základní údaje

Název:	Plán udržitelné městské mobility města Trutnova, Návrhová část a akční plán
Zhotovitel:	Ing. Petr Macejka, Ph.D. Lumírova 546/76 700 47 Ostrava IČ: 06285961
Objednatel:	Město Trutnov Slovanské náměstí 165 541 16 Trutnov IČ: 00278360
Termín dokončení části:	30. 5. 2026

Zodpovědný projektant:

Ing. Petr Macejka Ph.D.

.....

2. Úvod

Plán udržitelné městské mobility města Trutnova (dále též SUMP) je strategický dokument, který po schválení přejde do procesu realizační fáze. Analytická část vychází z dat let 2024 a 2025, na která plynule navazuje zpracování Strategické části a Návrhové části v roce 2026.

Hlavními charakteristikami Plánu udržitelné městské mobility města Trutnova jsou:

- dlouhodobá vize a jasný implementační plán,
- zapojení všech partnerů, včetně širokého zapojení veřejnosti do všech fází rozhodovacího procesu,
- rovnoměrný a integrovaný rozvoj všech módů dopravy,
- nastavení pravidel pro pravidelné monitorování definovaných ukazatelů, jejich analýza, vyhodnocení a publikování výsledků.

Plán se zabývá všemi druhy dopravy, bezpečností, efektivitou dopravy, kvalitou městských prostranství a vztahy mezi jednotlivými aspekty mobility města.

Dle analytické části města je nabídka veřejné dopravy ve srovnání s obdobnými městy na dobré úrovni a město ji chce dále rozvíjet. Největší potenciál je v rozvoji cyklistické dopravy v rámci následujících 10 let. Město Trutnov velmi aktivně přistupuje k nabídce sdílených kol a tato nabídka bude doplněna zlepšením podmínek pro cyklisty. Cíleno je zejména na cesty do práce a do školy. Taková infrastruktura je pokryta dotačními tituly. Celkové propojení města pro cyklisty má velký potenciál ve snížení automobilové dopravy ve městě. Pěší dopravě se město také věnuje dlouhodobě a v tomto úsilí bude i nadále pokračovat, budou realizovány chodníky v sídlištní zástavbě a podél silnic. U automobilové dopravy plán reaguje na výstavbu dálnice D11 a přípravu nutných obchvatů města.

Návrhová část rozpracovává vizi města stanovenou ve Strategické části, na kterou navazují 4 strategické cíle a jejich opatření.

Akční plán je tvořen pro roky 2026–2029. Krátkodobý plánovací horizont je do roku 2030 a střednědobý plánovací horizont je do roku 2035.

2.1. Synergie aktivit a strategické projekty

Cyklistická doprava

V rámci cyklistické dopravy dochází k synergii s nabídkou bikesharingu a kvalitní dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura je dělena na pátevní stezku, ostatní stezky zajišťující dostupnost v rámci města a navazující síť cyklotras a zklidněných ulic v rámci zklidnění automobilové dopravy. S pěší dopravou dochází k synergii v rámci dostupnosti lokalit s nižší poptávkou, kdy společná stezka pro cyklisty zajišťuje dostatečnou nabídku infrastruktury pro pěší i cyklistickou dopravu.

Strategickými aktivitami v rámci cyklistické dopravy jsou:

- bikesharing
- pátevní stezka (Lhota – Bohuslavice, mimoúrovňové křížení stezky u kina, rozšíření V Alejce – náhon, most u Lidlu)
- ostatní stezky (Mírová, Zelená Louka, Horní Předměstí)

Pěší doprava

V rámci pěší dopravy dochází k synergii s cyklistickou dopravou v rámci řešení společných stezek pro pěší a cyklisty a v rámci pěší zóny, kde je cyklistům vjezd povolen. Síť pěších tras pokrývá velkou část města v zastavěné části. V místních částech, kde je poptávka menší, je využívána synergie s veřejnou hromadnou dopravou, kdy chodníky jsou vedeny k zastávkám veřejné dopravy. V případě řešení bezbariérových přechodů dochází také ke zlepšení průjezdnosti pro cyklistickou dopravu v rámci

společných přejezdů a přechodů pro pěší a cyklisty. Synergie v zajištění bezpečné pěší dopravy je dosaženo také v rámci lokalit zklidnění dopravy, a to s chodníkem v rámci zón 30 nebo bez chodníku v rámci obytných a sdílených zón.

Strategickými aktivitami v rámci pěší dopravy jsou:

- revitalizace sídlišť (Zelená louka, Šestidomí)
- úprava a doplnění chodníků (Kryblická, Úpická, Voletinská, Nové Dvory, Mírová, Hornoměstská, Dolnoměstská, Babí, Libeč)
- úprava přechodů pro chodce (u hřbitova, Horská)

Veřejná doprava

Veřejná doprava zajišťuje v synergii s pěší dopravou obsluhu místních částí. Současně v rámci dopravního uzlu železniční stanice Trutnov je zřejmý synergický efekt ve zpřístupnění lokality u střediska volného času z centra města podchodem pod železniční tratí. Synergie může být dosaženo také realizací parkovacího domu a autobusového nádraží v rámci jednoho projektu, takové řešení je ovšem značně finančně náročné, proto musí být posouzeno samostatnou studií. Veřejná doprava spolu s cyklistickou a pěší dopravou pomáhá dosáhnout snížení počtu osobních vozidel a snížení produkce CO₂.

Strategickými aktivitami v rámci veřejné dopravy jsou:

- soutěž na nového dopravce MHD, optimalizace MHD
- prohloubení integrace IDS
- dostavba točny Horní Staré Město kostel
- studie přesunu autobusového nádraží
- autobusové pruhy Poříčí

Automobilová doprava

Synergický efekt v rámci automobilové dopravy je dosažen odvedením tranzitní dopravy, zákazem nákladní dopravy v centru města a zklidněním rezidenčních lokalit. Tím dochází k cílené redukci automobilové dopravy ve vnitřní části města a zvýšení bezpečnosti dopravy. Společným plánování staveb pro automobilovou dopravu doplněných chodníky a cyklostezkami, dochází ke koordinaci v území. Současně stavby zajišťující dopravní obsluhu nových rozvojových lokalit budou využity pro provoz veřejné hromadné dopravy.

Strategickými aktivitami v rámci automobilové dopravy jsou:

- dostavba dálnice D11
- příprava západního obchvatu
- rozšíření ulice Hornoměstská, Dolnoměstská
- propoj Mírová – Obchodní
- zklidňování dopravy
- parkování u sportovišť (úprava parkoviště)
- parkovací dům nemocnice

3. Projednání a participace

Projednání návrhové části bylo provedeno od února do června 2026 v řídicí skupině, pracovních skupinách a s veřejností.

Veřejnost je zapojena prostřednictvím stránek projektu a veřejnými projednáními a v rámci analytické, strategické i návrhové části.

Projednání v pracovní skupině bylo provedeno 16. 2. 2026, 5. 3. 2026 a 8. 4. 2026

Projednání návrhů v řídicí skupině bylo provedeno 22. 4. 2026 a 22. 5. 2026

Projednání návrhů s veřejností bylo provedeno 23. 4. 2026

4. Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období

5. Scénáře rozvoje

5.1. Popis scénářů

Scénáře jsou navrženy dle finanční náročnosti a ze zvolené varianty vychází akční plán do roku 2030. V závislosti na plánované realizaci navržených opatření k posílení udržitelné dopravy jsou řešeny varianty minimalistická, středová a maximalistická. Tyto 3 varianty vycházejí ze zadání. Jednotlivé scénáře směřují ke zlepšení podmínek pro využití veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, zvýšení bezpečnosti všech druhů dopravy a zlepšení kvality životního prostředí.

V minimalistické variantě je vzhledem k omezeným prostředkům ponechána stávající podpora MHD, příměstské dopravy a sdílených kol. Rozvoj systémů udržitelné dopravy je omezen.

Střední aktivní varianta je navržena s podporou veřejné dopravy a zvýšeným rozvojem cyklistické a pěší dopravy.

Maximální varianta cílí na rozvoj obsluhy nových lokalit a podporu zvýšené aktivity investorů ve městě v oblasti výroby, skladování, obchodu a bydlení. Podpořena je obsluha lokality Nové Dvory.

V rámci hodnocení scénářů byla projednána také varianta zvýšení kapacity na průtahu městem pro potřeby řešení plynulosti a bezpečnosti provozu. Tato varianta byla zamítnuta pracovní i řídicí skupinou a dále návrh počítá s variantou cílící na odvedení tranzitu a snižování poptávky po automobilové dopravě nabídkou zlepšení podmínek pro udržitelné druhy dopravy, kterými jsou pěší, cyklistická a hromadná doprava.

5.1. Nulový scénář

Nulový scénář znamená pokračování stávajícího přístupu k plánování dopravy. V rámci MHD představuje setrvalý stav v provozování MHD mimo IDS. U cyklistické dopravy znamená soustředění investic do páteřní cyklostezky. U pěší dopravy postupné zlepšování stavu chodníků a budování chodníků do místních částí podél silnic. U automobilové dopravy předpokládá dostavbu dálnice a připravovaného připojení ulice Mírová do průmyslové zóny Krkonošská. Dále pak plánování západního obchvatu s omezenou kapacitou.

Podpora výstavby v rozvojové lokalitě Nové Dvory je omezena přípravou rozšíření ulice Hornoměstská přes Českou čtvrť s vyústěním do Úpského nábřeží. Toto připojení je nekapacitní a ve stísněných poměrech.

5.2. Hodnocení scénářů

Akční plán je vytvořen na základě možností města v realizaci plánu mobility. V případě získání dostatečného externího financování budou realizovány všechny priority. V opačném případě, budou realizovány aktivity plánu s nižším číslem priority. Nejprioritnější akce spadají do priority č. 1. V případě oprav mostů se bude postupovat dle jejich technického stavu.

5.3. Projednání scénářů

Projednání scénářů bylo provedeno v pracovních skupinách v pracovní a řídicí skupině. Veřejnosti byla představena na veřejném projednání dne 23. 4. 2026 projednání vybraná varianta se zastropováním kapacity automobilové dopravy v dotyku s centrem města. K předloženému se mohli občané vyjádřit do 14 dní. K výběru varianty nebyla vznesena námitka ani připomínka.

5.4. Výběr nejvhodnějšího scénáře.

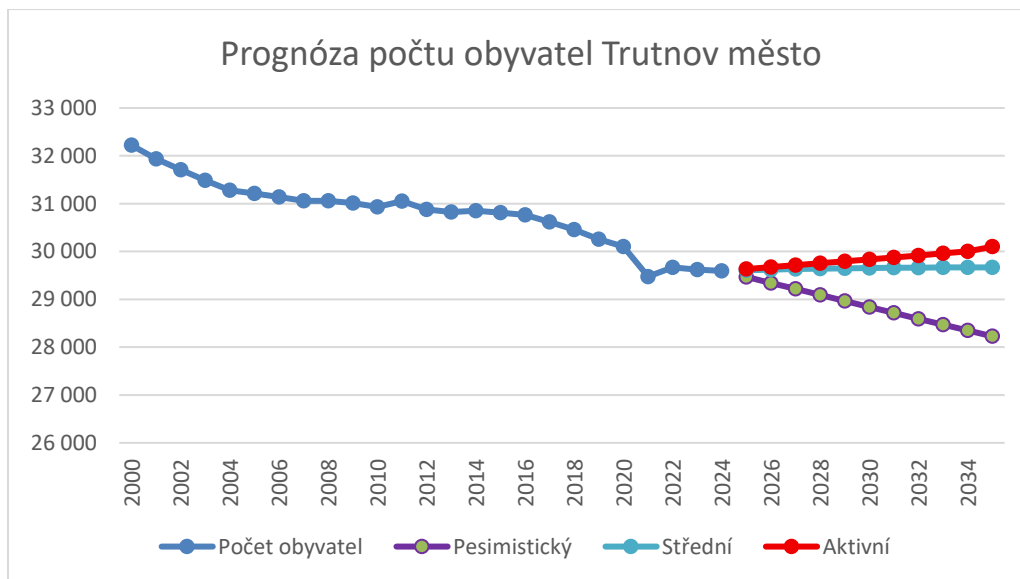
Výběr nejvhodnějšího scénáře byl proveden na základě projednání. Pro vybraný scénář je sestaven akční plán. Vybraný scénář vychází z finančních možností města a rozhodnutí nenavýšovat kapacity automobilové dopravy v okolí centra města.

6. Prognózy vývoje

6.1. Prognóza demografie

Prognóza a posouzení vývoje demografie města a regionu, migrace obyvatel a zaměstnanosti.

Zázemí města dlouhodobě stagnuje. Tento trend se předpokládá i nadále.



Obrázek 1: Scénáře změny počtu obyvatel města

Aktivní scénář předpokládá rozvoj lokality bydlení dle ÚP, zejména v oblastech Nové Dvory a Kryblice.

Pesimistický scénář předpokládá trend snižování počtu obyvatel, zřejmě před příchodem přistěhovalců vlivem války na Ukrajině. Střední scénář předpokládá zastavení úbytku počtu obyvatel a jeho stabilizaci. Počet obyvatel v zázemí města se předpokládá jako stagnující.

Město Trutnov má pro rozvoj vymezeny významné plochy bydlení i výroby. Je naplánován vyvážený rozvoj pracovních příležitostí a zázemí pro obyvatele. Realizace zástavby těchto ploch bude odvislá od atraktivity města pro investory. Zlepšení dostupnosti města výstavbou dálnice může zvýšit tuto atraktivitu a urychlit výstavbu v rozvojových plochách.

6.2. Prognóza mobility

Prognóza a posouzení mobility obyvatel i dojíždějících (žáci, studenti, pracující, návštěvníci) vychází ze strategického plánu. Předpokládá se, že mobilita obyvatel Trutnova je cca 3 cesty za den na osobu.

V návrhovém období se nepředpokládá změna mobility obyvatel města ani okolí. Předpokládá se nárůst dálkových cest generovaných mimo Trutnov, tranzitujících po nové dálnici D11. Tyto cesty nelze z pozice města nijak ovlivnit.

Předpokládá se také zvýšená atraktivita města, jako turistického cíle pro cesty o délky cca 100-200 km, které budou vzhledem k dostavbě dálnice časově méně náročné.

Počet obyvatel se předpokládá rostoucí dle Aktivní prognózy. Do modelu jsou zadány rozvojové plochy dle územního plánu.

Nárůst generované dopravy je proveden dle TP 225 v nerozvojových plochách a dle územního plánu v rozvojových plochách.

Významným hybatelem nárůstu dopravy je rozvoj průmyslové zóny Krkonošská. Výpočet generované dopravy rozvojové plochy Krkonošská dle metodiky generované dopravy MD:

Plocha Z55 dle ÚP má 447 270 m². Je alokována v textové části jako plocha smíšená výrobní (VS) 41,7278, plocha zeleně – ochranná a izolační (ZO), plocha dopravní infrastruktury – silniční (DS) a plocha bydlení – v rodinných domech – městské a příměstské (BI).

Základní využití: lehká výroba a skladování, - objekty maloobchodního velkoobchodu (supermarket, hypermarkety). Tzn. Jako plocha OK.

Celkem má být zastavěno 80 % z 90 000 m² = 72 000 m² jako supermarket a 80 % z 290 000 m² = 232 000 m² jako výroba a skladování.

Generovaná doprava

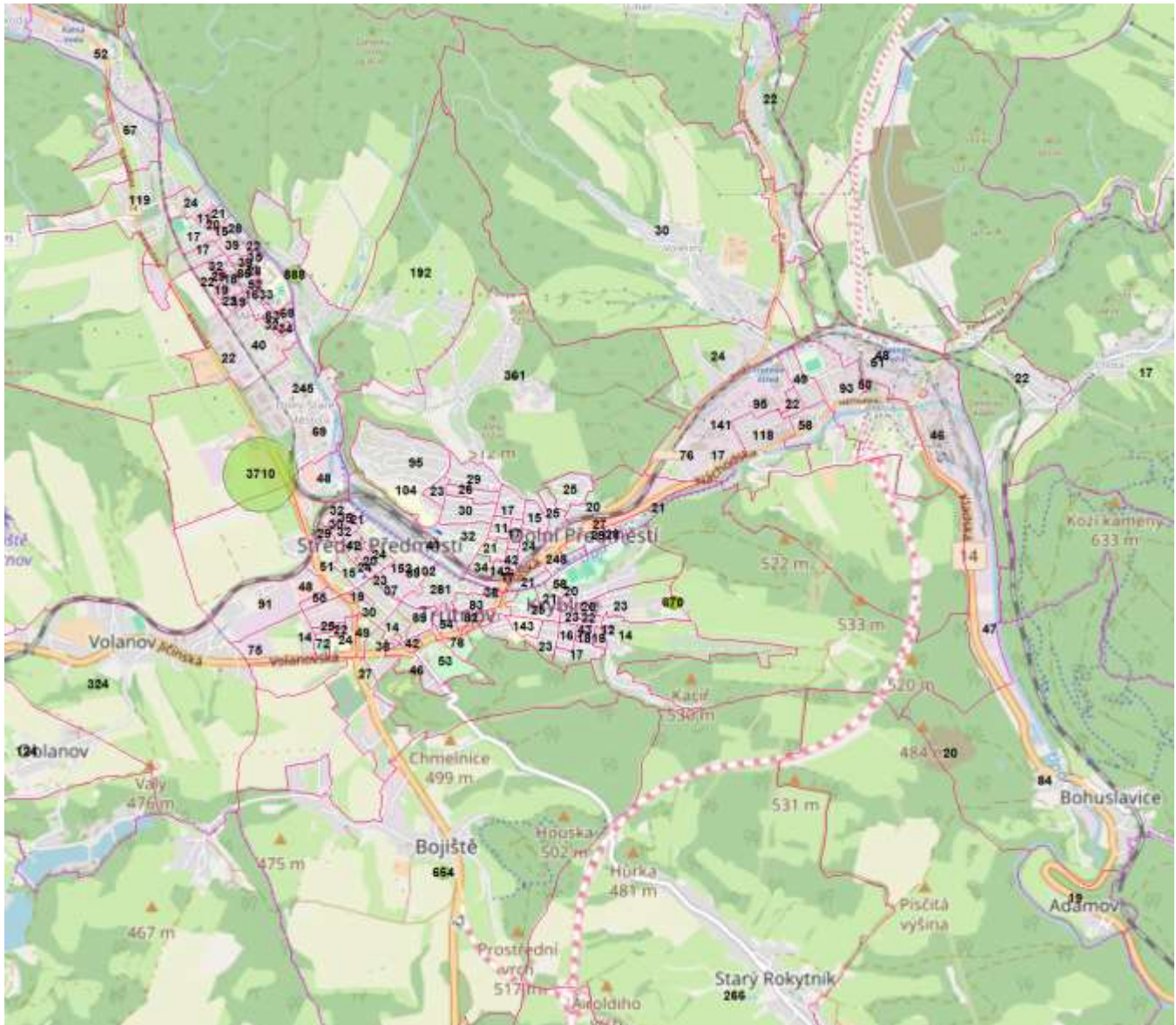
Supermarket: 2 160 – 4 320 osobních vozidel a 108 – 216 vozidel nákladních/24 hodin jednosměrně

Skladování: 1 160 – 4 640 osobních vozidel a 232 – 928 nákladních vozidel/24 hodin jednosměrně

Celkem je to při minimálním výpočtu představuje 3 660 vozidel/24 hodin jednosměrně tj. 7 320 obousměrně. V modelu je uvažován nárůst 3 710 vozidel jednosměrně za 24 hodin.



