

Celový uživatel:

Královéhradecký kraj

Nazva mikroprojektu:

Brama do sąsiadów

Nr rejestracyjny mikroprojektu:

CZ.3.22/3.3.02/11.02448

## STUDIUM KOMUNIKACYJNE PROJEKTU

### „BRAMA DO SĄSIADÓW“

CZĘŚĆ TEKSTOWA - CZYSTOPIS



**Wykonawca studium:**

Regio, projektový ateliér s.r.o.  
Hořická 50  
500 02 Hradec Králové

**REGIO**  
PROJEKTOVÝ ATELIER  
HRADEC KRÁLOVÉ

**Gwarant:**

Ing. arch. Jana Šejvlová  
Ing. arch. Milan Weiner  
RNDr. Lukáš Zemánek, Ph.D.

**weiner**  
design studio

*Opracowane 05-06/2012*



Projekt jest współfinansowany z środków ERDF za pośrednictwem  
Euroregionu Glacensis



### SKŁAD ZESPOŁU BADACZY:

| Członek zespołu              | Rodzaj dziedziny  | Stosunek do dostawcy   | Odpowiedzialność   |
|------------------------------|---|--|--|
| Ing. arch. Jana Šejvlová     | Biegły architekt NR 02 778 - część koncepcyjna  | pracownik wykonawcy, współwłaściciel i prezes spółki wykonawcy | Projektant kierownik, Odpowiedzialny kierownik, Odpowiedzialność za poddostawy, Osoba odpowiedzialna za komunikację z podmiotem zamawiającym |
| RNDr. Lukáš Zemánek, Ph.D.   | Geograf - część koncepcyjna, geografia społeczna i fizyczna, demografia, rozwój regionalny                  | pracownik wykonawcy  | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Ing. arch. Milan Weiner      | Architekt - część konceptu  | współpraca zewnętrzna  | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Ing. Radek Michlík           | Biegły inżynier w dziedzinie inżynierii transportowej - NR 0601651 - koncepcja komunikacyjna                | zewnętrzny specjalista Viaprojekt, s.r.o.                      | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Ing. Zbyněk Neudert          | Biegły architekt w dziedzinie inżynierii transportowej - sprawdzenie składowego działania na sieci drogowej | zewnętrzny specjalista OPTIMA, spol. s r.o.                    | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Marek Jedlička               | Bardziej szczegółowe rozwiązanie komunikacji rowerowej  | współpraca zewnętrzna  | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Ing. Jiří Šura               | Geolog - materiały do częściowego działania na sieci drogowej   | współpraca zewnętrzna  | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Mgr. Petr Olšar              | Demograf - analiza materiałów do części socjodemograficznej   | współpraca zewnętrzna  | Odpowiedzialność zawodowa  |
| Pavel Kupka                  | Opracowanie graficzne   | pracownik wykonawcy  | Odpowiedzialność za prezentacje graficzne  |
| Jan Harčarik                 | Opracowanie graficzne   | pracownik wykonawcy  | Odpowiedzialność za prezentacje graficzne  |
| Lucie Hostáková              |   | pracownik wykonawcy, Współwłaściciel i prezes spółki wykonawcy | Koordinacja, Odpowiedzialność za dotrzymanie harmonogramu i terminów   |
| Ing. arch. Ludmila Svobodová | Architekt - urbanista   | pracownik wykonawcy  | Odpowiedzialność zawodowa  |

## A/ SPIS TREŚCI CZĘŚCI TEKSTOWEJ

|  |          |
|--|----------|
| <b>SŁOWNIK ZASTOSOWANYCH SKRÓTÓW</b>   | str. 5   |
| <b>1. WSTĘP</b>  | str. 6   |
| <b>2. CELE I ZASADY SUTIUM</b>   | str. 7   |
| <b>2.1 Główne cele i pożądane długoterminowe efekty rozwiązania koncepcyjnego</b>  | str. 7   |
| 2.1.1 Komunikacyjne  |          |
| 2.1.2 Geopolityczne  |          |
| 2.1.3 Społeczno-ekonomiczne  |          |
| 2.1.4 Turystyczno-rekreacyjne  |          |
| 2.1.5 Environmentalne  |          |
| <b>2.2 Zasady uwzględnione w proponowanej koncepcji</b>  | str. 9   |
| <b>3. METODYKA OPRACOWANIA</b>   | str. 11  |
| <b>3.1 Procedura wykonania dokumentu</b>   | str. 11  |
| <b>3.2 Materiały wyjściowe i źródła informacyjne</b>   | str. 12  |
| <b>3.3 Ramy dokumentacji nadrzędnych i związanych</b>  | str. 13  |
| <b>3.4 Metodyka projektu częściowych działań i poddziałań</b>  | str. 18  |
| <b>4. DEFINICJA I CHARAKTERYSTYKA OMAWIANEGO OBSZARU</b>   | str. 22  |
| <b>4.1 Sposób i kryteria zdefiniowania omawianego obszaru</b>  | str. 22  |
| <b>4.2 Podstawowe geograficzne i socjoekonomiczne parametry omawianego obszaru</b>   | str. 27  |
| <b>4.3 System komunikacyjny omawianego obszaru- jego stan i problemy</b>   | str. 29  |
| 4.3.1 Transport komunikacyjny  |          |
| 4.3.2 Transport drogowy  |          |
| 4.3.3 Transport rowerowa i turystyka rowerowa  |          |
| 4.3.4 Transport lotniczy   |          |
| <b>5. PROJEKT KONCEPCJI I OPIS POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁAŃ</b>  | str. 44  |
| <b>5.1 Proponowany system komunikacyjny</b>  | str. 44  |
| <b>5.2 Transport kolejowy</b>  | str. 45  |
| 5.2.1 Działanie i poddziałanie kategorii A (w „obszarze kluczowym “)   |          |
| 5.2.2 Działanie i poddziałanie kategorii B (w „obszarze kluczowym“ tylko częściowo lub zupełnie poza nim z powiązaniem do kategorii A) |          |
| <b>5.3 Transport drogowy</b>   | str. 100 |
| <b>5.4 Transport rowerowy i turystyka rowerowa</b>   | str. 120 |
| <b>5.5 Transport lotniczy</b>  | str. 124 |
| <b>5.6 Inne działania</b>  | str. 125 |
| <b>6. OGÓLNY BILANS ZAPROPONOWANYCH DZIAŁAŃ</b>  | str. 126 |
| <b>6.1 Propozycja priorytetów realizacji oraz rzutu na nadrzędne dokumentacje (PÚR ČR, ZÚR, PZP)</b>                                   | str. 126 |
| <b>6.2 Zalecenia rzutowania na dokumentację zagospodarowania przestrzennego gmin, koncepcje strategii a koncepcji kierunkowych</b>     | str. 128 |
| <b>6.3 Podsumowanie głównych spodziewanych celów proponowanej koncepcji</b>  | str. 129 |
| <b>7. PODSUMOWANIE</b>   | str. 130 |

**Część tekstowa zawiera razem 24 tabeli, 7 grafów, 4 mapki, 4 schematy i 10 zdjęć.**

## B/ Spis treści części graficznej (mapy - skala)

1. **Rysunek - układ szerszych relacji** - hierarchia omawianego obszaru jego powiązania zewnętrzne, działania kategorii B 1 : 200 000
2. **Rysunek celowego koncepcyjnego rozwiązania transportu** - w tym rozwiązanie z dokumentacji nadrzędnych odpowiadających koncepcji zaplanowanym w Studium 1 : 100 000
3. **Ogólny rysunek zaplanowanych działań i poddziałań kategorii A** 1 : 100 000
4. **Rysunek porównawczy** - porównania z rozwiązaniem w dokumentacja nadrzędnych i związanych 1 : 100 000
5. **Bardziej szczegółowe rysunki częściowych rozwiązań**
  - 5a - **Odzyskanie linii kolejowych w odcinku Otovice - Tlumaczów** 1 : 10 000
  - 5b - **Połączenie linii kolejowej Tlumaczów - Ścinawka Średnia z linią Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych** 1 : 10 000
  - 5c - **Alternatywne trasowanie drogi I/33 w odcinku Vysokov - Lewin Kłodzki - Obwodnica miasta Náchod** 1 : 10 000
  - 5d - **Rozwiązanie komunikacji koło zapory wodnej Rozkoš - Zmiana organizacji ruchu na drodze I/14 koło miasta Nové Město nad Metují + Okrężna trasa rowerowa** 1 : 10 000
  - 5e - **Zmiana organizacji ruchu na drodze II/302 w przestrzeni Starostín - Meziměstí - Hynčice + „Jetřichovski łącznik“** - połączenie komunikacji II/302 i II/303 między miejscowościami Jetřichov i Hynčice 1 : 10 000
  - 5f - **„Stěnavska“ okrężna trasa rowerowa** 1 : 50 000



**ZDJĘCIE NR 2: SKRZYŻOWANIE DROGI I LINII KOLEJOWEJ (GŁUSZYCA-GRZMIĄCA)**

**ZDJĘCIE NR 1 (na stronie tytułowej): ODCINEK TRASY KOLEJOWEJ NR 026 W MIEJSCOWOŚCI NÁCHOD-BÉLOVES**

**ZDJĘCIE NR 10 (na ostatniej stronie): OBECNE ZAKOŃCZENIE LINII 026 KOŁO PRZYSTANKU W MIEJSCOWOŚCI OTOVICE**

## SPIS ZASTOSOWANYCH SKRÓTŮW (następne są wytłumaczone w miejscu ich zastosowania):

|                  |  |
|------------------|--|
| ČD               | České dráhy, a.s. (Czeskie Koleje Państwowe, spółka akcyjna)   |
| ČR/CZ            | Česká republika (Republika Czeska)   |
| ČSÚ              | Český statistický úřad (Czeski Urząd Statystyczny)   |
| ČÚZK             | Český úřad zeměměřičský a katastrální (Czeski Urząd Geodezyjny i Katastralny)  |
| EU               | Evropská unie (Unia Europejska)  |
| EVL              | evropsky významná lokalita (miejsce o znaczeniu europejskim)   |
| GSD              | Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje - (MasterPlan transportu drogowego województwa Kralowehradeckiego)  |
| CHKO             | chráněná krajinná oblast (obszar krajobrazu chronionego)   |
| CHOPAV           | chráněná oblast podzemní akumulace vod (chroniony obszar podziemnej akumulacji wód)  |
| KPÚ              | komplexní pozemkové úpravy (kompleksowe dostosowania terenu)   |
| LBC/LBK          | lokální biocentrum, lokální biokoridor (biocentrum lokalne, biokorytarz lokalny)   |
| MMR              | Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (Ministerstwo rozwoju regionalnego RCz)   |
| NRBC/NRBK        | nadregionální biocentrum/ nadregionální biokoridor ÚSES (biocentrum ponadregionalne/ biokorytarz ponadregionalny ÚSES)   |
| OK / JÚ          | Obszar kluczowy / Jądrowé území  |
| OP               | ochranné pásmo (pasma ochronne)  |
| Khk              | Královéhradecký kraj (województwo Kralowehradeckie)  |
| PP / NPP         | přírodní památka/ národní přírodní památka (zbytek przyrodniczy / narodowy zbytek przyrodniczy)  |
| PL               | Rzeczpospolita Polska (Rzeczpospolita Polska)  |
| PUPFL            | Pozemky určené k plnění funkcí lesa (tereny przeznaczone do pełnienia funkcji lasu)  |
| PÚR              | Politika územního rozvoje České republiky 2008 (polityka rozwoju przestrzennego Republiki Czeskiej)  |
| PZP              | Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego  |
| Q <sub>100</sub> | průtok při tzv. stoleté vodě (przepływ wody stuletniej)  |
| RBC/RBK          | regionální biocentrum / regionální biokoridor (biocentrum regionalne/ biokorytarz regionalny)  |
| ř.ú.             | řešené území - (omawiany obszar)   |
| RURÚ             | rozbor udržitelného rozvoje území - (analiza trwałego rozwoju obszaru)   |
| ŘSD              | Ředitelství silnic a dálnic ČR (Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad RCz)   |
| SCOK / TJÚ       | Część środkowa obszaru kluczowego / Tęžiště jádrowého území  |
| SLDB             | Sčítání lidu, domů a bytů - (Spis ludności, domów i mieszkań)  |
| SOO / ŠŘÚ        | Szerzej omawiany obszar / Širší řešené území   |
| SO ORP           | Správní obvod gminy s rozšířenou působností (Obwód administracyjny z poszerzonymi uprawnieniami Gminy)   |
| SŽDC             | Správa železniční dopravní cesty, s.o. (Zarząd Infrastruktury Kolejowej)   |
| TT               | Tram-Train - koncepcja łącząca w sobie elementy klasycznego transportu kolejowego (infrastruktura) i eksploatacja tramwajów (tabor, parametry serwisowania, świadczone usługi) |
| ÚAP              | územně analytické podklady (planowanie materiałów analitycznych)   |
| ÚP               | územní plán (plan zagospodarowania przestrzennego)   |
| ÚPD              | územně plánovací dokumentace (dokumentacja planowania zagospodarowania terenowego)   |
| ÚPSÚ/ÚPO         | územní plán sídelního útvaru / územní plán gminy (plan zagospodarowania przestrzennego jednostki mieszkaniowej / plan zagospodarowania przestrzennego gminy)                   |
| ÚSES             | územní systém ekologické stability krajiny (system terytorialny ekologicznej stabilności krajobrazu)   |
| VKP              | významný krajinný prvek (wyjątkowy element krajobrazu)   |
| VPO              | veřejně prospěšné opatření (działanie godzące interesy społeczne)  |
| VPS              | veřejně prospěšná stavba (budynek użyteczności publicznej)   |
| VRT              | vysokorychlostní trať (kolej szybkiego ruchu)  |
| ZR / VN (v.n.)   | wodní nádrž (zapora wodna, zbiornik retencyjny)  |
| ZÚR              | Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje (Zasady Rozwoju Regionalnego województwa Kralowehradeckiego)   |

## 1. WSTĘP

Rozwiązaniem szerszych powiązań na terenach omawianego obszaru Studium, szczególnie tych komunikacyjnych, zespół wykonawców zajmuje się już przez dłuższy okres czasu. Zasadniczym impulsem ich badania było stworzenie nowej wstępnej fazy nowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Náchod, ale również dokumentacji planowania zagospodarowania przestrzennego następnych gmin szerszego obszaru zainteresowania Studium (w ramach SO ORP Náchod, Jaromeř, Dobruška, Rychnov nad Kněžnou i sąsiednich obszarów administracyjnych ORP województwa Královéhradeckiego). Podstawa proponowanej koncepcji rozwiązania transportu w regionie z tego powodu dojrzała przez dłuższy czas, aniżeli tylko przez okres czasu tworzenia własnego Studium.

Ważną i najczęściej omawianą jest przede wszystkim sytuacja w mieście Náchod. Jej rozwiązanie jest niezbędnym jak z punktu widzenia funkcjonowania miasta, przez którego centrum prowadzi bardzo uczęszczane międzynarodowe złącze do Polski - droga E67 (I/33), tak również z powodu znalezienia wczesnego rozwiązania konsensualnego dla stworzenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego. Współczesna sytuacja z transportem tranzytowym w mieście już jest nie do utrzymania i długookresowo przyjęty plan rozwiązania wydaje się być bardzo problematycznym z większej ilości punktów widzenia (negatywny wpływ na przyrodę i krainę, sytuacja majątkowo-prawna, nie powiązanie z polskim pograniczem itp.). Nieodpowiednio kierowany i nadmierny transport tranzytowy owszem powoduje problem także w innych miastach i gminach szerszego regionu (Nové Město nad Metují, Hronov, Broumov, Červený Kostelec, Meziměstí i inne). Często zagraża i bezcenne pamiątki przyrodnicze i skarby natury, które tworzą region unikalnym w skali europejskiej (często uczęszczany łącznik drogowy Trutnov-Broumov przez skały Adrspasko-Cieplické itp.).

Nie tylko na omawianym terenie jest niewystarczająco wykorzystana funkcja komunikacyjna i społeczno-ekonomiczna linii kolejowych. Z obecnym zwolnieniem regionalnych linii kolejowych dochodzi do bezpośredniego zagrożenia faktycznej egzystencji niektórych z nich. Jakiegokolwiek spóźnienie długookresowego planu rozwiązania (nie tylko) linii kolejowych w regionie w ten sposób może spowodować niezwrótną degradację zadania linii kolejowych i ich funkcji w powiązaniu z całym systemem komunikacyjnym z akcentem na environmentalnie przyjazne sposoby komunikacji.

Kompleksowe rozwiązanie połączeń komunikacyjnych w regionach Náchodsko, Broumovsko i w przyległych terenach województwa Královéhradeckiego i polskiego przygranicza wydaje się być niezbędnym i faktor czasu tu odgrywa bardzo ważną wręcz zasadniczą rolę. To wszystko z powodu zasadniczego związania Studium na aktualizację Zasad rozwoju terytorialnego województwa Královéhradeckiego, planu opieki nad CHKO Broumovsko i postać następnych dokumentów, włącznie z koordynacją z nowo tworzonymi planami zagospodarowania gmin w omawianym obszarze.

W realnym w regionie systemie komunikacyjnym dotychczas nie odzwierciedliła się zmiana sytuacji geopolitycznej, granica czesko polska jest stale w znacznej mierze odczuwana jako bariera fizyczna. Jednak wiele składowych problemów po obu stronach granicy można rozwiązywać o wiele skuteczniej, lub nawet wyłącznie z uwzględnieniem szerszego kontekstu terytorialnego. Jedno odizolowane częściowe rozwiązanie konkretnego obszaru bowiem może w innym miejscu spowodować nowy problem lub pomnożyć problem już istniejący. Dlatego jest ważne tworzyć obustronnie **wykonalne „bramy do sąsiadów”, nie udzielać „ran sąsiadom” niepowiązaniymi krokami** (motto Studium).

Stosunkowo peryferyjne położenie geograficzne, które część cypla Broumovskiego i polskiego pogranicza obiektywnie zawiera, może być odpowiednim rozwiązaniem szkieletu komunikacyjnego zamienione w zaletę. Poprawi się wewnętrzne połączenie regionu oraz jego pozycja socjoekonomiczna. W przypadku wymaganego kierowania wewnętrznego połączenia komunikacyjnego obszaru następnie podwyższy się również możliwość utrzymania walorów przyrodniczych i kulturalno-historycznych, które tu hojnie występują. Również w dziedzinie turystyki można w połączeniu z nowoczesnym i environmentalnie łagodnym konceptem komunikacyjnym odkryć nowy potencjał takich starań. W ten sposób powinien by zostać wyeliminowany paradoksalny stan, kiedy to niektóre formy turystyki (często związane wyłącznie z transportem samochodowym) znacznie udzielają się w degradacji samych „docelowych” walorów obszaru.

## 2. CELE I ZASADY STUDIUM

### 2.1 CELE GŁÓWNE I POŻĄDANE DŁUGOTERMINOWE EFEKTY ROZWIĄZANIA KONCEPCYJNEGO

Mimo że rozchodzi się o „studium komunikacyjne”, pożądany efekt proponowanej koncepcji nie miał by tylko pozostawać w płaszczyźnie komunikacyjnej, ale powinien mieć szerszy zasięg socjalny. Żadne z proponowanych działań na sieci komunikacyjnej nie powinno być celem samo przez siebie, ale środkiem do osiągnięcia żądanego stanu w sferze społecznej, ekonomicznej, environmentalnej i geopolitycznej itp.

Główny cel Studium można określić jako „**harmoniczne funkcjonowanie wszystkich składników obszaru z bezpośrednim powiązaniem na system komunikacyjny, przy jednoczesnej minimalizacji negatywnych towarzyszących zjawisk transportu, maksymalnie łagodnym wykorzystaniem walorów przyrodniczych i historycznych i naturalnym stwarzaniem pozytywnych socjoekonomicznych więzi w rozwiązywanym obszarze**”.

Z wyżej wprowadzonego wynika, że pożądane cele i efekty koncepcji proponowanej w Studium są wzajemnie powiązane i nie można ich dokładnie rozdzielić do częściowych bloków tematycznych. Większa część efektów miesza się wzajemnie, ostateczny cel w jednej sferze może natomiast oznaczać podstawowy wyjściowy warunek dla innego obszaru itp. Realizacja niektórych komunikacyjnych działań objętych w Studium może mieć bezpośrednie pozytywne wpływy także w niektórych innych obszarach tematycznych (częściowe wspieranie ochrony przeciwpowodziowej obszaru itp.). Jako cel jednoczący (zasadę) wspólną dla wszystkich grup składowych celów zostało określone przyjazne podejście do wszystkich składników środowiska naturalnego. W celu klarowności owszem niżej zostały wprowadzone i podsumowane cele i przewidziane efekty koncepcji Studium do grup tematycznych według przeważającej przeciętnej projekcji:

#### 2.1.1 Komunikacyjny

1. **Rozwiązanie koncepcyjne w celu usprawnienia połączenia komunikacyjnego kluczowej części omawianego obszaru;**
2. **Optymalizacja wewnętrznych powiązań komunikacyjnych (tzn. także transgranicznych i turystycznych) w kluczowym obszarze z akcentem na rozważenie wpływu na środowisko naturalne włącznie z krajobrazem;**
3. **Poprawienie usług transportowych i powiązań relacyjnych gmin wewnątrz obszaru kluczowego;**
4. **Usunięcie albo wyraźna eliminacja konfliktów tranzytowego transportu drogowego z obszarem zabudowanym (mieszkaniowym);**
5. **Ograniczenie konfliktów transportu drogowego z obszarami cennymi z punktu widzenia przyrodniczego lub kulturalno-historycznego;**
6. **Rozwiązanie maksymalnej ilości wad komunikacyjnych w obszarze;**
7. **Rehabilitacja znaczenia transportu kolejowego w regionie jako environmentalnie przyjaznego sposobu komunikacji z możliwością podwyższenia jej skuteczności i elastyczności (włącznie z wykorzystaniem nowoczesnych form transportu kolejowego - Tram-Train);**
8. **Stworzenie możliwości do większego udziału komunikacji rowerowej przy dojeździe do pracy, za usługami i do szkół;**

#### 2.1.2 Geopolityczne

9. **Powrót do naturalnych relacji w obszarze, gdzie po obu stronach była granica państwa (po roku 1918 i przede wszystkim po roku 1938) wielokrotnie i zasadniczo naruszona ciągłość osiedlenia i funkcjonowania więzi społecznoekonomicznych;**

10. **Poprawienie dostępności komunikacyjnej stosunkowo peryferyjnego regionu (z punktu widzenia Republiki Czeskiej oraz Polski);**
11. **Wzmocnienie wewnętrznych więzi i współpracy w płaszczyźnie mikroregionalnej i w ramach Euroregionów Glacensis i Nysa, starania o ponowne realne relacyjne połączenie historycznie związanego regionu czesko - polskiego;**

### 2.1.3 Społeczno-ekonomiczne

12. **Ułatwienie dojazdu za pracę, usługami i do szkół z pozytywnym wpływem na rynek pracy i stabilność miejscowego zaplecza ekonomicznego;**
13. **Podwyższenie konkurencyjności miejscowych subiektów ekonomicznych (lepsza osiągalność, szybszy i bardziej sprawny dojazd pracowników, transportu towaru itp.);**
14. **Podwyższenie zasięgu terytorialnego niektórych usług (włącznie specyficznych), których opłacalność wymaga dostatecznego potencjału mieszkańców po stronie popytu;**
15. **Potrzebny impuls do rozwoju przedsiębiorczości związanej z turystyką (usługi związane z zakwaterowaniem i usługi gastronomiczne, wypożyczalnie sprzętu sportowego i rowerowego i innych) oraz następnymi aktywnościami ekonomicznymi z potrzebą elastycznej oferty rynku pracy i wystarczające zapotrzebowanie klientów;**
16. **Wzmocnienie zadania linii kolejowych jako fatora, który scala w ramach obszaru z punktu widzenia społecznego;**
17. **Wzmocnienie zadania linii kolejowych jako platformy dla innowacyjnych usług;**
18. **Poprawienie serwisowania dotychczas peryferyjnych gmin podstawowymi usługami (włącznie z wykorzystaniem koncepcji MARKET-Train, POST-Train i inne.);**
19. **Podwyższenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (usuwanie problemów komunikacyjnych, maksymalnym przeniesieniem drogowego transportu tranzytowego poza gęsto osiedlone obszary, większe włączenie komunikacji kolejowej wbrew nadmiernej komunikacji drogowej i transportu itp.);**

### 2.1.4 Turystyczno-rekreacyjne

20. **Ujawnienie turystycznie atrakcyjnych celów po stronie czeskiej i polskiej jakościowym i elastycznym transportem przyjaznym dla środowiska naturalnego; w koordynacji z działaniami w komunikacji drogowej powinno dojść do eliminacji szkodliwych wpływów ruchu samochodowego w zaludnionych częściach obszaru i w przyrodniczo cennych miejscach (emisji, hałasu, zakłócenia roślinności nieodpowiednim parkowaniem itp.);**
21. **Poszerzenie zbioru destynacji turystycznych o dotychczas odizolowane czy mniej znane lokalizacje, ich wzajemne połączenie (stwarzanie okręgu) z celem utrzymać turystów dłużej w kluczowym obszarze;**
22. **Większy zasięg przestrzenny zainteresowania turystycznego z celem wyeliminować nadmierne przeciążenie podczas sezonu najważniejszych celów;**
23. **Uzupełnienie brakujących usług ściśle związanych z turystyką, rekreacją, wzmocnienie możliwości tego sektora poza sezonem letnim;**
24. **Uzupełnienie, logiczne połączenie i maksymalne zokręgowanie sieci ścieżek rowerowych i turystycznych tras rowerowych;**
25. **Umożliwienie większego połączenia komunikacji kolejowej i rowerowej (włącznie z turystyką rowerową);**



### 2.1.5 Enwironmentalny (patrz także i projekcje w poprzednich celach)

26. Ułatwienie ochrony pierwiastków i lokacji cennych ze względu na naturę przez ofertę alternatywnych tras czy udostępnieniem tych celów przyjaznymi sposobami transportu;
27. Obniżeniem emisji zanieczyszczeń, hałasu, wibracji i pozostałych negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego w obszarze;
28. Podwyższenie prestiżu i konkurencyjności enwironmentalnie przyjaznych sposobów komunikacji (kolejowej włącznie z Tram-Train, komunikacji rowerowej), źródeł energetycznych (rekuperacji, na małą skalę odpowiednie wykorzystanie fotowoltaiki itp.) oraz form turystyki;
29. Wzmocnienie pożądanej świadomości mieszkańców i zwiedzających obszar o jego walorach i potrzebie chronić je (większe połączenie komunikacyjno-informacyjne i inne.);

## 2.2 ZASADY UWZGLĘDNIONE W PROPONOWANEJ KONCEPCJI

Podczas opracowania Studium, tzn. podczas projektowania całkowitej koncepcji i koncepcji częściowych działań i poddziałań zostały uwzględnione szczególnie następujące pożądane zasady stanu docelowego:

1. Kompleksowe poglądy i maksymalne powiązanie proponowanych działań komunikacyjnych w obszarze kluczowym; częściowe rozwiązanie np. Usterek komunikacyjnych w poszczególnych gminach bez zjednoczonej koncepcji są nie tylko nie kompleksowe, ale często także niepożądane ze względu na nawiązujący obszar, wynikiem może być w sumie droższe i mniej przyjazne i komunikacyjnie nie skuteczne rozwiązanie;
2. Zachowanie szczegółów dokumentu w stopniu odpowiadającym poziomowi studium; umożliwić kolejne bardziej szczegółowe sprawdzenie poszczególnych działań w nawiązujących dokumentacjach;
3. Respektowanie naturalnej granicy włącznie z krajobrazem jako unikalnym walorem, szczególnie w obszarze CHKO Broumovsko w przyrodniczym obszarze chronionym po stronie polskiej (Park Narodowy Gór Stołowych, Parki Krajobrazowe);
4. Staranie o wyraźne łagodzenie negatywnych wpływów komunikacji drogowej na jakość warunków życia miejscowych obywateli i pozostałych składników środowiska naturalnego (maksymalne przekierowanie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane nadmiernie obciążonych miast i gmin, przeniesienie transportu drogowego na kolejowy itp. - biorąc pod uwagę czeską i polską stronę);
5. Akcent na maksymalizacji pozytywnych transgranicznych efektów Studium, nawiązujących bardziej szczegółowych dokumentacji i projektów charakteru inwestycyjnego; zainicjowanie bardziej trwałej czesko-polskiej współpracy podczas realizacji i eksploatacji zaproponowanych działań komunikacyjnych;
6. Umożliwienie stopniowej realizacji proponowanych działań i określenie priorytetów według aktualnych możliwości;
7. Skład poszczególnych działań (tzn. nie pokrywalność częściowych działań i czynności wspólnych dla większej ilości wspólnych działań);
8. Maksymalna funkcyjna spójność poszczególnych rodzajów komunikacji, szczególnie kolejowej, drogowej i rowerowej;
9. Maksymalny okręg zapewnienia bezpośredniej spójności komunikacyjnej obszaru uzupełnienie nowych przystanków na okręgach kolejowych dla potrzeb koncepcji Tram-Train w dążeniu reagowania na aktualną strukturę osiedlania itp.);
10. Preferencje realnych działań, które przynoszą dostateczny efekt w stosunkowo krótkim terminie przy jak najmniejszej inwestycji do kompleksowego rozwiązania;

11. Wykorzystanie nowoczesnych postępów i elementów uwzględniających aktualny rozwój w tej dziedzinie;
12. Wszystkie nowo zaprojektowane odcinki linii kolejowych uwzględniają spójność z koncepcją Tram-Train i z tym, związanymi usługami uzupełniającymi - HOME-Train (wagony mieszkalno-turystyczne), POST-Train (ekspresowe usługi pocztowe i przesyłkowe), MARKET-Train (mobilny market z artykułami spożywczymi i innymi) i inne; koncept Tram-Train nie jest w Studium celowo zdefiniowany tylko z punktu widzenia techniki, tzn. parametry wagonów i potrzebnej infrastruktury, ale przede wszystkim parametry serwisowania (tj. na większej części odcinka można korzystać z nowoczesnej klasycznej regionalnej linii kolejowej, która umożliwia podobne zastosowanie jak Tram-Train);
13. Maksymalna samowystarczalność energetyczna proponowanego systemu na liniach kolejowych (rekuperacja energii z hamowania, udział fotowoltaicznie zasilanego oznakowania i oświetlenia związanej infrastruktury, tablice informacyjne itp.), **możliwość akumulatorowego zasilania zestawów** bez konieczności instalacji sieci trakcyjnej (alternatywa do klasycznej elektryfikacji linii, która może być - oprócz niezaprzeczalnych zalet - kosztowna i miejscami w konflikcie z krajobrazem);
14. Podczas działań na sieci drogowej nie będzie podwyższana pojemność i poziom komunikacji drogowych w ramach CHKO i podobnych przyrodniczo ważnych jednostek po stronie polskiej;
15. Starania o maksymalną harmonię koncepcji z aktualnym planem opieki nad CHKO Broumovsko, Strategię rozwoju Euroregionu Glacensis i uwzględnienie krajowych i wojewódzko nadrzędnych dokumentacji (PÚR, ZÚR), strategicznych dokumentów i koncepcji branżowych i innych;
16. Umożliwienie projekcji i rzutów Studium do przełożonych dokumentacji (szczególnie do Zasad rozwoju regionalnego województwa Královéhradeckiego, ewent. także Polityki rozwoju regionalnego RCz) i następnie do właściwych dokumentacji planowania zagospodarowania przestrzennego na poziomie zainteresowanych gmin;

## 3. METODYKA PRETWARZANIA

### 3.1 PROCEDURA WYKONANIA DOKUMENTU

Ze względu na charakter dokumentu i zasięg w ramach tematu jak również terytorialny, przebiegało opracowanie Studium równocześnie w kilku płaszczyznach:

- 1/ **Stworzenie własnej koncepcji komunikacyjnej** na podstawie doświadczenia z omawianego obszaru;
  - 1a/ **Określenie celów i zasad rozwiązań aplikowanych w kluczowym obszarze;**
  - 2a/ **Wytyczenie szerszego omawianego obszaru i jego wewnętrznej hierarchii** (obszar kluczowy - środkowa część obszaru kluczowego);
  - 3a/ **Podstawowe definicje składowych działań zaprojektowanego systemu komunikacyjnego;**
- 2/ **W trakcie realizacji badania terenowe w rozwiązywanym obszarze;**
- 3/ **Analiza nadrzędnych dokumentacji zagospodarowania przestrzennego po stronie czeskiej i polskiej** (PÚR ČR 2008, ZÚR Khk, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego), **następnych tematycznie powiązanych dokumentacji** (MasterPlany, Plany opieki nad CHKO + odpowiednik po stronie polskiej itp. - patrz dalej) oraz **dokumentów;**
- 4/ **Prezentacja składowych faz Studium podczas obrad czesko-polskiej grupy roboczej do projektu „Brama do sąsiadów“** łącznie z uzyskaniem sprzężenia zwrotnego od uczestników tych spotkań;
- 5/ **Bieżące składowe konsultacje podstawowych zamiarów Studium z przedstawicielami niektórych miast i gmin w kluczowym obszarze, z właściwymi organami, specjalistami itp.;**
- 6/ **Bardziej konkretne opracowanie proponowanych działań, w przypadku potrzeby nawet do poziomu poddziałań** (stałe owszem w specyfikach charakteru przynależności Studium);
- 7/ **Bardziej szczegółowa ostateczna strukturalizacja części tekstowej studium;**
- 8/ **Sprecyzowanie formy graficznej Studium, włącznie z idealną skalą opracowania;**
- 9/ **Grupowanie wiedzy i nauki z poszczególnych części Studium do jednolitego dokumentu tekstowego i serii projekcji graficznych - rysunków;**



ZDJĘCIE NR 3: DROGA NR 381 GŁUSZYCA-UNISŁAW ŚLĄSKI (przy skrzyżowaniu z drogą 380)

### 3.2 MATERIAŁY WYJŚCIOWE I ŹRÓDŁA INFORMACYJNE

- *Ustawa nr 183/2006 Dz. U. (budowlana) i jego akty wykonawcze* - pełne brzmienie (ÚRS Praha zgodnie z stanem na dzień 7. 6. 2010);
- *Politika územního rozvoje České republiky 2008* (MMR ČR, ÚUR, 2009);
- *Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje* (SURPMO a.s., projektové středisko Hradec Králové, 2011; wydane przez radę województwa 8. 9. 2011);
- *Zásady územního rozvoje Libereckého kraje* (11/2011);
- *Zásady územního rozvoje Pardubického kraje* (wydane przez radę województwa 29. 4. 2010);
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego* (Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, 2002);
- *Strategie rozvoje Euroregionu Glacensis* (04/2002);
- *Plán péče o CHKO Broumovsko na období 2003-2012*;
- *Plan Ochrony Parku Narodowego Gór Stołowych* (2011);
- *General silniční dopravy Královéhradeckého kraje - regulacja 2011* (SURPMO a.s., projektové středisko Hradec Králové, 2011);
- *Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji - Master Plan transportu rowerowego w województwie Královéhradeckiem - aktualizacja* (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., opracowane 2008-2009, uchwalone przez radę kraju 2009);
- *Posouzení proveditelnosti obnovy železničního spojení Česká republika – Polská republika na úseku Otovice zastávka – státní hranice a dále Otovice zast. - Broumov optimalizace stávajícího úseku tratě v návaznosti na úsek Tłumaczów - granica państwa (Rzeczpospolita Polska)* (Dopravní projektování, spol. s r.o., Ostrava, 05/2011);
- *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego* (Warszawa, Wrocław, 05/2006);
- *„Využití vícesystémové kolejové dopravy (tramtrain) v obslužnosti území”* (Doc. Ing. Bohumil Kubát, CSc., Ing. Martin Jacura, Ing. Martin Vachtl; artykul w zbiorze, ČVUT Praha, 2006);
- *Národní památkový ústav* ([www.monumnet.npu.cz](http://www.monumnet.npu.cz));
- *Informacje uzyskane od Povodí Labe s. p. + podstawowa mapa gospodarki wodnej RCZ 1 : 50 000*;
- *Agentura ochrany přírody a krajiny ČR* (<http://drusop.nature.cz>);
- *Česká informační agentura životního prostředí* (<http://sez.cenia.cz>);
- *České dráhy, a.s.* ([www.cd.cz](http://www.cd.cz));
- *Český statistický úřad* (<http://www.czso.cz>);
- *Česká geologická služba - Geofond* (<http://www.geofond.cz>);
- *Český úřad zeměměřičský a katastrální* (<http://www.cuzk.cz>);
- *Správa železniční a dopravní cesty* (<http://www.szdc.cz>);
- *Park Narodowy Gór Stołowych* (<http://www.pngs.com.pl>);
- *Portál Regionálních informačních servisů* (<http://www.risy.cz/>);
- *Polskie Koleje Państwowe* ([www.pkp.pl](http://www.pkp.pl));
- *Ředitelství silnic a dálnic* ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz));
- *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad* ([www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl));
- <http://www.statnisprava.cz>;
- *Dokumentacja planowania zagospodarowania przestrzennego miast i gmin w omawianym obszarze*;
- *Územně identifikační registr ČR* (<http://www.isu.cz>);
- *Mapy drogowe i podstawowe mapy RCZ (1:10 000; 1: 50 000, 1: 100 000, 1: 200 000)*;
- *Mapy tras rowerowych i mapy turystyczne - polskie i czeskie*;
- *Własne badania w obszarze*;
- *Plan zagospodarowania terenowego miasta Náchod - badania uzupełniające i analizy* (Regio projektový ateliér, s.r.o., 07/2011);
- *następne poprzednie dokumenty wykonawców Studium dotyczące omawianego obszaru*;
- *kolejne źródła wymieniono w Załączniku nr 2 do listu poddZIAŁAń AS1a*;

### 3.3 RAMY DOKUMENTACJI NADRZĘDNYCH I ZWIĄZANYCH

Z merytorycznego punktu widzenia podczas opracowywania Studium oceniano przede wszystkim następujące dokumentacje związane z rozwojem terytorialnym i komunikacją w RCZ i województwie Královéhradeckim, tzn. z połączonym bezpośrednim przestrzennym i funkcjonalnym związkiem z przedmiotem rozwiązania Studium:

- **Polityka rozwoju terytorialnego RCZ 2008** - uchwalona przez uchwałę rządu RCZ NR 929 z dnia 20. 7. 2008;
- **Zasady rozwoju terytorialnego województwa Královéhradeckiego** - wydane przez uchwałę rady województwa Královéhradeckiego ZK/22/1564/2011 z dnia 8. 9. 2011;
- **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego** (2002) - respektowano;
- **Master Plan transportu drogowego województwa Královéhradeckiego - regulacja 2011**;
- **Master Plan transportu rowerowego w województwie Královéhradeckim - aktualizacja (2008-2009)**;
- **Strategie rozwoju Euroregionu Glacensis** (04/2002);

| A/ Polityka rozwoju terytorialnego RCZ 2008  |  |   |
|--|--|---|
| Element do rozwiązania/<br>proponowany element (w<br>obszarze kluczowym)   | Opis   | Związek z Studium   |
| Osie rozwojowe i obszary i<br><b>oś rozwojowa OS 4 Praha -<br/>Hradec Králové / Pardubice<br/>- Trutnov - granica RCZ /<br/>Polska (-Wrocław)</b>  | do obszaru osi rozwoju spada zachodnia część<br>omawianego obszaru Studium (Jaroměř -<br>Trutnov, R11 nawiązuje na oś rozwojową na<br>polskim przygraniczu)  | Przez Studium jest oś<br>akceptowana, zaplanowana<br>R11 tworzy zachodnią<br>granicę obszaru<br>kluczowego.   |
| Korytarze i przestrzenie<br>infrastruktury komunikacyjnej<br>R11   | Droga ekspresowa Jaroměř-Trutnov-granica<br>RCZ (-Wałbrzych) -(E 67). Nawiązuje na<br>autostradę D 11.<br>Kontynuacja korytarza autostrady. Powiązanie<br>z polską siecią dróg. Część składowa TEN-T.  |   |
| Następne zadania dla<br>planowania<br>zagospodarowania<br>terenowego<br><b>Obszar wykazujący<br/>stosunkowo wyższy stopień<br/>problemów, szczególnie<br/>z punktu widzenia<br/>zrównoważonego rozwoju<br/>obszaru</b> | Między wymienionymi obszarami jest objęte<br>Broumowsko, dokł. części ORP Broumov i<br>Náchod. Rozchodzi się o obszary leżące w<br>ramach obszaru kluczowego omawianego<br>przez studium.<br>Zadaniem dla planowania zagospodarowania<br>terenowego, ściślej dla dokumentacji<br>planowania zagospodarowania terenowego<br>województwa Královéhradeckiego jest<br>„zdefiniować określone obszary jako<br>ponadmiejskowe obszary specyficzne“ | Studium zajmuje się<br>działaniami<br>komunikacyjnymi, których<br>celem jest ożywienie nie<br>tylko obszaru Broumowska,<br>ale także w nawiązującym<br>przygraniczu polskim (punkt<br>środkowy obszaru<br>kluczowego) |

Z krajowych priorytetów z PÚR reaguje Studium szczególnie na następujące:

- (18) Wspierać policentryczny rozwój struktury osadniczej. Stwarzać założenia w celu wspierania partnerstwa między miastem i wsią i w ten sposób poprawić ich konkurencyjność
- (20) Plany rozwojowe, które mogą znacząco wpłynąć na charakter krajobrazu, umieszczać do jak najmniej konfliktowych lokacji i następnie wspierać konieczne działania kompensacyjne
- (22) Stwarzać warunki dla rozwoju i wykorzystanie założeń obszaru dla różnych form turystyki (np. turystyki rowerowej, agroturystyki, turystyki objazdowej), z utrzymaniem i rozwojem walorów obszaru. Wspierać połączenie miejsc, aktywnych z punktu widzenia turystyki, przez drogi turystyczne, które umożliwiają wykorzystanie przez cały rok różnych form turystyki (np. pieszej, rowerowej, narciarstwa, hipo).

- (23) Według miejscowych warunków stwarzać założenia w celu lepszej osiągalności obszaru i poprawy infrastruktury komunikacyjnej z uwzględnieniem przepuszczalności krajobrazu.
- (24) Stwarzać warunki w celu poprawienia dostępności obszaru poszerzaniem i poprawianiem infrastruktury komunikacyjnej z uwzględnieniem potrzeb transportu publicznego i wymagania ochrony zdrowia publicznego wewnątrz obszarów rozwojowych i rozwojowych osi. Stwarzać warunki do podwyższania bezpieczeństwa i przepływu ruchu i bezpieczeństwa obywatelstwa i poprawiania jego ochrony przed hałasem i emisją, z uwzględnieniem na to, stwarzać w obszarze warunki do environmentalnie przyjaznych form komunikacji (np. kolejowej, rowerowej).

| <b>B/ Zasady rozwoju zagospodarowania terenowego województwa Královéhradeckiego</b>                          |  |  |
|--|--|--|
| Element do rozwiązania/<br>proponowany element (w<br>obszarze kluczowym)                                     | Opis   | Związek z Studium  |
| OS4 Oś rozwojowa<br>Praha - Hradec Králové /<br>Pardubice - Trutnov -<br>granica RCZ / Polsko (-<br>Wrocław) | Wyszczególnienie osi rozwojowej znaczenia krajowego zdefiniowanych w PÚR ČR 2008   | Przez Studium jest oś akceptowana, zaplanowana R11 tworzy zachodnią granicę obszaru kluczowego.  |
| <b>OB4 obszar rozwojowy<br/>Hradec Králové /<br/>Pardubice</b>   | Wyszczególnienie obszaru rozwojowego znaczenia krajowego w PÚR ČR 2008   | Jedynie marginesowe zainteresowanie szerzej omawianego obszaru w regionie Jaroměřska   |
| <b>oś rozwojowa NOS4<br/>Jaroměř - Náchod -<br/>Hronov</b>   | Ponadmiejscowa oś rozwojowa, która tworzy południową granicę obszaru kluczowego  | <b>Studium poświęca się szczególnie poprawianiem więzi komunikacyjnych w regionie Náchodsko, przez Studium zostało nowo zaproponowane połączenie I/14 (Obwodnica Nowego Města nad Metují) - Obwodnica Jaroměřa - R11</b>   |
| <b>Specyficzny obszar<br/>NSO1 Broumovsko</b>  | Specyficzny obszar ponadmiejscowego znaczenia ze stosunkowo wyższym poziomem problemów specyficznych, szczególnie z punktu widzenia trwałego rozwoju obszaru, między innymi została określona konieczność skoordynowania działań zagospodarowania terenowego i rozwoju regionu z Polską; stwarzać założenia do osiągnięcia zrównoważonych warunków rozwoju obszaru, płaszczyzny zmian wykorzystania obszaru koordynować szczególnie u jego specyficznymi florami przyrodniczymi i kulturalnymi; stworzenie warunków do stabilizacji i poprawienia stopy życia obywateli; podwyższenie atrakcyjności obszaru dla inwestorów; stworzenie warunków dla zrównoważonego zagwarantowania interesów ekonomicznych i społecznych z wyraźnymi zainteresowaniami ochrony środowiska naturalnego krajobrazu; poprawienia dostępności komunikacyjnej obszaru i transgranicznych połączeń komunikacyjnych | <b>Studium poświęca się działaniami komunikacyjnymi, których celem jest ożywienie obszaru nie tylko w okolicy Broumowska, ale również w nawiązującym pograniczu polskim (środkowa część obszaru kluczowego), podczas równoczesnej ochrony walorów omawianego obszaru</b> |
| NSO2 Specyficzny obszar Góry Orlickie  | Wyszczególnienie specyficznego obszaru znaczenia międzynarodowego i krajowego  | Marginesowe zainteresowanie w ramach szerzej omawianego obszaru (nawiązujące okręgi kolejowe kategorii B)  |
| SOB 7 Specyficzny obszar Karkonosze – Góry Izerskie  | Specyficzny obszar ponadmiejscowego znaczenia ze stosunkowo wyższym poziomem problemów specyficznych, szczególnie z punktu widzenia trwałego rozwoju obszaru   |  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Droga ekspresowa R11 - odcinek Jaroměř - Trutnov - granica ČR (Wałbrzych) (DS1p)</b>  | Wyszczególnienie przestrzeni i korytarzy wyszczególnionych przez Polityką zagospodarowania przestrzennego | Przez studium jest zaplanowana R11 akceptowana, Studium rozwiązuje połączenie komunikacyjne z środkową częścią obszaru kluczowego.   |
| <b>Droga I/33 - w przestrzeni miasta Náchod (DS7p)</b>   | Północna obwodnica miasta Náchod  | <b>Studium proponuje zaproponowane alternatywne trasowanie, które równocześnie rozwiązuje przekierowanie transportu tranzytowego poza Kudową Zdrój - rozbieżność z ZÚR</b>   |
| <b>droga I/14 - z obszaru Vysokov do Červený Kostelec (DS5p)</b>   | Nowe trasowanie I/14  | <b>Przez Studium jest rozwiązywana alternatywa do prowadzenia tranzytu południe-północ jego przekierowaniem z I/14 przed miastem Nove Město nad Metují na południowy zachód od zapory wodnej Rozkoš i podłączenie do R11 na północ od miasta Jaroměř - sprzeczne z ZÚR</b> |
| droga I/14 - w przestrzeni Novego Města nad Metují (DS4p)  | Obwodnica miasta Nové Město nad Metují  |  |
| droga I/33 - w przestrzeni Jaroměra (od autostrady D11 za Dolany), Dolan (południowa obwodnica miejscowości Svinišťany) i Česká Skalice (DS6p)                 | Obwodnica gmin leżących przy I/33 między miastami Jaroměř i Česká Skalice                                 | Studium jest w harmonii z ZÚR, działania są przez Studium akceptowane  |
| droga II/303 - w przestrzeni Hronova (DS13p)<br>droga II/303 - w odcinku między miejscowością Náchod i Velké Poříčí (z nowym połączeniem z drogą I/33) (DS14p) | Zmiana organizacji ruchu na drodze - droga II. klasy  |  |
| droga II/614 - w przestrzeni miejscowości Červený Kostelec (DS16p)   | Południowa obwodnica miasta Červený Kostelec  | Przez Studium jest rozwiązywana alternatywa do prowadzenia tranzytu południe – północ przez przekierowanie transportu tranzytowego koło Novego Města nad Metují koło zapory wodnej Rozkoš i podłączenie do R11   |
| droga II/303 - w przestrzeni Police nad Metují (rozszerzenie o pas wznoszący „Pasa“) (DS31)  | Zmiana organizacji ruchu na drodze - droga II. klasy i odcinek zaprojektowany do optymalizacji trasy      | Studium jest w harmonii z ZÚR, działania są przez Studium akceptowane  |
| <b>optymalizacja linii kolejowej nr 032 Jaroměř - Náchod z budową tzw. Vysokovskiego łącznika (DZ1)</b>  | Działanie na sieci kolejowej  | Studium jest w harmonii z rozwiązaniem proponowanym ZÚR  |

**Z ogólnych priorytetów planowania zagospodarowania przestrzennego w celu zagwarantowania trwałego** rozwoju województwa Studium reaguje szczególnie na następujące:

- 1) tworzenie warunków lokalnych dla rozwoju potencjału gospodarczego, szczególnie w obszarze wyznaczonych obszarów rozwoju i osi rozwoju,
- 3) tworzenie warunków lokalnych dla rozwoju infrastruktury ponadmiejscowego znaczenia w celu zagwarantowania optymalnej dostępności obszaru województwa z obszarami sąsiednich województw i Polski włącznie jego przepuszczalności wewnętrznej,
- 6) projektowanie rozwiązań kierujących do profilaktyki niepożądanego stopnia przestrzennej segregacji społecznej z negatywnymi wpływami na spójność społeczną ludności,
- 7) tworzenie lokalnych warunków do uzupełnienia obiektów użyteczności społecznej na wsi (usługi zdrowotne, społecznie i kulturalne),
- 9) tworzenie warunków lokalnych do poprawienia przepuszczalności komunikacyjnej i zapewnienia optymalnego serwisowania komunikacyjnego z celem dostępności do ofert pracy i obiektów użyteczności społecznej, w tym rekreacji
- 12) tworzenie lokalnych warunków dla rozwoju i wykorzystanie założeń obszaru do ponadmiejscowych aktywności turystycznych i rekreacyjnych odpowiadającym warunkom ważnym z punktu widzenia turystyki obszaru województwa,
- 13) tworzenie lokalnych warunków szczególnie w dziedzinie infrastruktury do rozwoju turystyki, która korzysta z charakterystycznych warunków poszczególnych obszarów województwa

| <b>C/ MasterPlan komunikacji drogowej województwa Královéhradeckiego - regulacja 2011</b> |  |   |
|---|--|---|
| Element do rozwiązania / proponowany element (w kluczowym obszarze)                       | Opis   | Związek z Studium   |
| Rezerwa terenowa I/14 Kostelec nad Orlicí - I/11, dokł. R11 w przestrzeni Hajnice         | Wariantowa rezerwa terenowa                                      | Studium oferuje alternatywne rozwiązanie do prowadzenia tranzytu północ - południe przekierowaniem drogi I/14 koło miejscowości Nové Město nad Metují na obwodnicę miasta Česká Skalice i R11 nad miastem Jaroměř |
| II/303 Police nad Metují, Jetřichov, Křinice  | Regulacja ówczesnej drogi bez bardziej szczegółowej specyfikacji | Studium nie jest sprzeczne z proponowanym rozwiązaniem  |
| Zmiana organizacji ruchu na drodze II/303 - Obwodnica Broumova                            | śledzono ÚPD gmin  | Studium proponuje rozwiązanie, po którego realizacji nie będzie potrzebna obwodnica miasta Broumova   |
| Zmiana organizacji ruchu na drodze II/285 Nahořany  |  | Studium proponuje wykorzystanie części odcinka do trasowania drogi I. klasy - jest zaproponowane rozwiązanie, po którego realizacji nie będzie obwodnica miejscowości Nahořany konieczna                          |
| Zmiana organizacji ruchu na drodze II/307   | Podłączenie miejscowości Velký Třebešov do I/33                  | Studium nie jest sprzeczne z proponowanym rozwiązaniem  |
| Zmiana organizacji ruchu na drodze II/304   | Obwodnica Hořiček zgodnie z ÚPD gminy                            | Studium nie jest sprzeczne z proponowanym rozwiązaniem  |
| Prostowanie I/14 na południe od miejscowości Nové Město nad Metují                        | Rezerwa terenowa   | Studium nie jest sprzeczne z proponowanym rozwiązaniem  |

*Uwaga: Wprowadzono jedynie te zamiary, które nie są zawarte w obowiązujących ZÚR;*



#### D/ MasterPlan komunikacji rowerowej w województwie Královéhradeckim - aktualizacja

MasterPlan jest przez Studium zupełnie akceptowany. Stěnavski okřeg rowerowy (Stěnavský cyklookruh) (AC1) jest połączony z ponadregionalną siecią tras rowerowych, okřeg rowerowy około zapory wodnej Rozkoš (AC2) i jego połączenie (AC3) są rozwiązane w nawiązaniu na zaprojektowane ponadregionalne trasy rowerowe.

#### E/ Strategia rozwoju Euroregionu Glacensis

Studium jest ze Strategią w pełni w zgodzie, wspiera cel globalny, częściowe cele globalne i strategiczne. Koncepcja Studium bezpośrednio spełnia drugorzędne cele C.1.1, C.1.4, C.2.2, C.2.3, C.2.4, C.3.1, C.3.2 i C.3.3.

#### **OCENA ZGODNOŚCI STUDIUM Z PRAWEM BUDOWLANYM (ustawa nr 183/2006 Dz., w aktualnym brzmieniu i jego przepisy wykonawcze - ustawa budowlana), LUB CELE I ZADANIA PLANOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

W celu zrównoważonego rozwoju obszaru ustawa o budownictwie określa ogólne ramy dla działań planistycznych i pozostałych działań w obszarze, szczególnie zaś cele i zadania planowania zagospodarowania przestrzennego określone w § 18 i § 19.

Jednym z celów planowania zagospodarowania przestrzennego jest stwarzać założenia dla budowy i zrównoważonego rozwoju obszaru, który opiera się o zrównoważony stosunek warunków do przyjaznego środowiska naturalnego, do rozwoju gospodarczego i dla spójności społeczeństwa obywateli obszaru i który zaspokaja potrzeby współczesnego pokolenia w ten sposób, by nie zagrażał warunków życia następnym pokoleń. Proponowany system, w którego ramach jest maksymalnie zintegrowany transport drogowy, kolejowy i rowerowy, bardziej szczegółowo rozwiązywany w regionie Broumovsko - Náchodsko, który wykazuje się stosunkowo wyższą miarą problemów, zwłaszcza z punktu widzenia trwałego zrównoważonego rozwoju obszaru, stwarza założenia do długoterminowego rozwoju obszaru jednocześnie chroniąc jego wartości. Korzyścią jest zaś szczególnie transgraniczny efekt proponowanych działań, który wspiera przestrzenne, funkcyjne i ekonomiczne połączenie obszarów długoterminowo historycznie rozdzielonych.

Celem planowania zagospodarowania przestrzennego jest poza innymi ochrona i rozwój przyrodniczych, kulturalnych i cywilizacyjnych walorów obszaru, równocześnie chronić krajobraz jako ważny element środowiska naturalnego obywateli i podstawę ich tożsamości. Przez Studium są zaplanowane działania przyjazne w związku z walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi. Rozchodzi się przede wszystkim o projekt systemu okřegów kolejowych, które wykorzystują przede wszystkim istniejące linie, zaprojektowane jest ich połączenie bez wyraźniejszej interwencji do przyrodniczych walorów omawianego obszaru. W dziedzinie transportu drogowego zaplanowano kilka działań, które mają wymagania na nowe trasowanie w krajobrazie, z większej części jednak zastępują wcześniej rozważane rozwiązania o wiele mniej przyjazne dla krajobrazu (np. Alternatywne rozwiązanie obwodnicy miasta Náchod może zastąpić krajobrazowo o wiele bardziej konfliktowe trasowanie północnej obwodnicy podczas równoczesnej eliminacji tranzytu prowadzącego przez polską Kudowa Zdrój; zmiana organizacji ruchu na drodze I/14 około miasta Nové Město nad Metují i odprowadzenie tranzytu południe - północ przez miejscowość Česká Skalice po R11 zastąpi rozważane kierowanie I/14 w stronę miejscowości Červený Kostelec itp.). Propozycje, które mogą być z punktu widzenia przyrodniczego i krajobrazowego bardziej problematyczne, należy bardziej szczegółowo zbadać w nawiązujących dokumentacjach. Jest koniecznym kompleksowo ocenić ich korzyści z punktu widzenia usunięcia wad higienicznych i komunikacyjnych, wad bezpieczeństwa i płynności ruchu itp., to wszystko przy równoczesnym ocenieniu możliwych negatywnych wpływów na środowisko naturalne.

Na podstawie długoletniego działania w rozwiązywanym obszarze i w ramach oceny stanu obszaru i założeń jego rozwoju zostały zaprojektowane działania na liniach kolejowych i sieci drogowej w bardziej szczegółowych ramach rozwiązywania komunikacji rowerowej. Studium powinno służyć jako podstawa do zapewnienia ochrony terenowej zaprojektowanych działań w ramach narzędzi planowania zagospodarowania przestrzennego Republiki Czeskiej i Polski, szczególnie w ramach Polityki planowania zagospodarowania przestrzennego RCZ (możliwe projekty ze znaczącym

efektem transgranicznym), Zasad rozwoju przestrzennego województwa Královéhradeckiego i następnie także dokumentacji planowania przestrzennego poszczególnych zainteresowanych miejscowości. W zgodzie z ustawą budowlaną w ten sposób zostaną zagwarantowane założenia do pełnienia zadań planowania zagospodarowania przestrzennego wynikających z ustawy budowlanej, szczególnie:

- określanie warunków do zrealizowania zmian w obszarze, szczególnie potem dla umieszczenia i układu budowli ze względu na obecny charakter i walory obszaru;
- określić koncepcję rozwoju obszaru, włącznie z koncepcją urbanistyczną ze względu na walory i warunki obszaru;
- sprawdzenie i ocena zapotrzebowania na zmiany w obszarze, interes publiczny w ich realizacji, ich zalety, problemy, ryzyka ze względu na przykład na zdrowie publiczne, środowisko naturalne, budowę geologiczną obszaru, wpływ na infrastrukturę publiczną i na jej ekonomiczne wykorzystanie;
- stwarzanie warunków do ochrony obszaru według szczególnych przepisów prawnych przed negatywnymi wpływami zamiaru na obszar;
- stwarzanie warunków do odbudowy i rozwoju struktury mieszkaniowej i do jakościowego mieszkania;

### 3.4 METODYKA PROJEKTU CZĘŚCIOWYCH DZIAŁAŃ I PODDZIAŁAŃ

Konkretnym rzutem proponowanej koncepcji komunikacyjnej do obszaru są poszczególne zaproponowane **działania**, w razie potrzeby dalej rozdzielone na częściowe **poddziałania**. To dotyczy szczególnie działań charakteru ogólnego (okręgowego) - i to w przypadku komunikacji kolejowej, drogowej i rowerowej - które można według logicznej kompozycji rozdzielić na częściowe kroki różnego charakteru i rzuty terenowe (punktowy - liniowy - płaszczyznowy).

Wszelkie działania i poddziałania są w Studium szczególnie prezentowane w formie tabeli w postaci samodzielnych arkuszy, co powinno ułatwić skierowanie i ich wzajemną porównywalność.

Do celów podstawowej kategoryzacji działań i poddziałań zostały określone 2 główne kryterium:

**1/ Typ działania** - w zależności od rodzaju transportu, dla którego jest dane działanie proponowane zostało określonych 5 kategorii:

Z - kolejowa, S - drogowa, C - rowerowa, L - lotnicza i O - pozostałe, (które nie mają charakteru transportowego, ale poleca działanie wziąć pod uwagę - według dokumentacji przetargowej).

**2/ Terytorialne kategorie działań** - według stosunku działania wobec obszaru kluczowego; w ten sposób zostały wytyczone 2 kategorie:

A - całe działanie jest zlokalizowane w obszarze kluczowym (włącznie z granicznymi);

B - działanie w kluczowym obszarze leży tylko częściowo lub zupełnie poza nim, z bezpośrednim czy pośrednim powiązaniem funkcyjnym do kategorii A;

Połączeniem stosownego oznaczenia według tych dwu kryteriów został stworzony **kod działania składający się z dwu liter** (w kolejności kategorii - typ), do którego jest zawsze dołączona i liczba porządkowa w danej kategorii „dwuliterowej“ (np. AZ1, BZ2, AS1, AC1). W przypadku poddziałania do dwuliterowego kodu i numeru porządkowego dołączy jeszcze rozróżnienie małymi literami (AZ1a).