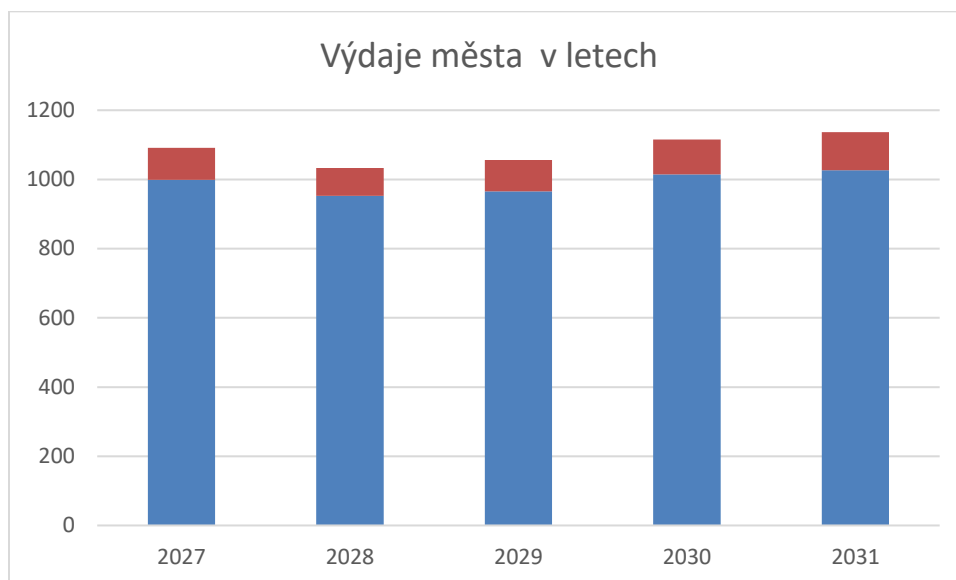
Obrázek 2: Průmyslová zóna Krkonošská dle ÚP v době zpracování



Obrázek 3: Předpokládaný nárůst generované dopravy v roce 2035 oproti roku 2024 jednosměrně za den

6.3. Prognóza finančního rámce

Prognóza možností finančního rámce vycházejí z rozpočtových možností města. Pro akční plán do roku 2030 se počítá s investičními prostředky na úrovni 100 mil. Kč.



Obrázek 4: Výdaje města Trutnov v letech 2027 – 2031 dle rozpočtového výhledu.

7. Plánování opatření a jejich celků. Tvorba akčního plánu.

7.1. Aktivita navržených opatření

Návrh opatření a stanovení aktivit a priorit v jednotlivých segmentech naplňování strategických cílů SUMP pro vybraný scénář. Aktivita jsou navrženy pro opatření strategické části a seřazeny dle druhů parkování, tj. pěší dopravy, cyklistické dopravy, veřejné hromadné dopravy, automobilové dopravy a parkování.

Opatření cíle A: Bezpečnost:

- A1 Bezpečně na kole
- A2 Bezpečně do škol
- A3 Bezpečné přecházení
- A4 Bezpečně na křižovatkách
- A5 Měření rychlosti
- A6 Podpora městské policie a kamerový dohled

Opatření cíle Inovace:

- B1 Alternativní palivo veřejné dopravy
- B2 Preference BUS a chytré řízení
- B3 Inteligentní zastávky MHD
- B4 Podpora výstavby parkovacích domů
- B5 Městské elektromobily
- B6 Elektromobilita

Opatření cíle Mobilita:

Nemotorová mobilita

- C1 Podpora pěších zón a stezek pro chodce
- C2 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků
- C3 Výstavba společných stezek
- C4 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách
- C5 Bikessharing
- C6 Cyklistické traily

Veřejná hromadná doprava

- C7 Zlepšení zastávek veřejné dopravy
- C8 Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování
- C9 Zlepšení železničního spojení a VRT
- C10 Rekonstrukce nádraží
- C11 Senior taxi

Automobilová doprava a parkování

- C12 Odvedení tranzitu
- C13 Tvorba zón 30 (snížení hluku o 2 dB)
- C14 Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa
- C15 Vyloučení nákladní dopravy
- C16 Řešení parkování rezidentů
- C17 Optimalizace parkování v centru
- C18 Parkování u sportovišť a občanského vybavení
- C19 Místa pro odstavování kamionů a stellplatzů
- C20 Rekonstrukce komunikací a mostů
- C21 Připojení rozvojových lokalit města

Opatření cíle Management:

- D1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy
- D2 Dopravní výchova a osvěta
- D3 Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu
- D4 Kvalitní dopravní dokumentace
- D5 Integrovaný dopravní systém
- D6 Manažer mobility

7.2. Koncepce pěší dopravy

Pěší doprava byla řešena v rámci analýzy a návrhu na celém území města. Pro zajištění bezpečnosti pěších jsou navrženy chodníky v místech, kde chybí, a současně k rekonstrukci v místech, kde je nevyhovující povrch nebo chybí prvky pro bezpečné užití osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Stanovení základních pěších tras bylo provedeno v celém městě. V místech, kde se předpokládá smíšený pohyb pěších a vozidel nejsou navrženy samostatné chodníky. Rekonstrukce a revitalizace chodníků se předpokládají prioritně na sídlištích Zelená Louka a Šestidomí.

Pro rekreační užití slouží zejména značené stezky mimo město. Užít se mohou také navržené stezky pro pěší a cyklisty.

Pro potřeby dostatečné dosažitelnosti zastávek, byla síť pěších tras navržena také k těmto cílům. V místech, kde není účelné užít kontinuální síť chodníků vzhledem k nízké poptávce, je síť pěších provedena k zastávkám MHD.

Opatření cíle A: Bezpečnost v pěší dopravě

Provádění opatření A2: Bezpečně do škol

Strážci přechodů

V rámci provádění opatření jsou navrženi strážci přechodů na přístupových trasách do škol. Na bezpečných trasách s chodníky v docházkové vzdálenosti do 300 m od škol je navržena prioritní úprava přechodů pro chodce ve směru ke K+R, zastávkám hromadné dopravy a blízké zástavbě sídlištního typu.

Plánování bude provedeno ve spolupráci se školami ZŠ Mládežnická, ZŠ R. Frimla, ZŠ Komenského, ZŠ V Domcích, ZŠ kpt. Jaroše, ZŠ Náchodská, ZŠ pro žáky se specifickými poruchami učení Trutnov, Voletiny.

Chodník Mentzlova

V případě odsunutí zastávky před ZŠ pro žáky se specifickými poruchami učení Trutnov bude provedena bezpečná cesta do školy chodníkem od zastávky MHD a příměstské dopravy k bráně budovy školy.

Provádění opatření A3: Bezpečné přecházení

Průběžná realizace bezbariérové úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení

Návrh úprav bezpečného přecházení vychází z analytické části, kde byly posouzeny pěší trasy. Přednostně by měla být řešena místa navržená ke snížení obruby přechodu pro chodce. Nově upravené přechody a místa pro přecházení budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání osob se sníženou schopností pohybu a orientace a budou splňovat podmínky bezpečného přecházení včetně zajištění rozhledu a délky.

Bezbariérové úpravy přechodů pro chodce zajišťují bezpečný pohyb všech osob, zejména seniorů, lidí s omezenou pohyblivostí a zrakově postižených, a snižují riziko dopravních nehod.

Bezpečnost a ochrana chodců je prioritou.

Chodci patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu, a kolize s vozidlem může mít fatální následky

Bezbariérové přechody minimalizují riziko úrazu tím, že jasně vyznačují bezpečný koridor pro přecházení, zajišťují správný průchozí prostor, přehledné značení a optickou i hmatovou orientaci pro osoby se zrakovým postižením

Bezbariérové úpravy umožňují samostatnou orientaci a pohyb všem uživatelům, včetně vozíčkářů, starších osob, dětí a osob s omezenou schopností pohybu

Bezbariérové úpravy zahrnují sníženou část obrubníku, rampy, hmatové signální a vodící pásy, kontrastní vizuální prvky a správně dimenzované chodníky, aby byla zajištěna bezpečnost a přirozený pohyb bez potřeby asistence. Hmatové pásy a vodící linie poskytují orientační signály pro nevidomé a slabozraké, označují hranice prostoru, kam mohou bezpečně vstoupit.

Tabulka 1 - Návrh úpravy míst pro přecházení a přechodů pro chodce

Navrhovaná úprava	Počet
Návrh doplnění či úpravy místa pro přecházení	213
Návrh doplnění či úpravy přechodu pro chodce	5
Návrh úpravy hmatné dlažby místa pro přecházení	416
Návrh úpravy hmatné dlažby přechodu	114
Snížení obruby přechodu	16
Suma	764

Lokalizace nutných úprav je provedena ve výkresové části.

Přechody a místa pro přecházení přes frekventované komunikace budou provedeny s ostrůvkem, kde je to možné.

Prioritně je nutné řešit přechody pro chodce:

Úpské nábřeží před železniční stanicí (vložení ostrůvku nebo úprava přednádraží)

Horská u Billy (vložení ostrůvku)

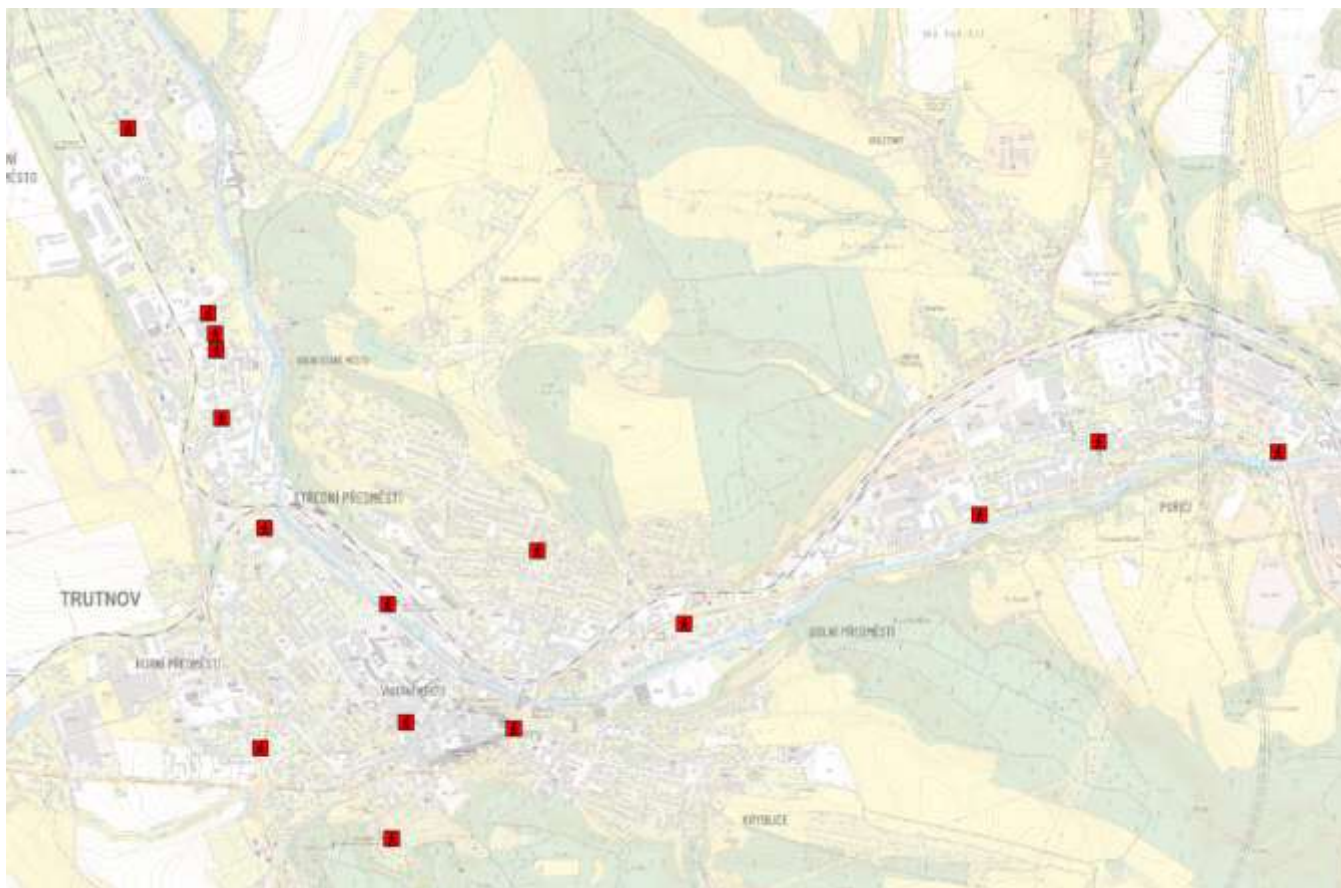
Horská u Penny (vložení ostrůvku)

Horská 199 (vložení ostrůvku)

Prioritně jsou navrženy k úpravě také přechody pro chodce se zvýšenou obrubou. Přechody se zvýšenou obrubou jsou v ulicích Fialková, Horská (3x), Papírenská (k navazujícímu schodišti doplnit rampu), Říční, Novodvorská, Barvířská, Prokopa Holého, Úpická, Slezská, Náchodská (v okružní křižovatce s Polskou), Náchodská (u Ječné), Voletínská a Náchodská (v křižovatce s Petříkovickou).

Přechod pro chodce u Hřbitova

Je připravovanou stavbou osazení středního dělicího ostrova na přechod pro chodce silnice I/37 před hřbitovem. Stavbou dojde ke zvýšení bezpečnosti pěší dopravy při křížení silnice I. třídy. Stavba má ve výkresech a akčním plánu číslo 31.



Obrázek 5: Přechody pro chodce se zvýšenou obrubou k úpravě

Opatření cíle B: Mobilita v pěší dopravě

Provádění opatření C1: Podpora pěších zón a stezek pro chodce

Pěší zóna je zřízena na ulici Horská od Krakonošova náměstí po náměstí Republiky. Do pěší zóny je vjezd cyklistům povolen. Zásobování je povoleno v době 6:00–10:00 a 17:00–20:00 hodin. Vozidla nad 4 t mají vjezd zakázán.

Dolní promenáda

Je navrženo zřízení pěší zóny na ulici Dolní promenáda s povolením vjezdu dopravní obsluhy. Tato pěší zóna může být nahrazena jiným vhodným zklidněním dopravy v podobě sdílené zóny.

Stezky pro pěší jsou navrhovány v místech, kde je nutné zajistit bezpečný pohyb pěších mimo cyklistů. V případech vedení stezek do místních částí se navrhuje řešení stezek jako společné stezky pro pěší a cyklisty o šíři 2,0 m dle intenzit provozu.

Obrození Lipového náměstí Poříčí

Obrození Lipového náměstí v Poříčí je revitalizací plochy určené prioritně k pěší dopravě. BV rámci akce bude upraven prostor kolem kostela sv. Petra a sv. Pavla. Úprava přispěje k vyšší bezpečnosti pěších v lokalitě. Stavba má ve výkresu a akčním plánu číslo 32.

Nový most a úprava křižovatky Polská x Úpské nábřeží

Je stavbou odvádějící dopravní obsluhu z pěší zóny Na Lukách a vytváří nový samostatný příjezd. Dnešní obsluha je řešena přes přechod pro chodce silnice I/16. Navržená úprava bude mít význam pro zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu cyklistů a chodců v pěší zóně. Stavba má ve výkrese a zásobníku projektů číslo 50.

Provádění opatření C2: Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků

Návrh počítá s pokračováním výstavby nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané chodníky mohou být řešeny jako společná stezka pro pěší a cyklisty.

Oprava stávajících nevyhovujících chodníků je navržena zejména v lokalitě Šestidomí a Pomněnková – Zvonková.

Úpravou a doplněním chodníků v místech dnešního nevyhovujícího stavu dojde k propojení bezpečné sítě pro pěší tak, aby se pěší mohli bezpečně a volně pohybovat městským prostorem. Úpravy jsou navrženy s cílem zvýšení bezpečnosti a kvality pěší dopravy ve městě.

V odlehlých místních částech jsou navrženy chodníky k zastávkám veřejné dopravy.

Tabulka 2 - Návrh úprav doplnění či předláždění chodníků

	Délka (m)	Podíl
Návrh doplnění chodníku	14 958	10,9 %
Návrh předláždění či doplnění varovného pásu	2 700	2,0 %
Návrh rekonstrukce povrchu	15 798	11,5 %
Návrh úpravy či doplnění hmatné dlažby	9 186	6,7 %
Doplnění rampy	420	0,3 %
Suma	43 065	31,4 %
Chodníky celkem	137 164	100 %

Komunikace na Terasé

Je stavbou rekonstrukce uličního profilu místní obslužné komunikace a doplnění chodníku ke stávající vozovce v obslužné ulici Na Terasé, která přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu a oddělení chodců v místě, kde chodník chybí. Stavba má ve výkrese a zásobníku projektů číslo 56.

Oprava komunikace a chodníků ul. Kryblická

Jedná se o opravu komunikace a chodníků v ulici Kryblické pro zajištění bezpečného pohybu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. V případě dostatečné šíře bude jednosměrka řešena s obousměrným pohybem cyklistů ve vozovce.

Chodník Rýchorská až po chodník Babí – přejezd

Jedná se realizaci chodníku podél silnice II/300 v místech, kde vede silnice bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 4.

Chodník Babí

Jedná se realizaci chodníku podél silnice II/300 v místech, kde vede silnice bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 16.

Chodník Úpická

Jedná se realizaci chodníku podél silnice III/3012 v místech, kde vede silnice bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 13.

Chodník Volanov úsek Nad Otočkou - Za Mostem

Jedná se realizaci chodníku podél silnice I/16 v místech, kde vede silnice bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 11.

Chodník Libeč

Jedná se realizaci chodníku podél silnice I/16 v místech, kde vede silnice bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 21.

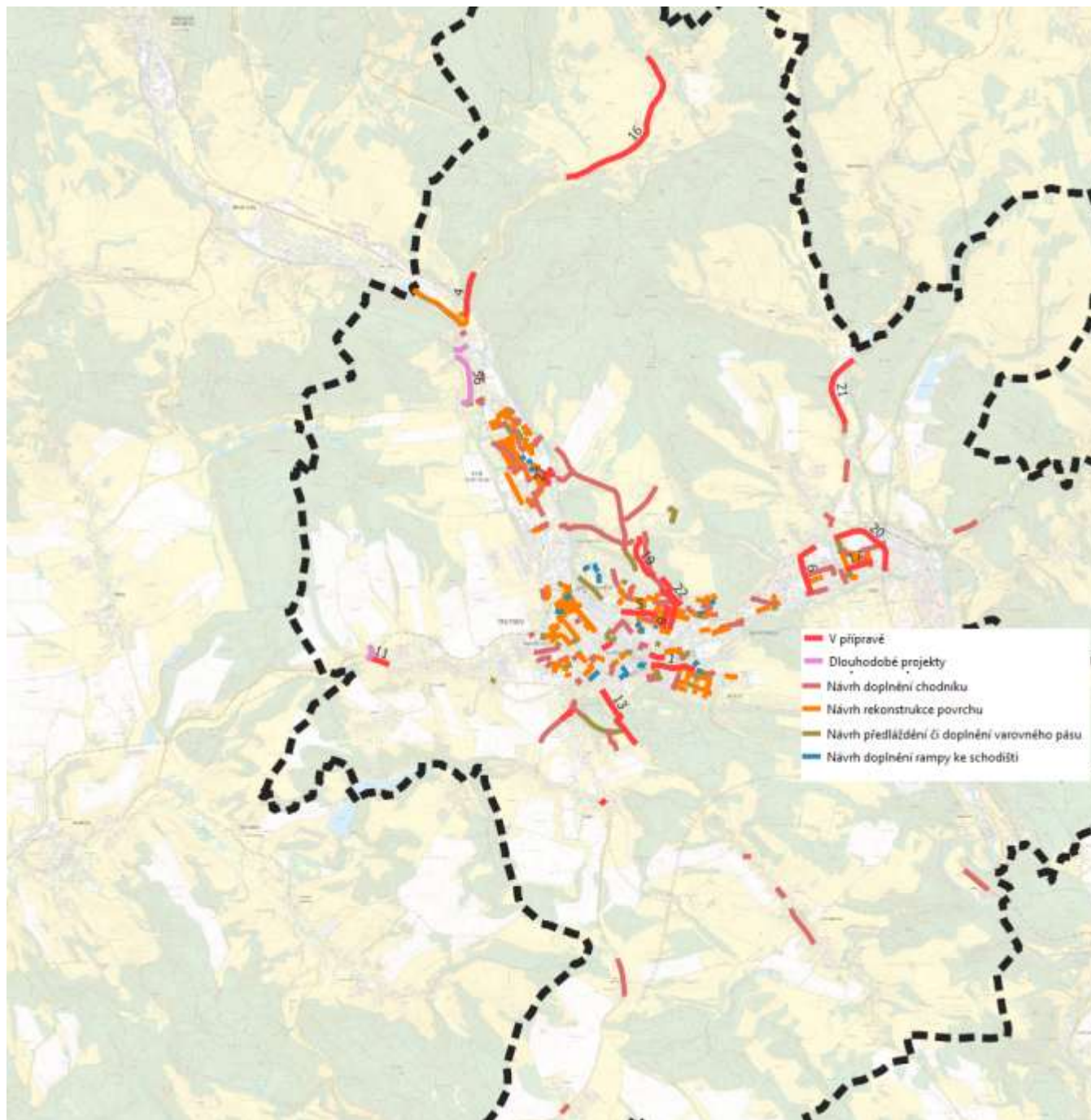
Chodník ulice Hřbitovní

Jedná se realizaci chodníku podél místní komunikace v ulici Hřbitovní k zástavbě rodinných domů v místech, kde vede komunikace bez chodníku. Stavba zvýší bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 26.

Doplnění VO ul. Za Mostem, Volanov

Je stavbou zvyšující bezpečnost pěší dopravy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 53.





Obrázek 6: Návrh doplnění či předláždění chodníků

7.3. Koncepce cyklistické dopravy

Koncepce cyklistické dopravy se opírá o rozvoj dopravní infrastruktury pro cyklisty a systém sdílených kol nabízející dopravní prostředky na 15 minut zdarma pro jízdy po městě. Systém sdílených kol je funkční od dubna do listopadu jako doplněk MHD.

Rozvoj cyklistické infrastruktury se do zpracování plánu mobility omezoval na páteřní cyklostezku kolem Úpy a cyklostezku na Volanov podél silnice I/16. V rámci plánu mobility je řešena průjezdnost cyklistů v celém městě vytvořením základní komunikační sítě pro cyklisty.

Jsou navrhovány další úseky stezek propojující sídliště s centrem města a plochami výroby a obchodu. Dle sčítání dopravy se cyklisté pohybují v Trutnově všesměrně, není tedy žádoucí omezovat cyklistickou infrastrukturu pouze na páteřní stezku. Podpůrné opatření pro vedení cyklistů je navrženo v rámci zklidnění automobilové dopravy na síti mimo základní sběrný komunikační skelet. Tím je dosaženo synergického efektu zajištění bezpečnosti pěších, cyklistů a snížení negativních vlivů dopravy na obytnou zástavbu.

V rámci zajištění průjezdnosti města pro cyklistickou dopravu budou realizovány propoje cyklistickými stezkami a vedení cyklistů obousměrně v jednosměrných komunikacích.

Speciální kapitolou cyklistické dopravy v Trutnově jsou cyklistické trailly, které vytvářejí zajímavý nadregionální turistický cíl. Zajištění jejich dostupnosti a propojení s městským centrem a dalšími turistickými cíli je navrženo.

Velikost Trutnova je vhodná pro cestování na kole s dojezdovou vzdáleností do 30 minut.

Opatření cíle A: Bezpečnost v cyklistické dopravě

Provádění opatření A1: Bezpečně na kole

Návrh cílí na zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je pohyb chodců a cyklistů velký nebo kde plní cyklistická doprava dopravní funkci a pěší doprava obslužnou nebo pobytovou funkci. Stezky v přidruženém dopravním prostoru mimo vozovku je navrženo budovat v místech s vyšší intenzitou vozidel a kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná. Podporovány jsou také cyklopruhy a cyklopiktogramy.

Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno. Svislé značení je vhodné osadit pouze na začátek a konec stezky. Průběh stezky bude řešen vodorovným značením dle platných norem.

V rámci opatření je také navrhováno rozšíření páteřní stezky podél Úpy a rozvoj cyklistické infrastruktury budováním stezek v sídlištní zástavbě pro propojení cyklistické sítě a propojení cyklistické sítě podél nezkidněných komunikací.

Při návrzích je vhodné postupovat dle TP 171 z roku 2017. Cyklistické pruhy mají mít šířku 1,5 m. V případě vedení cyklistů podél řady kolmo stojících vozidel je vhodné osadit odrazné prvky pro zamezení přejíždění parkujících vozidel do cyklopruhu. Současně je vhodné cyklopruh podél podélného stání rozšířit, aby nemohlo dojít ke střetu cyklisty s otevřenými dveřmi vozidla.

Společné vedení cyklistů s vozidly ve zklidněných zónách je řešeno v rámci opatření C13 Tvorba zón 30 v rámci kterého se realizují zklidnění dopravy i se smíšeným provozem.

V tomto opatření je navržena výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, včetně doprovodné infrastruktury.

Tabulka 3 - Seznam navržených aktivit opatření A1 v rámci zpracování SUMP

Opatření	Číslo		Délka (m)	Cena v tis.
A1	S2	Dělená stezka Úpská úsek Slovenská - most U Jezu	519	15 570
A1	S3	Dělená stezka Kopretinová úsek Horská - Úpská	256	7 680
A1	S15	Dělená stezka Šestidomí vnitroblok	244	2 928

Rozšíření cyklostezky V Alejce - od Novodvorského mostu po náhon (DSM)

Je připravovanou stavbou rozšíření páteřní cyklostezky podél Úpy. Na základě analytické části byla vyhodnocena nevyhovující šíře stezky, která působí problémy v plynulosti a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy. Proto bude stezka rozšířena. Stavba má ve výkresech a akčním plánu číslo 15.

Úprava křižovatky Kryblický most

Je připravovanou stavbou prodloužení páteřní stezky v blízkosti zimního stadionu. Stavba řeší ukončení stezky přes ulici Svažitá. Prodloužení stezky přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu cyklistů do práce a do školy. Stavba má ve výkresech a akčním plánu číslo 25.

Mimoúrovňové křížení cyklostezky u kina

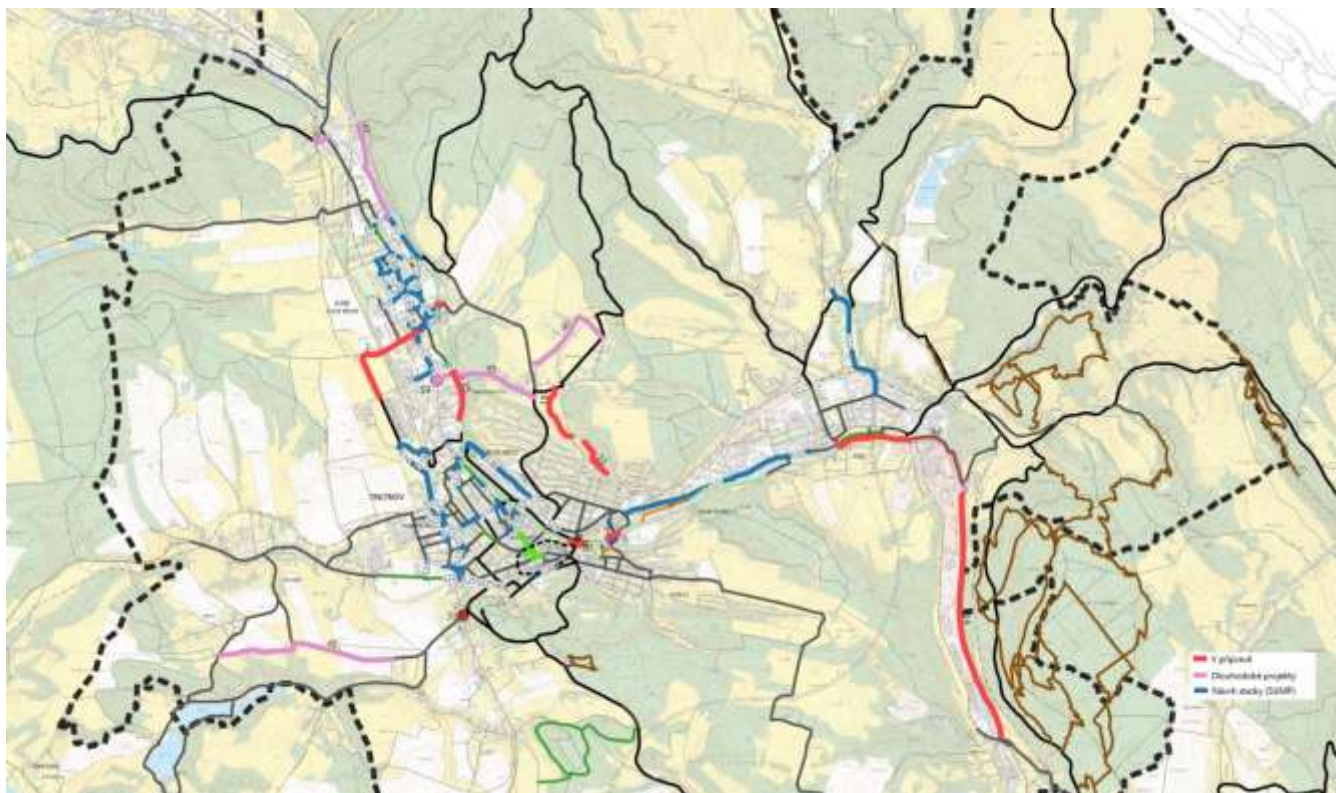
Je alternativním křížením páteřní stezky podél Úpy se silnicí I/16. Stávající úrovňové křížení bude nahrazeno mimoúrovňovým. Toto řešení zvýší bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy. Stavba má ve výkresech a akčním plánu číslo 28.

Opatření cíle C: Mobilita v cyklistické dopravě

Cílem je zajištění cyklistické kultury dostupností sdílených kol a cyklistické infrastruktury, která bude rozšířena ze stávající páteřní cyklostezky podél Úpy do dalších částí města, aby vznikla bezpečná cyklistická síť. Vzhledem k složitosti vedení bezpečné cyklistické infrastruktury ve stávajících uličních profilech, bude cyklistická síť budována postupně, jelikož vyžadování kompletní provázanosti by zapříčinilo významné zdržení rozvoje. Na konci budovaných úseků budou cyklisté dočasně pokračovat dle pravidel silničního provozu po vozovce. Pro rychlejší zajištění průjezdnosti cyklistů je také navrženo v synergii s úpravami sítě automobilové dopravy zklidnění dopravy v rezidenčních oblastech, které umožní bezpečný pohyb cyklistů společně s vozidly. Tyto uliční profily jsou současně zatíženy minimálním provozem vozidel, což ještě podpoří bezpečný průjezd cyklistů.

V rámci rozvoje páteřní stezky je navrženo doplnění úseků podél Úpy do Bohuslavic a na druhé straně města do Starého Města. Pro zvýšení komfortu na páteřní stezce je navrženo její rozšíření v místech, kde je to možné.

Vzhledem k etapové výstavbě se předpokládá doplnění sítě cyklistických stezek při aktualizaci SUMP dle pokroku v budování jednotlivých staveb v rámci realizační fáze.



Obrázek 7: Návrh rozšíření sítě cyklistických stezek do aktualizace SUMP

Provádění opatření C3: Výstavba společných stezek

Společné stezky pro cyklisty slouží dopravní funkci chodců a cyklistů v místech, kde není množství cílů a kde provoz pěších a cyklistů je ustálený. Společné stezky se navrhují ve standardní šíři 3,0 m, ale v místech menšího provozu pěších a cyklistů lze připustit i šíři 2,0 m. Ve městě byly zjištěny počty cyklistů mimo centrum v objemu do 50 cyklistů za den a chodců do 500 za den. V blízkosti centra města se intenzity pěších zvyšují na 1000 za den a více, což je stále méně, než uvádí technické podmínky pro provoz na společných stezkách šíře 10 m. U škol je vhodné provádět dělené stezky, jelikož intenzita pěších ve špičkovou hodinu může strmě narůst oproti běžným denním variacím pěší dopravy jinde. V Trutnově lze tedy navrhovat společné stezky pro pěší a cyklisty dle TP 179 navrhování komunikací pro cyklisty mimo centrum, prostory před školami a páteřní stezku všude v šíři 2,0 m. V případě pochybností se provede sčítání dopravy 2 x 4 hodiny v profilu ulice. Vhodným obdobím je květen, červen, září, říjen. V případě předpokladu turistického provozu je vhodné provést sčítání v sobotu, jinak v běžný pracovní den slunečného počasí.

Společné stezky jsou vhodným prvkem vedení pěších a cyklistů také do místních částí, kde je možné při intenzitách provozu v jednotkách kol a pěších za den připustit také šířku stezky 1,5 m (běžná šíře chodníku) při intenzitách 20 cyklistů za hodinu a 50 chodců za hodinu dle TP 179. V odloučených částech se tyto intenzity nepředpokládají například na stezce Volanovská bylo napočítáno 155 pěších za 24 hodin a 39 cyklistů za den. V místech snížené poptávky je účelné využít možnosti snížení šíře stezky, které jsou českými normativy umožněny.

Při zúžení šířky stezek bude dbán zřetel na zajištění rozhledů a plynulého směrového vedení!

Pro zvýšení bezpečnosti chodců je možné navrhnout společný provoz chodců a cyklistů jako stezku pro chodce s povoleným pohybem cyklistů.

Celkem je navrženo 9,6 km společných stezek pro pěší a cyklisty mimo páteřní cyklostezku včetně variantního řešení připojení průmyslové zóny Krkonošská.

V tomto opatření je navržena výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, včetně doprovodné infrastruktury.

Tabulka 4 - Seznam navržených aktivit opatření C3 v rámci zpracování SUMP, které nebyly připravovány dříve

Opatření	Číslo	Název	Délka	Cena v tis.
C3	S1	Společná stezka U Hřiště - Slovenská	272	4 896
C3	S4	Společná stezka Bratrství	105	1 890
C3	S5	Společná stezka vnitroblok Bratrství - Mládežnická	349	3 141
C3	S6	Společná stezka Pomněnková	162	1 458
C3	S7	Společná stezka Pražského povstání - Pampelišková	396	5 940
C3	S8	Společná stezka vnitroblok Mládežnická - Tovární	451	4 059
C3	S9	Společná stezka Pampelišková - Za Komínem - Úpa	304	4 560
C3	S10	Společná stezka Tovární	155	1 395
C3	S11	Společná stezka Horská - Tovární	240	2 880
C3	S12	Společná stezka Horská úsek Akátová - Zahradní	513	4 617
C3	S13	Společná stezka Zahradní - Veselého	340	3 060
C3	S14	Společná stezka Obchodní - Žižkova	760	9 500
C3	S16	Společná stezka Horská úsek Strojnická - úřad práce	465	93
C3	S17	Společná stezka ČSA úsek Horská - Na Svobodě	392	78,4
C3	S18	Společná stezka Obchodní překonání Krkonošské varianta	293	4 395
C3	S19	Společná stezka Krkonošská - V Kopci	218	1 308
C3	S20	Společná stezka Fialková - most U Jezu	421	7 578
C3	S21	Společná stezka V kopci - Žižkova	72	1 296
C3	S22	Společná stezka Žižkova varianta	869	260,7
C3	S23	Společná stezka Roty Nazdar - Chodská	120	1 080
C3	S24	Společná stezka Volanovská - Prokopa Holého	157	31,4
C3	S25	Společná stezka Husitská - Horní náměstí	205	41
C3	S27	Společná stezka Polská - Náchodská	1 625	2 031
C3	S28	Propoj Přerušená - K Přejezdu	17	765
C3	S29	Společná stezka Na Záluší	74	22,2
C3	S30	Podjezd pro pěší a cyklisty Úpské nábřeží - Na Záluš	45	1 4728
C3	S32	Společná stezka Za Můstkem - Za Ličnou	1 195	8 962,5
C3	S33	Společná stezka Obloukový most - Vrbová	197	1 477,5
C3	S34	Společná stezka Horská úsek Bratrství - Mládežnická	300	2 700
C3	S35	Společná stezka Horská úsek Mládežnická - Pampelišková	260	2 340
C3	S36	Společná stezka Horská úsek Pampelišková - Tovární	203	1 827
C3	S37	Lávka Říční – páteřní stezka V Alejce	32	6 400
C3	S38	Společná stezka K Červenému kopci - Říční	834	10 008

C3	S39	Společná stezka Lesnická - Pod Sadem	216	1 296
C3	S40	Společná stezka U Parku - Královédvorská	140	28
C3	S41	Společná stezka Švábenicova - Královédvorská	165	33
C3	S43	Společná stezka Skřivánčí - Lnářská	211	42

Cyklostezka v ulici Na Hrázi

Je připravovanou stavbou páteřní stezky podél Úpy v Poříčí. Stavba v synergii zpřístupňuje trailu pro cyklistickou dopravu ve směru z města. Stezka bude sloužit pro cesty do práce a do školy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 8.

Cyklostezka Lhota – Bohuslavice

Je připravovanou stavbou páteřní cyklostezky ze Lhoty do Bohuslavic. Stavba zpřístupňuje Bohuslavice ve směru z města. V synergii stavba umožní rozšíření bikesharingu do Bohuslavic. Stezka bude sloužit pro cesty do práce a do školy. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 14.

Stezka Nové Dvory

Je připravovanou stavbou cyklostezky ve směru Česká čtvrť – Nové Dvory. Stavba zajistí bezpečný provoz cyklistů oddělený od motorové dopravy. Stezka bude sloužit pro cesty do práce a do školy. Stavba navazuje logicky na stavbu Dračí stezky. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 19.

Dračí stezka

Je připravovanou stavbou cyklostezky ve směru Česká čtvrť – Nové Dvory. Stavba zajistí bezpečný provoz cyklistů oddělený od motorové dopravy. Stezka bude sloužit pro cesty do práce a do školy. Stavba navazuje logicky na stavbu stezky Nové Dvory. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 22.

Provádění opatření C4: Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách

Navrhuje se povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách všude tak, kde je to možné od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhovému obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017 ve dvoupruhovém řešení v uspořádání 2,5 m pruh pro vozidla a 1,0 m jednosměrný pás pro cyklisty v protisměru.

Cyklistický provoz je pomalejší než automobilový a současně má nižší dostupnost než pěší síť. Pro kompenzaci tohoto handicapu navrhujeme zajistit obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrných ulicích, kde je to možné.

Vhodné vedení cyklistů v obou směrech v jednosměrných komunikacích pro motorovou dopravu je žádoucí zejména ve zklidněných zónách. V křižovatkách je nutné na cyklisty v protisměru upozornit cyklopiktogramem, aby nedošlo k přehlédnutí cyklistů v křižovatce.

Provádění opatření C5: Bikesharing

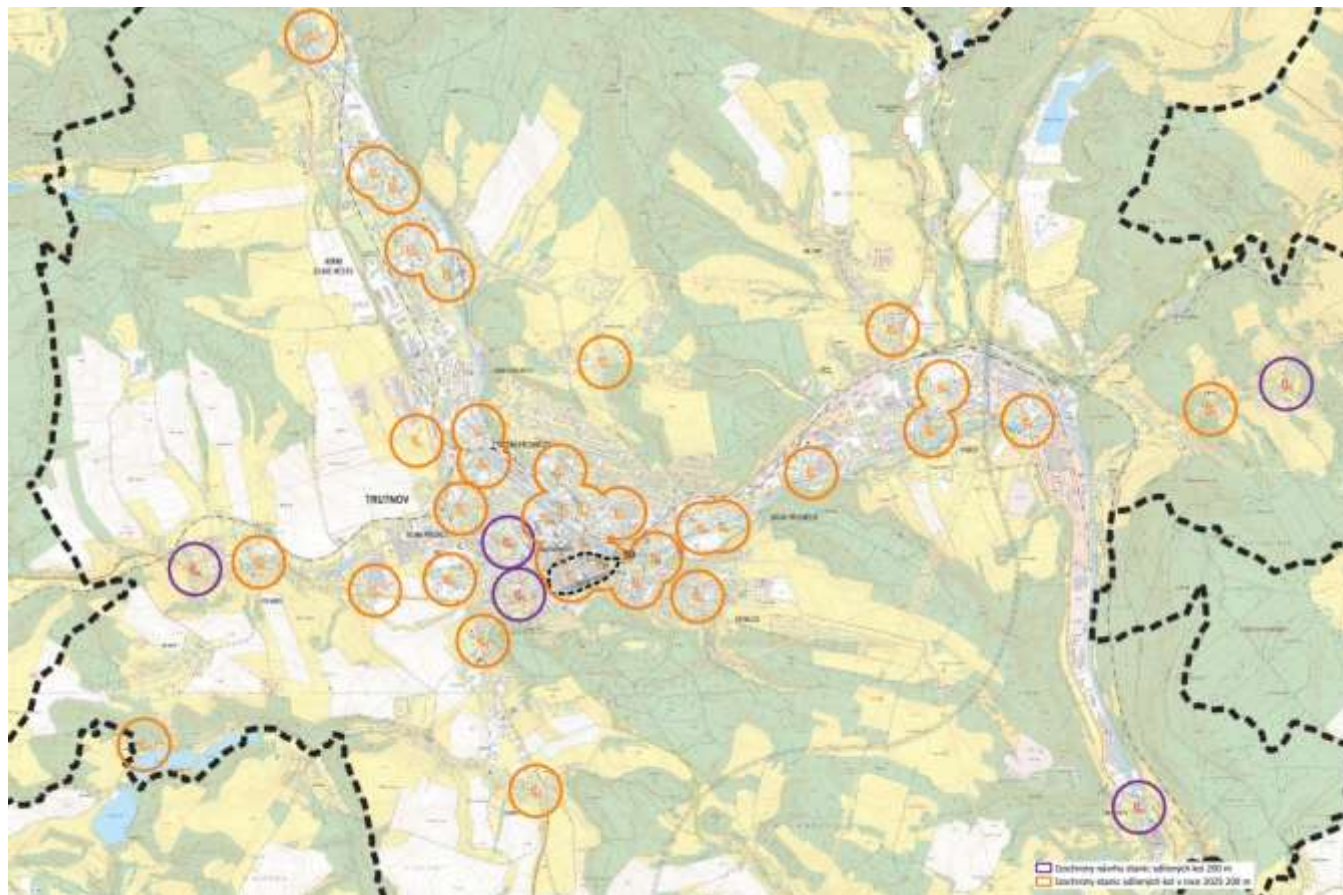
Návrhem je podporováno rozšíření systému sdílené mikromobility systémem sdílených kol. Dotace na provoz sdílených kol s výpůjčkou do 15 min zdarma je 3,1 mil. Kč ročně.