**Nazwa działania** i poddziałania zazwyczaj jest podwójna:

- *pełna nazwa*, która definiuje typ i przebieg terytorialny działania charakteru liniowego, ewent. Lokalizację działania punktowego lub płaszczyznowego;
- *nazwa skrócona* - która oznacza wyżej wymienione w bardziej prostej wersji w taki sposób, by dane działanie zostało łatwo zidentyfikowane i równocześnie do poprawnego zastosowania w tekście; Nazwy okręgów kolejowych dla Tram-Train w kategoriach A i B zostały celowo wybrane w

ten sposób, by jak najdokładniej charakteryzowały swe geograficzne punkty środkowe, specyfika przyrodnicze i kulturalno-historyczne danego obszaru itp. - także ze względu na późniejsze ewentualnie wykorzystanie w materiałach informacyjnych i propagacyjnych (Okręg AZ1 - „Stěnavský” - jego przebieg po obu stronach granicy znacznie ograniczony rzeką Stěnava; Okręg AZ 3 „Lázeňský” - łączący tradycyjne uzdrowiskowe siedziby i lokacje w okolicy; Okręg AZ4 - „Spisovatelů” - jego trasa prowadzi przez miejsca narodzin i działania ważnych czeskich pisarzy (J. Škvorecký, bracia Čapkové, A. Jirásek, B. Němcová aj.);

**Semantyczna kategoria działania** porusza się w skali I. - II., i to w zależności od ważności działania /poddziałania do podstawowej funkcjonalności zaprojektowanego systemu:

- I. - rdzeniowe działania ważne ze względu na kompleksowość zaproponowanego systemu komunikacyjnego;
- II. - uzupełniające działania, poprawienie parametrów i w wykorzystania obecnej infrastruktury);

Granica między I. i II. Kategorią jest w przypadku niektórych działań bardzo mała i miarę semantyczną dla systemu jako całości można ocenić z różnych punktów widzenia.

**Ryzyko działania** powinno być orientacyjnym indykatorem miary problemów potrzebnych do eliminacji lub do rozważenia podczas realizacji działania, i szczególnie konkretnych poddziałań. Tu jednak zawsze należy rozważyć ewentualne „ryzyka” całkowitą pozytywną korzyścią działania (poddziałania), i to nierzadko dla tego samego składnika otoczenia, który może równocześnie danemu działaniu zagrażać (krajobraz, walory przyrodnicze). Skala ryzyka ma 3 stopnie:

0 (neutralnie działanie bez bardziej znaczących wpływów na środowisko);

-1 (drobne starcia z możliwością wyraźnej eliminacji negatywnych wpływów wrażliwym sposobem realizacji działania);

-2 (istotny konflikt z koniecznością dokładnego porównania całkowitych pozytywnych i negatywnych efektów działania);

Wyżej wymienione aspekty są w zależności od potrzeb zwięźle porównane w formie punktów w kolumnach **Główne oczekiwane korzyści** i **Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania**, w przypadku jednego działania zostanie opracowana samodzielnie modyfikowana SWOT analiza. Obie kategorie są wyszczególnione jedynie w przypadku działań kategorii A, i to ze względu na potrzebę wyższego stopnia detali przestrzennego.

**Opis działania** zwięźle specyfikuje lokalizację, zawartość, ewentualnie główny sens działania;

**Charakter terytorialny i zasięg działania** - został określony według przeważającego typu rzutu działania do obszaru (punktowy - liniowy - płaszczyznowy), ewent. z odpowiednią kwantyfikacją (długość - km, powierzchnia - ha).

**Znaczenie komunikacyjne** jest specyfikowane według najwyższego poziomu terenowego bezpośredniego wpływu (międzynarodowy /ponadregionalny, regionalny), i przewidziany znaczący pośredni wpływ jest również przytoczony (np. „z efektem transgranicznym”). Lokalny wpływ jest w przypadku wszystkich działań rozważany automatycznie.

Z wyżej wymienioną kategorią ściśle jest związana kolumna **Bezpośredni efekt transgraniczny, która identyfikuje miejsce realizacji działania /poddziałania także na poziomie państwa / państw (TAK - CZ, PL / NIE - CZ, NIE - PL).**

**Specyfikacje parametrów transportowych** - według charakteru działania wyjaśnia np. Proponowaną szybkość linii kolejowych (km/h), klasę drogi itp.

Przy wszystkich działaniach /poddziałaniach kategorii A są w tabelach dodatkowo wprowadzone:

**Orientacyjne koszty realizacji** - tzn. bezpośrednie koszty, które są szacowane przez ekspertów i przeliczone na EURO w zależności od kursu ČNB (Czeskiego Banku Narodowego) na dzień 7. 5. 2012 (1 EUR = 25,03 CZK); Koszty działania w przypadku możliwości składają się z częściowych kosztów poddziałań. Charakter Studium owszem nie umożliwia niektóre specyficzne poddziałania skonkretyzować w takiej mierze, by mogła zostać fachowo oszacowana konkretna suma (regulacja związanej infrastruktury turystycznej przy linii kolejowych itp.- zależy od konkretnego zakresu).

**Porównanie z dotychczas rozważanym rozwiązaniem** - wprowadzony stosunek do rozwiązaniu w Studium do nadrzędnej ÚPD (PÚR, ZÚR) czy do merytorycznie związanej dokumentacji (MasterPlan, Studium i inne.);

**TABLICA NR 1: POWSZECHNA STRUKTURA LISTY DZIAŁAŃ**

| <b>Nazwa działania</b><br>(+ ewent. <i>skrótowa nazwa</i> )  |   | <b>Kod działania</b> <sup>2</sup><br>np. <b>AZ3</b><br>(+ kody ewent. powiązanych poddziałań):<br>(AZ3a, AZ3b, AZ3c, AZ3d, AZ3e)                    |  |
|--|---|---|--|
| <b>Typ działania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br>kolejowe - <b>Z</b><br>drogowe - <b>S</b><br>rowerowe - <b>C</b><br>lotnicze - <b>L</b><br>inne - <b>O</b> | <b>Kategoria terytorialna działania</b> <sup>1</sup><br>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br><b>A B</b>            | <b>Kryterium ryzyka działania</b> <sup>3</sup><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0 -1 -2</b> | <b>Kryterium znaczenia działania</b> <sup>4</sup><br>(wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)<br><b>I. II.</b>            |
| <b>Opis działania:</b><br>.....  |   |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres działania</b> <sup>5</sup><br>punktowe - liniowe (km) - powierzchniowe (km <sup>2</sup> )                                   | <b>Znaczenie transportowe</b> <sup>6</sup><br>regionalne międzynarodowe (ponadregionalne) z efektem transgranicznym | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <sup>7</sup> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br>TAK (CZ, PL) / NIE (CZ)                   | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp. |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b> (mil. EUR) <sup>8</sup><br>tylko w przypadku kat. A  | <b>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</b><br>tylko w przypadku kat. A                                 | <b>Główne oczekiwane korzyści</b> <sup>9</sup><br>tylko w przypadku kat. A  | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br>tylko w przypadku kat. A  |

**Objaśnienia:**

<sup>1</sup> *Kategoria terytorialna działania* - A - całość w „kluczowym obszarze”; B - tylko część w „kluczowym obszarze” albo całkowicie poza nim, funkcyjnie związane z kategorią A

<sup>2</sup> *Kod działania* składa się z oznaczenia *Kategorii terytorialnej działania* (pierwsza litera), *Typu działania* (druga litera) oraz numeru porządkowego w ramach określonej *Kategorii terytorialnej i Typu działania*; ewentualnie powiązane poddziałania są oznaczone małymi literami.

<sup>3</sup> *Kryterium ryzyka działania* oceniane wstępnie przez określenie stopnia możliwych kolizji działań, na podstawie aktualnego stanu opracowania zamiaru i stopnia wiedzy wartości i limitów w omawianym obszarze w skali:

0 (działanie neutralne bez bardziej istotnych wpływów na środowisko)

-1 (częściowe kolizje z możliwością istotnej eliminacji ujemnych wpływów poprzez realizację działań w sposób łagodny)

-2 (bardziej istotna kolizja wymagająca dokładne porównanie całkowitych wpływów działania, dodatnich jak również ujemnych)

<sup>4</sup> *Kryterium znaczenia działania* - I. - podstawowe działanie ważne dla kompletności proponowanego systemu transportowego

- II. - działania dodatkowe, uzupełniające, poprawiające parametry i stopień wykorzystania obecnej infrastruktury

<sup>5</sup> przeważający rzut terytorialny działania oraz jego ewentualna kwantyfikacja

<sup>6</sup> zawsze podano poziom (poziomy) bezpośredniego znaczenia działania, wpływ lokalny jest rozumiany automatycznie

<sup>7</sup> Republika Czeska (CZ), Rzeczpospolita Polska (PL)

<sup>8</sup> Orientacyjne koszty bezpośrednie szacowane w CZK, przeliczenie na miliony EUR wg kursu ČNB (Narodowy Bank Czeski) z dnia 7 maja 2012 r. (1 EUR = 25,03 CZK) - podane tylko w przypadku działań kategorii terytorialnej A

<sup>9</sup> podane tylko główne specyficzne korzyści określonego działania, ogólne zostały opisane w rozdziale 2.1, rozdz. 5 i in.

**TABLICA NR 2: POWSZECHNA STRUKTURA LISTY PODDZIAŁAŃ**

| Nazwa działania<br>(+ ewent. nazwa skrócona)   |   |  | Kod podziałania <sup>2</sup><br>np. AZ3a   |
|--|---|--|--|
| <b>Typ podziałania</b> <sup>0</sup><br>(wg rodzaju transportu):<br><br>kolejowe - Z<br>drogowe - S<br>rowerowe - C<br>lotnicze - L<br>inne - O | <b>Kategoria terytorialna podziałania</b> <sup>1</sup><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><br>A B | <b>Kryterium ryzyka działania</b> <sup>3</sup><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><br>0 -1 -2 | <b>Kryterium znaczenia działania</b> <sup>4</sup><br>(wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)<br><br>I. II.               |
| <b>Opis podziałania:</b><br>.....  |   |  |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres podziałania</b> <sup>5</sup><br><br>punktowe - liniowe (km) - powierzchniowe (km <sup>2</sup> )             | <b>Znaczenie transportowe</b> <sup>6</sup><br><br>regionalne międzynarodowe (ponadregionalne)           | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <sup>7</sup> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br>TAK (CZ, PL) / NIE (CZ)            | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp. |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b> (mil. EUR) <sup>8</sup><br>tylko w przypadku kat. A  | <b>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</b><br>tylko w przypadku kat. A                     | <b>Główne oczekiwane korzyści</b> <sup>9</sup><br>tylko w przypadku kat. A   | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br>tylko w przypadku kat. A  |

**Objaśnienia:**

<sup>0</sup> Ewentualne zestawy podziałania (np. remont zaplecza stacji kolejowych i przystanków dla potrzeb ruchu rowerowego, turystyki rowerowej jak i powszechnie rozumianego ruchu turystycznego) są przyłączone do tego rodzaju transportu, z którym są w pierwszym rzędzie związane (czyli do transportu kolejowego)

<sup>1</sup> *Kategoria terytorialna podziałania* - A - całość w „kluczowym obszarze”, B - tylko część w „kluczowym obszarze” albo całkowicie poza nim, funkcyjnie związane z kategorią A

<sup>2</sup> *Kod podziałania* składa się z oznaczenia *Kategorii terytorialnej działania* (pierwsza litera), *Typu działania* (druga litera) oraz numeru porządkowego w ramach określonej *Kategorii terytorialnej* i *Typu działania*; podziałania różnią się małymi literami dołączonymi za kodem nadrzędnego działania;

<sup>3</sup> *Kryterium ryzyka podziałania* oceniane wstępnie przez określenie stopnia możliwych kolizji podziałania, na podstawie aktualnego stanu opracowania zamiaru i stopnia wiedzy wartości i limitów w omawianym obszarze w skali:

- 0 (podziałanie neutralne bez bardziej istotnych wpływów na środowisko)
- 1 (częściowe kolizje z możliwością istotnej eliminacji ujemnych wpływów poprzez realizację podziałania w sposób łagodny)
- 2 (bardziej istotna kolizja wymagająca dokładne porównanie całkowitych wpływów podziałania, dodatnich jak również ujemnych)

<sup>4</sup> *Kryterium znaczenia podziałania* - I. - *kluczowe podziałanie ważne dla funkcyjności nadrzędnego działania i proponowanego systemu transportowego;*

- II. - *podziałania dodatkowe, uzupełniające, poprawiające parametry i stopień wykorzystania obecnej infrastruktury*

<sup>5</sup> przeważający rzut terytorialny podziałania oraz jego ewentualna kwantyfikacja - długość, powierzchnia, ilość (w wypadku punktowych - przystanki)

<sup>6</sup> zawsze podano najwyższe poziomy bezpośredniego znaczenia transportowego podziałania, wpływ lokalny jest rozumiany automatycznie

<sup>7</sup> Republika Czeska (CZ), Rzeczpospolita Polska (PL)

<sup>8</sup> Orientacyjne koszty bezpośrednie szacowane w CZK, przeliczenie na miliony EUR wg kursu ČNB (Narodowy Bank Czeski) z dnia 7 maja 2012 r. (1 EUR = 25,03 CZK) – podane tylko w przypadku działań kategorii terytorialnej A

<sup>9</sup> podane tylko główne specyficzne korzyści określonego działania, ogólne opisane w rozdziale 2.1, rozdz. 5 i in.

## 4. DEFINICJA I CHARAKTERYSTYKA OMAWIANEGO OBSZARU

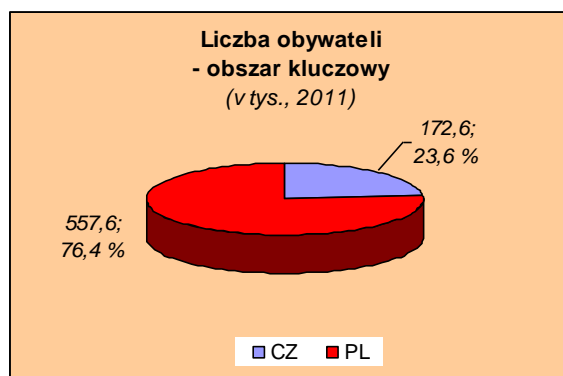
### 4.1 SPOSÓB I KRYTERIA DEFINICJI OMAWIANEGO OBSZARU

Do celów opracowania Studium zostały określone hierarchicznie różne ramy omawianego obszaru, i to w zależności od stopnia bezpośredniego powiązania z proponowanymi działaniami. Taki podział odzwierciedla się w graficznej części Studium.

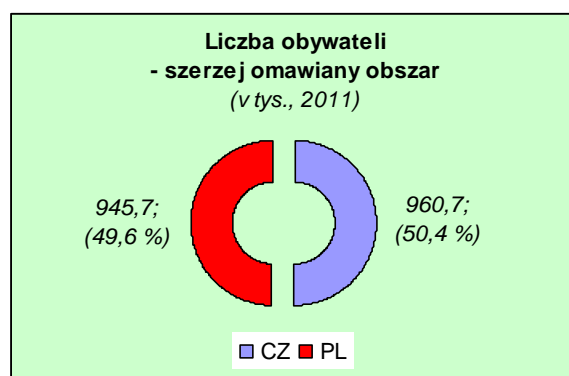
**HIERARCHIA OMAWIANEGO OBSZARU** (od części najmniejszych po największe):

- 1/ **„Część środkowa obszaru kluczowego“** - obszar określony kombinacją okręgu kolejowego „Stěnavskiego“ okręgu (działanie AZ1), „Wewnętrznej obwodnicy drogowej“ (tj. działanie AS2) - jako trzonowa część wewnętrznych usług transportowych obszaru kluczowego - i obejmuje także związany „Stěnavski okręg rowerowy“ (AC1). Rozchodzi się o rozważany „pilotażowy“ czesko polski obszar z najbardziej szczegółowym rozwiązaniem wzajemnych powiązań komunikacyjnych w celu kompleksowej socjoekonomicznej korzyści dla całego regionu (włącznie z możliwością elastycznego dojazdu do pracy, za usługami i do szkoły, wspieranie turystyki i poprawienie więzi transgranicznych itp.).
- 2/ **„Obszar kluczowy“** - obszar (w Studium określany w znaczeniu socjogeograficznym również jako „**Česko-polská Domovina**“), gdzie są skoncentrowane wszystkie najbardziej zasadnicze i najbardziej szczegółowo sprawdzone działania i poddziałania Studium (tj. w kategorii terenowej A), i które są naturalnie geomorfologicznie ograniczone (zdefiniowane) nadrzędną siecią istniejących i zaplanowanych tranzytowych komunikacji drogowych - tzw. „wewnętrznym okręgu drogowym“. Jego przebieg można bardziej dokładnie zlokalizować Náchod (I/33/E67) –zaplanowane połączenie I/33 do R11 koło miasta Jaroměř - Trutnov (R11) - Kamienna Góra (S3/A3) - Bolków (5) - Dobromierz (5/34) - Świebodzice (34/35) - Mokrzeszów (35) - Świdnica (35/382) - Dzierżonów (382) - Ząbkowice Śląskie (382/E67) - Kłodzko (8/E67) - Kudowa Zdrój (8/E67) - Náchod- Běloves (I/33/E67).
- 3/ **„Szerzej omawiany obszar“** - obszar kluczowy + następne z nim połączone obszary bezpośrednio odczuwające „fizyczny“ rzut działania i poddziałania terenowej kategorii B, tj. prawie wyłącznie działaniami okręgowymi dla konceptu Tram-Train na sieci kolejowej. Objęty jest nie tylko obszar, który leży wewnątrz okręgów, ale także i zewnętrzna przestrzeń przylegająca bezpośrednio lub znacznie poruszona tymi działaniami (usługi transportowe itp.). Z administracyjnego punktu widzenia obejmuje szerzej omawiany obszar po czeskiej stronie całe województwo Královéhradeckie, znaczną część województwa Libereckiego i małą część województw Pardubického i Středočeského, na polskiej stronie zaś znaczącą część województwa Dolnośląskiego (patrz tab. nr 5);

GRAF NR 1:



GRAF NR 2:



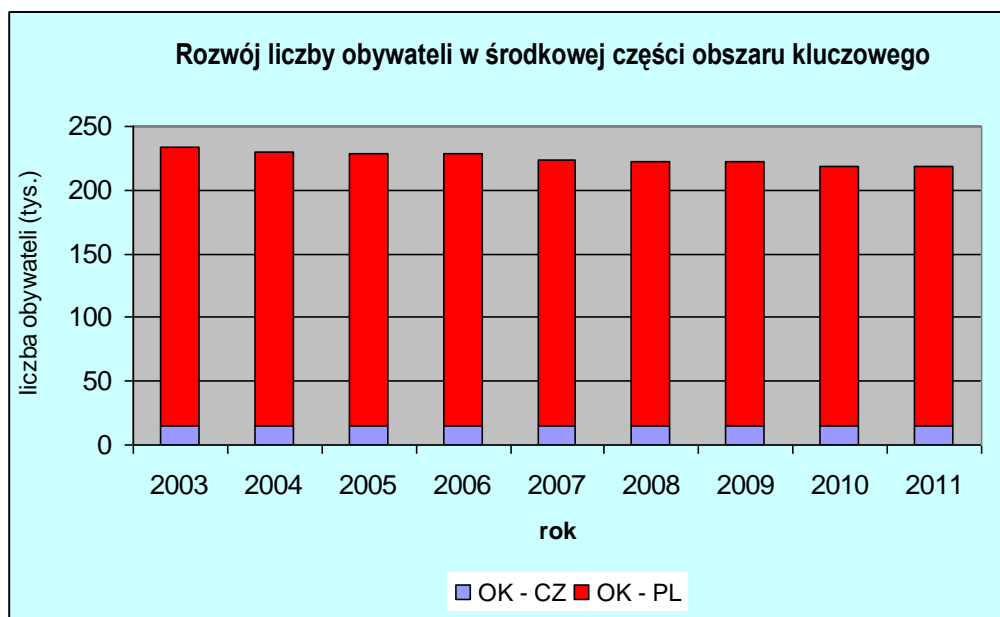
**TABELA NR 3: ZDEFINIOWANIE CZĘŚCI ŚRODKOWEJ OBSZARU KLUCZOWEGO według PODZIAŁU ADMINISTRACYJNEGO**

| CZ - kraj (NUTS 3 - województwo)<br>PL - województwo (NUTS 2 - województwo) | CZ - okres (NUTS 4/LAU1*<br>- powiat)<br>PL - powiat (NUTS 3 - podregion) | CZ - SO ORP (gmina z rozszerzonymi uprawnieniami)<br>PL - (mały powiat) / gmina | CZ - obec (miasto)<br>PL - gmina |
|---|---|---|----------------------------------|
| <b>Republika Czeska (CZ)</b>  |   |   |                                  |
| Královéhradecký kraj - część  | Náchod - część  | Broumov - część   | Meziměstí                        |
|   |   |   | Vernéřovice                      |
|   |   |   | Jetřichov                        |
|   |   |   | Hynčice                          |
|   |   |   | Hejtmánkovice                    |
|   |   |   | Hefmánkovice                     |
|   |   |   | Křinice                          |
|   |   |   | Broumov                          |
|   |   |   | Martinkovice                     |
|   |   |   | Otovice                          |
|   |   |   | Šonov                            |
|   |   |   | Božanov                          |
| <i>W sumie 1 kraj - część</i>   | <i>W sumie 1 okres - część</i>  | <i>W sumie 1 SO ORP - część</i>   | <i>W sumie 12 gmin</i>           |
| <b>Rzeczpospolita Polska (PL)</b>   |   |   |                                  |
| Województwo dolnośląskie - część  | Powiat Kłodzki - część  | Radków - MW   | Radków - MW                      |
|   |   | Nowa Ruda - M   | Nowa Ruda - M                    |
|   |   | Nowa Ruda - W   | Nowa Ruda - W                    |
|   | Powiat Wałbrzyski - część   | Głuszyca - MW   | Głuszyca - MW                    |
|   |   | Jedlina-Zdrój - M   | Jedlina-Zdrój - M                |
|   |   | Wałbrzych - M   | Wałbrzych - M                    |
|   |   | Boguszów-Gorce - M  | Boguszów-Gorce - M               |
|   |   | Mieroszów - MW  | Mieroszów - MW                   |
| <i>W sumie 1 województwo - część</i>  | <i>W sumie 2 powiaty - części</i>   | <i>W sumie 8 gmin</i>   | <i>W sumie 8 gmin</i>            |

\* według systemu strategicznej klasyfikacji struktur terytorialnych w Republice Czeskiej obowiązującego od 1. stycznia 2008 (w zgodzie z systemem Eurostatu);

M - miejska gmina; MW - miejsko-wiejska gmina; W - wiejska gmina;

**GRAF NR 3: (PATRZ też Tab. nr 7)**



**TABELA NR 4: ZDEFINIOWANIE OBSZARU KLUCZOWEGO według PODZIAŁU ADMINISTRACYJNEGO**

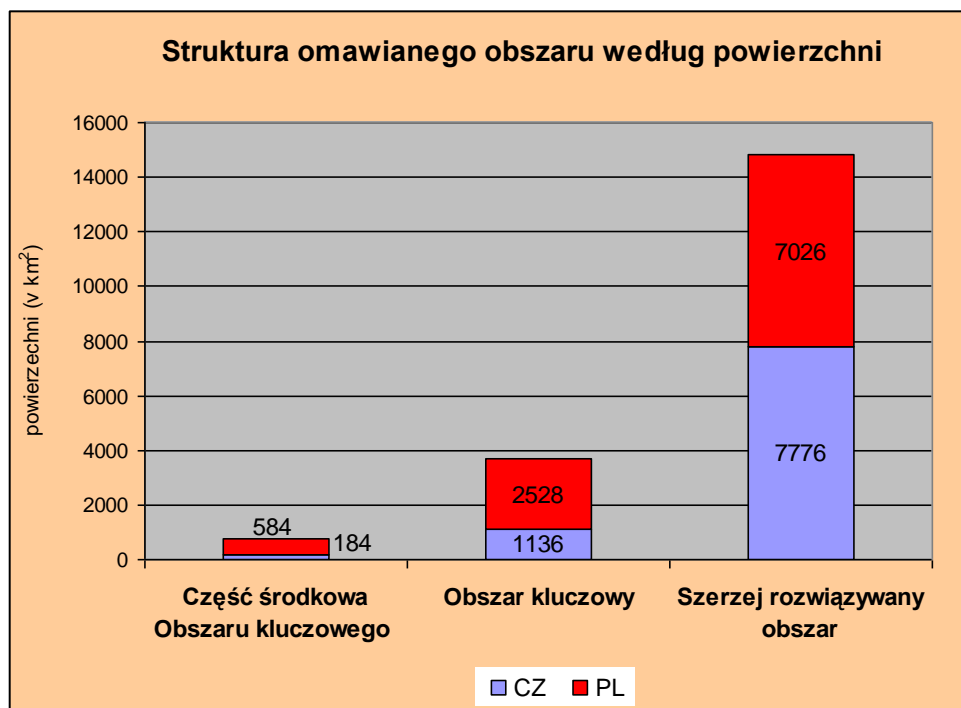
| CZ - kraj (NUTS 3 - województwo)<br>PL - województwo (NUTS 2 - województwo) | CZ - okres (NUTS 4/LAU1* - powiat)<br>PL - powiat (NUTS 3 - podregion) | CZ - SO ORP (gmina z rozszerzonymi uprawnieniami)<br>PL - (mały powiat) / gmina  | CZ - obec (miasto)<br>PL - gmina  |
|---|--|--|---|
| <b>Republika Czeska (CZ)</b>  |  |  |   |
| Královéhradecký kraj - część  | Náchod - część   | Broumov - cały<br>Náchod - część   | <b>wszystkie gminy SO ORP</b><br><b>cały SO bez gmin:</b> Česká Černná, Borová, Nový Hrádek   |
|   |  | Nové Město nad Metují - część  | <b>tylko gminy:</b> Nové Město nad Metují, Provodov-Šonov, Nahořany   |
|   |  | Jaroměř - część  | <b>tylko gminy:</b> Jaroměř, Dolany, Chválkovice, Heřmanice, Hořenice, Zaloňov  |
|   | Trutnov - część  | Trutnov - część  | <b>tylko gminy:</b> Trutnov, Královec, Bernartice, Zlatá Olešnice, Chvaleč, Jívka, Radvanice, Malé Svatoňovice, Velké Svatoňovice, Rtyně v Podkrkonoší, Batňovice, Suchovršice, Úpice, Havlovice, Libňatov, Maršov u Úpice, Hajnice |
|   |  | Dvůr Králové nad Labem - część   | <b>tylko gminy:</b> Dvůr Králové nad Labem, Kohoutov, Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře   |
| <i>W sumie 1 kraj - część</i>   | <i>W sumie 2 powiaty - części</i>                                      | <i>W sumie 1 SO ORP + 5 części</i>   | <i>W sumie 81 gmin</i>  |
| <b>Rzeczpospolita Polska (PL)</b>   |  |  |   |
| Województwo dolnośląskie - część  | Powiat Kłodzki - część   | tylko 10 gmin:*  | Kudowa Zdrój - M<br>Lewin Kłodzki - W<br>Duszniki-Zdrój - M<br>Szczytna - MW<br>Polanica-Zdrój - M<br>Kłodzko - M<br>Kłodzko - W<br>Radków - MW<br>Nowa Ruda - M<br>Nowa Ruda - W   |
|   |  | *ozn. wszystkie gminy powiatu Oprócz tych 4: Międzyzlesie - MW, Bystrzyca Kłodzka - MW, Łądek-Zdrój - MW, Stronie Śląskie - MW |   |
|   | Powiat Ząbkowicki - część  | tylko 3 gminy:   | Bardo - MW<br>Ząbkowice Śląskie - MW<br>Stoszowice - W  |
|   | Powiat Dzierżoniowski - część  | tylko 4 gminy:   | Bielawa - M<br>Dzierżoniów - M<br>Pieszyce - M<br>Piława Góra - M   |
|   | Powiat Świdnicki - część   | tylko 3 gminy:   | Świdnica - M<br>Świebodzice - W<br>Dobromierz - W   |
|   | Powiat Jaworski - część  | tylko 1 gmina:   | Bolków - MW   |
|   | Powiat Kamiennogórski - część  | tylko 4 gminy:   | Marciszów - W<br>Kamienna Góra - M<br>Kamienna Góra - W<br>Lubawka - MW   |
|   | Powiat Wałbrzyski - cały   | wszystkie 9 gmin:  | Głuszycza - MW<br>Jedlina-Zdrój - M<br>Wałbrzych - M<br>Boguszów-Gorce - M<br>Mieroszów - MW<br>Szczawno-Zdrój - M<br>Czarny Bór - W<br>Stare Bogaczowice - W<br>Walim - W  |
| <i>W sumie 1 województwo - część</i>  | <i>W sumie 1 powiat + 6 części</i>                                     | <i>W sumie 34 gmin</i>   | <i>W sumie 34 gmin</i>  |



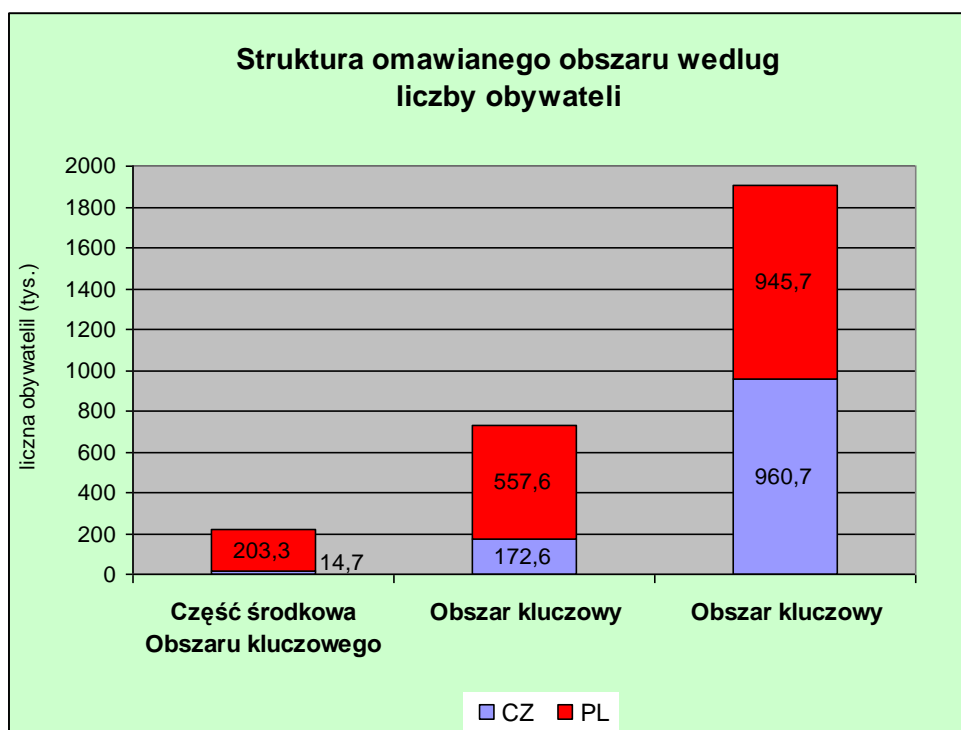
**TABELA NR 5: ZDEFINIOWANIE SZERSZEGO OMAWIANEGO OBSZARU według PODZIAŁU ADMINISTRACYJNEGO**

| CZ - kraj (NUTS 3 - województwo)<br>PL - województwo (NUTS 2 - województwo) | CZ - okres (NUTS 4/LAU1* - powiat)<br>PL - powiat (NUTS 3 - podregion) | CZ - SO ORP (gmina z rozszerzonymi uprawnieniami)<br>PL - obec (mały powiat) / gmina | CZ - obec (miasto)<br>PL - gmina   |
|---|--|--|--|
| <b>Republika Czeska (RCZ)</b>   |  |  |  |
| Královéhradecký kraj - cały   | Náchod - cały  | Broumov<br>Náchod  | wszystkie gminy SO ORP<br>wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Nové Město nad Metují  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Jaroměř  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Trutnov - cały   | Trutnov  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Vrchlabí   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Dvůr Králové nad Labem   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Rychnov nad Kněžnou - cały   | Rychnov nad Kněžnou  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Dobruška   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Kostelec nad Orlicí  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Jičín - cały   | Jičín  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Hořice   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Nová Paka  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Hradec Králové - cały  | Hradec Králové   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Nový Bydžov  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  |  |  |
| Liberecký kraj - część  | Liberec - cały   | Liberec  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Frýdlant   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Jablonec nad Nisou - cały  | Jablonec nad Nisou   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Tanvald  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Železný Brod   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   | Semily - cały  | Semily   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Jilemnice  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Turnov   | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  |  |  |
| Pardubický - część  | Ústí nad Orlicí - część  | Králíky  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Žamberk  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  |  |  |
| Středočeský - część   | Mladá Boleslav - część   | Mnichovo Hradiště  | wszystkie gminy SO ORP   |
|   |  | Mladá Boleslav - część   | <b>tylko gminy:</b> Rabakov, Domousnice, Řítonice, Dolní Bousov, Rohatsko, Obrubce, Obruby, Přepeře, Dobšín, Kněžmost, Bakov nad Jizerou, Branžež, Boseň |
|   | Nymburk - część  | Poděbrady - część  | <b>tylko gminy:</b> Běrunice, Městec Králové, Dymokury, Křinec, Rožďalovice, Sloveč, Záhornice, Chotěšice, Chroustov, Kněžžice                           |
|   |  |  |  |
| <i>W sumie 1 kraj + 3 części</i>  | <i>W sumie 8 powiatów + 3 części</i>                                   | <i>W sumie 26 SO ORP + 2 części</i>  | <b>W sumie 680 gmin</b>  |
| <b>Rzeczpospolita Polska (PL)</b>   |  |  |  |
| Województwo dolnośląskie - część  | Powiat Kłodzki - cały  | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Ząbkowicki - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Dzierżoniowski - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Świdnicki - cały  | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Wałbrzyski - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Kamiennogórski - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Jaworski - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Jeleniogórski - cały  | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Lwówecki - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Lubański - cały   | wszystkie gminy  | wszystkie gminy  |
|   | Powiat Zgorzelecki - część   | tylko 2 gminy:   | Sulików - W<br>Zawidów - M   |
|   |  |  |  |
| <i>W sumie 1 województwo - część</i>  | <i>W sumie 10 powiatów + 1 część</i>                                   | <i>W sumie 78 gmin</i>   | <b>W sumie 78 gmin</b>   |

GRAF NR 4:



GRAF NR 5:



## 4.2 PODSTAWOWE PARAMETRY GEOGRAFICZNE, DEMOGRAFICZNE I SOCJOEKONOMICZNE OMAWIANEGO OBSZARU

TABELA NR 6: PODSTAWOWE PARAMATRY GEOGRAFICZNE, DEMOGRAFICZNE I SOCJOEKONOMICZNE OMAWIANEGO OBSZARU

| WSKAŹNIK  | Środkowa część obszaru kluczowego |       |               | Obszar kluczowy |         |                | Szerzej omawiany obszar |         |                |
|---|-----------------------------------|-------|---------------|-----------------|---------|----------------|-------------------------|---------|----------------|
|   | CZ                                | PL    | W sumie       | CZ              | PL      | W sumie        | CZ                      | PL      | W sumie        |
| Liczba obywateli 2011 (tyś. obywu.) <sup>1</sup>            | 14,7                              | 203,3 | <b>218,0</b>  | 172,6           | 557,6   | <b>729,8</b>   | 960,7                   | 945,7   | <b>1906,4</b>  |
| Liczba obywateli 2030 (tyś. obywu.) <sup>1</sup>            | 14,5                              | 175,5 | <b>190,0</b>  | 173,0           | 490,0   | <b>663,0</b>   | 988,0                   | 840,0   | <b>1 828,0</b> |
| Powierzchnia (km <sup>2</sup> ) - admin. gran. <sup>2</sup> | 184                               | 584   | <b>768</b>    | 1136            | 2 528   | <b>3 664</b>   | 7 776                   | 7 026   | <b>14 802</b>  |
| - geometrycznie   | 89,55                             | 150,2 | <b>239,75</b> | 872,47          | 1805,9  | <b>2678,4</b>  | 6820,8                  | 4230,2  | <b>11 051</b>  |
| Gęstość zaludnienia (ob./ km <sup>2</sup> )                 | 80,0                              | 346,4 | <b>283,9</b>  | 152,0           | 220,6   | <b>199,2</b>   | 123,5                   | 134,6   | <b>128,8</b>   |
| Ilość gmin (CZ)/gmin (PL)                                   | 12                                | 8     | <b>20</b>     | 81              | 34      | <b>115</b>     | 680                     | 78      | <b>758</b>     |
| Struktura wiekowa (0-15, %) <sup>3</sup>                    | 15,3                              | 12,9  | <b>13,0</b>   | 14,9            | 13,4    | <b>13,7</b>    | 14,7                    | 13,4    | <b>14,0</b>    |
| Struktura wiekowa (65+, %) <sup>3</sup>                     | 15,1                              | 15,7  | <b>15,7</b>   | 16,2            | 14,9    | <b>15,1</b>    | 16,0                    | 14,5    | <b>15,2</b>    |
| Obywatele ekonomicznie aktywni. (%) <sup>4</sup>            | 52,0                              | 34,9? | -             | 50,6            | 45,8?   | -              | 50,6                    | 38,2?   | -              |
| Stopień bezrobocia (%) <sup>5</sup>                         | 10,2                              | 22,9  | <b>22,1</b>   | 8,4             | 20,9    | <b>16,9</b>    | 8,1                     | 19,8    | <b>13,4</b>    |
| Przyrost naturalny ludności (2010) <sup>6</sup>             | 0,4                               | -3,5  | <b>-3,3</b>   | 0,6             | -2,5    | <b>-1,8</b>    | 1,3                     | -2,2    | <b>-0,5</b>    |
| Przyrost ludności przez migrację (2010) <sup>7</sup>        | -5,5                              | -3,2  | <b>-3,3</b>   | -2,5            | -2,3    | <b>-2,4</b>    | 0,0                     | -1,7    | <b>-0,9</b>    |
| Całkowita długość linii kolejowych (km)                     | 16,8                              | 55,3  | <b>72,1</b>   | 159,9           | 334,8   | <b>494,7</b>   | 817,4                   | 598,2   | <b>1415,6</b>  |
| Gęstość sieci kolejowej (km/km <sup>2</sup> )               | 0,09                              | 0,09  | <b>0,09</b>   | 0,14            | 0,13    | <b>0,14</b>    | 0,11                    | 0,09    | <b>0,10</b>    |
| Całkowita długość dróg (km) <sup>8</sup>                    | 106                               | 632   | <b>738</b>    | 543             | 2 487   | <b>3 030</b>   | 6 151                   | 6 040   | <b>12 191</b>  |
| Gęstość sieci drogowej (km/km <sup>2</sup> )                | 0,58                              | 1,08  | <b>0,96</b>   | 0,48            | 0,98    | <b>0,83</b>    | 0,79                    | 0,86    | <b>0,82</b>    |
| Liczba turystów 2001 (tys.)                                 | 19,6                              |       |               | 387,5           |         |                | 1 673,4                 |         |                |
| Liczba turystów 2010 (tys.)                                 | 15,2                              | 276,0 | <b>291,2</b>  | 306,1           | 354,0   | <b>660,0</b>   | 1 322,0                 | 828,9   | <b>2 150,9</b> |
| Liczba turystów 2030 (tys.)                                 | 14,0                              |       |               | 280,0           |         |                | 1 200,0                 |         |                |
| Liczba noclegów 2010 (tys.)                                 | 52,2                              | 908,0 | <b>960,1</b>  | 1 376,2         | 1 124,3 | <b>2 500,4</b> | 4 979,3                 | 2 584,1 | <b>7 563,4</b> |
| Średnia liczba noclegów 2010 (dni)                          | 3,4                               | 3,3   | <b>3,3</b>    | 4,5             | 3,2     | <b>3,8</b>     | 3,8                     | 3,1     | <b>3,5</b>     |

### Wyjaśnienia:

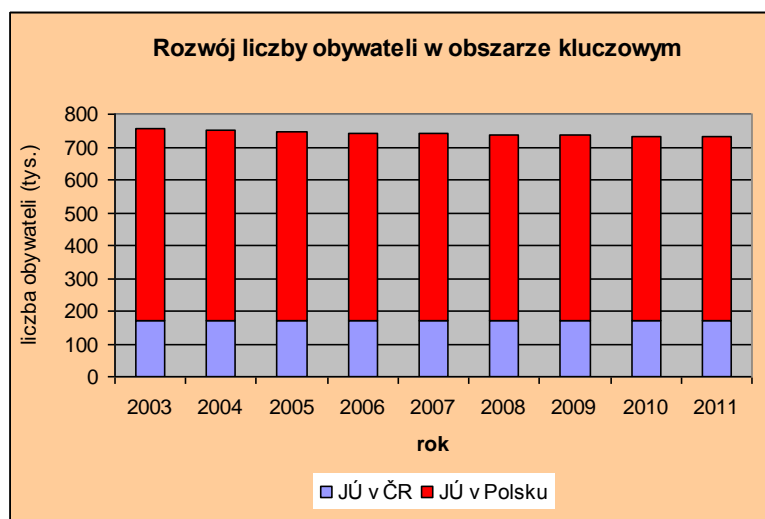
- <sup>1</sup> Liczba obywateli w obu krajach jest wprowadzona na dzień k 1. 1. 2011 - z powodu możliwości porównania z pozostałymi wskaźnikami, które powinny też odwijać się od tej daty (np. struktura z punktu widzenia wieku) - prognoza ČSÚ
- <sup>2</sup> powierzchnia według granic administracyjnych objętych jednostek terenowych (wyższa, zastosowana dla obliczeń statystycznych - gęstość zaludnienia, infrastruktura transportowa) wers. Powierzchnia według schematycznego wytyczenia konkretnej kategorii omawianego obszaru przez szkielet komunikacyjny (mniejsza, wprowadzana dla orientacji, dla statystycznych obliczeń nie można jej zastosować)
- <sup>3</sup> Struktura wiekowa części środkowej obszaru kluczowego czeskiej strony (gminy w SO ORP Broumov) jest według gmin, w przypadku pozostałych jednostek terenowych według powiatów. Jeżeli w omawianym obszarze znajduje się tylko część powiatu jest udział obywateli do 15 lat oszacowany przez obliczenie jako udział struktury wiekowej powiatu na liczbę obywateli części i powiatu.
- <sup>4</sup> Ekonomicznie aktywni obywatele w RCZ przejęte z danych MPSV (Ministerstwa Pracy i spraw społecznych RCz), z których jest obliczona miara bezrobotnych. W podobny sposób została także obliczona także miara aktywności ekonomicznej w Polsce, prawdopodobnie z powodu odmiennej metodyki są wyniki inne, czyli nie można danych w całości porównać.
- <sup>5</sup> Miara bezrobocia (wiosna 2011) w środkowej części obszaru kluczowego w RCZ została obliczona z poziomu gmin, w pozostałych stopniach omawianego obszaru została przejęta z danych powiatu.
- <sup>6</sup> Naturalny przyrost ludności jest wprowadzony w przeliczenia na 1000 obywateli. W części środkowej obszaru kluczowego po stronie czeskiej są dane z całego SO ORP Broumov. W przypadku pozostałych jednostek terenowych są za całe powiaty. Z powodu niedoboru danych mamy je tylko za ostatni dostępny rok (2010).
- <sup>7</sup> Przyrost ludności przez migrację jest wprowadzony w przeliczeniu na 1000 obywateli. W części środkowej obszaru kluczowego po stronie czeskiej są dane z całego SO ORP Broumov. W przypadku pozostałych jednostek terenowych są za całe powiaty. Z powodu niedoboru danych mamy je tylko za ostatni dostępny rok (2010).
- <sup>8</sup> Całkowita długość sieci dróg w RCZ jest sumą długości dróg 1-3 klasy (w NR autostrad i dróg ekspresowych), w Polsce natomiast rozchodzi się o całkowitą długość dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni. Wskaźnik jest do dyspozycji tylko w płaszczyźnie powiatów. Za niższe jednostki terytorialne została długość dróg oszacowana przez obliczenie, jako przeciętna część danej jednostki terenowej w powiecie (przeciętny udział został określony jako arytmetyczna przeciętna udziałów reprezentowanych gmin, liczby obywateli i powierzchni danej niższej jednostki terenowej na wyższą), który został pomnożony przez długość dróg w konkretnym powiecie. - patrz również Tab. Nr 17
- <sup>9</sup> liczba turystów, którzy spędzili noc w zbiorowej kwaterze; dla środkowej części obszaru kluczowego jest rozważany cały obszar SO ORP Broumov; szerzej omawiany obszar bez sąsiednich części kraju Pardubického i Středočeského; w Polsce zawsze rozchodzi się o dane z całych powiatów; szacowana liczba turystów w r. 2030 wynika z rozwoju lat ubiegłych bez uwzględnienia ewent. rzutu działań Studium; (uwzględnienie patrz dalej rozdział 4.3);

**TABELA NR 7: ROZWÓJ LICZBY OBYWATELI W OMAWIANYM OBSZARZE**

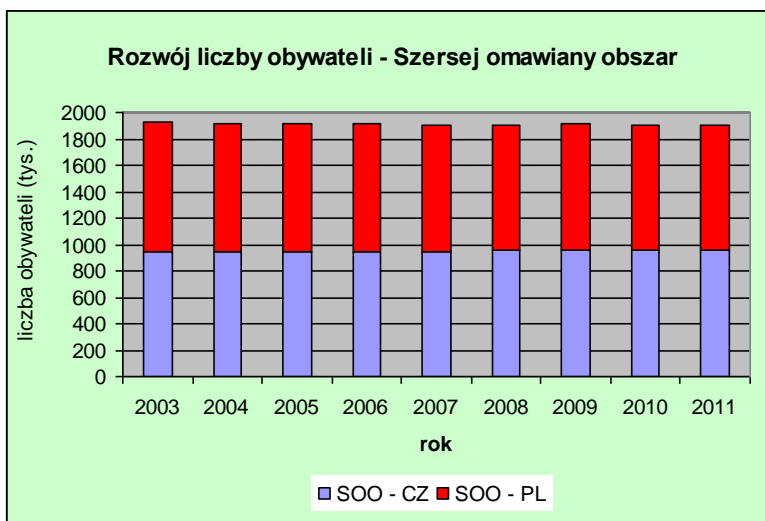
| Rok                                      | 2002  | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    |
|--|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Część środkowa obszaru kluczowego</b> |       | 233,4   | 229,7   | 228,1   | 228,3   | 224,2   | 222,0   | 222,5   | 219,0   | 218,0   |
| z tego w RCz                             | 15,3  | 15,2    | 15,1    | 15,1    | 15,0    | 15,0    | 14,9    | 14,9    | 14,8    | 14,7    |
| z tego w Polsce                          |       | 218,2   | 214,6   | 213,0   | 213,3   | 209,2   | 207,1   | 207,6   | 204,2   | 203,3   |
| <b>Obszar kluczowy</b>                   |       | 753,7   | 749,1   | 745,9   | 743,3   | 739,7   | 737,1   | 736,7   | 732,6   | 729,8   |
| z tego w RCz                             | 172,7 | 172,3   | 172,2   | 171,9   | 172,0   | 172,1   | 172,4   | 172,7   | 172,4   | 172,2   |
| z tego w Polsce                          |       | 581,4   | 576,9   | 574,0   | 571,3   | 567,6   | 564,7   | 564,0   | 560,2   | 557,6   |
| <b>Szerzej omawiany obszar</b>           |       | 1 923,0 | 1 916,6 | 1 911,7 | 1 910,1 | 1 907,9 | 1 908,4 | 1 913,1 | 1 908,7 | 1 906,4 |
| z tego w RCz                             | 943,3 | 942,2   | 941,5   | 941,0   | 943,7   | 947,1   | 952,7   | 958,1   | 959,4   | 960,7   |
| z tego w Polsce                          |       | 980,8   | 975,1   | 970,7   | 966,4   | 960,8   | 955,7   | 955,0   | 949,3   | 945,7   |

Uwaga: Dane z lat referencyjnych są zawsze na dzień 1. 1., konstrukcyjnie zbudowane z danych objętych gmin;

**GRAF NR 6:**



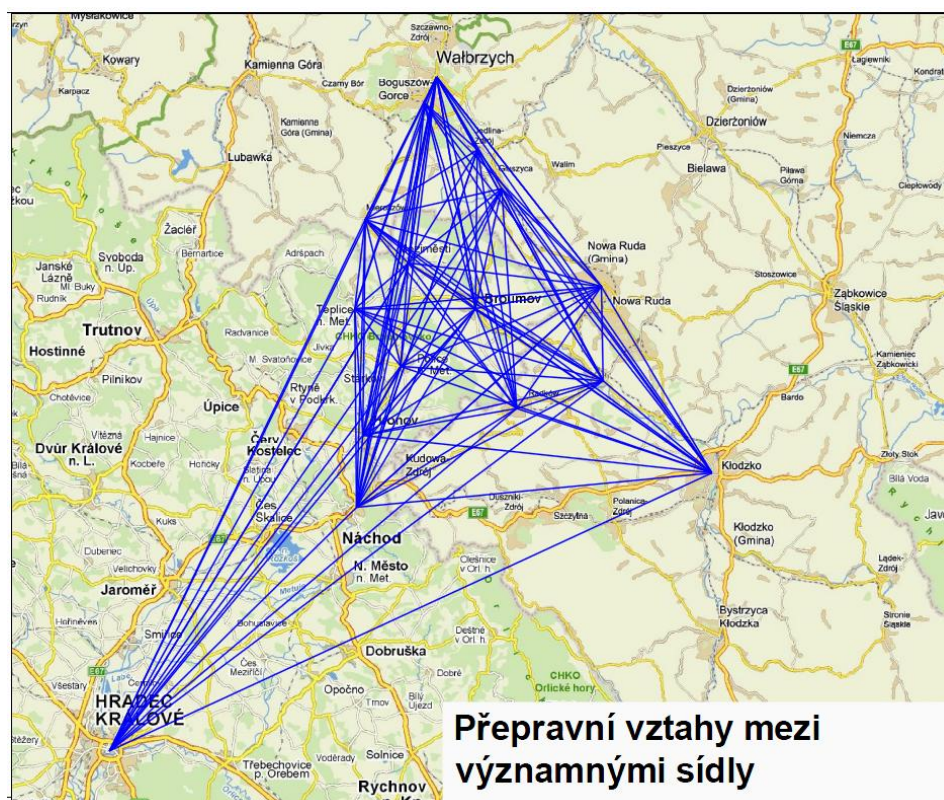
**GRAF NR 7:**



### 4.3 SYSTEM TRANSPORTOWY ROZWIĄZYWANEGO OBSZARU - STAN OBECNY I PROBLEMY

Poniższe częściowe rozdziały opisujące poszczególne składniki systemu transportowego dotyczą takiej ramy terytorialnej omawianego obszaru, dla której zostały zaplanowane pojedyncze działania (z częściowym wyjątkiem transportu lotniczego). Dlatego najczęściej uwagi skupiono na kluczowym obszarze i jego zewnętrznych relacjach.

#### SCHEMA NR. 1: RELACJE TRANSPORTOWE MIĘDZY WAŻNYMI OŚRODKAMI



Źródło: Posouzení proveditelnosti obnovy železničního spojení Česká republika - Polská republika na úseku Otovice zastávka - st. hranice a dále Otovice zast. - Broumov optimalizace stávajícího úseku tratě v návaznosti na úsek Tlumaczów - granica państwa (Rzeczpospolita Polska) (Dopravní projektování, spol. s r.o., Ostrava, 05/2011);

Reprezentacja podróży do pracy, za usługami, do szkół. Źródło: dane ČSÚ a POLSTAT.

Zmiana usług transportowych spowoduje również zmianę relacji transportowych w tej dziedzinie. Po zakończeniu realizacji działania systemu transportowego przewiduje się wzrost relacji transportowych w związku z atrakcyjnością obszaru z punktu widzenia turystyki. W niektórych trasach przewiduje się dwukrotny wzrost transportu w Sezonie turystycznym ewent. w weekendu.

Realizacja proponowanego systemu transportu (a szczególnie działań dotyczących transportu kolejowego) powinna znacząco powstrzymać obniżającą się ilość turystów na wszystkich trzech poziomach omawianego obszaru. Wykonawcy studium szacują wzrost o 20-30% w porównaniu ze stanem, jaki by zaistniał (np. w roku 2030) bez realizacji proponowanych działań. Lepsze powiązanie celów turystycznych po obu stronach granicy, połączeniu głównych rodzajów transportu jak również poprawa infrastruktury turystycznej i świadczonych usług to wszystko powinno mieć dodatni wpływ na wzrost średniej liczby noclegów (ok. 4-5 dni w kluczowym obszarze, głównie w jego środkowej części).

Podobnych skutków spodziewamy się także w wypadku całkowitej stabilizacji populacji w omawianym obszarze (patrz rozdz. 6.3).

## SCHEMA Nr. 2: RELACJE TRANSPORTOWE MIĘDZY WAŻNYMI OŚRODKAMI (ponad 70 osób)



Žródlo: Posouzení proveditelnosti obnovy železničního spojení Česká republika - Rzeczpospolita Polska na trase Otovice zastávka - st. hranice a dále Otovice zast. - Broumovo optimalizace stávajícího úseku tratě v návaznosti na úsek Tłumaczów - granica państwa (Rzeczpospolita Polska) (Dopravní projektování, spol. s r.o., Ostrava, 05/2011);

### 4.3.1 Transport kolejowy

Za najważniejszą linię kolejową regionu można uznać główną linię kolejową nr 026 (Týniště n.Orlicí – Náchod – Meziměstí – Broumovo – Otovice), łączącą powiat nachodski ze stolicą województwa, miastem Hradec Králové jak i innymi miastami czeskiego województwa Královéhradecký kraj. Połączenie z centralnymi Czechami umożliwiają kolejne nawiązujące linie kolejowe krajowe jak również regionalne, mianowicie linia kolejowa nr 047 w Teplicach nad Metují (do Adršpachu i Trutnova) oraz linia kolejowa nr 033 w Václavicach (do miejscowości Starkoč, z natychmiastowym połączeniem do miast Trutnov, Jaroměř i Hradec Králové). Ze stacji kolejowej Meziměstí prowadzi trasa linii międzynarodowej do Polski (w kierunku na Wałbrzych).

Przez szerszy obszar zainteresowania prowadzą następujące linie kolejowe:

- 020 Velký Osek – Hradec Králové - Choceň
- 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad
- 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Dolní Lipka – Štíty + odgałęzienie Lichkov – Międzyzlesie
- 026 Týniště nad Orlicí – Otovice
- 030 Jaroměř – Liberec
- 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř
- 032 Jaroměř – Trutnov
- 033 Starkoč – Náchod
- 035 Železný Brod – Tanvald
- 036 Liberec – Tanvald – Harrachov
- 037 Liberec – Raspenava - Černousy
- 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov
- 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov

- 043 Trutnov – Královec – Lubawka  
 046 Hněvčoves – Smiřice (linia lokalna, ruch pociągów osobowych wstrzymano w roku 2004, nieregularne wykorzystanie linii w celu nostalgicznych przejazdów w historycznych pociągach wycieczkowych)  
 047 Trutnov – Teplice nad Metují  
 061 Jičín – Nymburk  
 062 Chlumeck nad Cidlinou – Křinec  
 063 Kopydlno - Bakov nad Jizerou  
 064 Dolní Bousov – Stará Paka  
 070 Bakov nad Jizerou – Turnov
- 137 Katowice – Nysa – Ząbkowice Śląskie – Legnica  
 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec  
 276 Wrocław – Kłodzko – Międzyziesie  
 283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Ławszowa  
 286 Kłodzko – Nowa Ruda – Wałbrzych  
 290 Wrociszów Dolny - Sulików  
 291 Boguszów Gorce - Mieroszów  
 299 Kamienna Góra – Lubawka  
 302 Malczyce – Strzegom – Bolków  
 308 Jelenia Góra - Kowary  
 309 Kłodzko – Kudowa Zdrój  
 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba  
 344 Zawidów – Wrociszów Dolny  
 345 Kamienna Góra – Pisarzowice  
 776 Kamienna Góra - Wojcieszów

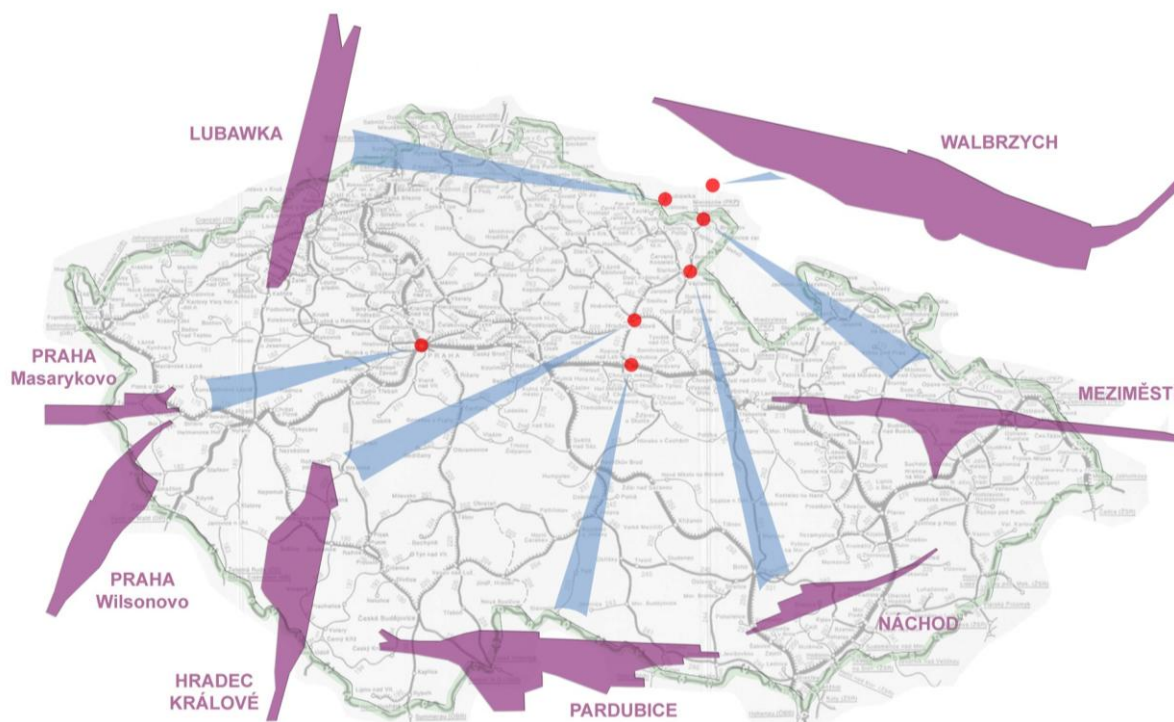
Trasa Lichkov – Międzyziesie – Wrocław wchodzi w skład głównej trasy międzynarodowej (AG3) C-59/2.

**TABELA NR 8: ZMODYFIKOWANA ANALIZA SWOT TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ROZWIĄZYWANYM OBSZARZE\***

| MOCNE STRONY  | SŁABE STRONY   |
|---|--|
| - gęsta sieć linii kolejowych   | - pagórkowaty teren w dużej części omawianego obszaru  |
| - ponadprzeciętne warunki stworzenia okręgów linii kolejowych   | - w niektórych miejscach zimą trudne warunki klimatyczne   |
| - długa tradycja transportu kolejowego w regionie   | - duża część linii ze stłumionym lub zupełnie wstrzymanym ruchem pasażerskim, ew. całkowicie zniesionych                                   |
| - wysoka ilość atrakcyjnych pod względem turystycznym i dojazdowym celów osiągalnych po liniach kolejowych          | - duża ilość naturalnych wartości / limitów w obszarze   |
| - znaczący popyt na nowoczesny i niezawodny przewóz osób do pracy, szkół, urzędów itp.                              | - niska część zelektryfikowanych linii kolejowych  |
| - kompatybilność i wzajemna komplementarność transportu kolejowego a turystyki pieszej lub rowerowej                | - w niektórych miejscach nielogiczne (anachroniczne) położenie przystanków kolejowych w stosunku do centralnej części terenów mieszkalnych |
| - możliwość wykorzystania części towarzyszącej infrastruktury kolejowej dla celów turystycznych i świadczenia usług | - duża ilość zwrotnic kolejowych bez możliwości ciągłego przejazdu (szczególnie po stronie czeskiej)                                       |
| - pod względem ochrony środowiska naturalnego to najbardziej umiarkowana forma transportu zbiorowego                | - często przestarzała infrastruktura kolejowa, zaplecze eksploatacyjne jak również tabor kolejowy  |
| - dodatni wpływ na kształtowanie krajobrazu, kulturalno-społeczne korzyści linii kolejowej                          | - na niektórych odcinkach utrata pozycji głównego środka transportu  |

\* akcentująca kluczowy obszar

### SCHEMAT NR 3: PORÓWNANIE POWIERZCHNI NIEKTÓRYCH DWORCÓW W KLUCZOWYM OBSZARZE



#### 4.3.2 Transport drogowy

Obszaru kluczowego dotyczą następujące autostrady (drogi ekspresowe) i drogi krajowe lub wojewódzkie:

##### Autostrady i drogi ekspresowe

D11/R11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – granica państwa (RCz/RP)

S-3 granica państwa (RP/RCz) – Lubawka – Legnica - Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski – Parnica – Szczecin – Goleniów - Świnoujście

Perspektywiczna trasa autostrady D11/R11 stanowi część składową transeuropejskiej sieci transportowej oraz sieci autostrad RCz, przedstawia kluczowe połączenie Pragi, miast Hradec Králové, Trutnov i Polski. Całkowita długość wynosi 154 kilometrów. Jej istnienie i znaczenie transportowe jest istotne dla rozwoju kluczowego obszaru. Połączenie czeskiej drogi ekspresowej R11 i polskiej drogi ekspresowej S-3 jest przedmiotem Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskiej (Straszyn, 18 marca 2005 r.). Proponowana trasa jest terytorialnie ustabilizowana. Autostrada D11 kategorii D27,5/120 została wg planu zakończona na wielopoziomowym skrzyżowaniu Jaroměř - północ, pozostały odcinek Jaroměř – Trutnov – granica państwa (RCz/RP) będzie jako droga ekspresowa R11 kategorii R25,5/120. Drogę wliczono w sieć Międzynarodowych Tras Europejskich (MT RCz 2012r.).