Reliéf města je rovinatý podél řeky Úpy až kopcovitý dále od řeky. Proto je pro Trutnov vhodná kombinace sdílených kol a sdílených elektrokol.

Trutnov v roce 2024 provozoval 21 stanic, které byly v roce 2025 rozšířeny na 30. Celkem je k výpůjčce 70 kol z toho 28 % je elektrokol.

Návrh počítá s rozšířením sítě o 5 stanic na Novém Křižíku, Palackého a v Bohuslavicích v návaznosti na dobudovanou páteřní stezku. Stanice jsou plánovány v lokalitě Volanov točna a Lhota točna. Případné další stanice je možné zřídit dle místní poptávky.

Bikesharing je v roce 2026 podporován částkou 3,1 mil. Kč.



Obrázek 8: Návrh rozšíření stanic sdílených kol

Provádění opatření C6: Cyklistické traily

Cyklistické traily jsou specifikem Trutnova, jedná se o soukromě udržovanou síť cyklistických tras v přírodním terénu. Úkolem opatření je zajistit dostupnost těchto tras pro příjezd k nim a přejezd mezi nimi sítí cyklistické infrastruktury a možností dostatečného parkování a dostupností veřejnou dopravou.

V případě konání cyklistických mítinků nebo závodů na trailech, můžou být dočasně navýšeny parkovací kapacity pro hosty či upraven jízdní řád MHD pro zajištění obsluhy.

7.4. Koncepce rozvoje sítě pozemních komunikací, automobilová doprava

Návrh rozvoje sítě automobilové dopravy vychází ze stávající sítě a její úpravy definované v platném územním plánu města. Síť byla posouzena z hlediska efektivity. Byl stanoven strop kapacity stávajícího průtahu silnice I/14 a I/16, který je dosažen již ve stávajícím stavu. V průběhu zpracování plánu mobility bylo rozhodnuto tuto kapacitu nenavýšovat. Pro potřeby řešení odvedení tranzitní dopravy je navrženo opatření C12 Odvedení tranzitu, kde jsou navrženy obchvaty města v podobě dálnice a západního obchvatu.

Zajištění dostupnosti pro automobilovou dopravu je sledováno zejména v opatření C21 Připojení rozvojových lokalit města.

Snížení hlukové zátěže je sledováno a oblastech bydlení zavedením zklidnění dopravy v rámci opatření C13 Tvorba zón 30 (snížení hluku o 2 dB). V rámci zklidněných zón se předpokládá doplňování bodových úprav zklidnění dopravy.

Kategorizace silnic je provedena s ohledem na dostavbu základní komunikační sítě a převedení části průjezdných úseků silnic na silnice nižších tříd nebo na místní komunikace.

Návrh úprav křižovatek obsahuje návrhy pro zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění obsluhy průmyslových areálů. Zejména důraz musí být kladen na křižovatky plánované na západním obchvatu, aby se předešlo jejich omezené funkci, která by mohla být předmětem budoucí zvýšené nehodovosti. Dle současných poznatků není možné navrhnout zde jednopruhové okružní křižovatky z důvodu nedostatečné kapacity. Světelné řízení není ve městě pro potřeby řízení automobilového provozu navrhováno.

Zklidnění na páteřních komunikacích ve prospěch pěší a cyklistické dopravy je navrženo na silnici I/14, která bude výhledově přeřazena do místních komunikací a na silnici III/3011, která bude uzavřena pro motorovou dopravu a převedena do místních komunikací.

Návrh opatření pro omezení průjezdu nákladní dopravou počítá v rámci opatření C15 Vyloučení nákladní dopravy s omezením nákladních vozidel nad 12 t v místech stávajících silnice, kde vznikne alternativa silnice shodné nebo vyšší třídy.

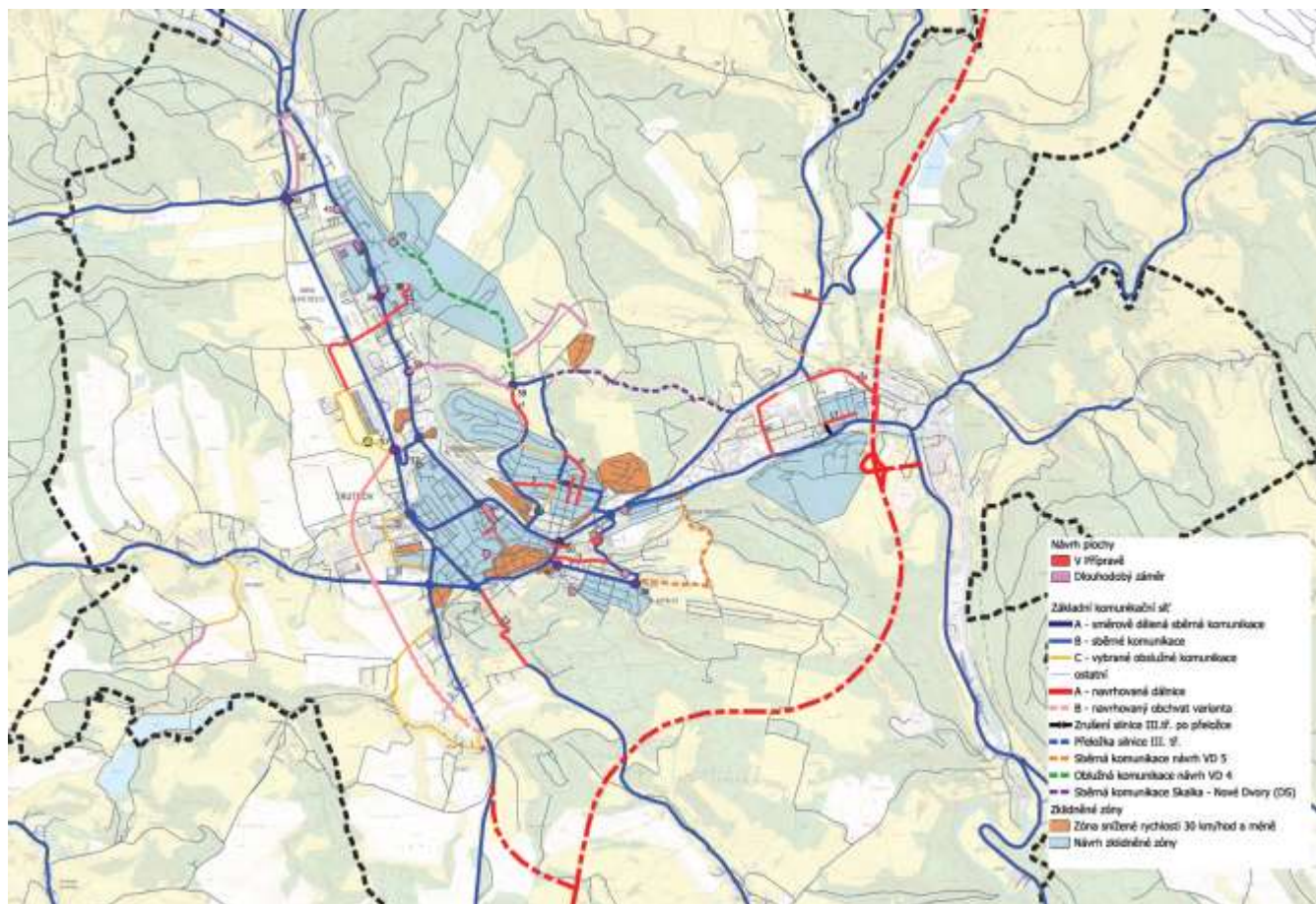
Omezení průjezdu centrem města se zónou 30 není navrženo. Stávající centrum město je obsluženo systémem obslužných komunikací s omezenou rychlostí a provedeným zklidněním dopravy. Zajištění oživení centra je provedeno zajištěním obsluhy všemi druhy dopravy a zajištěním adekvátního parkování v rámci zóny placeného stání.

Řešení krizových situací je v plánu řešeno v rámci managementu dopravy v cíli D.

Měření rychlosti je podporováno v místech nutnosti zajištění bezpečnosti provozu, zejména v místech chybějících chodníků nebo nutnosti vymáhání regulované rychlosti pro zajištění rozhledů a místech omezené rychlosti z hlediska dosažení limitů hluku v případě, že toto nelze řešit jiným vhodným opatřením.

Pro zajištění bezpečnosti je také podporován kamerový dohled městské policie, pro zajištění důkazů v místech zvýšené možných kolizí dopravy a v místech, vytipovaných městskou policií v rámci řešení prevence a bezpečnosti.

Bližší popis realizace návrhů je popsán v provádění jednotlivých opatřeních řešení automobilové dopravy.



Obrázek 9: Návrh úprav sítě automobilové dopravy

Opatření cíle A: Bezpečnost v automobilové dopravě

Provádění opatření A4: Bezpečně na křižovatkách

Plynulost provozu v intravilánu města je dána křižovatkami základní komunikační sítě. Návrh úpravy křižovatek vychází ze strategické části, kde bylo rozhodnuto o nenavyšování kapacity na průtahu města, ulicích Na Struze – Polská – Náchodská.

Křižovatka U Pramene x Maxima Gorkého (pod ubytovnou Úsvit)

Jedná se o odsazenou křižovatku, jejíž geometrie neumožňuje plnohodnotné využití ramene Bohuslavická. Odsazené křižovatky nejsou vhodným řešením, a proto se křižovatka doporučuje k úpravě. Křižovatka v roce 2035 převede až 2 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 38.

Okružní křižovatka Horská x Pampelišková (Delta)

Jedná se o nestandardní průsečnou křižovatku, na které došlo k těžkému zraněním v roce 2025. Navrhuje se přestavba na okružní. Křižovatka v roce 2035 převede až 12 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 39.

Křižovatka Pod Chmelnicí x Maxima Gorkého

Jedná se o nestandardní čtyřramennou křižovatku s nevhodným úhlem ramen. Křižovatka napojuje nemocnici na základní komunikační skelet a slouží k pojezdu sanitních vozidel. Křižovatka v roce 2035 převede až 9 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 40.

Okružní křižovatka Krkonošská x Skřivánčí

Je okružní jednopruhovou křižovatkou, která bude napojena na stavbu západního obchvatu, přeložky silnice I/14. Jednopruhové uspořádání nemá dostatečnou kapacitu pro výhledové intenzity tranzitní dopravy, které se dostavbou dálnice dále zvýší. Proto je nutná přestavba křižovatky včetně bezpečného řešení převodu pěších a cyklistů. Křižovatka v roce 2035 převede až 31 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 57.

Okružní křižovatka Dolnoměstská x Horská

Je navržena jako jednopruhová křižovatka pro připojení sběrné dvoupruhové komunikace v ulici Dolnoměstská do sběrné dvoupruhové komunikace Horská s řešením přechodu pěších a cyklistů. Křižovatka v roce 2035 převede až 15 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 59.

Okružní křižovatka Dolnoměstská x Hornoměstská

Je průsečnou křižovatkou, která spojuje sběrné komunikace Dolnoměstská a Hornoměstská v návrhu ve dvoupruhovém uspořádání. Křižovatka v roce 2035 převede až 4 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 58.

Úprava křižovatky Krkonošská x Vlčická

Jedná se o stykovou křižovatku silnic I/14 a III/01415 se zvýšenou nehodovostí. Na hlavní silnici je zřízen odbočovací pruh vlevo. Navrhuje se snížení rychlosti na 70 km. Křižovatka v roce 2035 převede až 17 tis. vozidel. Úprava má ve výkresové části a akčním plánu číslo 60.

Okružní křižovatka Tovární x Mírová

Je odsazenou čtyřramennou křižovatkou, která spojuje sběrné komunikace Horskou a Mírovou. Návrh počítá s jednopruhovou okružní křižovatkou. Křižovatka v roce 2035 převede až 14 tis. vozidel. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 61.

Provádění opatření A5: Měření rychlosti

Měření rychlosti má vliv na dodržování rychlosti, zajištění rozhledů a snížení hluku z dopravy. V současnosti probíhá měření rychlosti celkem 5 radary na ulici Polská, silnici III/3012 ve Starém Rokytníku.

Průběžnou aktivitou je zajištění provozu, oprav a údržby radarů pro měření rychlosti.

V křižovatce Vlčická x Krkonošská navrhujeme na hlavní silnici I/14 snížit maximální rychlost na 70 km pro potřeby zvýšení bezpečnosti provozu nebo měření rychlosti.

Provádění opatření A6: Podpora městské policie a kamerový dohled

Podpora kamerového dohledu městské policie je navržena s cílem zajištění bezpečnosti dopravy. Kamerovým dohledem budou osazena místa dle požadavků městské policie pro zajištění bezpečnosti na veřejných prostranstvích, podchodech a podjezdech, křižovatkách a zastávkách veřejné dopravy.

Bezpečnost bude zajištěna nejen ve smyslu snížení nehodovosti, ale i snížení sociálně-patologických jevů.

Průběžnou aktivitou je provoz, údržba, opravy kamerového systému a telekomunikačních služeb pro zajištění jejich provozu.

Opatření cíle B: Inovace v automobilové dopravě

Provádění opatření B4: Podpora výstavby parkovacích domů

Podpora parkovacích domů cílí na zajištění dostupnosti parkování a možnost nabíjení elektrických vozidel. V současné době se připravuje parkovací dům v nemocnici, který má snížit dopravní zátěž na Kryblíci ve dne. Jedná se o stavbu Královéhradeckého kraje.

Další parkovací domy jsou navrženy dle územního plánu se střednědobým až dlouhodobým horizontem realizace. Jedná se o parkovací dům Kryblíce, Parkovací dům Předměstí a Parkovací dům Pivovar. Tyto parkovací domy jsou navrženy na plochách stávajících parkovišť. Realizační cena za přírůstek 1 stání je proto odhadována na 1,2 mil. Kč. Tyto parkovací domy nemají ekonomickou návratnost bez plošné regulace jejich okolí v okruhu cca 1–1,5 km.

Příklad ekonomické nákladnosti parkovacího domu: Parkovací dům Zelená louka s objemem +300 míst (celkem 450 míst) s celkovou cenou 360 mil. Kč (bez financování) při odpisech 30 let generuje náklady 12 mil./rok bez provozních nákladů tj. 26 tis. Kč/rok a místo v parkovacím domě. Celkový počet míst na Zelené Louce Jih + Sever je 1996 míst. V návrhu s parkovacím domem pak $1996 + 300 = 2296$ míst. Při zavedení R/A zóny a jednotné sazby za parkovné na všech parkovištích vč. parkovacího domu na Zelené louce pak vyjde odpis na zvýšení počtu stání parkovacím domem na 5226 Kč/rok za 1 parkovací místo.

Provádění opatření B5: Městské elektromobily

Návrh počítá s obnovou vozového parku města, jeho organizací a Městské policie Trutnov vozidly na alternativní paliva pro snížení emisí CO₂ z provozu těchto vozidel. Ve střednědobém horizontu navrhujeme nákup zejména plug-in hybridů a elektromobilů. Plug-in hybridy jsou schopny pro dojezd do 40 km využít nabíjení v nabíjecí stanici.

Pro podporu těchto vozidel je navržena také infrastruktura nabíjení v podobě wall boxů na objektech města.

Průběžná aktivita opatření je zajištění financování, údržby a provozu vozidel na alternativní paliva města a městských organizací.

Provádění opatření B6: Elektromobilita

V rámci přechodu dopravy na bezuhlíkatá paliva EU cílí zejména na elektromobilitu. Ta je v současnosti nejefektivnějším bezuhlíkatým pohonem. Vodíkový pohon má menší ekonomickou efektivitu.

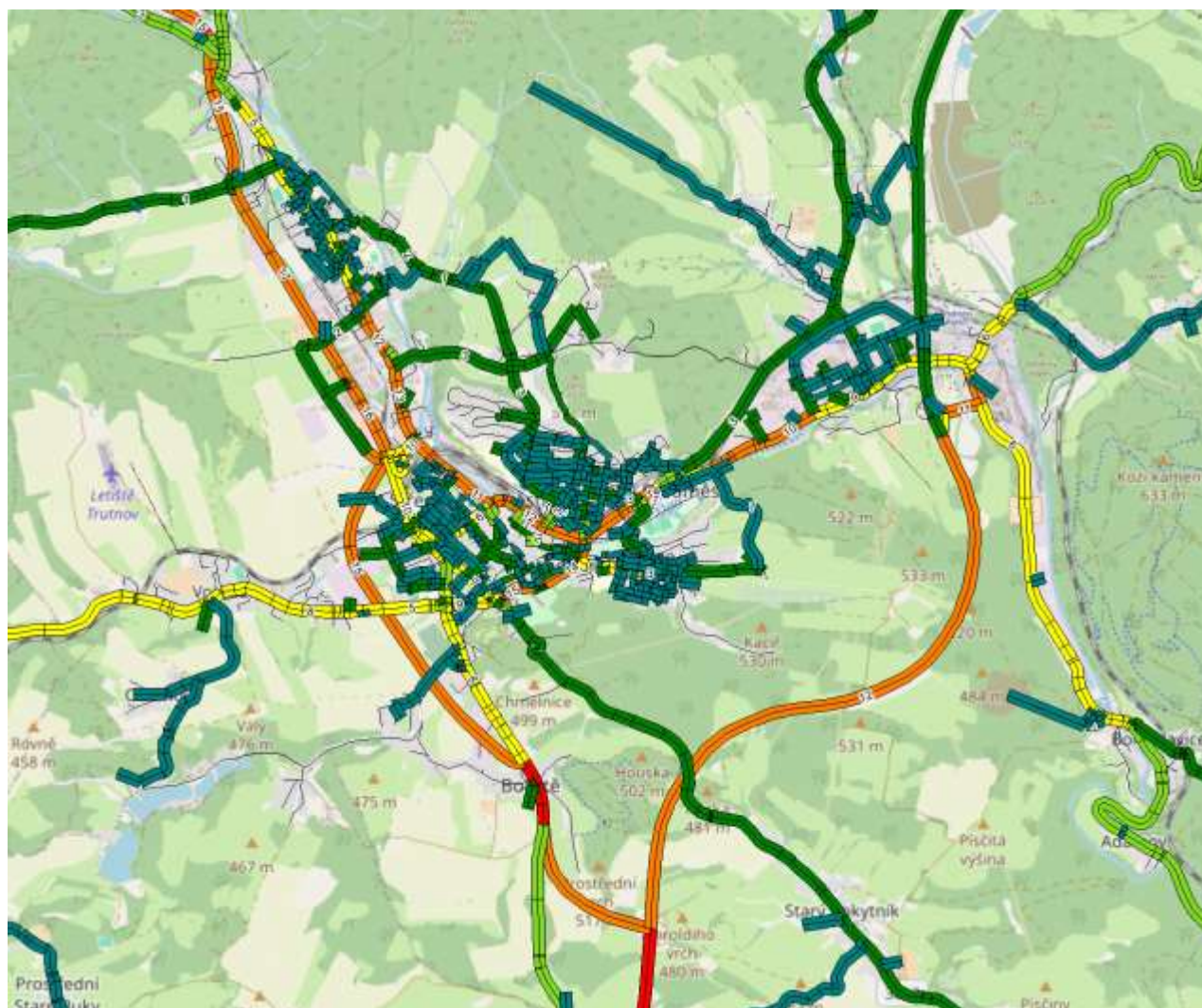
Současně se předpokládá dosažení cenové parity mezi vozidly s konvenčním motorem a elektromobily v roce 2027 zařazením vozidel na konvenční paliva. Aktuálně jsou nejuniverzálnější plug-in hybridy, které lze nabíjet pro běžné dojíždění do 20–40 km, a na delší vzdálenosti je využíván konvenční pohon. Čisté elektromobily jsou určeny v dnešní době jako druhé vozidlo do domácnosti pro běžné dojíždění na kratší vzdálenosti. Předpokládáme tedy pozvolný přechod na elektromobily a plug-in hybridy, který bude po roce 2025 pokračovat. Prodej elektromobilů v EU v současné době nedosahuje stanovených politických cílů Evropské komise a ekonomických cílů automobilek. K přehodnocení politiky na evropské úrovni dochází pozvolna.