Stopniowa realizacja nośnego systemu zewnętrznej obwodnicy drogowej - autostrady D11 oraz nawiązującej drogi ekspresowej R11 i S-3 to największe priorytety w obszarze.



## Drogi krajowe

- I/14 Vrchlabí – Trutnov – Náchod – Vamberk
- I/16 Jičín – Trutnov – Královec – granica państwa (RCz/RP)
- I/33 Hradec Králové – Jaroměř – Náchod – granica państwa (RCz/RP)
- I/37 Trutnov – Jaroměř – Hradec Králové

- č. 5 Strzegom – Bolków – Kamienna Góra – Lubawka – granica państwa (RP/RCz)
- č. 8 granica państwa (RCz/RP) – Kudowa Zdrój – Kłodzko – Wrocław
- č.34 Świebodzice – Dobromierz
- č.35 granica państwa (RCz/RP) – Mieroszów – Wałbrzych – Świebodzice – Świdnica – Wrocław

Droga I/33 i nr 8 jest częścią głównej trasy międzynarodowej E67, głównej nadrzędnej osi transportowej o transgranicznym powiązaniu z siecią transportową i strukturą osiedlenia RP/RCz, z dużym udziałem ruchu tranzytowego.

W propozycjach skupiamy się przede wszystkim na poprawie dróg krajowych, żeby ich standard odpowiadał perspektywnym potrzebom, szczególnie zalecamy zmianę organizacji ich ruchu poza tereny zabudowy i pojedynczych osiedli. Ponieważ chodzi o osobne przedsięwzięcia budowlane, porządek ich realizacji nie jest wzajemnie uwarunkowany.

## Drogi wojewódzkie

- II/285 Velichovky – Jaroměř – Městec – Nové Město nad Metují – Olešnice v Orlických horách
- II/301 Trutnov – Radvanice – Police nad Metují
- II/302 granica państwa (RCz/RP) – Meziměstí – Broumov – granica państwa (RCz/RP)
- II/303 Náchod – Hronov – Police nad Metují – Broumov – Janovičky – granica państwa (RCz/RP)
- II/304 Úpice – Hořičky – Česká Skalice – Městec – Opočno
- II/307 Velký Třebešov – Choustníkovo Hradiště
- II/567 Rtyně v Podkrkonoší – Hronov
- č.367 Kamienna Góra – Wałbrzych
- č.375 Dobromierz – Wałbrzych
- č.376 Wałbrzych – Jabłów
- č.379 Wałbrzych – Świdnica
- č.380 Unisław Śląski – Głuszycyca
- č.381 Wałbrzych – Głuszycyca – Nowa Ruda – Kłodzko
- č.382 Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie
- č.383 Jedlina Zdrój – Pieszyce – Dzierżoniów
- č.384 Wolibórz – Bielawa – Dzierżoniów
- č.385 granica państwa (RCz/RP) – Tłumaczów – Nowa Ruda – Ząbkowice Śląskie
- č.386 Ścinawka Średnia – Gorzuchów
- č.387 Ścinawka Górna – Radków – Kudowa Zdrój
- č.388 Ratno Dolne – Polanica Zdrój

Drogi wojewódzkie mają istotne znaczenie regionalne, łączą poszczególne osiedla regionu i są trasami radialnymi zewnętrznej obwodnicy drogowej. Docelowo sieć dróg wojewódzkich powinna być zwartą, bezkolizyjną siecią o standardowych parametrach kategorii min. S7,5/60. W przypadku niektórych dróg ów systemowy postulat wymaga stopniowej realizacji istotnych zmian organizacji ruchu, przebudowy i modernizacji wraz z rozszerzeniem i zmianami nieodpowiednich parametrów jak szerokości, kierunku i wysokości, w tym także przebudowy szeregu obiektów mostowych, przepustów, murów oporowych lub okładzinowych itp.

## Drogi powiatowe

Pozostałe drogi wojewódzkie, czyli drogi powiatowe, nawiązując do dróg wojewódzkich pełnią funkcję mikroregionalnej i lokalnej komunikacji między pojedynczymi gminami, lokalnymi lub działalnościami.

## Natężenia ruchu drogowego

Natężenia ruchu drogowego można wyczytać z załączonych tabeli. Natężenia udokumentowano na podstawie generalnego pomiaru ruchu z roku 2010 (źródło: Ředitelství silnic a dálnic ČR oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad). Wszelkie dane odnoszą się do rzeczywistej liczby pojazdów na dobę w obu kierunkach i przedstawiają całoroczne średnie natężenie ruchu. Perspektywiczne natężenia są ekstrapolowane za pomocą współczynników wzrostu wg Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha.

Największe obciążenie ruchem (prawie jedna piąta transportu ciężarowego) po stronie czeskiej dotyczy drogi krajowej nr 33 na odcinku biegnącym przez miasto Náchod (18 547 pojazdów na dobę w obu kierunkach), bardzo wysokich wartości osiąga także na przejazdach przez miasta Nové Město nad Metují na drodze I/14, Kocbeře na drodze I/37 i Hronov na drodze II/303.

Po stronie polskiej najbardziej obciążoną jest droga nr 35 w Wałbrzychu, wysoką ilość pojazdów rejestrowano również na drodze nr 8 na całym odcinku zainteresowania (Kudowa Zdrój - Ząbkowice Śląskie) oraz na drodze nr 382 (Dzierżoniów).

Pokazane tu zostały perspektywiczne natężenia na sieci dróg w 2030 roku bez dobudowania dróg ekspresowych. Perspektywiczne natężenie ruchu na sieci dróg kluczowego obszaru będzie w dużym stopniu zależało od realizacji właśnie tych dróg ekspresowych, również będzie zależało od przewidywanego procesu budowy i horyzontów czasowych realizacji.

Kwestia wyższego obciążenia dróg ruchem z wysokim odsetkiem transportu tranzytowego w kierunku południowo-północnym zostanie w ostatecznym stadium rozwiązana poprzez budowę autostrady (drogi ekspresowej) D11 (R11) i S-3, w innych kierunkach zastąpiono nieodpowiednie przejazdy przez miasta sugerowanymi zmianami organizacji ruchu dróg.

W obszarze kluczowym priorytetem wydaje się realizacja drogi ekspresowej R11, która będzie miała znaczący wpływ na funkcjonowanie i natężenie całego systemu transportowego. Natężenie transportowe drogi I/33 i nawiązującej drogi nr 8 (będącej częścią składową głównej trasy międzynarodowej E67) jednak prawdopodobnie zostanie bardzo wysokie, nawet po dobudowaniu drogi ekspresowej R11 w północnym kierunku.

Po zakończeniu realizacji działania na wewnętrznej obwodnicy drogowej przewiduje się umiarkowane podwyższenie natężenia transportowego drogi II/302 prowadzącej nową trasą Meziměstí – Broumov, oraz po stronie polskiej drogi nr 380 Głuszyca - Unisław Śląski. Zwiększenie natężeń będzie jednak dotyczyło tylko indywidualnego transportu pasażerskiego, obecne zakazy wjazdu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 6 (7) ton zostaną zachowane. Zwiększenie natężenia powinno być w dużej mierze eliminowane przez przesunięcie części transportu na współbieżny okrąg kolejowy.

**TABELA NR 9: SIEĆ DRÓG W KLUCZOWYM OBSZARZE - REPUBLIKA CZESKA (2010)**

| <b>Nr drogi</b> | <b>Odcinek</b> | <b>Położenie</b>               | <b>T</b> | <b>O</b> | <b>M</b> | <b>S</b> |
|-----------------|----------------|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| I/14            | 5-0860         | Vrchoviny                      | 1008     | 6084     | 99       | 7191     |
| I/14            | 5-3529         | Červený Kostelec               | 743      | 3623     | 59       | 4425     |
| I/16            | 5-1180         | Královec - granica państwa     | 210      | 1211     | 7        | 1428     |
| I/16            | 5-3471         | Trutnov                        | 257      | 2109     | 30       | 2396     |
| I/33            | 5-0107         | Obwodnica Českéj Skalicej      | 2371     | 5628     | 39       | 8038     |
| I/33            | 5-0130         | Náchod - gr. państwa           | 1743     | 3487     | 56       | 5286     |
| I/33            | 5-0111         | Náchod - przejazd przez miasto | 3435     | 14881    | 231      | 18547    |
| I/37            | 5-1310         | Kocbeře                        | 1036     | 6301     | 61       | 7398     |
| II/285          | 5-3380         | Nahořany                       | 364      | 1260     | 42       | 1666     |
| II/301          | 5-3540         | Radvanice                      | 189      | 1428     | 28       | 1645     |
| II/302          | 5-3560         | Hejtmánkovice                  | 106      | 1304     | 19       | 1429     |
| II/302          | 5-3566         | Starostín - gr. państwa        | 42       | 662      | 0        | 704      |
| II/302          | 5-4850         | Otovice - gr. państwa          | 187      | 1153     | 31       | 1371     |
| II/303          | 5-2282         | Hronov                         | 1043     | 6640     | 135      | 7818     |
| II/303          | 5-2290         | Pěkov                          | 587      | 3358     | 56       | 4001     |
| II/303          | 5-4870         | Janovičky - gr. państwa        | 33       | 220      | 8        | 261      |
| II/303          | 5-4871         | Olivětín                       | 195      | 1607     | 28       | 1830     |
| II/304          | 5-4920         | Hořičky                        | 150      | 1247     | 19       | 1416     |
| II/304          | 5-4930         | Velká Jesenice                 | 279      | 1007     | 14       | 1300     |
| III/30110       | 5-3550         | Adršpach                       | 161      | 805      | 11       | 977      |
| III/30326       | 5-6000         | Hynčice                        | 92       | 518      | 14       | 624      |

Legenda:

- T – samochody ciężarowe i przyczepy
- O – samochody osobowe a lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)
- M – jednośladowe pojazdy silnikowe
- S – suma wszystkich pojazdów silnikowych i przyczep

**TABELA NR 10: SIEĆ DRÓG W KLUCZOWYM OBSZARZE - REPUBLIKA CZESKA (2030)**

| <b>Nr drogi</b> | <b>Odcinek</b> | <b>Położenie</b>            | <b>T</b> | <b>O</b> | <b>M</b> | <b>S</b> |
|-----------------|----------------|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|
| I/14            | 5-0860         | Vrchoviny                   | 1139     | 9187     | 99       | 10425    |
| I/14            | 5-3529         | Červený Kostelec            | 840      | 5471     | 59       | 6370     |
| I/16            | 5-1180         | Královec – granica państwa  | 237      | 1829     | 7        | 2073     |
| I/16            | 5-3471         | Trutnov                     | 291      | 3185     | 30       | 3506     |
| I/33            | 5-0107         | Obvodnica Českéj Skalicy    | 2680     | 8499     | 39       | 11218    |
| I/33            | 5-0130         | Náchod - granica państwa    | 1970     | 5266     | 56       | 7292     |
| I/33            | 5-0111         | Náchod - przejazd           | 3882     | 22471    | 231      | 26584    |
| I/37            | 5-1310         | Kocbeře                     | 1171     | 9515     | 61       | 10747    |
| II/285          | 5-3380         | Nahořany                    | 412      | 1903     | 42       | 2357     |
| II/301          | 5-3540         | Radvanice                   | 212      | 2157     | 28       | 2397     |
| II/302          | 5-3560         | Hejtmánkovice               | 120      | 1970     | 19       | 2109     |
| II/302          | 5-3566         | Starostín - granica państwa | 48       | 1000     | 0        | 1048     |
| II/302          | 5-4850         | Otovice - granica państwa   | 212      | 1741     | 31       | 2032     |
| II/303          | 5-2282         | Hronov                      | 1179     | 10027    | 135      | 11341    |
| II/303          | 5-2290         | Pěkov                       | 664      | 5071     | 56       | 5791     |
| II/303          | 5-4870         | Janovičky – gr. państwa     | 38       | 333      | 8        | 379      |
| II/303          | 5-4871         | Olivětín                    | 221      | 2427     | 28       | 2676     |
| II/304          | 5-4920         | Hořičky                     | 170      | 1883     | 19       | 2072     |
| II/304          | 5-4930         | Velká Jesenice              | 316      | 1521     | 14       | 1851     |
| III/30110       | 5-3550         | Adršpach                    | 182      | 1216     | 11       | 1409     |
| III/30326       | 5-6000         | Hynčice                     | 104      | 783      | 14       | 901      |

**Legenda:**

T – samochody ciężarowe i przyczepy

O – samochody osobowe a lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)

M – jednośladowe pojazdy silnikowe

S – suma wszystkich pojazdów silnikowych i przyczep

**TABELA NR 11: SIEĆ DRÓG W KLUCZOWYM OBSZARZE - RZECZPOSPOLITA POLSKA (2010)**

| <b>Nr drogi</b> | <b>Odcinek</b> | <b>Położenie</b>         | <b>T</b> | <b>O</b> | <b>M</b> | <b>S</b> |
|-----------------|----------------|--------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 5               | 30809          | Kamienna Góra            | 510      | 7756     | 48       | 8314     |
| 5               | 30811          | Gr. państwa Lubawka      | 207      | 3313     | 41       | 3561     |
| 8               | 30405          | Ząbkowice Śląskie        | 2003     | 8948     | 47       | 10998    |
| 8               | 30408          | Polanica Zdrój           | 2475     | 11054    | 67       | 13596    |
| 8               | 30412          | Gr. państwa Kudowa Zdrój | 2169     | 5028     | 59       | 7256     |
| 35              | 30805          | Świdnica                 | 1034     | 11117    | 55       | 12206    |
| 35              | 30813          | Wałbrzych                | 1746     | 19184    | 77       | 21007    |
| 35              | 30815          | Gr. państwa Mieroszów    | 35       | 988      | 11       | 1034     |
| 35              | 30820          | Unisław Śląski           | 297      | 1806     | 3        | 2106     |
| 367             | 02171          | Czarny Bór               | 564      | 4572     | 47       | 5183     |
| 380             | 02201          | Unisław Śląski           | 16       | 751      | 20       | 787      |
| 381             | 02205          | Głuszycza                | 388      | 3508     | 59       | 3955     |
| 382             | 02214          | Dzierżoniów              | 855      | 10011    | 88       | 10954    |
| 384             | 02224          | Bielawa                  | 258      | 4197     | 77       | 4532     |
| 385             | 02228          | Gr. państwa Tłumaczów    | 85       | 1108     | 22       | 1215     |
| 385             | 02230          | Nowa Ruda                | 112      | 2417     | 28       | 2557     |
| 386             | 02239          | Ścinawka Średnia         | 199      | 2253     | 32       | 2484     |
| 387             | 02242          | Radków                   | 123      | 1982     | 50       | 2155     |

Legenda:

T – samochody ciężarowe i przyczepy

O – samochody osobowe a lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)

M – jednośladowe pojazdy silnikowe

S – suma wszystkich pojazdów silnikowych i przyczep

**TABELA NR 12: SIEĆ DRÓG W KLUCZOWYM OBSZARZE - RZECZPOSPOLITA POLSKA (2030)**

| Nr drogi | Odcinek | Położenie                | T    | O     | M  | S     |
|----------|---------|--------------------------|------|-------|----|-------|
| 5        | 30809   | Kamienna Góra            | 577  | 11712 | 48 | 12337 |
| 5        | 30811   | Gr. państwa Lubawka      | 234  | 5003  | 41 | 5278  |
| 8        | 30405   | Ząbkowice Śląskie        | 2264 | 13512 | 47 | 15823 |
| 8        | 30408   | Polanica Zdrój           | 2797 | 16692 | 67 | 19556 |
| 8        | 30412   | Gr. państwa Kudowa Zdrój | 2451 | 7593  | 59 | 10103 |
| 35       | 30805   | Świdnica                 | 1169 | 16787 | 55 | 18011 |
| 35       | 30813   | Wałbrzych                | 1973 | 28968 | 77 | 31018 |
| 35       | 30815   | Gr. państwa Mieroszów    | 40   | 1492  | 11 | 1543  |
| 35       | 30820   | Unisław Śląski           | 336  | 2728  | 3  | 3067  |
| 367      | 02171   | Czarny Bór               | 638  | 6904  | 47 | 7589  |
| 380      | 02201   | Unisław Śląski           | 19   | 1134  | 20 | 1173  |
| 381      | 02205   | Głuszycza                | 439  | 5298  | 59 | 5796  |
| 382      | 02214   | Dzierżoniów              | 967  | 15117 | 88 | 16172 |
| 384      | 02224   | Bielawa                  | 292  | 6338  | 77 | 6707  |
| 385      | 02228   | Gr. państwa Tłumaczów    | 97   | 1674  | 22 | 1793  |
| 385      | 02230   | Nowa Ruda                | 127  | 3650  | 28 | 3805  |
| 386      | 02239   | Ścinawka Średnia         | 225  | 3403  | 32 | 3660  |
| 387      | 02242   | Radków                   | 139  | 2993  | 50 | 3182  |

Legenda:

T – samochody ciężarowe i przyczepy

O – samochody osobowe a lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)

M – jednośladowe pojazdy silnikowe

S – suma wszystkich pojazdów silnikowych i przyczep

**TABELA NR 13: ZMODYFIKOWANA ANALIZA SWOT RUCHU DROGOWEGO W KLUCZOWYM OBSZARZE**

| MOCNE STRONY   | SŁABE STRONY   |
|--|--|
| - stosunkowo gęsta sieć dróg   | - teren pagórkowaty w dużej części omawianego obszaru  |
| - możliwość stworzenia okręgowego systemu drogowego przy jednoczesnym odchyleniu transportu tranzytowego z najcenniejszych pod względem przyrodniczym obszarów | - nadmierny transport tranzytowy przez cenne pod względem przyrodniczym obszary i centra miast i gmin                        |
|  | - wysoki odsetek dróg z nawierzchnią złej jakości  |
|  | - duża ilość częściowych przeszkód ruchu (nieodpowiednie pomiary szerokości, widoczności, limity wysokości dróg podziemnych) |
|  | - ograniczony parking (również z powodu warunków terenowych)   |
|  | - ostry konflikt ruchu samochodowego (w tym też postojów parkingowych) z wartościami kulturalnymi i przyrodniczymi obszaru   |
|  | - zimą w niektórych miejscach trudne warunki klimatyczne   |

### 4.3.3 Transport rowerowy i turystyka rowerowa

W propozycjach dotyczących Transportu rowerowego i turystyki rowerowej uwzględniono *Aktualizację koncepcji transportu rowerowego w województwie Královéhradecký kraj (Aktualizaci koncepcje cyklodopravy Královéhradeckého kraje; CDV, v.v.i. Brno, 2009).*

Rozmaity teren zadowoli prawie wszystkich rowerzystów, którzy używają roweru bądź jako środka transportu do pracy, za rozrywką, bądź jako środka do uprawiania sportu, relaksu lub innych czynności wolnoczasowych. Atrakcyjność obszaru potęgują przejścia graniczne i ewentualne wykorzystanie tras rowerowych w Polsce.

Ścisłe powiązanie Tram -Train i sieci tras rowerowych oraz innych komunikacji drogowych jest głównym czynnikiem kompleksowego rozwiązania ruchu w kluczowym obszarze. Okręgowa ścieżka rowerowa biegnąca wzdłuż linii kolejowej służyłaby tak codziennym miejscowym potrzebom (dojazd do pracy, szkoły, do urzędów itp.), jak również zamiarom turystycznym, byłaby największą ponętą kolarstwa szosowego. Cały system łączników zaplanowano na zasadzie „wsiądź gdziekolwiek, wysiądź gdziekolwiek a bagaże wyślij gdzie chcesz, w określonym czasie będą tam na Ciebie czekać.”

Środki transportowe rower/pociąg (tramwaj) mogą jak najbardziej stać się konkurencją dla ruchu samochodowego. Oprócz standardowo funkcjonującej linii kolejowej ważne będzie wyposażenie stacji w stojaki rowerowe, garaże na rowery oraz wypożyczalnie rowerów i akcesoriów. Celem systemu jest zbudowanie infrastruktury umożliwiającej bezpieczne pozostawienie albo wypożyczenie (zwrot) roweru w pomieszczeniach stacji, co pozwoliłoby podróżnym kontynuować do celu pociągiem (tramwajem) albo na odwrót.

Przez obszar kluczowy biegną trasy o znaczeniu europejskim, ponadregionalnym, regionalnym oraz lokalnym.

#### Trasy rowerowe o znaczeniu europejskim

##### **nr 24 - Łabska ścieżka**

Vrchlabí - Hostinné - Dvůr Králové nad Labem - Jaroměř - Hradec Králové - Vysoká nad Labem

Trasa prowadzi wzdłuż rzeki Łaby, poczynając prawie przy jej źródle, a nad ujściem do Morza Północnego w Hamburgu kończąc. Przez obszar województwa Královéhradecký kraj biegnie początkowy odcinek trasy z Vrchlabí (pierwotnie ze Szpindlerowego Młynu) do miejscowości Vysoká nad Labem, stąd kontynuuje do województwa Pardubický kraj.

##### **Žitavska ścieżka**

Liberec - Turnov - Jičín - Nechanice - Hradec Králové - Bělečko

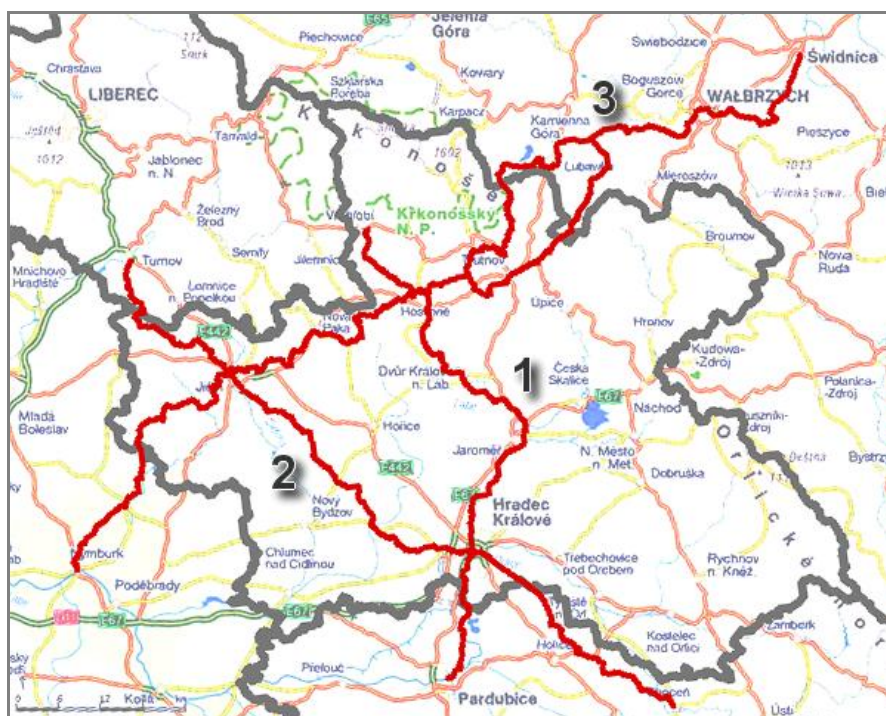
Trasa łączy Republikę Federalną Niemiec i Republikę Austrii (trasa Berlin - Wiedeń), przez omawiany obszar biegnie od północnego zachodu (od Jičina i regionu Czeski Raj) w kierunku południowo-wschodnim (pod gminą Bělečko), stąd kontynuuje do województwa Pardubický kraj. Trasa nie ma jednolitego oznakowania, składa się z kilku już wcześniej oznakowanych lub dopiero przygotowywanych tras o znaczeniu ponadregionalnym.

##### **Trasa rowerowa Praga - Wrocław**

Praha - Jičín - Nová Paka - Trutnov - Lubawka - Krzeszów - Wałbrzych - Świdnica - Wrocław

W dużym stopniu trasa składa się z zaplanowanych wcześniej tras rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym. Chodzi o ponadregionalną trasę rowerową nr 14 na odcinku Jičín - Rožďalovice (dalej na Nymburk), dalej na razie zaplanowaną trasę rowerową Nová Paka - Hostinné - Mladé Buky oraz trasę rowerową nr 4081 Trutnov - Žacléf. Po stronie polskiej trasa kontynuowałaby około jeziora Bukówka pod Lubawkę, stąd prowadziłaby przez Krzeszów i Grzędy w kierunku na Wałbrzych, około zamku Grodno w kierunku Świdnicy, gdzie złączyłaby się z polską międzynarodową trasą rowerową biegnącą z Kłodzka do Wrocławia. W ramach niniejszej trasy zaplanowano również jeden alternatywny wariant z mniej zróżnicowanym pod względem wysokości terenem, mianowicie z gminy Vlčice (ok. 5 km na zachód od Trutnova) przez Dolní Staré Buky, około stawu Dolce w kierunku Trutnova. Skąd biegła by równoległe z trasą nr 22 aż na wschodnią granicę gminy Petřkovice, gdzie skręcałaby w kierunku polskiego Chełmska Śląskiego i Krzeszowa.

**MAPA NR 1: PRZEBIEG EUROPEJSKICH TRAS ROWEROWYCH W OMAWIANYM OBSZARZE**



1 - Labská, 2 - Žitavská, 3 - Praha-Wrocław

Źródło: Master Plan transportu rowerowego w województwie Královéhradeckiem - aktualizacja (CDV 2008-2009)

Trasy rowerowe o znaczeniu ponadregionalnym - międzynarodowe

**nr 4020 - Góry Stołowe**

Mieroszów - Meziměstí - Broumov - Otovice - Tlumaczów - Radków - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Kudowa Zdrój - Hronov - Jívka - Adršpach - Zdoňov - Mieroszów

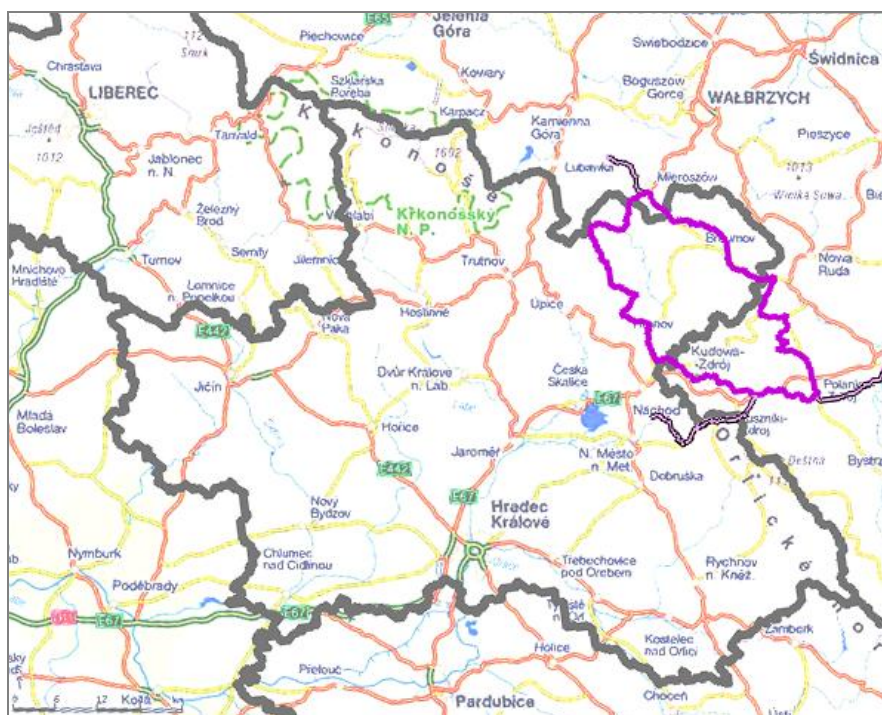
Trasa jest obecnie w pełni oznakowana, biegnie wzdłuż południowej granicy węższego kluczowego obszaru. Po stronie polskiej dołączają do niej kolejne trzy szlaki rowerowe - pierwszy w kierunku od Náchodu przez Duszniki-Zdrój, drugi w kierunku od Kłodzka, oraz trzeci od Mieroszowa i Krzeszowa, który stanowiłby jednocześnie łącznik tras nr 4020 i Praga-Wrocław.



**ZDJĘCIE NR 4 i 5: TRASA ROWEROWA NR 4020 - GÓRY STOŁOWE KOŁO ZDOŃOVA**



**MAPKA NR 2: PRZEBIEG PONADREGIONALNEJ - MIĘDZYNARODOWEJ TRASY ROWEROWEJ NR 4020 Z ŁĄCZNIKIEM MIAST NÁCHOD, KŁODZKO I LUBAWKA**



Źródło: Master Plan transportu rowerowego w województwie Královéhradeckim - aktualizacja (CDV 2008-2009)

Pozostałe trasy rowerowe w kluczowym obszarze zaliczono do sieci ponadregionalnych - krajowych i regionalnych tras rowerowych. Sieć krajowych ponadregionalnych tras rowerowych pokazano na mapie nr 3 (patrz dalej).

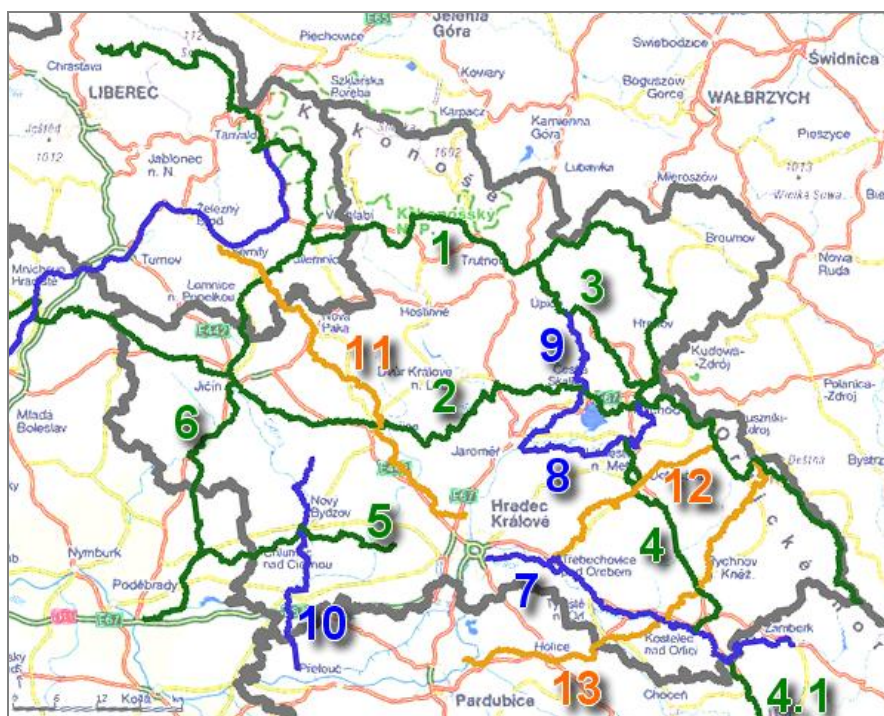
W ramach propozycji Studium zasugerowano także trasy kolarstwa górskiego na obszarze regionu turystycznego „Kladské pomezí” (okolice miast Náchod i Broumov), Gór Jastrzębich i okolicy Broumova. Realizacja infrastruktury dla kolarstwa górskiego ograniczy powstawanie nielegalnych ścieżek i umożliwi rowerzystom, szczególnie młodzieży, aktywnie spędzać wolny czas. Elementy przeznaczone dla kolarstwa górskiego mogą służyć innym grupom docelowym i być częścią zaplecza rekreacyjnego, mogą się stać składnikiem kompleksów sportowych pod gołym niebem, leśnych terenów sportowych i sieci ścieżek przyrodniczych.

Wspieranie kolarstwa górskiego powinno polegać na zrównoważonym użytkowaniu lasu w celach gospodarczych i rekreacyjnych, przede wszystkim leśnej sieci transportowej (LDS: lesní dopravní síť). W celu minimalizacji ujemnego wpływu na gospodarkę leśną i środowisko naturalne warto uwzględnić sprawdzoną praktykę planowania i realizacji ścieżek przyrodniczych.

**TABELA NR 14: ZMODYFIKOWANA ANALIZA SWOT TRANSPORTU ROWEROWEGO W KLUCZOWYM OBSZARZE**

| <b>MOCNE STRONY</b>  | <b>SŁABE STRONY</b>  |
|--|--|
| - stosunkowo gęsta sieć oznakowanych tras rowerowych   | - ograniczona sieć ścieżek rowerowych  |
| - duża ilość atrakcyjnych pod względem turystycznym celów i możliwość ich połączenia okręgami rowerowymi             | - mniejsze wykorzystanie transportu rowerowego jako środka dojazdu do pracy, szkoły, urzędów ze względu na profil terenu |
| - możliwe znaczące powiązanie z liniami kolejowymi (i systemem świadczonych usług, wykorzystanie wspólnego zaplecza) | - nie zupełnie kompatybilne oznakowanie tras rowerowych po stronie polskiej  |

**MAPKA NR 3: PRZEBIEG PONADREGIONALNYCH-KRAJOWYCH TRAS ROWEROWYCH**



- 1 - Północne pogranicze / Severní příhraniční (č. 22), 2 – Náchod - Děčín, 3 – Náchod - Trutnov, 4 – Nové Město n.M. - Doudleby n.O., 4.1 – Sopotnice - Ústí n.O. (poza granicami KHK), 5 – Nechanice - Poděbrady, 6 – Jilemnice - Jičín - Městec Králové, 7 – Orlická, 8 – Wzdłuż Metuji, 9 – Wzdłuż Úpy, 10 – Wzdłuż Cidliny, 11 – Hradec Králové – Góry Izerskie, 12 – Hradec Králové – Góry Orlickie, 13 – Pardubice – Góry Orlickie

Źródło: *Master Plan transportu rowerowego w województwie Královéhradeckim - aktualizacja (CDV 2008-2009)*

#### 4.3.4 Transport lotniczy

Po stronie czeskiej w obszarze kluczowym znajdują się następujące lotniska:

##### Cywilne lotniska krajowe (Certyfikacja wydana przez czeski Urząd Lotnictwa Cywilnego)

- Lotnisko Nové Město nad Metují - zarządzane przez Aeroklub Nové Město nad Metují o.s.
- Lotnisko Velké Poříčí - zarządzane przez Aeroklub Hronov
- Lotnisko Broumov - Martínkovice - zarządzane przez Aeroklub Broumov o.s.
- Lotnisko Jaroměř - Josefov, zarządzane przez Aeroklub Jaroměř o.s. (położenie na peryferii obszaru)

**Ładowisko nie cywilne** (zaświadczenie o wpisie do ewidencji ładowiska umożliwiające start i lądowanie samolotów lekkich Náchod wydało Stowarzyszenie Amatorów Lotnictwa Republiki Czeskiej: Letecká amatérská asociace České republiky)

- Lotnisko Vysokov, zarządzane przez Aeroklub Náchod

Po stronie polskiej znajdują się w obszarze kluczowym następujące lotniska:

##### Cywilne lotniska krajowe

- Lotnisko Jelenia Góra - Aeroklub Jelenia Góra
- Lotnisko Bystrzyca Kłodzka

##### Lotnisko sportowe

- Mieroszów - Aeroklub Ziemi Wałbrzyskiej

Ze względu na specyficzne warunki transportu lotniczego ta gałąź transportu nie jest w kluczowym obszarze wyraźnie powiązana z innymi formami transportu. W porównaniu z innymi transportami ruch lotniczy zawsze będzie miał charakter raczej uzupełniający. Istniejące przestrzenie lotnicze w omawianym obszarze trzeba chronić i stwarzać korzystniejsze warunki dla funkcyjnego włączenia ruchu lotniczego w inne formy transportu, szczególnie w ramach ruchu turystycznego w obszarze.

**TABELA NR 15: ZMODYFIKOWANA ANALIZA SWOT TRANSPORTU LOTNICZEGO W KLUCZOWYM OBSZARZE\***

| MOCNE STRONY  | SŁABE STRONY   |
|---|--|
| - na ogół wystarczająca sieć regionalnych i sportowych lotnisk (4 w RCz, 3 w Polsce)  | - nieodpowiednie użytkowanie lotniska w Hradec Králové (pełniącego w przyszłości prawdopodobnie rolę głównego regionalnego portu lotniczego w RCz) |
| - zamiar kolejnego rozwoju lotniska w Bystrzycy Kłodzkiej, możliwość szerszego wykorzystania lotniska koło Novego Města nad Metují, ew. koło miasta Velké Poříčí (Hronov) | - w niektórych miejscach ograniczone warunki terenu dla infrastruktury lotniczej   |
| - atrakcyjność regionu, okazja do np. lotów widokowych  | - słabsze powiązanie usług turystycznych i lotniczych  |

\* w tym przyległe obszary

## 5. PROPOZYCJA KONCEPCJI I OPIS POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁAŃ

### 5.1 PROPONOWANY SYSTEM KOMUNIKACJI

Proponowany system komunikacji kluczowego obszaru poprawia połączenie transportowe omawianego obszaru jako całości, wzmacnia współpracę transgraniczną na poziomie mikroregionu i w ramach Euroregionów Glacensis i Nysa, optymalizuje wewnątrz-regionalne związki transportowe (w tym także transgraniczne i turystyczne), akcentuje przyjazną postawę wobec środowiska naturalnego i eliminuje konflikty transportu tranzytowego z terenem zabudowy. Wyraźnie podkreślono znaczenie transportu kolejowego będącego środkiem transportu przyjaznym wobec środowiska, z możliwością zwiększenia jego efektywności i elastyczności.

Propozycja pamięta również o zmianach reżimu granicznego, łącznie z dojazdem osób do pracy, rosnących potrzebach i czynnościach związanych z transportem na terenie pogranicza czesko-polskiego.

Zmiany zaplanowane w sieci drogowej i kolejowej po obu stronach granicy a także jak najbardziej możliwe powiązanie poszczególnych form transportu (drogowego, kolejowego, rowerowego/turystycznego i lotniczego) przestrzegają limity przyrodnicze, szczególnie na terenach chronionego obszaru krajoznawczego CHKO Broumovsko oraz chronionych obszarów po stronie polskiej.

Propozycja korzysta z dogodnej istniejącej już po obu stronach granicy sieci infrastruktury, która z lokalnymi zmianami umożliwi wzajemne połączenie i stworzenie okręgów komunikacji drogowych, kolejowych oraz rowerowych (turystycznych).

W przypadku działania dotyczącego sieci dróg koncepcja nie sugeruje podwyższenia przelotowości i poziomu klasyfikacji komunikacji w chronionym obszarze CHKO, liczy na zachowanie obecnych limitów dla przejazdów samochodów o określonej masie całkowitej.

Propozycja umożliwia stworzenie infrastruktury kombinowanego transportu kolejowego/samochodowego mającej na celu obniżenie natężenia ruchu drogowego, oraz kombinowanego transportu kolejowego/rowerowego (pieszego) rekreacyjnego.

Proponujemy stworzenie warunków wspierających transport publiczny będący ekonomicznym i ekologicznym środkiem transportu, wykorzystanie zintegrowanego systemu transportu miejskiego i regionalnego opierającego się na zastosowaniu różnych form transportu. Zakres proponowanych zmian zależy od ich znaczenia i potrzeby wzmacniania zbiorowego transportu osób i towarów w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego.

Nadrzędny system autostrad i dróg na poziomie regionalnym kluczowego obszaru składa się z dwu obwodnic drogowych (zewnątrznej i wewnętrznej), łączących strukturę osiedlenia i działania ekonomiczne. Obwodnice nawiązują w poszczególnych segmentach terytorialnych do sieci dróg radialnych (system okręgowo radialny).

Zewnętrzna obwodnica drogowa ogranicza po obwodzie obszar kluczowy. Oprócz funkcji transportowej umożliwia wzmocnienie, stabilizację i jakościową obsługę obszarów peryferyjnych, nawiązuje do dróg wojewódzkich biegnących radialnie do obszaru kluczowego. Wewnętrzna obwodnica drogowa to sieć dróg wojewódzkich o znaczeniu regionalnym i charakterze rekreacyjnym, otaczająca po obu stronach granicy masyw Gór Suchych.

Transport kolejowy postępujący się Tram-Train również zaplanowano w postaci wzajemnie połączonych okręgów regionalnych z transgranicznym nawiązaniem.

Okręgi drogowe i kolejowe stwarzają warunki trwałej współpracy czesko-polskiej w zakresie ruchu turystycznego, transportu, oraz projektów o charakterze inwestycyjnym. Poprawa mobilności w kluczowym obszarze pozwoli na rozmieszczenie działań turystycznych na większej przestrzeni, co będzie z kolei skutkowało bardziej zrównoważonym obciążeniem obszaru przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu jego potencjału. System transportowy będzie pierwszym „przedsięwzięciem inicjującym”, do którego „dołącza” kolejne procesy i projekty rozwojowe – atrakcje turystyczne, oferty pracy, handel, świadczenie usług, mieszkania itp.

Proponowane działania nie są wzajemnie uwarunkowane, ich realizacja może być stopniowa, w zależności od możliwości finansowych i znaczenia.

Sugerowana koncepcja jest m.in. zgodna ze *Strategią Rozwoju Euroregionu Glacensis*, wspiera realizację celów globalnych, częściowych celów globalnych oraz strategicznych. Koncepcja Studium bezpośrednio spełnia podcele C.1.1, C.1.4 (Efektywne wykorzystanie sieci kolejowych w celu ich połączenia z poza regionalną siecią kolejową), C.2.2, C.2.3 (Wybudowanie sieci tras rowerowych na terenie regionu nawiązującej do rozmieszczenia przejść granicznych z Polską), C.2.4 (Modernizacja sieci kolejowej w regionie), C.3.1 (Stworzenie systemu zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego), C.3.2 (Zapewnienie usług transportowych dla wszystkich gmin regionu) oraz C.3.3. (Zapewnienie połączenia publicznego transportu zbiorowego w ramach regionu z publicznym transportem dalekobieżnym drogowym i kolejowym), ew. towarzyszące działania (Odnowa transgranicznych linii kolejowych Otovice-Tłumaczów, Náchod-Kudowa Zdrój).

## 5.2 TRANSPORT KOLEJOWY

Koncepcja transportu kolejowego również wywodzi się z propozycji wzajemnie połączonych okręgów regionalnych w szerszym obszarze zainteresowania, niektóre okręgi mają bezpośrednie znaczenie transgraniczne.

Wraz ze zmianami reżimu granicznego i dojeżdżaniem osób do pracy, na zakupy lub w celach turystycznych, rosną w ostatnich latach wymagania dotyczące transportu na terenie pogranicza czesko-polskiego. W celu zabezpieczenia usług transportowych trzeba stworzyć takie warunki, które zwiększą możliwości i atrakcyjność transgranicznego transportu kolejowego w regionie. Chodzi np. o używanie jednakowego składu pociągu po obu stronach granicy, żeby pasażerowie nie musieli przesiadać się na pierwszej stacji za granicą, o synchronizację rozkładów jazdy, prostą, zrozumiałą i przystępną taryfę, o jakościową ofertę połączeń itp...

System stanie się atrakcyjnym wariantem transportu dla stałych obywateli, znacząco jednak poprawi dostępność obszaru dla zwiedzających (turystów, sportowców, właścicieli domów letniskowych) bez korzystania z transportu samochodowego. Rosnący socjoekonomiczny i turystyczny potencjał z powrotem będzie podnosił wymagania dotyczące poziomu.

Poprawa transportu kolejowego znajdzie m.in. odbicie w rosnącej mobilności obywateli, przyspieszeniu przewozu, podniesieniu całkowitego komfortu i jakości usług, dalej w zwiększeniu bezpieczeństwa i ciągłości ruchu, w obniżeniu poziomu obciążenia ekologicznego środowiska oraz w pozytywnym wpływie na ochronę przyrody i krajobrazu. Dojdzie do stworzenia warunków dla nowych miejsc pracy i dla stabilizacji obecnych miejsc, kolejny efekt to podniesienie prestiżu Královéhradeckiego kraju i Województwa Dolnośląskiego. Podwyższona atrakcyjność obszaru z odnowioną/rewitalizowaną linią kolejową odzwierciedli się również we wzmożonej funkcji mieszkalnej i rekreacyjnej takiego obszaru. Przeniesieniem transportu na linię kolejową następnie dojdzie do obniżenia negatywnych wpływów ruchu drogowego (spadek liczby wypadków, ograniczenie emisji i hałasu) oraz do oszczędności kosztów operacyjnych i remontów infrastruktury drogowej wynikających z nadmiernego natężenia ruchu.

W przyszłości można się spodziewać niestabilnego rynku ropy naftowej, co może odbijać się na dostawach paliw dla indywidualnego transportu samochodowego. W takim przypadku transport kolejowy stanowiłby wygodną alternatywę przewozu osób i towarów. Również prawdopodobny jest wzrost konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego - biorąc pod uwagę nie tylko już wymienioną większą zależność od rynku ropy naftowej, jak również konieczność stopniowego wcielania do ceny negatywnych skutków zewnętrznych transportu drogowego.

W przypadku okręgów zaproponowano stwarzanie warunków dla turystów pieszych i rowerzystów. Okręgi kolejowe pozwolą na połączenie w określonym okresie jakiegokolwiek miejsca w pobliżu okręgu, zakładamy częste korzystanie z transportu kombinowanego linii kolejowych/turystyki rowerowej z dużą siecią wypożyczalni rowerów, oraz dobudowanie i oznakowanie odpowiednich tras i ścieżek rowerowych.

W ramach propozycji zasugerowano dobudowanie niektórych odcinków linii kolejowych, preferowanie torów bezстыkowych, usunięcie wadliwych fragmentów nawierzchni torów, podkładów i sztucznych obiektów, stopniowe usuwanie ryzykownych miejsc przecięcia linii kolejowej a sieci

drogowej oraz wymianę przestarzałych urządzeń, przede wszystkim elementów bezpieczeństwa, niwelując w ten sposób ewentualny negatywny wpływ czynnika ludzkiego.

Wszelkie nowo proponowane odcinki linii kolejowych polecamy realizować w trybie kompatybilnym z koncepcją Tram-Train. Dlatego na istniejących liniach kolejowych (większość systemu), na odcinkach, gdzie zaplanowano odbudowę jak również na nowo zaplanowanych łącznikach, spodziewamy się dobudowania przystanków i stacji przesiadkowych (przystanków), żeby jak największa część okręgu obszaru zurbanizowanego znajdowała się – w stosunku do linii kolejowych - na odległościach dających się pokonać pieszo.

Pod względem krajobrazowym i ochrony środowiska idealne byłoby zasilanie akumulatorowe pojazdów z możliwością rekuperacji energii, czyli przemiany kinetycznej energii hamowania na energię ponownie dającą się wykorzystać dla uruchomienia pojazdów. Dodatkowo planowano częściowe wykorzystywanie energii solarnej, szczególnie dla zaplecza eksploatacyjnego systemu. Na linii biegnącej przez obszary zurbanizowane (po stronie czeskiej szczególnie na odcinku Jaroměř - Náchod, ew. dalej do Polski) konieczna jest klasyczna elektryfikacja.

Koncept Tram-Train powinien być kompatybilny z innymi usługami świadczonymi w zakresie transportu kolejowego:

- koncept HOME-Train (mieszkalne turystyczne pojazdy)
- koncept POST-Train (ekspresowe usługi pocztowe i kurierskie)
- koncept MARKET-Train (objazdowy ruchomy sklep z podstawowymi i dodatkowymi towarami)

Główne (transportowe) oraz dodatkowe usługi powinna świadczyć nowo założona spółka z udziałem majątkowym samorządu lokalnego (miast i gmin w obsługiwanym obszarze) i regionalnego, państwa, ewentualnie innych podmiotów prywatnych. Celem spółki jak i całego systemu powinna być finansowa samowystarczalność i multifunkcyjność. Zaplecze eksploatacyjne spółki (systemu) można umieścić w pomieszczeniach rozległych i w pełni nieużytkowanych stacji kolejowych, np. Wałbrzych albo Meziměstí.

Tram-Train (Źródło: „*Využití vícesystémové kolejové dopravy (tramtrain) v obslužnosti území*” - patrz rozdz. 3.2)

System Tram-Train można zdefiniować jako system transportu dojazdowej linii kolejowej elektrotrakcyjnej, przeznaczony wyłącznie do przewozu pasażerów. Dzięki zaproponowanym parametrom stanowi pewnego rodzaju kompromis pomiędzy klasyczną linią kolejową a transportem tramwajowym, innymi słowami pojazdy takiego systemu mogą jeździć tak w sieci kolejowej, jak tramwajowej.

W porównaniu z klasyczną linią kolejową jednak system Tram-Train można łatwiej dostosować do charakteru zabudowy. Zaletę tę można docenić szczególnie w miejscach, gdzie linia kolejowa biegnie obwodnicą około gminy a dostępność piesza przystanku jest wyraźnie dłuższa niż dostępność przystanku autobusowego. System Tram-Train można prowadzić przez miejscowość, przy czym przejazd ten ma postać toru tramwajowego a w porównaniu z transportem samochodowym może pełnić rolę pewnej dominanty, czy to transportowej czy też architektonicznej. Nie sposób ominąć obniżenia negatywnych wpływów takiego rodzaju transportu na środowisko naturalne, głównie jeżeli zestawimy eksploatację pociągów Tram-Train z liniami autobusowymi o porównywalnej pojemności.

Za pomocą systemu Tram-Train można z jednej strony podnieść całkowity poziom publicznego transportu zbiorowego, z drugiej strony można osiągnąć większego odsetka podróży dokonywanych właśnie takim a nie indywidualnym transportem. Korzystając z torów kolejowych, system Tram-Train pokonuje prędzej dłuższe odległości a na dobranym miejscu zjeżdża z torów kolejowych i kontynuuje niby linia miejska. Podstawowymi zaletami systemów szynowych są przede wszystkim:

- poprawa obsługi obszaru (skrócenie dostępności pieszej dzięki krótszym odległościom między przystankami)
- skrócenie czasu podróży na krótszych odcinkach w porównaniu z klasyczną linią kolejową
- niższe wymagania techniczne dotyczące związanej infrastruktury (parametry pochylenia, łuków toru itp.)

- usunięcie ewentualnej przesiadki linia kolejowa/tramwaj (w szerszym omawianym obszarze np. Liberec, Jablonec nad Nisou)
- przyjaźniejsze wobec środowiska (niższa energochłonność, hałaśliwość i in.)

System Tram-Train może korzystać w zasadzie z jakiegokolwiek drogi szynowej, którą można scharakteryzować następująco:

Klasyczna kolej – istniejąca sieć kolejowa, po której mogą jeździć pojazdy systemu Tram-Train. Przed rozpoczęciem eksploatacji są konieczne pewne, (choć minimalne) zmiany o charakterze technologicznym.

Lekka kolej – kolej konwencjonalna elektryczna, przeznaczona dla transportu pasażerskiego. Dlatego niektóre parametry zmieniono, np. maksymalne pochylenie podłużne, promień łuku, nacisk osi itp. Jej charakter odpowiada raczej kolejom regionalnym.

Linia miejska – nowoczesna kolej tramwajowa, po której mogą jeździć pojazdy systemu Tram-Train. Celowo użyto terminu linia miejska, ponieważ kolej miejska oznacza raczej system transportu zbliżony do S-bahn (lub lekką kolej w miejskim obszarze).



**ZDJĘCIE NR 6: MOST NA LINII KOLEJOWEJ NR 286 - PRZYJAZD DO GŁUSZYCY**

**TABELA NR 16: PODSTAWOWE PROPONOWANE ELEMENTY WG RODZAJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

| <i>Rodzaj trasy</i> | <i>Pochylenie podłużne</i> | <i>Min. promień łuku</i> | <i>Maks. prędkość kolei</i> | <i>Napięcie trakcyjne (w RCz)</i> | <i>Zwykła wysokość płytki podnóżka</i> |
|---------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--|
| Klasyczna kolej     | do 25 ‰                    | 300 - 300 m              | 160 km/h                    | 3 kV=<br>25 kV~                   | 200 - 550 mm                           |
| Lekka kolej         | do 40 ‰                    | 200 - 300 m              | 120 km/h                    | 3 kV=<br>25 kV~                   | 200 - 550 mm                           |
| Linia miejska       | do 70 ‰                    | 20 - 50 m                | 50 km/h                     | 600 V=<br>750 V=                  | 0 - 200 mm                             |

Pojazdy systemu Tram-Train zazwyczaj wymagają różnych zestawów trakcyjnych. Na odcinkach, gdzie pojazdy korzystają z jednakowej drogi jak linie kolejowe, bywa napięcie 3 kV= albo 25 kV~. Oczywiście i w tym przypadku można urządzić system zasilania miejskiego typu, to znaczy 600 lub 750 V=, zakładając, że kolej nie jest zelektryzowana a ani w przyszłości nie będzie. W razie obszaru miejskiego napięcie w sieci tramwajowej wynosi 600 albo 750 V=. Ani tego warunku nie trzeba się ściśle trzymać, szczególnie w takich przypadkach, jeżeli kolej nie biegnie w bezpośredniej bliskości terenów zabudowy albo ważnych sieci inżynierskich.

Ponieważ w Republice Czeskiej w zasadzie nie działa podobny system, nie istnieje odpowiednie prawodawstwo. Ustawa nr 266/94 Dz. U. RCz o kolejach (w brzmieniu ustawy 23/2000 Dz. U. RCz.) oraz Zarz. nr 173/95 Dz. U. RCz, wydanej w ramach przepisów o ruchu kolejowym, styk linii tramwajowej a kolejowej w celu regularnego przewozu osób i towarów, nie przewiduje. Styk linii jest uważany tylko w sensie linii kolejowych - krajowych, regionalnych, bocznic i specjalnych. Warunki styku linii tramwajowej a kolejowej więc będą musiały zostać szczegółowo rozważone przez specjalistów transportowych a następnie wcielone w akty prawne. Kolejnym ważnym zadaniem podczas wdrażania systemów tram-train będzie zmiana obecnych norm lub stworzenie zupełnie nowych czeskich norm państwowych (České státní normy ČSN), ew. ich przejście z krajów UE - EN) i związanych przepisów technicznych.

Zamiary wprowadzenia systemu transportu tram-train istnieją również w innych regionach RCz (Regiotram Nysa, Pilzno, Ostrawa, system Tram-Train jest również częścią składową propozycji nowego zagospodarowania przestrzennego miasta Hradec Králové). Nacisk na zmiany przepisów prawnych będzie w najbliższej przyszłości coraz bardziej rzeczywisty. W przypadku zakłóceń proponowany system można zmienić na koncept lekkiej kolei regionalnej, ale z wyższymi wymaganiami odnośnie infrastruktury (koncept Tram-Train ma bardziej przyjazne parametry), a na początku z niższymi - na odwrót - kosztami stałymi taboru (przy jednoczesnym przynajmniej częściowym używaniu istniejących zestawów).

#### SCHEMAT NR 2: PROPOZYCJA IDEOWEGO ROZWIĄZANIA PRZYSTANKU PRZESIADKOWEGO/STACJI PRZESIADKOWEJ TRAM-TRAIN





### 5.2.1 Działania i poddziałania kategorii A (na „obszarze kluczowym“)

| <b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br><b>Okręg kolejowy Meziměstí - Mieroszów – Boguszków - Gorce (Wałbrzych) – Jedlina - Zdrój - Głuszyca - Nowa Ruda - Ścinawka Górna - Tłumaczów - Otovice - Broumov - Meziměstí</b><br><b>(Okręg „STĚNAVSKI“)</b>   |  |  | <b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b><br><b>AZ1</b><br>(AZ1a, AZ1b, AZ1c, AZ1d, AZ1e, AZ1f, AZ1g)  |
|---|--|--|---|
| <b>Typ działania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna działania</b><br>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br><b>A</b>  | <b>Kryterium ryzyka działania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia działania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b>  |
| <p style="text-align: center;"><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg „STĚNAVSKI“ to okręg podstawowy, który prowadzi wokół masywu Gór Suchych po obu stronach granicy. Okręg kolejowy prawie na całej długości powiela wewnętrzny okręg drogowy, co zwiększa jego atrakcyjność oraz aspekt użytkowy z punktu widzenia przejazdów kombinowanych: kolejją/samochodem oraz kolejją/rowerem (na piechotę). W ramach Okręgu Stěnavskiego zaproponowano kilka poddziałań:<br/>                     Łącznica Otovicka (AZ1a), Łącznica Ścinawska (AZ1b)<br/>                     Modernizacja linii kolejowej Otovice - Broumov - Wałbrzych - Ścinawka Średnia wraz z remontem stacji oraz dostosowaniem ruchu Tram-Train (A1c)<br/>                     Przystosowanie linii kolejowej Ścinawka Średnia - Tłumaczów do ruchu Tram-Train (AZ1d)<br/>                     Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Meziměstí i Wałbrzychu (AZ1e) Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej przy wykorzystaniu istniejących obiektów kolejowych (głównie w Meziměstí, Broumovie i Wałbrzychu) (AZ1f)<br/>                     Wybudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb „Tram-Train“ (AZ1g)</p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                     nr 291 Meziměstí - Mieroszów - Boguszków-Gorce<br/>                     nr 274 Boguszków - Gorce - Wałbrzych<br/>                     nr 286 Wałbrzych - Nowa Ruda - Ścinawka Średnia<br/>                     Remont odcinka Ścinawka Średnia - Tłumaczów - Otovice<br/>                     nr 026 Otovice - Broumov - Meziměstí</p> |  |  |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br><b>liniowe (km)</b><br><b>77,1</b>  | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)  | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br><b>50 - 80 km/h</b>   |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>35,6</b>  | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Brak rozwiązań w dokumentacji nadrzędnej (ZÚR), możliwość przeprowadzenia Łącznicy Otovickiej już była rozważana w opracowaniu (05/2011) dla Krú, choć wyłącznie po stronie czeskiej, z Łącznicą Otovicką liczy się Strategia Rozwoju Euroregionu Glacensis (cel strategiczny C.1.4) | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>-brany pod uwagę „pilotażowy” czesko-polski okręg kolejowy z największym połączeniem z „Wewnętrznym Okręgiem Drogowym” oraz „Stěnavskim Okręgiem Rowerowym”<br>- kompleksowe korzyści transportowe i socjoekonomiczne (wraz z elastycznymi możliwościami dojazdu do pracy, punktów usługowych, szkół; wspieranie turystyki oraz udoskonalenie więzi transgranicznych) | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br>- niezbędne porozumienie strony czeskiej i polskiej w celu zapewnienia zintegrowanej realizacji oraz współfinansowania projektu<br>- Łącznica Otovicka niezgodna z planem zagospodarowania przestrzennego Otovic |