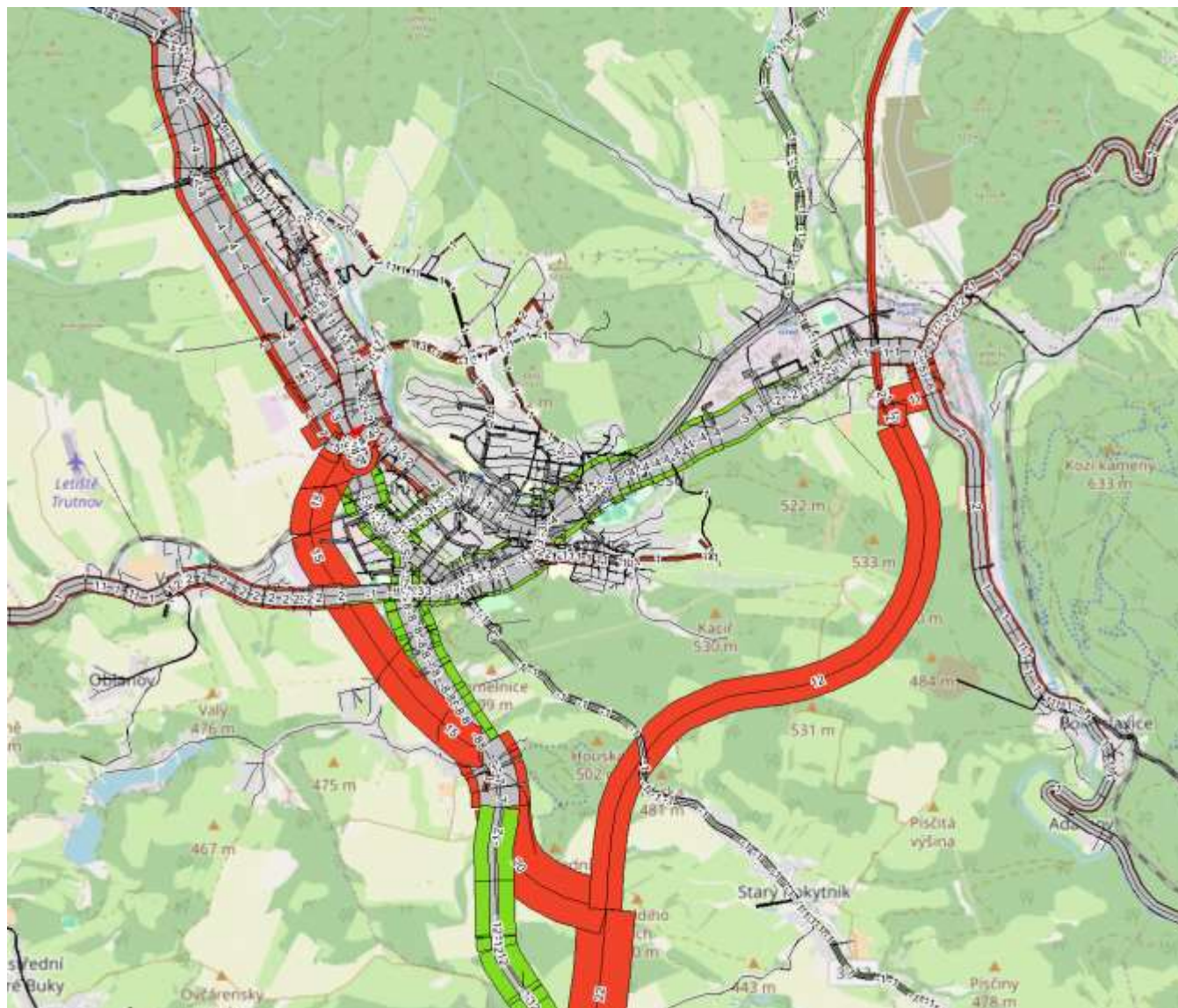
Dle prognózy je nutné plánovat výstavbu také výstavbu rezidentních nabíjecích stanic s výkonem 11kW v zástavbě hromadného bydlení do roku 2035. Tyto stanice by měly být v gesci městské firmy. Město by mělo nastavit transparentní pravidla pro pronájem pozemků pro nabíjecí stanice soukromým investorům do rychlonabíjecích stanic. Při výstavbě nabíjecích stanic je vhodné upřednostnit praktičnost a nízkou

Realizace rychlonabíjecích stanic je v gesci soukromých subjektů. Jedná se o stanice v centru města, u obchodních domů, v průmyslové zóně apod.

Provádění opatření C12: Odvedení tranzitu

Tabulka 5 - Modelové intenzity po dostavbě dálnice, západního obchvatu, propoje ulice Dolnoměstská a obchvatu Krybllice, rok 2035, RPD1





Obrázek 10: Rozdílový kartogram roku 2024 stávající stav a nový stav roku 2035

Model dopravy zobrazuje intenzity dopravy s maximální zátěží a maximálním rozvojem dle územního plánu Trutnov. Významné zdroje dopravy jsou průmyslové areály a obchodní centra.

Stavba dálnice D11

Je navržena dostavba dálnice D11 v úseku Jaroměř – státní hranice. Stavba Jaroměř – Trutnov je plánována k uvedení do provozu v roce 2029 a úsek Trutnov – státní hranice (etapa 2) s plánovaným uvedením do provozu v roce 2028 s MÚK Poříčí a MÚK Střítež. Stavba je v realizaci. Stavba dálnice je stěžejní pro odvedení dálkové dopravy v úrovni severovýchod – jih a převádí mezinárodní dopravní vazby.

Dle modelu dopravy dálnice v oblasti Trutnova přenáší dopravní zátěž 12 tis. vozidel za 24 hodin RPDl. Tím je odlehčena ulice Polská, Náchodská, Na Struze a Královédvorská. Druhotně také vnitrobloky, Česká čtvrť a Kryblíce, kterými dnes probíhá vnitroměstský tranzit vyhýbající se přetížené silnici I/16 a okružní křižovatce Polská x Úpské nábřeží.

Dálnice je navržena ve čtyřpruhovém vedení kategorie D 26,0/130 a D 21,5/110. Dálnice je napojena na MÚK Střítež (celková délka větví: 651 m) a MÚK Poříčí (celková délka větví: 746 m). Celková cena stavby úseku Trutnov – státní hranice je 11 710 017 710 Kč (bez DPH) při zajištění spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Programu Doprava 2021–2027 (OPD3).

V rámci stavby bude vybudováno středisko správy a údržby Střítež, dále přeložka silnice III/3016 a přeložka III/3011.

Stavba přenáší modelové intenzity 12 tis. vozidel. Část dopravy je odkloněna z tranzitu silnice I/33.

Dálnice D11 plní mezi sjezdy 140 Poříčí a 134 Střítež funkci obchvatu města paralelně s přetíženým úsekem silni I/14 Poříčí – Trutnov Horní Předměstí. Proto je nezbytné provést úsek dálnice D11 mezi sjezdy 134 a 140 bez poplatku. Tento úsek neplní pouze funkci převádění dálkové dopravy ve směru severovýchod–Jih podél trasy D11, ale v tomto specifickém úseku také ve směru východ–západ v kolmém směru na D11.



Obrázek 11: Dálnice D11 úsek Trutnov – státní hranice ČR/Polsko, 2. etapa, v realizaci. Zdroj: ŘSD ČR

Západní obchvat, přeložka silnice I/14 – I/37

Obchvat je navrhován pro odvedení tranzitu ze silnice I/14 – I/37 stavbou Západního obchvat města s křižovatkami Volanovská (I/16) a Krkonošská (I/14). Západní obchvat je dvoupruhovou silnicí I. třídy. V současné době se čeká na ekonomické posouzení obchvatu. Pro potřeby územního plánování bylo prověřeno možné prodloužení západního obchvatu podél západní strany průmyslové zóny Krkonošská. Toto prověření je zařazeno do opatření D4 Kvalitní dopravní dokumentace.

Stavba v navrhované verzi převede 15 tis vozidel RPDl v roce 2035. Je součástí tahu na Pec pod Sněžkou.

Kritickými místy jsou křižovatky, s ulicemi Volanovská a Krkonošská.

Dle modelu dopravy je zatížení křižovatky Volanovská x Západní obchvat 24 tis. vozidel za 24 hodin a obchvat samotný 15 tis. vozidel za 24 hodin. Tyto intenzity dopravy jsou za hranicí kapacity jednopruhově křižovatky, proto je v dalším stupni vhodné uvažovat o turbookružní křižovatce se 2 pruhy po obchvatu. Dle modelu Afry, I/14 TRUTNOV, ZÁPADNÍ OBCHVAT – TECHNICKO-EKONOMICKÁ STUDIE, 2025 jsou intenzity na obchvatu pouze 10,5 tis vozidel za den. Model Afry vychází z předpokladu, že průmyslová zóna Krkonošská bude po dostavbě generovat pouze o 575 osobních vozidel a 186 nákladních vozidel více oproti roku 2024. Pro tyto intenzity dle prognózy Afry vyhoví navržená jednopruhová křižovatka nicméně prognózu považuji za podhodnocenou.

VD6 – sběrná komunikace Poříčí u Trutnova – průmyslová zóna

Je dvoupruhovou sběrnou komunikací, která odvede tranzitní dopravu z centra Poříčí. Současně dovolí napojení průmyslové zóny a odvedení její nákladní dopravy na nadřazený dopravní skelet mimo bytovou zástavbu. V synergii se stavbou bude pro motorovou dopravu zaslepena ulice Voletínská u Lipového náměstí. Jedná se o přeložku ulice Elektrárenská s číslem v akčním plánu 20 a dostavbu ulice Ječná, II. etapa s číslem v akčním plánu 6.

DS – sběrná komunikace Skalka – Nové Dvory

Je sběrnou komunikací pro odlehčení centra města odvádějící dopravní vazby ve směru Východ (Poříčí) – sever (Zelená louka). Komunikace je vedena v obtížném terénu, její šířka se předpokládá 5,0 m + přidružený dopravní prostor. V případě, že by měla sloužit pro provoz MHD je nutné komunikaci rozšířit na 6,0 m. Vzhledem k předpokládanému snížení intenzit dopravy na ulici Náchodská a Polská po dostavbě dálnice je spojka Skalka – Nové Dvory plánována jako rezerva a její realizace je za plánovaným horizontem plánu mobility.



Obrázek 12: Modelové zátěže komunikace DS Údolíčko

Komunikace Voletiny k ZD, Burkoň

Je obslužnou komunikací odvádějící dopravu zemědělského družstva mimo obytnou zástavbu. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 18.

Provádění opatření C13: Tvorba zón 30 (snížení hluku o 2 dB)

Je navrženo zklidnění dopravy zřizováním zón 30 s omezením rychlosti na 30 km, sdílených zón nebo obytných zón všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné nebo sdílené zóny. V případě nutnosti navazování zón či tvorby zóny v zóně je vhodné jednotně stanovit v lokalitě jednu místní úpravu pro celou lokalitu.

Obslužné ulice mají plnit funkci obslužnou a pobytovou, jelikož se z velké části jedná o ulice v obytné zástavbě s cílovou dopravou. Snížení pocitu nebezpečí, omezování automobilů a snížení hluku ve venkovním prostoru v obytných souborech je nejlépe dosažitelné snížením dovolené rychlosti na 30 km/hod. Snížená rychlost zejména chrání děti, seniory, cyklisty a pěší. Mimo jiné dovolí lepší využívání území a výstavbu či vyznačení většího počtu legálních parkovacích stání

Proto je navrhováno plošné zavedení zklidněných zón v podobě zón 30, sdílených zón nebo obytných zón mimo základní komunikační skelet města. Zóny 30 budou budovány tam, kde jsou v uličním profilu k dispozici chodníky. V případě využití smíšeného provozu pěších a vozidel jsou navrhovány obytné nebo sdílené zóny. Snížením rychlosti je sledováno snížení hlukové zátěže v obydlených lokalitách. Je předpokládáno snížení následků dopravních nehod mezi vozidly a zranitelnými účastníky silničního provozu, kterými jsou chodci a cyklisté.

Nově navrhované zóny pro zklidnění dopravy v režimu zóny 30, sdílených nebo obytné ulice jsou zobrazeny ve výkresové části.

Návrh etapizace výstavby počítá s osazením dopravních značek a vymezením zón bez předností zprava, aby mohly být zóny v Trutnově řešeny jednotně. V rámci návrhu zón bude navrženo jednotné značení zón 30 pro všechny zóny 30 ve městě. Vzhledem k vysokým nákladům na zřízení zklidňujících prvků se se striktně nevyžadují stavební úpravy, ty je vhodné řešit v rámci etapové výstavby. V lokalitách s nelegálním stáním dochází k přirozeným šikanám, které lze legalizovat vodorovným dopravním značením. Svislé značení u parkovacích stání se vyžaduje pouze v případě nutnosti regulace míst nebo při vyznačení místa pro osobu na invalidním vozíku. Tento návrh má za cíl všechny navazující stavební úpravy v tomto území realizovat jako úpravy ve zklidněné zóně, což se promítne v úpravě komunikací v rámci projektů. Bez prvotního osazení zóny je obtížná realizace zklidňujících prvků. Vzhledem k velikosti zklidňujících zón je nereálná realizace včetně všech stavebních úprav pro zpomalení najednou.

Při vjezdech do zóny se nevyžaduje zklidňující stavební dopravní opatření. Na většině vjezdů do zóny ze základní komunikační sítě je vjezd řešen kolmým obloukem, který vozidla dostatečně zpomalí. V případě pochybností o zaznamenání začátku zóny může být místo stavební úpravy užito vodorovného dopravního značení s nápisem na vozovce a vyobrazením příslušné značky.

V místech s předpokladem kolize s jinými druhy dopravy a v místech dlouhých širokých rovných úseků v rámci zóny je vhodné užít stavební zpomalovací prvky či zpomalovací prvky dopravního zařízení, které mohou sloužit do doby realizace stavební úpravy.

Zřizování zklidnění se řídí TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích.

V rámci opatření je navrženo 15 nových zón zklidnění dopravy.

Tabulka 6 - Návrh doplnění zklidnění dopravy v rezidentních lokalitách

Číslo	Název
Z1	Zóna 30 sídliště Zelená Louka západ
Z2	Zóna 30 sídliště Zelená Louka východ, Za Komínem, Na Přebytku
Z3	Zóna 30 Červený kopec
Z4	Zóna 30 Střední Předměstí–východ
Z5	Zóna 30 Česká čtvrť–sever
Z6	Zóna 30 Česká čtvrť–jih
Z7	Zóna 30 Spojenecká – Vodní
Z8	Zóna 30 Nový Křížík, náměstí Republiky
Z9	Zóna 30 Střední Předměstí
Z10	Zóna 30 Horní Předměstí
Z11	Zóna 30 Palackého–Komenského
Z12	Zóna 30 Kryblice–jih
Z13	Zóna 30 Dolní předměstí
Z14	Zóna 30 Poříčí – U Hřiště
Z15	Zóna 30 Poříčí – Na Břehu

Provádění opatření C14: Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení místa

V rámci opatření jsou upravovány uliční profily jejichž funkční rozložení zpevněných ploch a zeleně neodpovídá potřebám zařazení dle předpokládané funkce.

Úprava je navržena na Dolní promenádě, kde se předpokládá obslužná funkce pro motorovou dopravu, pobytová funkce pro pěší dopravu a dopravní funkce pro cyklistickou dopravu na páteřní stezce. Parkování se předpokládá pro potřeby obsluhy nemovitostí rezidenty a abonenty. Návštěvníci budou parkovat mimo tuto zónu na zpoplatněném parkovišti Malé náměstí. Usměrnění parkování s malým obratem vozidel bude generovat malé objemy automobilové dopravy v jednotkách vozidel/stání a den. Každá z těchto funkcí má své potřeby, které budou zohledněny úpravou zpevněných ploch.

Úprava prostoru před Komerční bankou ID 23 zahrnuje řešení pěší, cyklistické a automobilové dopravy včetně parkování. Realizace je plánovaná na rok 2026.

Další přerozdělení místa může být provedeno v obytné zástavbě odstraněním chodníků a realizací sdílených zón. Toto opatření musí být provedeno po zvážení intenzit všech druhů dopravy, jejich rychlosti a prostorových nároků. Tato úprava je vhodná zejména v lokalitách s velmi malým provozem motorové dopravy, kde nejsou stávající chodníky užívány. Tato úprava musí být provedena s ohledem na celkové zklidnění v rámci opatření C13, aby nedocházelo k mnohočetnému nežádoucímu střídání jízdních režimů v rámci zóny.

Oprava ul. Dvořákova

Je opravou povrchů chodníků a vozovky. V rámci rekonstrukce ulice je možné zpevněné plochy upravit způsobem vyhovujícím zklidnění dopravy a parkování, pěším i cyklistům. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 5.

Komunikace Libušinka

Je opravou povrchů chodníků a vozovky a doplnění chodníků nebo parkovacích stání. V rámci rekonstrukce ulice je možné zpevněné plochy upravit způsobem vyhovujícím zklidnění dopravy a parkování, pěším i cyklistům. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 9.

Komunikace Šárka

Je opravou povrchů chodníků a vozovky a doplnění chodníků nebo parkovacích stání. V rámci rekonstrukce ulice je možné zpevněné plochy upravit způsobem vyhovujícím zklidnění dopravy a parkování, pěším i cyklistům. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 10.

Benešova ulice - dopravní řešení

Je opravou povrchů chodníků a vozovky a doplnění chodníků nebo parkovacích stání. V rámci rekonstrukce ulice je možné zpevněné plochy upravit způsobem vyhovujícím zklidnění dopravy a parkování, pěším i cyklistům. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 17.

Úprava prostoru před Komerční bankou

Je úpravou šířkových parametrů vozovky pro řešení parkování a cyklistické dopravy. Aktivita má synergii s vedením základní sítě cyklistické dopravy úseků navazujících na páteřní cyklostezku. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 23.

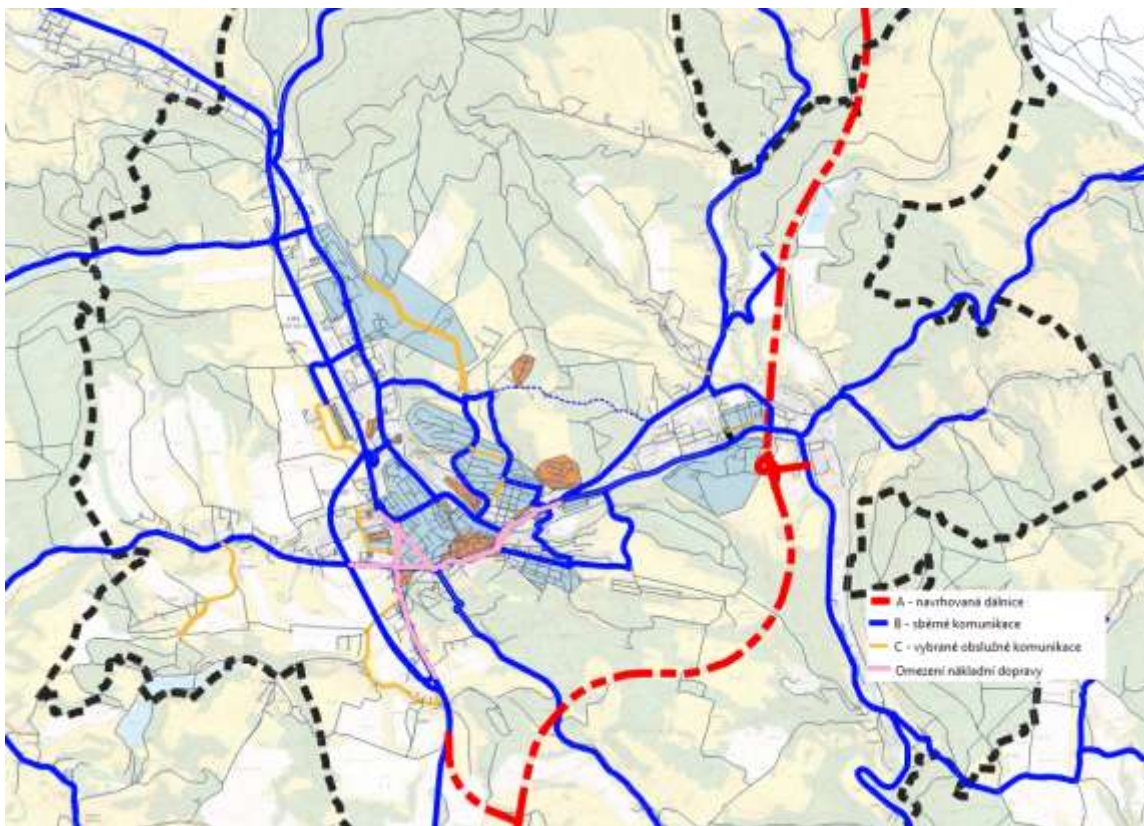
Provádění opatření C15: Vyloučení nákladní dopravy

Je navrženo ponechání stávajícího omezení dopravy na silnicích a místních komunikacích. Po dostavbě dálnice je navrženo omezení pro tranzitní vozidla nad 12 t nebo 7,5 t mimo obsluhu města Trutnov v úseku Poříčí - Husitská. Je navrženo posílení kontroly zákazu Policií ČR.