| <b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br><b>Remont szlaku linii kolejowej na odcinku Otovice - Tłumaczów</b><br><b>(„Łącznica Otovicka“)</b>  |   |  | <b>Kod podziałania</b><br><b>AZ1a</b>  |
|--|---|--|--|
| <b>Typ podziałania</b><br><i>(wg rodzaju transportu):</i><br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna podziałania</b><br><i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br><b>A</b>  | <b>Kryterium ryzyka podziałania</b><br><i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br><b>-1</b>   | <b>Kryterium znaczenia podziałania</b><br><i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br><b>I.</b>  |
| <b>Opis podziałania:</b>   |   |  |  |
| <p>Połączenie dotąd niezależnych szlaków: Meziměstí - przystanek Otovice na terenie Czech oraz Tłumaczów - Šcinawka Średnia na terenie Polskim ma na celu stworzenie warunków do: udoskonalenia usług transportowych oraz integracji terenów po obu stronach granicy. Zaproponowano remont szlaku linii kolejowej na odcinku Otovice - Tłumaczów. Nawierzchnia kolejowa zarówno po czeskiej jak i polskiej stronie została usunięta, ale skarpy nie zlikwidowano. Niezbędnym warunkiem gwarantującym transport między Czechami a Polską jest dobudowanie brakującego odcinka szlaku po polskiej stronie między granicą państwową CZ/PL a ładownią Tłumaczów. Obecna droga między Šcinawką Średnią a ładownią Tłumaczów posiada statut bocznicy kolejowej. W razie potrzeby przejazdu pociągów osobowych należy zagwarantować warunki dla ruchu pociągów osobowych.</p> <p>Realizacja połączenia kolejowego miejscowości Broumov i Tłumaczów oznacza również stworzenie przejścia granicznego. Dojdzie do styku dwu torów - czeskiego i polskiego. Dlatego trzeba będzie ustalić miejsce styku torów i inne ustalenia operacyjne. Ich produktem będzie dokument umowy pomiędzy czeską i polską stroną w formie „Lokalnej umowy przygranicznej“ („Místní pohraniční ujednání“ MPU) o współpracy zarządców linii kolejowych w ruchu przygranicznym.</p> <p>Not: Głównym materiałem w ramach tego podziałania było Studium „<i>Posouzení proveditelnosti obnovy železničního spojení Česká republika - Polská republika v úseku Otovice zastávka – st. hranice a dále Otovice zast. - Broumov optimalizace stávajícího úseku tratě v návaznosti na úsek Tłumaczów - granica p. (Polská republika)</i>“ (wykonawca Dopravní projektování s.r.o. 05/2011).</p> |   |  |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres podziałania</b><br><b>liniowe (km)</b><br><b>3,7</b>  | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)   | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><b>80 km/h</b>   |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>11,5</b>   | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Brak rozwiązań w dokumentacji nadrzędnej (ZÚR), możliwość przeprowadzenia remontu już była rozważana w opracowaniu (05/2011) dla Krú, choć wyłącznie na granicy państwowej, połączenie bezpośrednio wymienione w Strategii Rozwoju Euroregionu Glacensis (cel strategiczny C.1.4) | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- kluczowe podziałanie dla funkcjonowania okręgów: Stěnavski (AZ1), Lázeňski (AZ3) i Sowiegórski (BZ5)<br>- umożliwienie bezpiecznego połączenia komunikacyjnego czeskiej i polskiej strony | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br>- niezbędne porozumienie strony czeskiej i polskiej w celu zapewnienia zintegrowanej realizacji oraz współfinansowania projektu<br>- Łącznica Otovicka niezgodna z planem zagospodarowania przestrzennego Otovic (proponowana ścieżka rowerowa na pierwotnej trasie szlaku linii kolejowej) |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie szlaku linii kolejowej Tłumaczów - Ścinawka Średnia z linią Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych</b><br/> <b>(„Łącznica Ścinawska“)</b></p>  |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ1b</b></p>   |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p>                                 | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p> |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowano połączenie szlaku linii kolejowej Tłumaczów - Ścinawka Średnia z linią Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych na otwartej przestrzeni na obszarze na północ od wsi Ścinawka Średnia. Łącznicę Ścinawską zaproponowano w celu pogrupowania linii kolejowych wokół Gór Suchych w okręgi.</p> |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>1,0</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/>                     regionalne<br/> <b>międzynarodowe</b><br/>                     (ponadregionalne)</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>NIE (PL)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>80 km/h</b></p>                     |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/> <i>(mil. EUR)</i><br/> <b>2,0</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                     Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>                | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>                     - kluczowe poddziałanie dla funkcjonowania okręgu Sténavskiego (AZ1) z bezpośrednim połączeniem z okręgami: Lázeňski (AZ3) i Sowiegórski (BZ5)</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/>                     - nowa ingerencja w krajobraz (możliwość zwiększenia liczby tras alternatywnych)</p>          |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>Nazwa poddziałania</b>   |  |   | <b>Kod poddziałania</b>   |
| Modernizacja szlaku linii kolejowej <i>Otovice - Broumov - Wałbrzych - Scinawka Średnia</i> wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem ruchu Tram-Train  |  |   | <b>AZ1c</b>   |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>  | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |  |   |   |
| Działania zaproponowane na szlaku mają się przyczynić do podwyższenia szybkości szlaku, wraz ze zmianą istniejących przejazdów poziomowych, a tym samym do osiągnięcia krótszego czasu jazdy na danej linii. W ramach tych działań planuje się również izolacja akustyczna linii kolejowych (m. in. za pomocą torów bezстыkowych), przystosowanie ruchu Tram-Train (modernizacja, dobudowanie przystanków, remont peronów, zasilanie elektryczne, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.); W miejscowości Hynčice przewiduje się remont mostu kolejowego. |  |   |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>punktowe / liniowe<br><br>(km)   | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                                  | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK</b> (CZ, PL)  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><br><b>80 km/h</b>        |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>3</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <i>Główne oczekiwane korzyści</i><br>- udoskonalenie usług transportowych centrum obszaru kluczowego<br>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>   |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <b>Nazwa poddziałania</b><br>Przystosowanie szlaku linii kolejowej Ścinawka Średnia - Tłumaczów dla ruchu Tram-Train   |  |   | <b>Kod działania</b><br>AZ1d  |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <b>Opis poddziałania:</b>  |  |   |   |
| Zaproponowane działania mają na celu dostosowanie ruchu Tram-Train (przekształcenie, dobudowanie przystanków, remont peronów, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.). Istniejąca trasa między Ścinawką Średnią a ładownią Tłumaczów posiada status bocznicy kolejowej. W razie potrzeby przejazdu pociągów osobowych należy zagwarantować ruch wagonów Tram-Train. |  |   |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><b>liniowe (km)</b><br><b>5,4</b>   | <b>Znaczenie transportowe</b><br>regionalne<br><b>międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)          | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>NIE (PL)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><b>80 km/h</b>            |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>0,5</b>  | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- udoskonalenie usług transportowych centrum obszaru kluczowego<br>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b>   |

| <b>Nazwa poddziałania</b><br>Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Meziměstí i Wałbrzychu   |  |   | <b>Kod poddziałania</b><br><b>AZ1e</b>  |
|---|--|---|---|
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>  | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b> | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <b>Opis poddziałania:</b>   |  |   |   |
| Zaproponowane działania mają na celu przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Meziměstí i Wałbrzychu. Rozważana jest przekształcenie istniejących rozległych stacji kolejowych z nieużywanymi torami oraz obiekty przeznaczone dla potrzeb proponowanego systemu |  |   |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>powierzchniowe (km <sup>2</sup> )<br>0,19+0,44<br>razem <b>0,63</b>  | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                            | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK (CZ, PL)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                              |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>16,0</b>  | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.  | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- włączenie do nowego systemu transportu stacji kolejowych użytkowanych w minimalnym stopniu, rewitalizacja ew. odlogów<br><br>- odpowiednie wykorzystanie obu ośrodków kolejowych, które należą do największych w Europie Środkowej | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b>   |

| <b>Nazwa poddziałania</b>   |   |   | <b>Kod poddziałania</b>   |
|---|---|---|---|
| <p><b>Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w Meziměstí, Broumovie i Wałbrzychu)</b></p>   |   |   | <p><b>AZ1f</b></p>  |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br/><b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/><b>0</b></p>  | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>II.</b></p> |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowane działania dotyczą przejazdów kombinowanych: kolej/turystyka, turystyka rowerowa. Zaproponowano przekształcenie obiektów kolejowych również dla potrzeb infrastruktury turystycznej, rozwiązanie kwestii wypożyczalni rowerów, udostępnienie stojaków na rowery, umieszczenie map ściennych oraz systemu orientacji w terenie, punkt gastronomiczny, miejsca postojowe dla samochodów osobowych itp.</p> |   |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/><b>punktowe</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>                             | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p>                                 |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)<br/><b>1,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br/>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>   | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- odpowiednie wykorzystanie oraz rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych pod względem fizycznym oraz pełnionej funkcji</li> <li>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej oraz turystyki rowerowej w powiązaniu z transportem kolejowym</li> </ul> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p>  |

| Nazwa poddziałania   |  |  | Kod poddziałania   |
|--|--|--|--|
| Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb „Tram-Train“  |  |  | AZ1g   |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b> | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <b>Opis poddziałania:</b>  |  |  |  |
| <p>Zaproponowano dobudowanie oraz aktualizację zakresu przystanków w miejscach nieopodal przystanków mieszkalnych bez stacji kolejowej, nowe przystanki mają być przeznaczone dla potrzeb systemu Tram-Train. W tym celu należy dobudować perony, instalacje sygnalizacyjne, poczekalnie (można zwykle: przystanek tramwajowy), ew. doprowadzenie dojazdu dla transportu silnikowego i bezsilnikowego oraz miejsc postojowych.</p> <p>Niezbędne jest dobudowanie nowych przystanków dla ruchu Tram-Train (należy przestrzegać ok. 1-2km odległości między przystankami w proponowanym zagęszczeniu): Starostín; Golińsk; Kowalowa; Kuźnice Świdnickie Południowe (również dla okręgu AZ2); Kolce/Sierpnice; Włodowice; Tłumaczów; przejście graniczne Otovice-Tłumaczów; Otovice-zastávka (w miejscu wcześniejszego przystanku kolejowego Otovice-zastávka); Otovice (w miejscu wcześniejszego przystanku kolejowego Otovice); Otovice/Martínkovice; Broumov-ul. Havlíčkova/ośrodek sportowy.</p> <p>Niezbędne dobudowanie nowych przystanków/stacji przesiadkowych na potrzeby ruchu Tram-Train (ew. przekształcenie istniejących wraz ich przesunięciem): Boguszów-Gorce - Kuźnice Świdnickie (również dla okręgu AZ2); Jedlina-Zdrój (Glinica); Šcinávka Górna;</p> |  |  |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><b>punktowe</b><br>(12+3)   | <b>Znaczenie transportowe</b><br>regionalne<br><b>międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)    | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                               |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>1,6</b>  | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.  | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- dostępność transportu publicznego dla nowych terenów (kolejne ośrodki i części ośrodków), ogólne udoskonalenie usług transportowych centrum obszaru kluczowego<br>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br>- częściowe wydłużenie czasu dojazdu Tram-Train na dłuższych dystansach                               |



|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Meziměstí - Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí - Královec - Lubawka - Kamienna Góra - Sędziszów - Boguszów-Gorce / Wałbrzych - Mieroszów - Meziměstí</b><br/> <b>(Okręg „SKALNY“)</b></p>  |   |  | <p><b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b><br/> <b>AZ2</b><br/>                 (AZ2a, AZ2b, AZ2c, AZ2d, AZ2e, AZ2f)</p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>                 (w stosunku do obszaru kluczowego)<br/> <b>A</b></p>        | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>                 (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/> <b>0</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>                 (w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/> <b>I.</b></p>   |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg „SKALNY” to okręg transgraniczny, który wytyczono na trasie: Meziměstí - Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov - Poříčí - Královec - Lubawka - Kamienna Góra - Sędziszów - Boguszów-Gorce / Wałbrzych - Mieroszów - Meziměstí. Okręg wytyczono w atrakcyjnej okolicy miast skalnym na obszarze kluczowym. W ramach okręgu skalnego zaproponowano kilka poddziałań w celu podwyższenia jego funkcjonalności:</p> <p>Łącznica Teplicka (AZ2a), Łącznica Trutnovska I - poříčská (AZ2b)<br/>                 Modernizacja istniejących odcinków linii kolejowej wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem do ruchu Tram-Train (AZ2c)<br/>                 Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Trutnowie (AZ2d)<br/>                 Uzupelnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w Trutnowie oraz stacji kolejowej Teplice nad Metují, Kamienna Góra) (AZ2e)<br/>                 Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb ruchu Tram-Train (AZ2f)</p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>nr 026 Meziměstí - Teplice nad Metují<br/>                 nr 047 Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí<br/>                 nr 043 Trutnov-Poříčí - Královec - Lubawka<br/>                 nr 299 Lubawka - Kamienna Góra<br/>                 nr 274 Kamienna Góra - Boguszów Gorce<br/>                 nr 291 Boguszów Gorce - Mieroszów - Meziměstí</p> |   |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>103,1</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>                 (ponadregionalne)</p>                                  | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>TAK (CZ, PL)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br/> <b>80 km/h</b></p>   |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>                 (mil. EUR)<br/> <b>28,1</b></p>   | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                 Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p> | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- udostępnienie najcenniejszych obszarów przyrodniczych (CHKO, Park Krajobrazowy) za pomocą przyjaznych środowisku naturalnemu środków transportu publicznego</li> <li>- możliwość eliminacji zbędnego transportu samochodowego wraz z parkowaniem pojazdów w bezpośredniej bliskości obszarów przyrodniczych (miasta skalne itp.)</li> <li>- możliwość dalszego rozwoju turystyki oraz turystyki rowerowej, przyjaznych środowisku naturalnemu</li> </ul> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- częściowa ingerencja w krajobraz podczas budowy łącznic</li> <li>- niezbędne porozumienie strony czeskiej i polskiej w celu zapewnienia zintegrowanej realizacji oraz współfinansowania projektu</li> </ul> |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod ze szlakiem linii nr 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí u Teplic nad Metují</b><br/> <b>(„Łącznica Teplicka“)</b></p>   |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ2a</b></p>   |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis poddziałania:</b><br/> Zaproponowano połączenie linii kolejowej nr 026 <i>Teplice nad Metují - Meziměstí</i> ze szlakiem linii nr 047 <i>Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí</i> na wolnej przestrzeni między miastami: <i>Teplice nad Metují i Bohdašín</i>. Łącznica jest niezbędna do stworzenia w pełni przejezdnego Okręgu Skalnego bez punktu zwrotnego.</p> |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>0,8</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/> regionalne<br/> <b>międzynarodowe</b><br/> (ponadregionalne)</p>         | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <i>(realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej <i>(km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</i><br/> <b>80 km/h</b></p>              |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/> <i>(mil. EUR)</i><br/> <b>1,5</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/> Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>    | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/> - połączenie szlaków linii kolejowych umożliwi realizację w pełni przejezdnego Okręgu Skalnego<br/> - zwiększenie możliwości transportowych o znaczeniu ponadregionalnym</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/> - częściowa ingerencja w krajobraz</p>  |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie szlaku linii kolejowej nr 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí z linią nr 043 Trutnov-Poříčí - Královec u Trutnova-Poříčí</b><br/> <b>(„Łącznica Trutnovska I - poříčska“ )</b></p>   |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ2b</b></p>   |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p>                                 | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p> |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowano połączenie szlaku linii kolejowej nr 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí z linią nr 043 Trutnov-Poříčí - Královec na wolnej przestrzeni niedaleko Trutnova-Poříčí. Łącznica jest niezbędna do odpowiedniego funkcjonowania Okręgu Skalnego, dzięki proponowanym zmianom dojdzie do usunięcia istniejącego punktu zwrotnego w Trutnovie-Poříčí.</p> |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>0,6</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/>                     regionalne<br/> <b>międzynarodowe</b><br/>                     (ponadregionalne)</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <i>(realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej <i>(km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</i><br/> <b>80 km/h</b></p>              |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/> <i>(mil. EUR)</i><br/> <b>12,0</b></p>   | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                     Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>                | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>                     - kluczowe poddziałanie do realizacji Okręgu Skalnego z bezpośrednim połączeniem również z okręgami: „Karkonoski“ (BZ2) i „Labsko-úpski“ (BZ3)<br/>                     - zwiększenie możliwości transportowych o znaczeniu ponadregionalnym</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/>                     - częściowa ingerencja w krajobraz</p>  |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <b>Nazwa poddziałania</b>  |  |   | <b>Kod poddziałania</b>   |
| Modernizacja istniejących odcinków szlaku linii kolejowej wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem ruchu Tram-Train   |  |   | <b>AZ2c</b>   |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>  |  |   |   |
| Zaproponowane na szlaku działania mają na celu zwiększenie szybkości, wraz z przekształceniem istniejących przejazdów poziomowych oraz skrócenie czasu jazdy na szlaku. W ramach tych działań planuje się również przystosowanie do ruchu Tram-Train (remont oraz dobudowanie przystanków, przekształcenie peronów, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.) |  |   |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>punktowe / liniowe<br><br>(km)<br><b>102,0</b>  | <b>Znaczenie transportowe</b><br><br><b>międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                    | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK (CZ, PL)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><br><b>80 km/h</b>        |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>4,0</b>  | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <i>Główne oczekiwane korzyści</i><br>- udoskonalenie usług transportowych centrum obszaru kluczowego<br>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>   |

| <b>Kod podziałania</b><br>Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Trutnowie           |   |   | <b>Kod podziałania</b><br><b>AZ2d</b>  |
|---|---|---|--|
| <b>Typ podziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna podziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><br><b>A</b> | <b>Kryterium ryzyka podziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia podziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><br><b>I.</b> |
| <i>Opis podziałania:</i>  |   |   |  |
| Rozważana jest przekształcenie istniejącej stacji kolejowej, wraz z zapleczem, na potrzeby proponowanego systemu. |   |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres podziałania</b><br><b>powierzchniowe</b><br>(km <sup>2</sup> )<br><b>0,05</b>  | <b>Znaczenie transportowe</b><br>regionalne<br><b>międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)       | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>NIE (CZ)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                                 |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>8,0</b>   | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.     | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych<br>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b>  |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <p align="center"><b>Nazwa poddziałania</b></p> <p align="center"><b>Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w Trutnowie oraz stacje kolejowe: Teplice nad Metují, Kamienna Góra)</b></p>   |   |  | <p align="center"><b>Kod poddziałania</b></p> <p align="center"><b>AZ2e</b></p>  |
| <p align="center"><b>Typ poddziałania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p align="center"><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br/><b>A</b></p>      | <p align="center"><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/><b>0</b></p>  | <p align="center"><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>II.</b></p> |
| <p align="center"><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowane działania dotyczą przejazdów kombinowanych: kolej/turystyka, turystyka rowerowa. Zaproponowano przekształcenie obiektów kolejowych również dla potrzeb infrastruktury turystycznej, rozwiązanie kwestii wypożyczalni rowerów, udostępnienie stojaków na rowery, umieszczenie map ściennych oraz systemu orientacji w terenie, punkt gastronomiczny, miejsca postojowe dla samochodów osobowych itp.</p> |   |  |  |
| <p align="center"><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania punktowe</b></p>   | <p align="center"><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>                                  | <p align="center"><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>  | <p align="center"><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p>                                 |
| <p align="center"><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)<br/><b>1,0</b></p>  | <p align="center"><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p> | <p align="center"><i>Główne oczekiwane korzyści</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych</li> <li>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym</li> </ul> | <p align="center"><i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i></p>  |

| <b>Nazwa poddziałania</b>  |  |  | <b>Kod poddziałania</b>  |
|--|--|--|--|
| <b>Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb „Tram-Train“</b>   |  |  | <b>AZ2f</b>  |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>  |  |  |  |
| <p>Zaproponowano dobudowanie oraz aktualizację zakresu przystanków w miejscach nieopodal przystanków mieszkalnych bez stacji kolejowej, nowe przystanki mają być przeznaczone dla potrzeb systemu Tram-Train. W tym celu należy dobudować perony, instalacje sygnalizacyjne, poczekalnie (można zwykle: przystanek tramwajowy), ew. doprowadzenie dojazdu dla transportu silnikowego i bezsilnikowego oraz miejsc postojowych.</p> <p>Niezbędne jest dobudowanie nowych przystanków dla ruchu Tram-Train (należy przestrzegać ok. 1-2km odległości między przystankami w proponowanym zagęszczeniu): Meziměstí-dzielnica Jiráskova čtvrť/Alpská Víska; Bohdašín - ew. przesunięcie istniejącego przystanku kolejowego; Teplice nad Metují – kąpielisko/ośrodek sportowy; Teplice nad Metují - Bučnice; Adršpach - zamek; Petříkovice – ośrodek narciarski/kąpielisko/bunkier Slavětín; Bernartice - Vrchová; Lubawka - Podgórze; Błazkowa - południe; Janiszów; Daleszów; Jacków; Czarny Bór;</p> <p>Niezbędne dobudowanie nowych przystanków/stacji przesiadkowych na potrzeby ruchu Tram-Train (ew. przekształcenie istniejących wraz ich przesunięciem): Teplice nad Metují/Lachov; Trutnov-zastávka (niedaleko istniejącego przystanku kolejowego); Dębrznik;</p> <p><i>Uwaga: Przystanek Kužnice Šwidnickie Południowe oraz przystanek/stacja przesiadkowa Boguszów-Gorce - Kužnice Šwidnickie zostały już zaproponowane w ramach okręgu AZ1 (nie zostały zaliczone do AZ2f);</i></p> |  |  |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br><b>punktowe</b><br>(13+3)   | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                                  | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)  |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>1,6</b>  | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- dostępność transportu publicznego dla nowych terenów (kolejne ośrodki i części ośrodków), ogólne udoskonalenie usług transportowych obszaru kluczowego<br><br>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br><br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br><br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Meziměstí - Broumov - Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Kłodzko - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki – Kudowa Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí</b></p> <p><b>(Okręg „LÁZEŇSKI“)</b></p>   |  |  | <p><b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b></p> <p><b>AZ3</b></p> <p>(AZ3a, AZ3b, AZ3c, AZ3d, AZ3e, AZ3f)</p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p>   |
| <p><i>Opis działania::</i></p> <p>Okręg Łażeński to okęg transgraniczny, który prowadzi po trasie Meziměstí - Broumov - Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Kłodzko - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí. Okręg łączy miasta uzdrowskowe na obszarze kluczowym. W ramach Okręgu Łażeńskiego zaproponowano kilka poddziałań w celu podwyższenia jego funkcjonalności:</p> <p>Łącznica Kudowska (AZ3a), Zjazd Policki (AZ3b)</p> <p>Modernizacja istniejących odcinków szlaku wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem do ruchu Tram-Train (AZ3c)</p> <p>Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Kłodzku (AZ3d)</p> <p>Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w miejscowościach: Kłodzko, Kudowa Zdrój, Náchod-Běloves, Hronov i Teplice nad Metují) (AZ3e)</p> <p>Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb ruchu Tram-Train (AZ3f);</p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>nr 026 <i>Meziměstí - Otovice</i></p> <p>Remont odcinka <i>Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Średnia</i></p> <p>nr 286 <i>Ścinawka Średnia - Kłodzko</i></p> <p>nr 309 <i>Kłodzko - Kudowa Zdrój</i></p> <p>Remont odcinka <i>Kudowa Zdrój – Náchod - Běloves</i></p> <p>nr 026 <i>Náchod - Běloves – Meziměstí</i></p> |  |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km) 114,7</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>  | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p>  |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)</p> <p><b>23,9</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i></p> <p>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p> <p>Łącznica Kudowska bezpośrednio uwzględniona w Strategii Rozwoju Euroregionu Glacensis (cel C 1.4)</p> | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b></p> <p>- zaspokojenie potrzeb transportowych oraz wzmocnienie funkcji „Trójkąta Uzdrowskowego” Kudowa Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov z korzystnym dla obu stron podziałem funkcji wykorzystujących istniejących, porównywalnych zalet danego obszaru (głównie funkcja uzdrowskowa po stronie polskiej w Kudowie-Zdrój z usługami dodatkowymi w miejscowościach Náchod-Běloves, główne zaplecze kulturalno-turystyczne po stronie czeskiej - Náchod, Hronov)</p> <p>- możliwe równoczesne rozwiązanie połączenia parków uzdrowskowych w miejscowościach Kudowa Zdrój i Náchod-Běloves</p> <p>- eliminacja zbędnego transportu samochodowego z obszaru uzdrowskowego</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p> <p>- częściowa ingerencja w krajobraz podczas budowy łącznic, ew. możliwa częściowa kolizja z pozostałymi elementami urbanistycznymi</p> <p>- niezbędne porozumienie strony czeskiej i polskiej w celu zapewnienia zintegrowanej realizacji oraz współfinansowania projektu</p> |



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie szlaku linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod z linią Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa Zdrój</b><br/> <b>(„Łącznica Kudowska“)</b></p>   |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ3a</b></p>  |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p>   | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p>  |
| <p><b>Opis poddziałania:</b></p> <p>Połączenie dotąd niezależnych szlaków nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod po stronie czeskiej oraz nr 309 Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa Zdrój na terytorium Polski, ma na celu stworzenie warunków do udoskonalenia usług transportowych oraz do integracji obszaru po obu stronach granicy państwowej. Budowa szlaku nie została dokończona w latach 40. ubiegłego wieku, brakuje ok. 3,5km szlaku. Zaproponowano połączenie obu linii na odcinku Náchod-Běloves - Kudowa Zdrój w postaci „konwencjonalnego” tramwaju na ulicy miejskiej.</p> <p>Realizacja połączenia kolejowego miejscowości Náchod-Běloves - Kudowa Zdrój oznacza również stworzenie przejścia granicznego. Dojdzie do styku dwu torów - czeskiego i polskiego. Dlatego trzeba będzie ustalić miejsce styku torów i inne ustalenia operacyjne. Ich produktem będzie dokument umowy pomiędzy czeską i polską stroną w formie „Lokalnej umowy przygranicznej” („Místní pohraniční ujednání” MPU) o współpracy zarządców linii kolejowych w ruchu przygranicznym.</p> |  |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>3,5</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/> <b>międzynarodowe</b><br/>         (ponadregionalne)</p>   | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <i>(realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i><br/> <b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana <i>prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</i><br/> <b>80 km/h</b></p>   |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/> <i>(mil. EUR)</i><br/> <b>8,0</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>         Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.<br/>         Połączenie bezpośrednie uwzględnione w Strategii Rozwoju Euroregionu Glacensis (cel C. 1.4)</p> | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kluczowe poddziałanie dla funkcjonowania okręgów: Lázeński (AZ1) i Orlicki (BZ1), bezpośrednie powiązanie z Okręgiem „Spisovatelů” (AZ4)</li> <li>- umożliwienie bezpiecznego połączenia komunikacyjnego czeskiej i polskiej strony</li> </ul> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- częściowa ingerencja w krajobraz podczas budowy łącznic, ew. możliwa częściowa kolizja z pozostałymi elementami urbanistycznymi (Kudowa Zdrój)</li> <li>- niezbędne porozumienie strony czeskiej i polskiej w celu zapewnienia zintegrowanej realizacji oraz współfinansowania projektu</li> <li>- konieczne też działanie dotyczące sieci dróg</li> </ul> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Zjazd ze szlaku linii kolejowej nr 026 niedaleko Žďáru nad Metují do Police nad Metují dla ruchu Tram-Train</b><br/> <b>(„Zjazd Policki“)</b></p>   |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ3b</b></p>  |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>II.</b></p> |
| <p><i>Opis poddziałania::</i></p> <p>Zaproponowano zjazd ze szlaku linii kolejowej nr 026 Týniště nad Orlicí - Otovice u Žďáru nad Metují do Police nad Metují dla ruchu Tram-Train. Z punktu widzenia odległości dostęp do istniejącej stacji kolejowej na szlaku 026 jest z rozleglejszego centrum Police nad Metují nieatrakcyjny, brak odpowiedniej odległości dojazdu. Aby w pełni korzystać z transportu kolejowego, zaproponowano zjazd dla ruchu Tram-Train, który umożliwi podprowadzenie tego środka transportu bezpośrednio do rozleglejszego centrum miasta z zakładanym wykorzystaniem nie tylko transportu miejscowego, ale również rekreacyjnego z wielkim potencjałem Police nad Metují jako znakomitym punktem wypadowym do Broumowskich Ścian.</p> |  |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>1,6</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/> z efektem transgranicznym</p>                                 | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br/> <b>50 km/h</b></p>                      |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</b><br/> <b>2,0</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/> Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>    | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/> - podwyższenie jakości usług transportowych jedyne większego miasta bez bezpośredniej obsługi za pomocą transportu kolejowego<br/> - możliwość dalszego rozwoju turystyki oraz turystyki rowerowej (połączenie z oboma Muzeami w mieście Police, kąpielisko, Suchý Důl, niedaleko Broumowskich Ścian itp.)</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/> - częściowa ingerencja w krajobraz<br/> - możliwa kolizja z istniejącymi elementami zabudowy miejskiej</p>         |

| <b>Nazwa poddziałania</b>   |  |  | <b>Kod poddziałania</b>   |
|---|--|--|---|
| <b>Modernizacja istniejących odcinków szlaku wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem do ruchu Tram-Train</b>  |  |  | <b>AZ3c</b>   |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>  | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <b>Opis poddziałania:</b>   |  |  |   |
| Działania zaproponowane na szlaku mają się przyczynić do podwyższenia szybkości szlaku, wraz ze zmianą istniejących przejazdów poziomowych, a tym samym do osiągnięcia krótszego czasu jazdy na danej linii. W ramach tych działań planuje się również przystosowanie ruchu Tram-Train (modernizacja, dobudowanie przystanków, remont peronów, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.) |  |  |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>punktowe / liniowe<br><br>(km)<br><b>110,5</b>   | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                                  | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><br><b>80 km/h</b>        |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>3,0</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- podwyższenie jakości usług transportowych<br>- poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru<br>- możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b>   |

| <b>Nazwa poddziałania</b><br>Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Kłodzku   |  |   | <b>Kod poddziałania</b><br>AZ3d  |
|--|--|---|--|
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>  |  |   |  |
| Zaproponowane działania mają na celu przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Kłodzku. Rozważa się przekształcenie istniejących stacji kolejowych wraz z zapleczem dla potrzeb proponowanego systemu. |  |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br>powierzchniowe<br>km <sup>2</sup><br><b>0,06</b>  | <b>Znaczenie transportowe</b><br>regionalne<br><b>międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)          | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>NIE (PL)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                               |
| <b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br>(mil. EUR)<br><b>8,0</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <i>Główne oczekiwane korzyści</i><br>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych<br>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>  |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <p align="center"><b>Nazwa poddziałania</b></p> <p align="center"><b>Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w miastach: Kłodzko, Kudowa Zdrój, Náchod-Béloves, Hronov i Teplice nad Metují)</b></p>  |   |   | <p align="center"><b>Kod poddziałania</b></p> <p align="center"><b>AZ3e</b></p>  |
| <p align="center"><b>Typ poddziałania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p align="center"><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br/><b>A</b></p>      | <p align="center"><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/><b>0</b></p>   | <p align="center"><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>II.</b></p> |
| <p align="center"><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowane działania dotyczą przejazdów kombinowanych: kolej/turystyka, turystyka rowerowa. Zaproponowano przekształcenie obiektów kolejowych również dla potrzeb infrastruktury turystycznej, rozwiązanie kwestii wypożyczalni rowerów, udostępnienie stojaków na rowery, umieszczenie map ściennych oraz systemu orientacji w terenie, punkt gastronomiczny, miejsca postojowe dla samochodów osobowych itp.</p> |   |   |  |
| <p align="center"><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/><b>punktowe</b></p>  | <p align="center"><b>Znaczenie transportowe</b><br/>regionalne<br/><b>międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>        | <p align="center"><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p align="center"><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p>                                 |
| <p align="center"><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)<br/><b>1,5</b></p>  | <p align="center"><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p> | <p align="center"><i>Główne oczekiwane korzyści</i><br/>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych<br/>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym</p> | <p align="center"><i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i></p>  |

| Nazwa poddziałania<br>Dobudowanie nowych przystanków na potrzeby „Tram-Train“  |   |  | Kod poddziałania<br>AZ3f  |
|--|---|--|---|
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br/><b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/><b>0</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>II.</b></p> |
| <p><b>Opis poddziałania:</b></p> <p>Zaproponowano dobudowanie oraz aktualizację zakresu przystanków w miejscach nieopodal przystanków mieszkalnych bez stacji kolejowej, nowe przystanki mają być przeznaczone dla potrzeb systemu Tram-Train. W tym celu należy dobudować perony, instalacje sygnalizacyjne, poczekalnie (można zwykle: przystanek tramwajowy), ew. doprowadzenie dojazdu dla transportu silnikowego i bezsilnikowego oraz miejsc postojowych.</p> <p>Niezbędne jest dobudowanie nowych przystanków dla ruchu Tram-Train (należy przestrzegać ok. 1-2km odległości między przystankami w proponowanym zagęszczeniu): Ścinawka Dolna; Góglowły; Ustronie; Kłodzko; Nowy Wielisław; Szczytna - Złota; Duszniki-Zdój - Polne Domy/Dolina; Jeleniów; Kudowa Zdrój - kemping; Kudowa Zdrój – skrzyżowanie ścieżek rowerowych 4306 i 4095; Velké Poříčí – ulica Poříčská; Hronov – Padolí; Žabokrký; Police nad Metují - miasto/muzeum Merkur (w przypadku realizacji zjazdu Police nad Metují); Česká Metuje – ew. przesunięcie istniejącego przystanka kolejowego w pobliżu miejscowości;</p> <p>Niezbędne dobudowanie nowych przystanków/stacji przesiadkowych na potrzeby ruchu Tram-Train (ew. przekształcenie istniejących wraz ich przesunięciem): Náchod - Běloves (możliwe przekształcenie przystanka kolejowego Náchod-Běloves);</p> <p><i>Uwaga:</i></p> <p>Przystanki Tłumaczów; przejście graniczne Otovice-Tłumaczów; Otovice-zastávka (w miejscu wcześniejszego stacji kolejowej Otovice-zastávka); Otovice (w miejscu wcześniejszego stacji kolejowej Otovice); Otovice/Martinkovice; Broumov-ul.Havlíčková /ośrodek sportowy i przystanek/stacja przesiadkowa Ścinawka Górna już zaproponowane w ramach uzupełnienia okręgu AZ1 (niezaliczone do AZ3f);</p> <p>Przystanki Meziměstí-dzielnica Jiráskova čtvrť/Alpská Víška, Bohdašín (ew. przesunięcie istniejącego przystanka kolejowego) i przystanek/stacja przesiadkowa Teplice nad Metují - Lachov już zaproponowane w ramach uzupełnienia okręgu (niezaliczone do AZ3f);</p> |   |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania punktowe(15+1)</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe (ponadregionalne)</b></p>                                 | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b></p>                                 |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</b><br/><b>1,4</b></p>   | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br/>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>   | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dostępność transportu publicznego dla nowych terenów (kolejne ośrodki i części ośrodków), ogólne udoskonalenie usług transportowych obszaru kluczowego</li> <li>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym</li> <li>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu</li> <li>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej</li> </ul> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p>  |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Náchod - Vysokov - Starkoč - Červený Kostelec - Malé Svatoňovice - Trutnov-Poříčí - Adršpach - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod</b><br/> <b>(Okręg „SPISOVATELŮ“)</b></p>   |   |   | <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>AZ4</b><br/>                 (AZ4a, AZ4b, AZ4c, AZ4d, AZ4e, AZ4f)</p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>                 (w stosunku do obszaru kluczowego)<br/> <b>A</b></p>        | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>                 (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/> <b>0</b></p>  | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>                 (w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/> <b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg Spisovatelů łączy miejsca związane z aktywnością znanych literatów na obszarze kluczowym. W ramach okręgu Spisovatelů zaproponowano następujące działania w celu podwyższenia jego funkcjonalności:</p> <p>Łącznica Vysokovska (AZ4a)<br/>                 Łącznica Trutnovska II - Ihoticka (AZ4b)<br/>                 Modernizacja istniejących odcinków szlaku wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem do ruchu Tram-Train (AZ4c)<br/>                 Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Náchodzie (AZ4d)<br/>                 Uzupelnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych (głównie w miejscowościach: Náchod i Červený Kostelec, ew. Malé Svatoňovice) (AZ4e)<br/>                 Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb Tram-Train (AZ4f)</p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>nr 033 Náchod - Starkoč<br/>                 nr 032 Starkoč - Trutnov-Poříčí<br/>                 nr 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují<br/>                 nr 026 Teplice nad Metují - Náchod</p> |   |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>88,3</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/> <b>ponadregionalne</b><br/>                 z efektem transgranicznym</p>             | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br/> <b>NIE (PL)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br/> <b>80 km/h</b></p>                           |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>                 (mil. EUR)<br/> <b>22,5</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                 Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p> | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>                 - podwyższenie jakości usług transportowych<br/>                 - poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br/>                 - większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br/>                 - wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru,<br/>                 - możliwość dalszego rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/>                 -ingerencja w krajobraz (łącznice)</p>  |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie szlaku linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice z linią nr 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř dla ruchu Tram-Train</b><br/> <b>(„Łącznica Vysokovska“)</b><br/>                 (częściowa alternatywa dla AZ5b, tj. dla zjazdu z proponowanego połączenia tunelowego nr 026 i 032 w kierunku Starkoč na okręg AZ4 dla Tram-Train)</p> |   |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ4a</b><br/>                 (częściowa alternatywa dla AZ5b)</p>   |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>                 (w stosunku do kluczowego obszaru)<br/> <b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>                 (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/> <b>-1</b></p>  | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>                 (w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/> <b>I. (istnieje alternatywa)</b></p> |
| <p><b>Opis poddziałania:</b><br/>                 Proponowane połączenie szlaku linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice z linią nr 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř dla ruchu Tram-Train na wolnej przestrzeni nieopodal Vysokova. Łącznicę zaproponowano w celu trasowania Okręgu Spisovatelů, proponowane działanie to połączenie obu linii dla ruchu Tram-Train, które ma zoptymalizować czas jazdy.</p>   |   |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/>                 liniowe (km)<br/> <b>1,8</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>                 (ponadregionalne)</p>                              | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>NIE (CZ)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>50 km/h</b></p>   |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>                 (mil. EUR)<br/> <b>8,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br/>                 Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>    | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>                 - podwyższenie jakości usług transportowych<br/>                 - poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br/>                 - większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/>                 - częściowa ingerencja w krajobraz</p>  |