Vyloučení tranzitu je možné v případě, že existuje alternativní trasa po silnicích shodné nebo vyšší třídy.



Obrázek 13: Zákaz tranzitu nákladní dopravy na silnici II. třídy v souběhu s dálnicí D1.



Obrázek 14: Návrh omezení tranzitní nákladní dopravy

Provádění opatření C16: Řešení parkování rezidentů

Parkování rezidentů je problematikou odstavení vozidla přes noc v oblastech bydlení. U rodinných domů je parkování řešeno převážně na vlastních soukromých pozemcích. V bytové zástavbě je parkování řešeno prioritně na veřejných komunikacích a je zajišťováno městem v rámci veřejné služby. Ve vybraných lokalitách sídlišť jsou soukromé pozemky u bytových domů zajišťující parkování. Soukromé parkování je řešeno zejména u nové zástavby například v Horním Předměstí nebo u původní zástavby např. Železničářská.

V sídlištní zástavbě, kde přebírá odpovědnost za veřejný prostor město a neplánuje se rozprodej pozemků jednotlivým SVJ pro zajištění soukromého parkování jako u nové výstavby, je vhodné zajistit dostatečný počet parkovacích stání. Vyhláška 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu snížila požadované počty parkovacích stání z 1 místa na byt, jak tomu bylo dříve na 0,6 místa na byt resp. 1 místo na 120 m² podlahové plochy bytu. Tento požadavek odpovídá dnešní poptávce, kdy v Trutnově byla zjištěna průměrná poptávka 0,63 vozidla na byt v roce 2025 při 26 % nelegálních stání. Pro splnění podmínek daných novou vyhláškou je vhodné budovat parkovací kapacity nebo legalizovat stávající nelegální stání na komunikacích místní úpravou provozu pro snížení počtu nelegálního stání.

Nejvhodnější je úprava uličních profilů s doplněným kolmým stáním ke stávajícím komunikacím i za cenu přeložek sítí. Tato realizace je vhodná v případě úpravy celých uličních profilů s výsadbou stromořadí.

Vhodným příkladem je ulice Korunní v Ostravě, kde bylo realizováno oboustranné kolmé stání s výsadbou stromů.



Obrázek 15: Korunní Ostrava, oboustranné kolmé stání s nově vysazenými stromy v zástavbě 3 - 4 podlažní oboustranné

V případě realizace oboustranných kolmých stání ke stávající vozovce se redukuje množství zpevněných ploch nutných pro zajištění parkování na minimum. Podíl zpevněných ploch se blíží realizaci parkovacího domu o 2 podlažích za znatelně nižších investičních i provozních nákladů. Tento režim stání po obou

stranách komunikace zabraňuje tvorbě nelegálního stání a omezení průjezdnosti pro vozidla IZS a vozidla svozu odpadu.

Pro stávající zástavbu platí pravidlo, kdy pro 4 podlaží jednostranné zástavby je odpovídající počet parkovacích míst jednostranné kolmé stání. Pro dvoupodlažní zástavbu jednostrannou zástavbu je adekvátní jednostranné podélné stání.

V lokalitách slepých nebo lokalitách s velmi nízkou dopravou lze užít režim sdílené zóny s odstraněním chodníků a vymezením parkovacích míst.

Realizace nových parkovacích míst bude provedena ze zatravnovací dlažby nebo povrchu umožňujícím však dešťových srážek v místě.

Regulace zónou placeného stání je možná. Pro její stanovení je vhodné provést samostatnou koncepci statické dopravy, která problematiku bude řešit do vyšší podrobnosti. V rezidentní zástavbě se navrhuje docházková vzdálenost 300-400 m. Vyžadování parkovacího místa v bližší vzdálenosti je možné pouze pro zvláštní užívání komunikace za úplatu.

Pro zvýšení efektivity parkování se navrhuje pro kolmá stání realizovat vodorovné dopravní značení, které bude organizovat jednotlivá parkovací místa. Realizace vodorovného dopravního značení je možné realizovat bez svislých značek, kde to je možné. Nutné osazení svislou značkou jsou u míst pro vozidla převážející osobu těžce pohybově postiženou.

Parkovací stání Maxima Gorkého

Na sběrné komunikaci Maxima Gorkého dochází k podélnému nelegálnímu stání, které omezuje průjezd autobusu. K vozovce bude doplněn parkovací záliv pro legalizaci tohoto stání.

Parkování v ul. Tovární

Je aktivitou řešící podíl nelegálních stání v ulici Tovární a jejím přilehlém okolí. Ulice Tovární bude přestavěna včetně realizace nových parkovacích ploch. V akčním plánu a výkresové části má číslo 3.

Parkoviště za panelákem Tovární ul. (Za Komínem)

Je aktivitou řešící podíl nelegálních stání v ulici Za Komínem a jejím přilehlém okolí. Ulice bude přestavěna včetně realizace nových parkovacích ploch. V akčním plánu a výkresové části má číslo 33.

Revitalizace parkoviště Pomněnková

Je aktivitou řešící podíl nelegálních stání v ulici Pomněnková a jejím přilehlém okolí. Ulice bude přestavěna včetně realizace nových parkovacích ploch. V akčním plánu a výkresové části má číslo 35.

Rozšíření parkoviště Lnářská

Je aktivitou řešící podíl nelegálních stání v ulici Lnářská a jejím přilehlém okolí. Ulice bude přestavěna včetně realizace nových parkovacích ploch. V akčním plánu a výkresové části má číslo 37.

Zřízení parkoviště Zvonková, Bratrství

Jedná se o rozšíření parkovacích kapacit v lokalitě sídlištní zástavby a její docházkové vzdálenosti. Návrh vychází ze studie úpravy sídliště Zelená Louka. Realizace může být před dalším stupněm projektové přípravy upravena. Stavba má ve výkrese a zásobníku projektů číslo 55.

Provádění opatření C17: Optimalizace parkování v centru

Parkování v centru Trutnova je provedeno regulací zóny placeného stání. Regulováno je historické centrum města a přilehlé záchytné parkoviště P+G.

Platba parkovného je zajištěna parkovacími automaty. Obnova parkovacích automatů se uvažuje kolem konce návrhového období. Možnosti platby mohou být rozšířeny o možnost platit přes webové rozhraní či aplikaci. Tomu je nutné uzpůsobit podmínky kontroly městskou policií.

V centru města jsou volné kapacity pro parkování zejména na parkovišti P+G u střediska volného času a na parkovišti Oblastní nemocnice. V docházkové vzdálenosti jsou volná místa před zimním stadionem, která nejsou pro potřeby centra využívána. Rozšíření zóny placeného stání je možné rozpracovat v samostatné dokumentaci koncepce statické dopravy, která vyjde z analytické části plánu mobility a rozpracuje návrhy do vyšší podrobnosti.

Docházková vzdálenost pro centrum města je až 800 m.

Roční náklady na opravy a údržbu parkovacích automatů jsou 0,4 mil. Kč.

Parkovací dům a autobusové nádraží

V rámci studie řešení autobusového nádraží dle opatření D4 je navržen parkovací dům v centru města v lokalitě stávajícího autobusového nádraží. Vzhledem k vysoké finanční náročnosti bude stavba prověřena studií.

Provádění opatření C18: Parkování u sportovišť a občanského vybavení

Parkování u sportoviště je nejvíce soustředěno do oblasti plaveckého bazénu, zimního stadionu, fotbalového stadionu, letního koupaliště a skateparku. Využívání těchto sportovišť je rovnoměrné v průběhu celého dne. Špička je v odpoledních až večerních hodinách v době tréninků a zápasů.

Rozšíření zóny placeného stání je možné rozpracovat v samostatné dokumentaci koncepce statické dopravy, která vyjde z analytické části plánu mobility a rozpracuje návrhy do vyšší podrobnosti.

V lokalitě sportovišť je 144 míst pro osobní vozy. Parkoviště pro autobusy je u Lidlu, navrhuje se zvýšit kapacitu parkování pro autobusy o 2 místa pro potřeby školních výletů v docházkové vzdálenosti do 400 m. Pro tyto účely lze v ranních hodinách využít parkoviště před fotbalovým hřištěm, které je v dopoledních hodinách neobsazeno.

Rozšíření parkovacích stání u Bazénu

V rámci opatření je plánována aktivita rekonstrukce stávajícího parkoviště a úprava počtu parkovacích míst. ID stavby ve výkresové dokumentaci je 24. Stavba přinese vyšší komfort při parkování u sportovišť.

Provádění opatření C19: Místa pro odstavování kamionů a stellplatzy

Navrhuje se realizace parkování pro kamiony v rámci dostavby dálnice D11 na odpočívkách Královec a Bernatice. Plán předpokládá možnost budování stellplatzy na vhodných místech s dostupnými inženýrskými sítěmi případně zlepšení zázemí stávajících parkovacích ploch parkoviště Trutnov trails.

Provádění opatření C20: Rekonstrukce komunikací a mostů

V rámci opatření budou realizovány opravy komunikací a mostů dle potřeby a stavebně technického stavu.

Navržena je aktivita opravy mostu Nad Jezem, TRU - 003 Obloukový most - ul. Vrbová, TRU - 376 Volanov ul. Oblanovská, TRU - 505 Bojiště, ul. Stará, TRU - 023 ul. Horská náhon pod viaduktem.

Oprava mostu v Ulici Stará má ve výkrese a akčním plánu číslo 29.

Rekonstrukce Úzkého mostu má ve výkrese a akčním plánu číslo 30.

Provádění opatření C21: Připojení rozvojových lokalit města

V rámci opatření budou provedeny stavby pro dostatečnou obsluhu nových rozvojových lokalit pěší, cyklistickou, veřejnou hromadnou a automobilovou dopravou.

V rámci dostupnosti rozvojové lokality Nové Dvory bude provedeno rozšíření komunikace Hornoměstská na šíři obousměrné komunikace a ve střednědobém horizontu rozšíření komunikace Dolnoměstská s doplněním společné stezky pro pěší a cyklisty. Ulice Dolnoměstská a Hornoměstská umožní obousměrný provoz veřejné hromadné dopravy a budou doplněny zastávkami po cca 800 m (docházková vzdálenost 400 m).

Dále jsou navrhovány obslužné komunikace Dolnoměstská směrem k lokalitě Zelená Louka v územním plánu vedená jako stavba VD 4.

Sběrná komunikace VD 5 je navržena pro odvedení dopravy v rozvojové plochy Kryblice. Tato komunikace bude mít malý význam a převede cca do 1000 vozidel, proto její stavba není v prioritní.

Pro obsluhu průmyslové zóny Krnovská je navržena stavba západního obchvatu, která je zařazena do opatření C12 Odvedení tranzitu, jelikož její prioritní funkcí je převedení tranzitní dopravy po silnici I. třídy.

Propojení Mírová – Obchodní

Je dvoupruhovou obousměrnou místní sběrnou komunikací se stezkou pro pěší a cyklisty pro připojení průmyslové a obchodní zóny Krkonošská na ulici Horskou. Předpokládaná dopravní zátěž je 2 tis. vozidel za 24 hodin. Komunikace bude také sloužit jako alternativní trasa připojení obchodní a průmyslové zóny v případě kapacitních problémů v křižovatce I/14 x Skřivánčí. Stavba má ve výkrese a akčním plánu číslo 7.

Rozšíření ulice Hornoměstská v úseku Fritzova – Dolnoměstská

Jedná se o rozšíření jednopruhé jednosměrné místní komunikace na dvoupruhovou obousměrnou pro zajištění lepší dostupnosti Nových Dvorů a přilehlých rozvojových ploch bydlení. Předpokládaná intenzita dopravy je 3 tis. vozidel za 24 hodin. Stavba je dílčím zlepšením dostupnosti Nových Dvorů, kterého lze dosáhnout v krátkodobém horizontu. Z hlediska dlouhodobého plánování a navyšování zdrojů dopravy v lokalitě Nové Dvory není vhodné uvažovat pouze s připojením Hornoměstskou ulicí, proto je ve střednědobém horizontu doporučeno doplnění základní komunikační sítě o stavbu rozšíření a přeložky ulice Dolnoměstská v úseku Hornoměstská – Horská. V akčním plánu a výkresové části označena číslem 2.

Rozšíření a přeložka ulice Dolnoměstská v úseku Hornoměstská - Horská

Jedná se o rozšíření a přeložku jednopruhé obousměrné komunikace na dvoupruhovou sběrnou místní komunikací pro zajištění lepší dostupnosti Nových Dvorů a přilehlých rozvojových ploch bydlení. Připojení je vedeno na ulici Horskou mimo vyústění do ulice Úpské nábřeží v centru města, kde jsou stísněné podmínky a základní komunikační skelet nemá dostatečné rezervy. Alternativní připojení zajistí dostatečnou kapacitu pro rozvojovou oblast bydlení. Předpokládaná intenzita dopravy je 3 tis. vozidel za 24 hodin. Je důležitým připojením lokality Nové Dvory, které by mělo zajistit normové prvky základní komunikační sítě, kterých nelze dosáhnout připojením Hornoměstskou ve směru Úpské nábřeží vzhledem ke stísněným poměrům. Stavba má ve výkresové příloze a zásobníku projektů číslo 45.

Rozšíření ulice Hornoměstská Nové Dvory – Horní Staré Město (VD4)

Jedná se o rozšíření a přeložku jednopruhé obousměrné komunikace na dvoupruhovou obslužnou místní komunikací pro zajištění lepší dostupnosti Nových Dvorů a přilehlých rozvojových ploch bydlení. Komunikace zajistí bezpečnou dopravu a míjení vozidel. Předpokládaná intenzita dopravy je 1-2 tis.

vozidel za 24 hodin. Komunikace je zařazena do obslužných, jelikož její zatížení je omezeno rozvojovými plochami individuálního bydlení. V případě změny územního plánu a zvýšení hustoty zalidnění v rozvojových oblastech Nové Dvory může být zařazení komunikace revidováno.

Sběrná komunikace U Stadionu – Bohuslavická VD 5

Je rezervou sběrné dvoupruhové komunikace pro připojení rozvojových ploch bydlení na Kryblíci. Předpokládaná intenzita dopravy je 1 tis. vozidel za den. Komunikace bude sloužit pro připojení rozvojové zóny na nadřazený skelet ulice Náchodská. Alternativní trasy pro obsluhu jsou po stávajících ulicích Svažitá a Maxima Gorkého. Vzhledem k nízkým intenzitám, které komunikace přenáší, je zařazena do rezervy a její realizace je za horizontem zpracování plánu mobility. Její význam by zvýšila intenzivnější výstavba v plochách rozvoje na Kryblíci.

Rekonstrukce ulice Za Komínem

Jedná se obslužnou komunikaci připojující rozvojovou lokalitu na Přebýtku. Rekonstrukcí ulice dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Stavba má ve výkresové části a akčním plánu číslo 27.

Rozšíření mostu U Jezů

Rozšíření mostu U Jezů zlepší podmínky pro pěší, cyklisty a dostupnost rozvojové lokality Za Komínem. Stavba má ve výkresové části a akčním plánu číslo 43.

7.5. Koncepce veřejné dopravy

Návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy obsahuje rozvoj městské hromadné dopravy, příměstské autobusové a železniční dopravy. IREDO (Integrovaná regionální doprava) Královéhradeckého a Pardubického kraje je dopravní systém, který cestujícím umožňuje na základě jednotných tarifních, smluvních a přepravních podmínek přepravit se na jeden jízdní doklad (resp. jízdenku) autobusy a vlaky na celém území Královéhradeckého a Pardubického kraje s místním přesahem do okolních krajů.

V rámci dopravní infrastruktury jsou řešeny návrhy vybavení zastávek veřejné dopravy, osazení moderními informačními systémy pro zvýšení kvality cestování včetně využití mobilních technologií, návrh sdílení dat o veřejné dopravě pro možnost využití navazujících informačních službách.

Pro řešení sloučení autobusového nádraží a železničního nádraží je navržena podrobnější studie. Je připravována preference autobusů.

Modernizace železnice je v gesci Správy železnic. Za časovým horizontem je výstavba vysokorychlostní tratě RS5, jejíž poloha musí být ustálena do Zásad územního rozvoje a následně do územního plánu.

Návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy je řešen v rámci opatření cíle D Management.

Opatření cíle B: Inovace ve veřejné hromadné dopravě

Provádění opatření B1: Alternativní palivo veřejné dopravy

Cílem opatření je zvýšení energetické účinnosti ve veřejné dopravě a městské hromadné dopravě, zlepšení kvality ovzduší ve městě Trutnově a snížení emisí znečišťujících látek z veřejné dopravy, prostřednictvím zvýšení podílu vozidel s alternativním pohonem.

Ve stávajícím stavu je MHD provozována vozidly s palivovým mixem elektrobusů, CNG a dieselových vozů. V rámci obnovy vozového parku bude posilována role udržitelné dopravy a snižování emisí CO₂ všemi dostupnými prostředky. Předpokládá se ústup vozidel CNG a posun vozového parku k elektrobusům a vozidlům na HVO 100. V případě obnovy vozového parku bez dotace jsou podporovány

také vozy s hybridními pohony, které mají menší spotřebu paliva a redukované emise CO₂. Předpokládá se potřeba 11 vozů pro obsluhu MHD. Přesnější potřebu určí optimalizace veřejné hromadné dopravy.

Provádění opatření B2: Preference BUS a chytré řízení

Pruh pro autobusy Poříčí

V rámci opatření je navrhován autobusový pruh mezi Poříčím a centrem města na silnici I. třídy. Autobusový pruh bude sloužit pro zrychlení MHD a zajištění lepšího dodržování jízdních dob. Autobusový pruh je navržen v místě dlouhých kolon ve špičkách v obou směrech. Jedná se organizační opatření. Stavba má ve výkresu a akčním plánu číslo 12.

V rámci opatření budou také realizovány aktivity naváděcích systémů pro zájezdové autobusy.

Provádění opatření B3: Inteligentní zastávky MHD

V rámci opatření budou realizovány chytré zastávky MHD a příměstské dopravy. Informační proměnné tabule budou zobrazovat odjezdy spojů a zpoždění a doplní stávající QR kódy na zastávkách, který po načtení mobilem odkazuje na nejbližší odjezdy spojů v reálném čase. Inteligentní zastávky zvýší komfort cestujících a zajistí lepší orientaci v odjezdových časech i přestupech. Cílovou skupinou jsou zejména osoby se sníženou schopností orientace a senioři.

Realizace inteligentních zastávek bude probíhat prioritně na vytížených zastávkách a přestupních uzlech. Dle dostupných informací jsou nejvytíženějšími zastávkami: Autobusová stanice, Hor. Staré Město, Zelená Louka, Šestidomí, Hor. Staré Město-hřiště, Poříčí-nám., Hor. Staré Město-hostinec, Dol. Staré Město-Autostyl, Polská, Dol. Staré Město-zahradnictví, M. Gorkého, ZŠ Komenského, Lidl, Obchodní, Albert hypermarket, Zimní stadion, Železniční stanice.

Opatření cíle C: Mobilita ve veřejné hromadné dopravě

Provádění opatření C7: Zlepšení zastávek veřejné dopravy

Opatření zlepšení zastávek veřejné dopravy je realizováno aktivitami doplnění nástupišť zastávek, kde nástupiště chybí, zvýšení nástupišť, pokud jsou tato v úrovni vozovky, úpravy zálivů zastávek, doplnění či úprava bezbariérových prvků zastávky, kontrastní a signální pás a doplnění přístřešku zastávky. Napojení zastávky na bezbariérovou síť pěších se provede v synergii v rámci opatření C2 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků.

Tabulka 7 - Návrh aktivit opatření Zlepšení zastávek veřejné dopravy

Navrhovaná úprava	Počet
Doplnění autobusového nástupiště	41
Návrh rekonstrukce nástupiště zastávky	8
Návrh úpravy bezbariérových prvků nástupiště	58
Návrh úpravy bezbariérových prvků nástupiště a doplnění přístřešku	1
Doplnění autobusového nástupiště a přístřešku	3
Nová nástupní hrana na Polské ulici ve Voletínách	3

Autobusové zastávky u Family centra

Přesun autobusové zastávky Zelená Louka je připravovanou stavbou. Je dán nutností zajištění vyšší bezpečnosti pěších při přecházení komunikace při příchodu na zastávku. Posunem bude možné také rozšíření nástupní hrany na 2 vozidla. Docházkové vzdálenosti a obsluha zůstávají totožné se stávajícím stavem. Stavba má ve výkresové části a akčním plánu číslo 42.

Zastávka BUS U Hřiště v HSM

Zastávka U Hřiště slouží v současné době jako točna autobusů, ta bude přesunuta do prostoru hasičské zbrojnice při zastávce Staré Město-kostel. Rekonstrukcí zastávky U Hřiště vznikne bezbariérová zastávka a prostor bude užit k parkování. Stavba má ve výkresové části a akčním plánu číslo 41.

Rekonstrukce točny MHD Staré Město-kostel

Stavba je návrhem točny při zastávce Staré Město-kostel, čímž dojde k prodloužení linek mezi centrem a Zelenou loukou až ke kostelu. Stavba má synergický efekt se stavbou zastávky U Hřiště. Stavba má ve výkresové části a zásobníku projektů číslo 52.

Návrh nové zastávky, Libeč dolní

Návrh počítá se sloučením zastávek Libeč dolní a Libeč k Lesu a realizaci nové zastávky Libeč dolní ve vhodnější poloze. Návrh úpravy zastávky je proveden v synergii se stavbou nového chodníku Libeč číslo 21 v opatření C2.

Nová železniční zastávka Trutnov, Dolní Předměstí

Návrh počítá s novou železniční zastávkou Trutnov, Dolní Předměstí, která v docházkové vzdálenosti zpřístupní sportoviště Trutnova regionální poptávce. V docházkové vzdálenosti jsou fotbalový stadion, zimní stadion, bazén, letní koupaliště a skatepark. V docházkové vzdálenosti je také sídliště Dolní Předměstí.

Provádění opatření C8: Podpora a rozvoj MHD vč. zajištění nového trasování

Návrh vychází ze stávajícího objemu financí pro dotaci do tarifu veřejné dopravy a stávajícího objemu objednávané služby. Navrhuje se doplnění zastávky na ulici Hornoměstskou pro možnost obousměrného pojezdu komunikace. V delším časovém horizontu a v synergii s opatřením C21 Připojení rozvojových lokalit města je plánováno trasování MHD po ulici Dolnoměstské včetně 4 nových nástupních hran. V rámci opatření D4 Kvalitní dopravní dokumentace je plánována Optimalizace MHD, která bude podkladem pro výběr provozovatele MHD po skončení stávající smlouvy.

Na přeložce silnice III/30015 bude přeložena zastávka Střítež, rozcestí.

Tabulka 8 - Scénáře financování krytí ztráty MHD při stávajících objemech nabídky MHD

Rok	Konzervativní 5% ročně			Maximální (trend +7 %) ročně		
	Krytí ztráty MHD v mil.	Příjmy města v mil.	Podíl na příjmech	Krytí ztráty MHD v mil.	Příjmy města v mil.	Podíl na příjmech
2024	20,27	1102	1,84 %	20,27	1102	1,84 %
2026	23,07	1162	1,99 %	23,07	1162	1,99 %
2027	24,23	1225	1,98 %	24,67	1225	2,01 %
2028	25,44	1292	1,97 %	26,37	1292	2,04 %
2029	26,71	1362	1,96 %	28,20	1362	2,07 %
2030	28,05	1436	1,95 %	30,15	1436	2,10 %
2031	29,45	1515	1,94 %	32,23	1515	2,13 %
2032	30,92	1597	1,94 %	34,46	1597	2,16 %
2033	32,47	1684	1,93 %	36,84	1684	2,19 %
2034	34,09	1776	1,92 %	39,39	1776	2,22 %
2035	35,79	1873	1,91 %	42,11	1873	2,25 %

V rámci optimalizace MHD je navrženo zajištění dlouhodobé udržitelnosti služby včetně dostatečného financování. U oblastí s malou poptávkou navrhujeme zvážit sociální charakter provozu, který může být případně částečně kompenzován službou Senior taxi a službou bikesharingu.

Provádění opatření C9: Zlepšení železničního spojení a VRT

V rámci opatření je navrhována modernizace tratě 032 (Hradec Králové -) Jaroměř - Svoboda nad Úpou, 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov, 043 Trutnov – Lubawka a 047 Trutnov - Teplice nad Metují dle plánu Správy železnic. V rámci modernizace se předpokládá elektrizace tratí a zvýšení traťových rychlostí.

V rámci zajištění lepší dostupnosti železnice je navržena nová zastávka Trutnov, Dolní Předměstí.

Připravovaná trasa VRT je v gesci Správy železnic. Současně tato stavba není ustálena v Zásadách územního rozvoje, což je podstatný krok ke stabilizaci trasy v rámci kraje.



Obrázek 16: Připravovaná trasa VRT RS5

Provádění opatření C10: Rekonstrukce nádraží

V rámci opatření je plánována rekonstrukce stanice Trutnov hl. n. a zastávek Trutnov Zelená louka, Trutnov střed, Trutnov zastávka a Libeč s cílem zajištění plné bezbariérovosti. Plánované rekonstrukce jsou stavbou Správy železnic.

V rámci rekonstrukce stanice Trutnov hl.n. bude proveden podchod pod tratí pro zajištění dostupnosti lokality střediska volného času.

Přemístění autobusového nádraží

Přemístění autobusového nádraží ze stávající polohy vychází je vyvoláno nutností jeho rekonstrukce. Plánovaný přesun je uvažován do lokality železniční stanice. Výhodou tohoto řešení je spojení dopravního terminálu železnice a příměstské autobusové dopravy. Přínos přesunu autobusového nádraží bude prověřen samostatnou studií. Modernizace železniční stanice bude koordinována s výsledkem studie posunu autobusového nádraží do prostoru vlakového nádraží s cílem realizovat

jednotný přestupní terminál. Dnes je docházková vzdálenost mezi autobusovým a vlakovým nádražím 235 m.

Prostor jihovýchodně od nádraží je ve vlastnictví Českých drah a soukromých vlastníků.

Provádění opatření C11: Senior taxi

V rámci podpory udržitelné dopravy a mobility seniorů je navrženo zřízení služby Senior taxi. Náklady na provoz jsou odhadnuty na 500 – 700 tis. Kč za rok. Služba by měla sloužit pro zajištění dosažitelnosti základních institucí a lékařské péče pro osoby starší 70 let. Dále je možné uvažovat rozšíření Senior taxi pro další skupiny obyvatel, např. děti, u kterých není efektivní zajištění MHD. Může se jednat o dojížďku do kroužků, školy apod. v místech s nižší poptávkou. Při nastavení služby je možné počet jízd měsíčně pro jednotlivé uživatele omezit maximálním počtem jízd nebo i denní dobou nabízené služby dle uvažované kapacity. Služba by neměla sloužit k dosažení cílů mimo město.

V rámci participace nebyla aktivita zavedení Senior taxi prosazena do akčního plánu. Její zavedení doporučujeme zvážit při aktualizaci plánu mobility. Opatření je platné pro horizont roku 2030.

7.6. Management mobility

Management mobility řeší plánování, realizaci a návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky automobilové a udržitelné dopravy. Podporovány jsou aktivity pro podporu změny dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. kampaně a workshopy (ve školách atd.) k možnostem a výhodám využívání pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy.

Podporovány jsou také motivační programy pro přípravu a plnění plánů mobility na školách všech stupňů a podpora dopravní výchovy.

Opatření cíle D: Management

Provádění opatření D1: Budování pozitivní image udržitelné dopravy

Budování pozitivní image udržitelné dopravy je komplexní dlouhodobý proces. Cílem je zajistit povědomí výhod nízkouhlíkové dopravy a udržitelné dopravy analogicky např. k třídění odpadu.

Fosilní zdroje jsou vyčerpatelné a každá cesta provedená vozidlem na fosilní paliva bude v blízké budoucnosti považována za zbytečnou.

Ústřední postavou v rozhodovacím procesu je člověk. Okamžikem volby cíle cesty a volby dopravního prostředku ovlivňujeme realizaci cesty a její dopady včetně negativních vlivů na životní prostředí.

Náplní opatření je realizovat aktivity zajišťující informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest.

Jednou z aktivit budování image udržitelné dopravy je jednotné barevné schéma vozidel MHD.

Dále je vhodné pořádat semináře na téma udržitelné dopravy. Prezentovat nové možnosti využívání udržitelné dopravy ve městě a jít příkladem.

Používat udržitelné druhy dopravy při cestě do práce zaměstnanci úřadu a vedením města.

Podporováno je také setkávání občanů s vedením města na akcích pro podporu udržitelné dopravy.



Obrázek 17: Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD, zdroj: www.dszo.cz

V rámci opatření je podporováno užívání vizuální identity na dopravních prostředcích a infrastruktuře pro udržitelnou dopravu.



Obrázek 18: Sdílená kola s vizuálním stylem města, zdroj: www.trutnov.cz

Provádění opatření D2 Dopravní výchova a osvěta

Dopravní výchova a osvěta je dlouhodobý proces, který začíná v mateřských školách a končí prací se seniory. Osvětové akce budou dále v rámci aktivit BESIP. Budou zaměřeny zejména na bezpečnost

provozu na pozemních komunikacích a osvětu udržitelné dopravy. Vhodné je zmínit rizika spojená s přecházením vozovky, jízdou dopravních vozidel vč. jízdních kol, užíváním nedovolených látek apod. Vhodné je také aktivně pracovat s bezpečností na autobusových zastávkách a informovat cestující o vhodném chování ke snížení rizika krádeže nebo napadení.

V rámci opatření je navržena aktivita údržby a rozvoje dopravních hřišť ve středisku volného času a zázemí pro výuku a osvětu udržitelné dopravy ve školách.

V rámci opatření je podporováno množství aktivit například:

- Bezpečně na silnicích, dětská výtvarná soutěž žáků základních škol.
- Dětská policie, praktická ukázka práce městské policie v terénu.
- Do práce na kole: soutěž v jízdě do práce na kole s odměnami.
- Cyklojízda: vyjíždka na kole se zástupci města po předem definované trase.
- Besedy pro seniory: diskusní fóra mezi městskou policií a seniory.
- Evropský týden mobility: akce pro podporu udržitelné dopravy zahrnující besedy, cyklojízdu, snídani pro cestující MHD zdarma, sportovní odpoledne a výtvarnou soutěž.
- S dětmi na pozemních komunikacích: besedy a praktická ukázka chování v dopravním provozu.



Obrázek 19: Leták na Evropský týden mobility, zdroj: www.velkemezirici.cz

V rámci měst střední velikosti v ČR jsou lídrem v užití měkkých opatření podpory Otrokovice. Proto uvádíme několik příkladů dobré praxe, které lze v rámci opatření D2 realizovat.



Obrázek 20: Dobrá praxe: Dětská výtvarná soutěž, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně správní Otrokovice



Obrázek 21: Dobrá praxe: Dětská policie, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice



Obrázek 22: Dobrá praxe: MOTOBESIP, zdroj prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice



Obrázek 23: Dobrá praxe: Do práce na kole, zdroj město-kromeriz.cz

BESEDY SE SENIORY



Obrázek 24: Dobrá praxe: Besedy se seniory, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice

JAK S DĚTMI NA POZEMNÍCH KOM.



Obrázek 25: Dobrá praxe: S dětmi na pozemních komunikacích, zdroj: prezentace BESIP, Odbor dopravně-správní, Otrokovice

Provádění opatření D3 Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu

Obsahuje aktivity zajišťující aktivní komunikaci s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšení informovanosti veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/aktivitách v dopravě. Vhodným médiem jsou radniční listy, webové stránky města nebo další stávající informační kanály, které město běžně využívá.

V rámci prezentace dat veřejnosti navrhujeme městu využít také web strategických projektů města a web plánu mobility.

V rámci aktivit jsou vyhodnocovány a realizovány také podněty obyvatel.

V rámci opatření je zajištěna agenda vypořádávání připomínek, která je v gesci Odboru rozvoje města.



Obrázek 26: Informační kanál web strategických projektů, web Plánu udržitelné městské mobility Trutnov

Provádění opatření D4 Kvalitní dopravní dokumentace

V rámci opatření budou realizovány aktivity všech stupňů projektové přípravy od koncepcí, studií, kapacitních a ekonomických posouzení, stavební řízení až po provedení staveb.

Zřizování zklidnění se řídí TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích.

Studie a koncepce rozpracované nebo dokončené

V návrhové části se předpokládá provedení **Optimalizace MHD Trutnov**, **Koncepce statické dopravy**, **Studie posunu autobusového nádraží**, **Studie revitalizace sídliště Zelená Louka**, **Studie revitalizace sídliště Šestidomí**, **Studie připojení západního obchvatu na ulici Krušnohorskou vč. řešení dostupnosti průmyslové zóny pro cyklisty z ulice Skřivánčí**. Tyto jsou již v realizaci.

Studie prostupnosti cyklistické dopravy sídlištěm Horní Předměstí

Jedná se detailnější rozpracování vedení stezek v lokalitě Horní Předměstí, která zajistí bezpečné napojení a realizaci stezek s ohledem na majetkové poměry, inženýrské sítě a další záměry v lokalitě. Studie má za cíl projednání konceptu navrženého vedení a koordinaci pro další zpracování projektových dokumentací jednotlivých staveb.

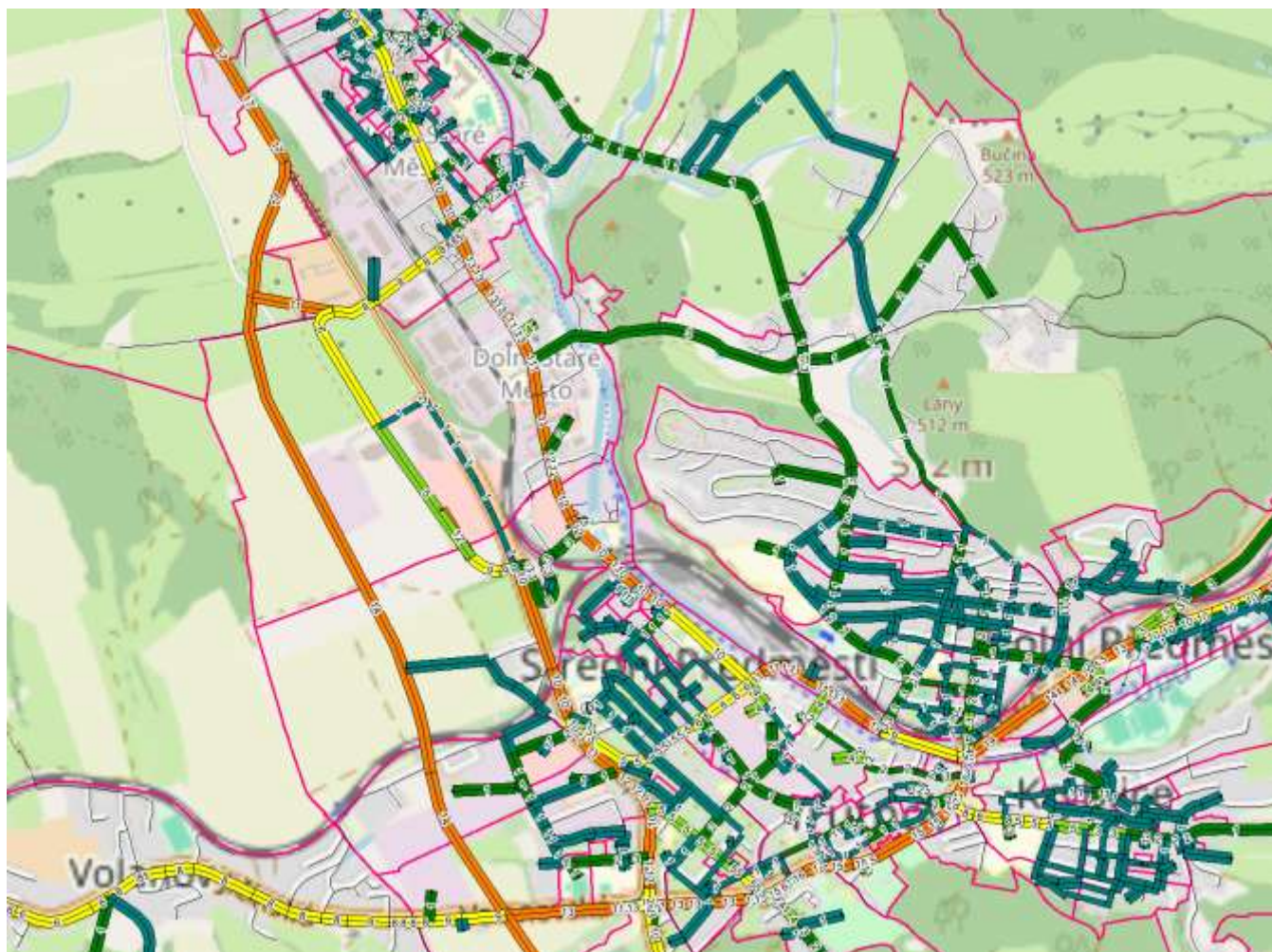
Ověření vedení a dimenzí západního obchvatu

V rámci aktivity byla prověřována alternativní poloha západního obchvatu města pomocí dopravního modelu. Nejvhodnější poloha z hlediska převodu tranzitní dopravy je vedení obchvatu za průmyslovou zónou Krkonošská a napojení na stávající silnici I/14 mezi ulicemi Mírová a Ke statku s připojením na ulici Mírovou.

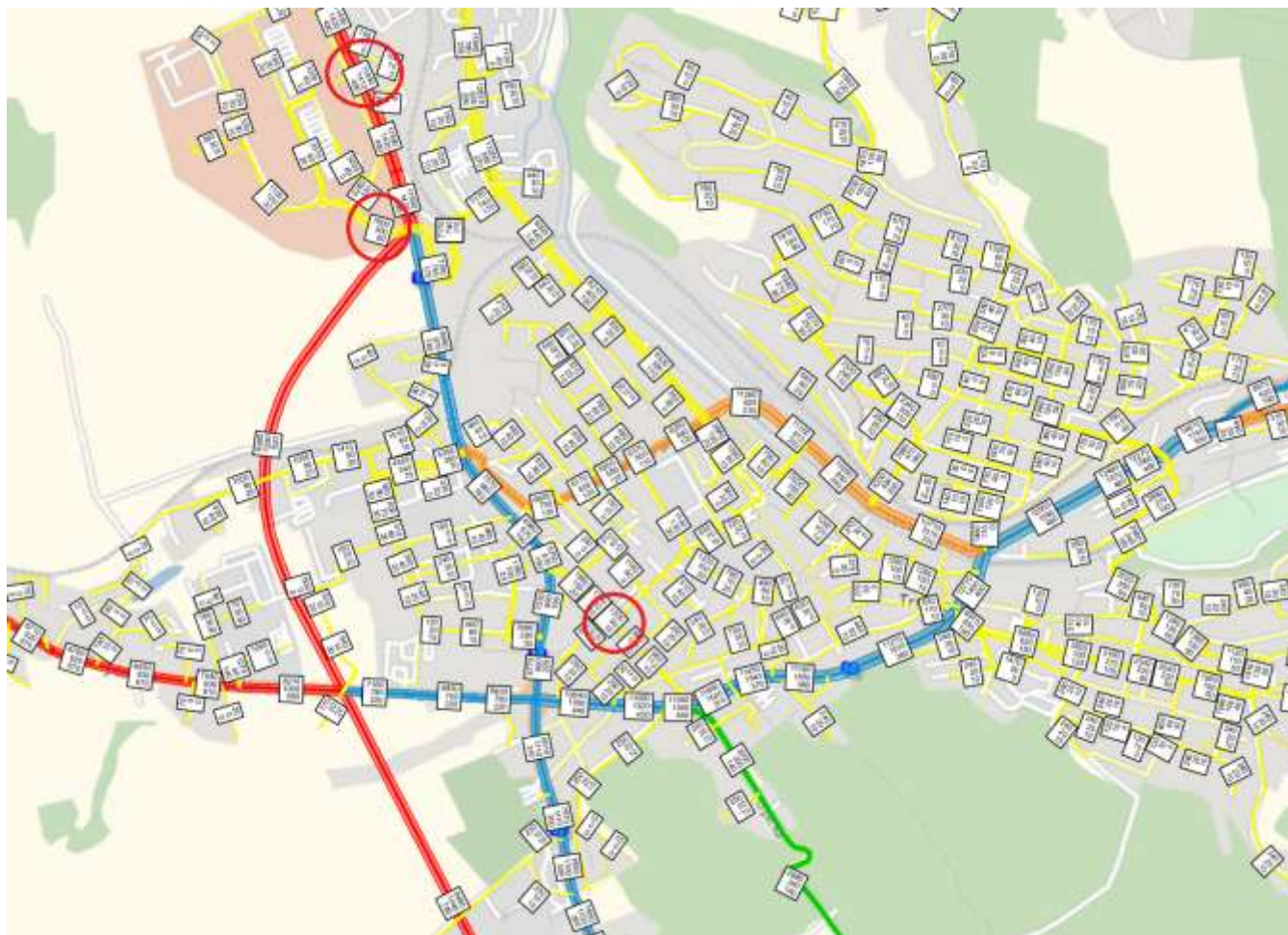
Toto vedení eliminuje komplikovanou křižovatku s ulicí Skřivánčí, která je plánovaná jako turbookružní se spojovacími větvemi. Tato křižovatka bude také bariérou pro cyklistickou dopravu do průmyslové zóny. Navržený delší obchvat by nevytvářel další úzké hrdlo s ulicí Skřivánčí, ale odvedl by tranzitní dopravu dále na sever a obsloužil průmyslovou zónu Krkonošská ze severu. Dle prověření na pracovní skupině by ale takové vedení obchvatu bylo komplikované vzhledem k výškovému členění terénu. Současně by tato alternativní trasa zpozdila přípravu plánovaného obchvatu, která je v současné době prověřována z hlediska ekonomické efektivity.

Upozorňujeme, že prověřovaný obchvat na základě modelu Afry 2025 má poddimenzovanou generovanou dopravu a intenzity v něm generované nejsou na straně bezpečné ve vztahu k omezeným kapacitám okružních křižovatek v posouzení uvažovaných. Existuje reálné riziko, že poddimenzování modelu povede k nutnosti křižovatky přestavět v brzké době po realizaci.

Dále upozorňujeme, že dle modelu Afry je na sčítacím profilu 5-1290 dle číslování sčítání ŘSD intenzita dopravy v aktivní variantě roku 2032 intenzita dopravy 11590 vozidel a dle sčítání ŘSD 2025 je zde intenzita 11 959 vozidel. Model Afry mezi lety 2024 a 2032 předpokládá snížení dopravy na ulici Krkonošská směrem na Pec pod Sněžkou i přes dostavbu dálnice D11 v úseku Jaroměř – Trutnov a Trutnov – státní hranice, která zrychlí dopravu na příjezdu do Trutnova a bude indukovat dálkovou dopravu. Z výše zmíněného vyplývá, že připravované ekonomické posouzení západního obchvatu bude ovlivněno užitou prognózou dopravy na základě zpracovaného modelu.



Obrázek 27: Prověřované vedení západního obchvatu za průmyslovou zónou Krkonošská rok 2035



Obrázek 28: Model Afry 2025 západního obchvatu, prognóza aktivní 2032

Dle Afry se intenzita z průmyslové zóny Krkonošská mezi lety 2024 a 2032 zvýší z 7 270 na 7 600 vozidel za 24 hodin.

V rámci zjištění navrhujeme aktivně jednat s ŘSD ČR ve smyslu relevantnosti podkladů pro ekonomické posouzení HDM4 a k zjištěným intenzitám dopravy sčítání ŘSD ČR 2025 dále navrhujeme zpracování generované dopravy plánované průmyslové zóny dle platné metodiky pro výpočet generované dopravy certifikované Ministerstvem dopravy. Následné hodnocení HDM4 musí být podkladem pro další zpřesnění podoby napojení obchvatu na ulici Krkonošskou v další projektové přípravě. Současně v případě, že dojde k přehodnocení intenzit dopravy doporučujeme zvážit prověření vedení obchvatu za průmyslovou zónou Krkonošská. Pokud bude vedení technicky možné a ekonomicky odůvodněné.

V rámci dalšího zpracování projektové dokumentace na stavbu západního obchvatu je nutné dořešit připojení pěších a cyklistů mezi průmyslovou zónou a ulicí Krkonošská ve směru k náměstí Svobody. Stavba označená jako S18 v návrhu opatření C3.

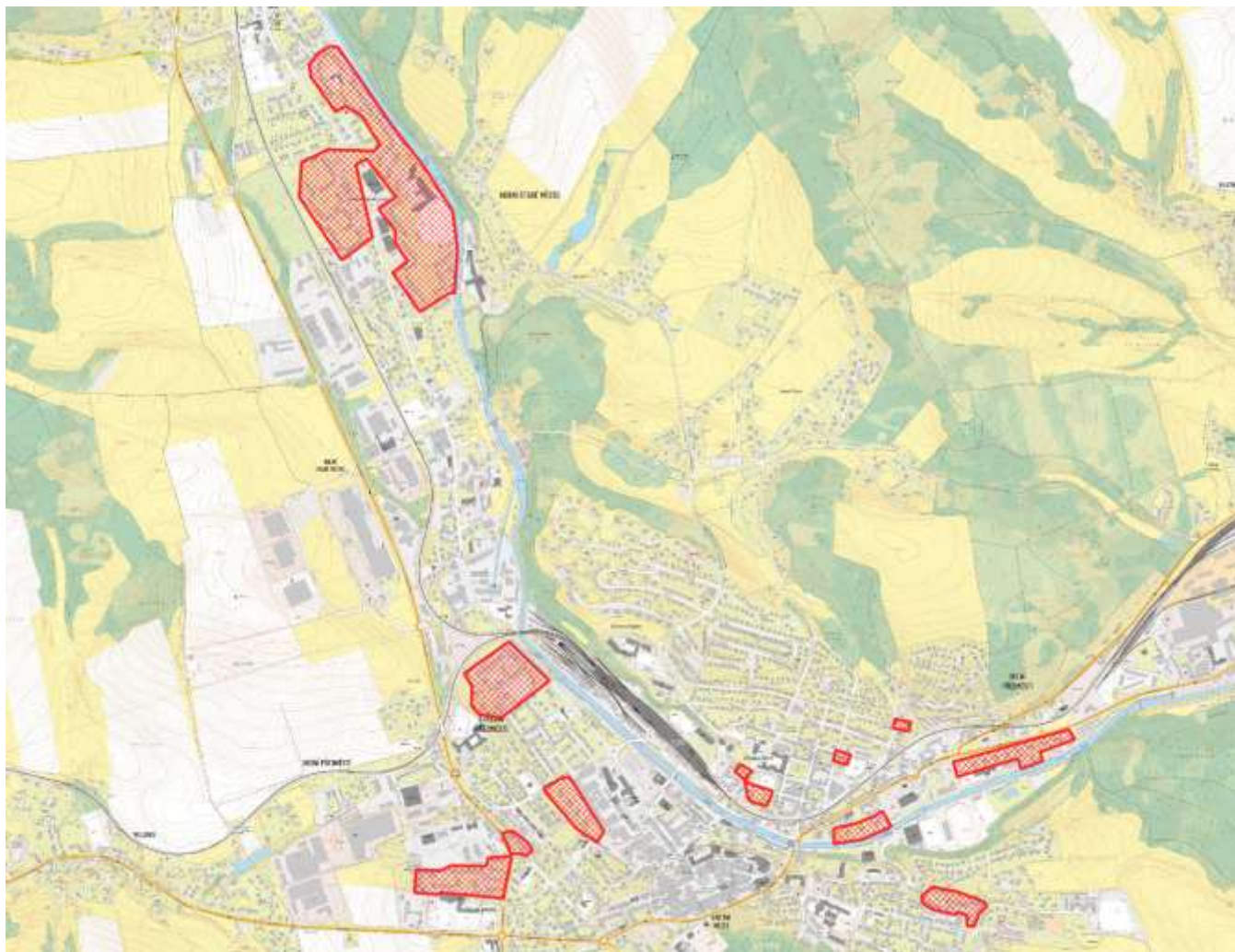
Vyjmutí dálnice D11 ze zpoplatnění mezi sjezdy 134 a 140

Problematika realizace dálnice je významným prvkem v odvedení dopravy z centra města. Dálnice D11 mezi sjezdy 134 Skřivánčí a 140 Poříčí převádí také dopravu ve směru východ – západ kolmo na trasu dálnice. Ta je kolem Trutnova vedena paralelně přetíženou silnicí I/14. Proto je navrženo vyjmutí dálnice D11 mezi sjezdy 134 a 140 ze zpoplatněných úseků pro veškerou dopravu nebo alespoň pro osobní

dopravu. Rozhodnutí o zpoplatnění dálnice je v gesci Ministerstva dopravy. Proto v rámci opatření D4 proběhne jednání s Ministerstvem dopravy ve věci vyjmutí této části dálnice ze zpoplatněných úseků.

Generel nástupních ploch IZS

Generel nástupních ploch IZS se navrhuje provést jako samostatnou aktivitu, která má za cíl stanovit podmínky pro zásah vozidel IZS vycházející z praxe a dnešních potřeb složek IZS. Projekt bude zahrnovat komunikaci se složkami IZS a zahrnutí jejich požadavků ve vztahu na aktuální a budoucí techniku zásahu. Vzhledem k existujícím stavbám, které podléhaly kolaudaci v dobách dřívějších a jejich řešení požárního zásahu nemusí odpovídat dnešním standardům, je vhodné ve veřejném prostoru kolem těchto budov realizovat návrh podmínek pro bezpečný zásah složek IZS, který bude postupně naplňován městem.



Obrázek 29: Rozsah dokumentace Generel nástupních ploch IZS

Studie vedení cyklistů v jednosměrkách

Je navrženo prověření všech jednosměrek samostatnou dokumentací pro potřeby zajištění vedení cyklistů oběma směry všude tam, kde je to možné. Dokumentace bude obsahovat prověření šířek vozovek, uličních prostorů, geometrii a počet křižovatek. Součástí bude projednání s Policií ČR DI pro zajištění realizovatelnosti navržených úprav dopravního značení. Uvažovat lze o užití značky E12a/b „Jízda cyklistů v protisměru“, nebo IP4c Jednosměrný provoz s povoleným provozem cyklistů

v protisměru nebo o doplnění vedení cyklistů cyklopiktogramovým koridorem V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. V místech dostatečné šíře lze užít samostatný vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v jednom směru a společný pruh s motorovou dopravou v opačném směru.

Připojení cílů průmyslové zóny Krkonošská na cyklostezky

V rámci jednání se zasadit o výstavbu cyklistické infrastruktury v rámci průmyslové zóny Krkonošská. Nově zastavované plochy podmínit v územním plánu připojením na plánované cyklostezky v ulici Mírová a od ulice Krkonošská. Stejně jako se zasadit o vybudování cyklistické infrastruktury k obchodnímu domu v zóně Krkonošská.

Koncepce statické dopravy centra města

Koncepce statické dopravy centra města prověří možnosti rozšíření zóny placeného stání v okolí centra města a do lokality sportovišť. Cílem je řízení návštěvnické a zaměstnanecké poptávky zejména ve dne. V současné době jsou volná parkovací místa omezena na lokalitu v okolí Střediska volného času a Zimního stadionu. Sportoviště mají dopravní špičku po 17 hodině. Centrum má dopravní špičku v 10 hodin ráno.

Provádění opatření D5 Integrovaný dopravní systém

V rámci opatření je podporováno prohloubení integrace MHD Trutnov do integrovaného dopravního systému Královéhradeckého kraje.

Koordinaci a integraci nabídky jednotlivých přepraveců VHD zajišťuje koordinátor IDS Královéhradeckého kraje IREDO. Příměstská doprava je integrována v IDS. Městská hromadná doprava plně integrována není.

V rámci opatření navrhujeme sledovat zajištění jednotného odbavovacího systému v rámci IDS založeného v dlouhodobém horizontu na platbě platební kartou a zajištění vysoké kvality dopravní obslužnosti včetně zajištění koordinace jízdních řádů mezi jednotlivými dopravci.

Zajištěním jednotného odbavovacího systému by mělo být dosaženo také uznávání jízdních dokladů mezi dopravci.

Kompatibilita platebního média by měla být kompatibilní s odbavením ve vlacích IDS. Tarifní systém MHD zůstává v gesci města.

Provádění opatření D6 Manažer mobility

Pro potřeby přechodu plánu mobility do realizační fáze je navrženo zřízení pozice manažer mobility, který bude koordinovat činnosti a postup prací navržených plánem. Ten bude také prosazovat udržitelnou dopravu ve městě. Pozice se předpokládá na Odboru rozvoje města. Pozici je možné sloučit se stávající pozicí nebo řešit novým pracovníkem, případně externím pracovníkem na částečný úvazek.

7.7. Prezentace vybraného řešení

Prezentace navrženého dopravního řešení pro vybraný scénář je provedena v řídicí skupině, pracovních skupinách a na veřejném projednání. Návrhová část byla prezentována veřejnosti ve fázi konceptu a finální verze návrhové části bude zveřejněna na webu projektu.

8. Návrh stanovení kompetencí procesu

8.1. Hierarchie procesu naplňování plánu

Plán mobility je projednáván a schválen v hierarchii

- Veřejnost
- Pracovní skupiny plánu mobility
- Řídící skupina plánu mobility
- Rada města Trutnova
- Zastupitelstvo města Trutnova

Plán formálně zastřešuje Odbor rozvoje města a manažer mobility. V jeho gesci je zpracování aktualizací a sledování dílčího postupu plnění. Postup plnění se provádí po jednotlivých aktivitách jejich realizací či průběžným plněním.

Postup plnění je ročně předkládán radě města a zastupitelstvu města. Rada a Zastupitelstvo bere plnění plánu na vědomí a případně schvaluje úpravy akčního plánu a zásobníku projektů.

Změny v zásobníku projektů jsou sděleny veřejnosti prostřednictvím Radničních listů.

Zásadnější změny v aktivitách plánu mobility mohou být projednány v pracovní skupině nebo i s veřejností dle potřeby ve formě konceptu před finálním zpracováním. To je v souladu se zpracováním plánu mobility, který byl projednáván ve fázi konceptu s cílem umožnit v rámci participace zapracování připomínek do návrhu, což bylo provedeno.

Schválením plánu mobility tento přechází do realizační fáze, což je kontinuální proces.

Větší aktualizace plánu mobility se předpokládá v cyklech 1 x za 5 let. V případě potřeby je možné aktivity plánu upravovat či doplňovat s odůvodněním změny a vyhodnocením jejího dopadu na stávající navržené aktivity plánu, aby byla udržena kontinuita návrhu a synergie aktivit pro plnění vize, cílů a opatření.

V případě úpravy opatření, cílů nebo vize je nutné před schválením v orgánech města prověřit úpravu strategie procesem SEA dle zákona.

9. Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů

9.1. Sledované indikátory

Tabulka 9 - Sledované indikátory

Cíl	Indikátor	Sběr dat	Vyhodnocení
Bezpečnost	Počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním za 3 roky	Statistika	Ročně
Inovace	Počet inteligentních zastávek	Statistika	Ročně
	Podíl nelegálního stání	Průzkum v noci	1x za 2 roky
Mobilita	Délka cyklostezek a pruhů pro cyklisty	Statistika GIS	Ročně
	Podíl vyhovujících pěších tras	Průzkum, statistika	Ročně
	Snížení intenzity dopravy Polská	Sčítání dopravy	Ročně
Management	Vyhodnocení plnění	Dostupné informace	Ročně

Pro počet nehod se smrtelným a těžkým zraněním bude vyhodnocován ročně jako klouzavý průměr za 3 roky z dostupných informací PČR DI, které jsou k dispozici online. Budou identifikována místa se zvýšenou nehodovostí, bude sledována statistika vývoje nehodovosti pro nehody ve městě Trutnově celkem, nehody s těžkými a smrtelnými zraněními. Samostatně budou sledovány nehody cyklistů, pěších a cyklistů s pěšími. V roce 2024 byl klouzavý průměr nehod se smrtelným a těžkým zraněním 6,6 nehod ročně.

Počet inteligentních zastávek bude sledován na základě výstavby.

Podíl nelegálního stání bude sledován na základě celoměstského průzkumu jednou za 2 roky. Podíl nelegálního stání v roce 2025 byl stanoven na 26 %.

Délka cyklostezek a pruhů pro cyklisty bude stanovena dle skutečnosti a výstavby. V roce 2024 bylo v Trutnově 9326 m stezek pro cyklisty vč. stezek pro pěší a cyklisty a cyklopruhů.

Podíl vyhovujících pěších tras v Trutnově tvoří 67,29 % hodnocených tras. Vyhovujících chodníků je 82 367 m, částečně vyhovujících je 27 594 m a nevyhovujících hodnocených tras nebo tras bez chodníku je 12 433 m. Celkem bylo hodnoceno 122 394 m chodníků.

Snížení dopravy na ulici Polská. V roce 2025 bylo sčítáno 18 791 vozidel v pracovním dni na profilu 50 902 dle sčítání ŘSD.

Vyhodnocení plnění bude prováděno na základě plnění aktivit dle akčního plánu a zásobníku projektů ve smyslu hodnocení aktivit ve stavech realizováno, nerealizováno, plnění probíhá, přesunuto mezi akčním plánem a zásobníkem projektů a realizace zastavena.

9.1. Předpokládaný dopad opatření na vybrané indikátory

Předpokládaný dopad opatření na vybrané indikátory je dán jejich cílovým stavem pro určitý časový horizont.

K horizontu roku 2030 jsou stanoveny indikátory následovně:

Klouzavý průměr nehod za 3 roky se smrtelnými a těžkými zraněními v roce 2030 bude 5 nehod ročně, tj. snížení o 25 %.

Počet inteligentních zastávek v roce 2030 bude 5.

Podíl nelegálního stání bude 21 %.

Délka cyklostezek a cyklistických pruhů bude 15 416 m, tj. navýšení o 65 %.

Snížení intenzity dopravy a ulici Polská úsek Úpské nábřeží – Novoměstská pod 14 tis. vozidel za den (profil 5-0902 dle sčítání ŘSD).

Podíl vyhovujících chodníků bude 75 %, tj. vyhovujících chodníků bude 92 828 m.

Tabulka 10 - Cílové indikátory v letech realizační fáze

Rok	Nehody s těžkým a smrtelným zraněním	Podíl nelegálního stání	Počet inteligentních zastávek	Intenzity na Polské za den	Podíl vyhovujících chodníků
2024	6,66	25 %	0	18 603	67 %
2025	6,38	25 %	0	18 791	69 %
2026	6,11	24 %	0	18 979	70 %
2027	5,83	23 %	0	19 169	71 %
2028	5,55	23 %	0	19 360	72 %
2029	5,28	22 %	0	14 000	74 %
2030	5,00	21 %	5	14 070	75 %
2031	4,72	20 %	5	14 140	76 %
2032	4,45	19 %	5	14 211	78 %
2033	4,45	19 %	5	14 282	78 %
2034	4,45	19 %	5	14 354	78 %
2035	4,45	19 %	10	14 425	78 %

9.2. Návrh hodnocení plnění plánu

Hodnocení bude prováděno ročně s cílem zajistit efektivní plnění plánu, kdy bude kriticky vyhodnocena příprava jednotlivých aktivit, které budou v souladu s přípravou přesouvány mezi akčním plánem a zásobníkem projektů. Současně je možné v rámci roční aktualizace stavby ze zásobníku vyloučit s odůvodněním nerealizovatelnosti nebo je nahradit aktivitou s obdobným efektem v dopravě nebo doplnit novou aktivitu s v souladu s navrženými opatřeními. Úprava zásobníku bude odůvodněna.

V rámci hodnocení budou v zásobníku označeny dokončené aktivity. U dokončených staveb bude aktualizována také realizační cena. Za provedené hodnocení odpovídá manažer mobility.

9.3. Návrh prezentace výsledků plnění plánu

Roční hodnocení bude prezentováno radě a zastupitelstvu města. Pro zajištění komunikace s veřejností bude plnění k dispozici v Radničních listech v podobě informace o realizaci jednotlivých staveb dle plánu mobility nebo samostatným článkem o plnění. Současně budou zveřejněny výsledky plnění a úprav akčního plánu na webu projektu. Za provedení prezentace odpovídá manažer mobility.