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <p><b>Nazwa podziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Połączenie szlaku linii kolejowej nr 032 Jaroměř - Starkoč - Červený Kostelec - Trutnov-Poříčí z linią nr 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují między Trutnovem-Poříčím a Lhotą</b><br/> <b>(„Łącznica Trutnovska II - lhotecká“)</b></p>   |  |   | <p><b>Kod podziałania</b><br/> <b>AZ4b</b></p>  |
| <p><b>Typ podziałania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna podziałania</b><br/> <i>(w stosunku do kluczowego obszaru)</i><br/> <b>A</b></p>                                  | <p><b>Kryterium ryzyka podziałania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i><br/> <b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia podziałania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p>                        |
| <p><i>Opis podziałania:</i></p> <p>Proponowane połączenie szlaku linii kolejowej nr 032 Jaroměř - Starkoč - Červený Kostelec - Trutnov-Poříčí z linią nr 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují między Trutnovem-Poříčím a Lhotą. Łącznicę zaproponowano w celu trasowania Okręgu Spisovatelů, proponowane działanie to połączenie obu linii dla ruchu Tram-Train, które ma zoptymalizować czas jazdy oraz usunąć punkty zwrotne w Trutnovie.</p> |  |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres podziałania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>0,3</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/>                     regionalne<br/> <b>międzynarodowe</b><br/>                     (ponadregionalne)</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <i>(realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>80 km/h</b></p>   |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/> <i>(EUR)</i><br/> <b>1,5</b></p>   | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                     Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>                | <p><i>Główne oczekiwane korzyści</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podwyższenie jakości usług transportowych</li> <li>- poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym</li> <li>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu</li> </ul> | <p><i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- częściowa ingerencja w krajobraz</li> <li>- pozapoziomowe krzyżowanie z szosą II/301</li> </ul> |

| <b>Nazwa poddziałania</b>   |  |  | <b>Kod poddziałania</b>   |
|---|--|--|---|
| <b>Modernizacja istniejących odcinków linii kolejowej wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem ruchu Tram-Train</b>  |  |  | <b>AZ4c</b>   |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>  | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>  | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>I.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |  |  |   |
| Proponowane działanie ma na celu podwyższenie szybkości na szlaku a tym samym skrócenie czasu jazdy na szlaku. W skład działań wchodzi również przystosowanie ruchu Tram-Train (przekształcenia, dobudowanie przystanków, remont peronów, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.). |  |  |   |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>punktowe / liniowe<br><br>(km)   | <b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br>(ponadregionalne)                                  | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>TAK (CZ, PL)</b>   | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><br><b>80 km/h</b>        |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>3,5</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- podwyższenie jakości usług transportowych<br><br>- poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br><br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br><br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru<br><br>- możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>   |

| <b>Nazwa poddziałania</b>  |  |   | <b>Kod poddziałania</b>  |
|--|--|---|--|
| <b>Przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Náchodzie</b>   |  |   | <b>AZ4d</b>  |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>  |  |   |  |
| Zaproponowano działania mające na celu przystosowanie zaplecza eksploatacyjnego infrastruktury kolejowej w Náchodzie. Rozważane jest przekształcenie istniejącej stacji kolejowej wraz z zapleczem, na potrzeby proponowanego systemu. |  |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><b>powierzchniowe</b><br>(km <sup>2</sup> )<br><b>0,08</b>  | <b>Znaczenie transportowe ponadregionalne</b><br>z efektem transgranicznym                         | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>NIE (CZ)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                               |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>8,0</b>  | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych<br>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym | <b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b>  |

| <b>Nazwa poddziałania</b>   |  |   | <b>Kod poddziałania</b>  |
|---|--|---|--|
| <b>Uzupełnienie powiązanej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych</b> (głównie w miejscowościach: Náchod i Červený Kostelec, ew. Malé Svatoňovice)   |  |   | <b>AZ4e</b>  |
| <b>Typ poddziałania</b><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>  | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A</b>       | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |  |   |  |
| Zaproponowane działania dotyczą przejazdów kombinowanych: kolej/turystyka, turystyka rowerowa. Zaproponowano przekształcenie obiektów kolejowych również dla potrzeb infrastruktury turystycznej, rozwiązanie kwestii wypożyczalni rowerów, udostępnienie stojaków na rowery, umieszczenie map ściennych oraz systemu orientacji w terenie, punkt gastronomiczny, miejsca postojowe dla samochodów osobowych itp. |  |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><b>punktowe</b>  | <b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br>z efektem transgranicznym                              | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>NIE (CZ)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.                               |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>1,0</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <i>Główne oczekiwane korzyści</i><br>- dalsza eksploatacja i rewitalizacja istniejących obiektów kolejowych<br>- udoskonalenie infrastruktury turystycznej w powiązaniu z transportem kolejowym | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>  |

| Nazwa poddziałania   |   |   | Kod poddziałania  |
|--|---|---|---|
| Dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb „Tram-Train“  |   |   | AZ4f  |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br/><b>A</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/><b>0</b></p>  | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>II.</b></p> |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zaproponowano dobudowanie oraz aktualizację zakresu przystanków w miejscach nieopodal przystanków mieszkalnych bez stacji kolejowej, nowe przystanki mają być przeznaczone dla potrzeb systemu Tram-Train. W tym celu należy dobudować perony, instalacje sygnalizacyjne, poczekalnie (można zwykle: przystanek tramwajowy), ew. doprowadzenie dojazdu dla transportu silnikowego i bezsilnikowego oraz miejsc postojowych.</p> <p>Niezbędne jest dobudowanie nowych przystanków dla ruchu Tram-Train (należy przestrzegać ok. 1-2km odległości między przystankami w proponowanym zagęszczeniu): Náchod-Běloves – ośrodek sportowy; Náchod – ul. Riegrova; Vysokov - Malá branka/U Cihelny; Studnice; Olešnice – zjazd kierunek Všeliby; Stolín</p> <p>Niezbędne dobudowanie nowych przystanków/stacji przesiadkowych na potrzeby ruchu Tram-Train (ew. przekształcenie istniejących wraz ich przesunięciem): Vysokov – nowe połączenie</p> <p><i>Uwaga:</i></p> <p>Przystanki Teplice nad Metují – kąpielisko/ośrodek sportowy, Teplice nad Metují - Bučnice, Adršpach - zamek, Petřkovice – ośrodek narciarski/kąpielisko/bunkier Slavětín oraz przystanek/stacja przesiadkowa Trutnov-zastávka (niedaleko istniejącego przystanku kolejowego) zostały zaproponowane w ramach okręgu AZ2 (niezaliczone do AZ4f), jeśli opcja jednego przystanku przesiadkowego dla okręgów AZ2 i AZ4 nie będzie możliwa, można rozważyć w ramach AZ4 przystanek/stację przesiadkową Trutnov- Poříčí - Lhota;</p> <p>Przystanki Velké Poříčí – ul. Poříčská, Hronov - Padolí, Žabokrký, Police nad Metují – miasto/muzeum Merkur (w przypadku realizacji zjazdu Police nad Metují), Česká Metuje (przesunięcie istniejącego przystanku kolejowego bliżej miejscowości) oraz przystanki/stacje przesiadkowe Náchod - Běloves (możliwe przekształcenia istniejącego przystanku kolejowego Náchod-Běloves) już zaproponowane w ramach okręgu AZ3 (niezaliczone do AZ4f)</p> |   |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/><br/><b>punktowe</b><br/>(6+1/2)</p>  | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>z efektem transgranicznym</p>                         | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><br/><b>NIE (CZ)</b></p>   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p>                                 |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)<br/><b>0,5</b></p>   | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br/>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej.</p>   | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>- dostępność transportu publicznego dla nowych terenów (kolejne ośrodki i części ośrodków), ogólne udoskonalenie usług transportowych obszaru kluczowego<br/>- podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br/>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br/>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru, możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b></p>  |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p align="center"><b>Nazwa działania</b></p> <p align="center"><b>Optimalizacja połączenia kolejowego Hradec Králové - Jaroměř - Náchod - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí - (Broumov - Otovice) na odcinku Vysokov - Jaroměř</b></p>   |  |   | <p><b>Kod działania</b> (+ kod poddziałania):</p> <p align="center"><b>AZ5</b></p> <p align="center">(AZ5a, AZ5b, AZ5c)</p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p align="center"><b>A</b></p>   | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p align="center"><b>-1</b></p>   | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p align="center"><b>I.</b></p>   |
| <p align="center"><i>Opis działania:</i></p> <p>Zaproponowane działania na szlakach mają na celu podwyższenie jakości ruchu zarówno w ramach Czech i obszaru przygranicznego. Rozważane działania mają zwiększyć szybkość oraz skrócić czas jazdy na szlaku. W ramach tych działań planuje się przystosowanie do ruchu Tram-Train na części szlaku (uzupełnienie przystanków, remont stacji, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.).</p> <p>Proponowane działania dotyczą następujących szlaków:</p> <p>nr 031 Hradec Králové - Jaroměř</p> <p>nr 032 Jaroměř - Starkoč</p> <p>nr 033 Starkoč - Náchod</p> <p>nr 026 Náchod - Meziměstí - Broumov - Otovice</p> <p>Zaproponowano następujące działania:</p> <p>Vysokovski łącznik (AZ5a)</p> <p>Modernizacja istniejących odcinków szlaku wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem do ruchu Tram-Train na odcinku Vysokov - Jaroměř lub przynajmniej do miejscowości Česká Skalice w kierunku ZW Rozkoš (AZ5b).</p> |  |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p align="center"><b>20,5</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/>ponadregionalne z efektem międzynarodowym</p>   | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p align="center"><b>NIE (CZ)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p align="center"><b>80 km/h</b></p>   |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>(mil. EUR)</p> <p align="center"><b>41,0</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i></p> <p>Zgodnie z dokumentacją nadrzędną (ZÚR), prócz zjazdu z tunelu dla Tram-Train kierunku Starkoč.</p> | <p><i>Główne oczekiwane korzyści</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podwyższenie jakości połączenia transportowego regionu oraz wewnętrznych usług transportowych</li> <li>- skrócenie czasu jazdy</li> <li>- poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności transportu kolejowego w ruchu osobowym i towarowym</li> <li>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu</li> </ul> | <p><i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i></p> <p>- w przypadku poddziałania AZ5a ingerencja w krajobraz, kontakt z zabudowaniem mieszkalnym oraz krzyżowania się z istniejącymi szlakami linii kolejowych nr 026 i nr 032 będzie trzeba rozwiązać za pomocą tunelu.</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p><b>Nazwa poddziałania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/>                 Połączenie szlaku linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice - Nové Město nad Metují - Týniště nad Orlicí z linią nr 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř dla zwykłego ruchu kolejowego oraz dla Tram-Train - wraz ze zjazdem na szlak nr 032 w kierunku na Starkoč na okręg AZ4 dla ruchu Tram-Train)<br/>                 („Vysokovski łącznik“)</p>  |  |  | <p><b>Kod poddziałania</b><br/> <b>AZ5a</b><br/>                 (częściowa alternatywa dla AZ4a)</p>  |
| <p><b>Typ poddziałania</b><br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br/>                 (w stosunku do kluczowego obszaru)<br/> <b>A</b></p>  | <p><b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br/>                 (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/> <b>-1</b></p>  | <p><b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br/>                 (w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/> <b>I.</b></p>   |
| <p><b>Opis poddziałania:</b><br/>                 Zaproponowano połączenie linii kolejowej nr 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice - Nové Město nad Metují - Týniště nad Orlicí z linią nr 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř dla zwykłego ruchu kolejowego oraz dla Tram-Train – wraz ze zjazdem na szlak nr 032 w kierunku na Starkoč na okręg AZ4 dla ruchu Tram-Train). Połączenie to zaproponowano w celu podwyższenia funkcjonalności okręgu oraz bezpośredniego połączenia obu linii, żeby zoptymalizować czas jazdy oraz wyeliminować podwójne punkty zwrotne Starkoč - Václavice.</p> |  |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br/>                 liniowe (km)<br/> <b>2,5</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/>                 ponadregionalne z efektem międzynarodowym</p>  | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>  | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br/> <b>80 km/h</b></p>  |
| <p><b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br/>                 (mil. EUR)<br/> <b>40,0</b></p>  | <p><i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br/>                 Zgodnie z dokumentacją nadrzędną (ZÚR), prócz zjazdu z tunelu dla Tram-Train kierunek Starkoč.</p> | <p><b>Główne oczekiwane korzyści</b><br/>                 - podwyższenie jakości połączenia transportowego regionu oraz wewnętrznych usług transportowych<br/>                 - skrócenie czasu jazdy<br/>                 - poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności transportu kolejowego w ruchu osobowym i towarowym<br/>                 - większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu</p> | <p><b>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</b><br/>                 - ingerencja w krajobraz, kontakt z zabudowaniem mieszkalnym oraz krzyżowanie się z istniejącymi szlakami linii kolejowych nr 026 i nr 032 będzie trzeba rozwiązać za pomocą tunelu.</p> |

| <b>Nazwa poddziałania</b>   |  |   | <b>Kod poddziałania</b>  |
|---|--|---|--|
| <b>Modernizacja istniejących odcinków linii kolejowych wraz z remontem stacji oraz przystosowaniem ruchu Tram-Train na odcinku Vysokov - Jaroměř</b>  |  |   | <b>AZ5b</b>  |
| <b>Typ poddziałania</b> <sup>0</sup><br>(wg rodzaju transportu):<br><b>kolejowe - Z</b>   | <b>Kategoria terytorialna poddziałania</b><br>(w stosunku do kluczowego obszaru)<br><b>A*</b>      | <b>Kryterium ryzyka poddziałania</b><br>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | <b>Kryterium znaczenia poddziałania</b><br>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br><b>II.</b> |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |  |   |  |
| <p>Działania zaproponowane na szlaku mają się przyczynić do podwyższenia szybkości szlaku, a tym samym do osiągnięcia krótszego czasu jazdy na danej linii. W ramach tych działań planuje się również przystosowanie ruchu Tram-Train (modernizacja, dobudowanie przystanków, remont peronów, zasilanie, instalacje sygnalizacyjne i komunikacyjne itp.)</p> <p>Uwaga:</p> <p>*Odcinek <i>Náchod - Vysokov</i> jest rozważany w ramach okręgu AZ4, ew. poddziałania AZ4c, odcinek <i>Česká Skalice - Jaroměř</i> podlega również działaniom BZ3; priorytetowy jest odcinek leżący całkowicie na obszarze kluczowym - tj. <i>Vysokov-České Skalice</i> w kierunku ZW Rozkoš;</p> |  |   |  |
| <b>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</b><br><br>punktowe / liniowe<br><br>(km)<br><b>18,0</b>  | <b>Znaczenie transportowe ponadregionalne</b><br>z efektem transgranicznym                         | <b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><br><b>NIE (CZ)</b>  | <b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><br><b>80 km/h</b>         |
| <b>Orientacyjne koszty realizacji</b><br>(mil. EUR)<br><b>1,0</b>   | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i><br>Nierozważane w dokumentacji nadrzędnej. | <b>Główne oczekiwane korzyści</b><br>- poszerzenie usług transportowych<br>- poszerzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności regionalnego transportu kolejowego w ruchu osobowym<br>- większe wykorzystanie kolei jako ekologicznego środka transportu<br>- wzmocnienie funkcji rekreacyjnej obszaru<br>- możliwość rozwoju turystyki w tym turystyki rowerowej | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>  |



## 5.2.2 Działania i poddziałania kategorii B (na obszarze kluczowym tylko częściowo lub zupełnie poza nim, powiązania z kategorią A)

Działania kategorii B nie zostały tak szczegółowo opracowane jak działania kategorii A, wynika to ze słabszej bezpośredniej więzi z tzw. obszarem kluczowym oraz mniejszym stopniu sprawdzenia proponowanych rozwiązań w terenie. Możliwe poddziałania powiązane zostały wymienione wyłącznie w ramach trzech działań nadrzędnych kategorii B i to tylko informacyjnie, nie w samodzielnych tabelach. W przypadku tych trzech okręgów można założyć największe znaczenie turystyczne i transportowe.

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Náchod - Kudowa Zdrój - Lewin Kłodzki - Duszniki-Zdrój - Polanica-Zdrój - Kłodzko - Bystrzyca Kłodzka - Międzyzlesie - Lichkov - Mladkov - Jablonné nad Orlicí - Letohrad - Žamberk - Doudleby nad Orlicí</b> (-zjazd na szlak Vamberk-Rokytnice v Orlických horách oraz w przyszłości możliwość również dalej w kierunku Říčky v Orlických horách) - <b>Kostelec nad Orlicí - Častolovice</b> (-zjazd na szlak Rychnov nad Kněžnou - Solnice) - <b>Týniště nad Orlicí - Opočno</b> (-zjazd na szlak Dobruška) - <b>Nové Město nad Metují - Václavice - Vysokov - Náchod</b></p> <p><b>(OKRĘG „ORLICKI“)</b></p> |   |  | <p><b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b></p> <p><b>BZ1</b></p> <p>(BZ1a, BZ1b, BZ1c, BZ1d, BZ1e, BZ1f, BZ1g)</p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>-1</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Uwaga: Połączenie linii kolejowej 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod z linią Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa Zdrój rozważane w ramach okręgu AZ3, ew. poddziałania AZ3a;</p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 309 Náchod - Kudowa Zdrój - Kłodzko<br/>         č. 276 Kłodzko - Międzyzlesie<br/>         č. 024 Międzyzlesie - Letohrad<br/>         č. 021 Letohrad - Týniště n. O.<br/>         č. 026 Týniště n. O. - Náchod</p>   |   |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>173,7</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b></p> <p><b>międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>               | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>        | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b></p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

### MOŻLIWE PODDZIAŁANIA POWIĄZANE:

**BZ1a** - połączenie linii kolejowych Náchod-Kłodzko i Kłodzko-Międzyzlesie

**BZ1b** - połączenie na zjeździe Vamberk-Rokytnice v Orlických horách (w kierunku od Potštejna) oraz w przyszłości możliwość kontynuacji dalej w kierunku Říčky v Orlických horách

**BZ1c** - połączenie na zjeździe Častolovice-Rychnov nad Kněžnou-Solnice (w kierunku od Kostelca nad Orlicí)

**BZ1d** - połączenie z linii nr 026 na zjeździe Opočno-Dobruška ( w kierunku od Očelic)

**BZ1e** - modernizacja istniejących odcinków kolejowych wraz z remontem stacji i przystosowaniem ruchu Tram-Train

**BZ1f** - uzupełnienie istniejącej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych

**BZ1g** - dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb ruchu Tram-Train

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Trutnov</b> (-zjazd na szlak <i>Mladé Buky - Svoboda nad Úpou</i>) - <b>Hostinné - Kunčice nad Labem</b> (-zjazd na szlak <i>Vrchlabí</i>) - <b>Dolní Branná - Martinice v Krkonoších</b> (-zjazd na szlak <i>Jilemnice - Jablonec nad Jizerou</i>) - <b>Roztoky u Jilemnice</b> - (alter. <i>Karlov - Stará Paka</i>) - <b>Bělá u Staré Paky - Košťálov - Semily - Spálov</b> (-zjazd na szlak <i>Železný Brod - Malá Skála - Turnov</i>) - <b>Velké Hamry - Tanvald - Desná - Harrachov-Mýtiny - Sklarska Poręba - Piechowice - Jelenia Góra</b> -<br/>                 alternatywa A (bez konieczności łącznicy): - <b>Dąbrowica - Janowice Wielkie - Marciszów - Kamienna Góra</b> -<br/>                 alternatywa B (z koniecznością łącznicy): - <b>Mysłakowice</b> (-zjazd na szlak <i>Karpacz</i>) <b>Kowary - Kamienna Góra</b> -<br/>                 oraz w przyszłości możliwość również dalej w kierunku - <b>Lubawka - Královec</b> (-zjazd na szlak <i>Žacléř</i>) - <b>Bernartice u Trutnova - Trutnov-Poříčí (- Trutnov)</b></p> <p><b>(OKRĘG „KARKONOSKI“)</b></p> |  | <p><b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b></p> <p><b>BZ2</b></p> <p>(BZ2a, BZ2b, BZ2c, BZ2d, BZ2e, BZ2f, BZ2g, BZ2h, BZ2i, BZ2j, BZ2k)</p> |   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>-1</b></p>               | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 040 <i>Trutnov - Bělá u Staré Paky</i><br/>                 č. 030 <i>Bělá u Staré Paky - Železný Brod</i><br/>                 č. 035 <i>Železný Brod - Tanvald</i><br/>                 č. 036 <i>Tanvald - Harrachov - Szklarska Poręba</i><br/>                 č. 311 <i>Szklarska Poręba - Jelenia Góra</i><br/>                 č. 274 <i>Jelenia Góra - Kamienna Góra</i><br/>                 č. 299 <i>Kamienna Góra - Lubawka</i><br/>                 č. 043 <i>Lubawka - Trutnov</i></p> <p>Uwaga: Połączenie szlaku linii kolejowej NR 026 <i>Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod</i> z linii <i>Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa Zdrój</i> (Okręg AZ3, poddziałanie AZ3a);</p> <p>Studium zrealizowane: <i>Zajištění dopravní obslužnosti východních Krkonoš kolejovou dopravou - studie proveditelnosti</i> (2008) + <i>Dopravně-urbanistická studie Harrachov - napojení na železnici v rámci systému Regiotram NISA</i> (koncept 2001);</p>   |  |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>211,9</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/><b>międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>               | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>                      | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

**MOŻLIWE PODDZIAŁANIA POWIĄZANE:**

- BZ2a** - połączenie z linią nr 040 ze zjazdu *Trutnov-Svoboda nad Úpou* (w kierunku od Starego Města)
- BZ2b** - połączenie z linią nr 040 ze zjazdu *Kunčice nad Labem-Vrchlabí* (w kierunku od Vrchlabí)
- BZ2c** - połączenie z linią nr 040 ze zjazdu *Martinice v Krkonoších-Jablonec nad Jizerou* (od Jilemnice)
- BZ2d** - połączenie linii nr 040 a 030 (ew. też 064) SZ od Starej Paky
- BZ2e** - połączenie linii nr 035 a 030 Z od Spálóva
- BZ2f** - połączenie ze zjazdem *Mysłakowice-Karpacz* ( w kierunku od Karpacza)
- BZ2g** - dla wariantu B: połączenie z linią *Kamienna Góra-Lubawka JZ* od Kamiennej Góry
- BZ2h** - połączenie z linią nr 043 ze zjazdu *Královec-Žacléř* (w kierunku od Žacléřa)
- BZ2i** - modernizacja istniejących odcinków kolejowych wraz z remontem stacji i przystosowaniem ruchu Tram-Train
- BZ2j** - uzupełnienie istniejącej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych
- BZ2k** - dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb ruchu Tram-Train

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Česká Skalice (z.w. Rozkoš) - Jaroměř - Kuks - Dvůr Králové nad Labem</b> (- zjazd do ZOO oraz bliżej do centrum miasta z wykorzystaniem istniejącej boczniczy) - <b>Bílá Třemešná - Stará Paka - Roztoky u Jilemnice - Martinice v Krkonoších</b> (-zjazd na szlak Jilemnice - Jablonec nad Jizerou) - <b>Kunčice nad Labem</b> (-zjazd na szlak a Vrchlabí) - <b>Hostinné - Trutnov</b> (-zjazd na szlak a Mladé Buky - Svoboda nad Úpou) - <b>Malé Svatoňovice - Rtyně v Podkrkonoší - Červený Kostelec - Starkoč - Česká Skalice</b></p> <p><b>(OKRĘG „LABSKO-ÚPSKI“)</b></p>   |   |   | <p><b>Kod działania (+ kod poddziałania):</b></p> <p><b>BZ3</b><br/>(BZ3a, BZ3b, BZ3c, BZ3d, BZ3e)</p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p>            | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>-1</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>         č. 032 Česká Skalice - Jaroměř<br/>         č. 030 Jaroměř - Stará Paka<br/>         č. 040 Stará Paka - Trutnov<br/>         č. 032 Trutnov - Česká Skalice</p> <p>Uwaga: połączenie z linią nr 040 ze zjazdu <i>Martinice v Krkonoších-Jablonec nad Jizerou</i> (od Jilemnice) rozważana już w ramach okręgu BZ2, ew. poddziałań BZ2c; połączenie z linią nr 040 ze zjazdu <i>Kunčice nad Labem-Vrchlabí</i> (w kierunku od Vrchlabí) planowane już w ramach okręgu BZ2, ew. poddziałań BZ2b; połączenie z linią nr 040 ze zjazdu <i>Trutnov-Svoboda nad Úpou</i> (w kierunku od miejscowości Staré Město) planowane już w ramach okręgu BZ2, ew. poddziałań BZ2a;</p> |   |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>145,7</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/><b>Ponadregionalne</b><br/>możliwy wpływ na turystykę transgraniczną</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>NIE (CZ)</b></p>            | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

**MOŻLIWE PODDZIAŁANIA POWIĄZANE:**

**BZ3a** - połączenie linii nr 030 a 032 w Jaroměři (minimalnie na potrzeby ruchu Tram-Train)

**BZ3b** - Przekształcenie boczniczy w miejscowości Dvůr Králové nad Labem do doprowadzenia bezpośredniego połączenia Tram-Train bliżej centrum miasta, kąpieliska i ZOO (wraz z dobudowaniem 2-3 przystanków)  
rozwiązanie alternatywne: nowy zjazd Tram-Train z istniejącego szlaku linii kolejowej w pobliżu miejscowości Bílá Třemešná bezpośrednio w stronę ZOO (w kierunku od SZ)

**BZ3c** - modernizacja istniejących odcinków kolejowych wraz z remontem stacji i przystosowaniem ruchu Tram-Train

**BZ3d** - uzupełnienie istniejącej infrastruktury turystycznej z wykorzystaniem istniejących obiektów kolejowych

**BZ3e** - dobudowanie nowych przystanków na okręgu dla potrzeb ruchu Tram-Train

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Náchod - Nové Město nad Metují - Opočno</b> (-zjazd na szlak Dobruška) - (niezbędna bezpośrednia łącznica) <b>Týniště nad Orlicí - Třebechovice pod Orebem - Hradec Králové (Železniční muzejní expozice)</b> - (niezbędna bezpośrednia łącznica Pláčky) - <b>Předměřice nad Labem - Lochenice - Smiřice - Jaroměř - Česká Skalice</b> - (niezbędna bezpośrednia łącznica) - <b>Vysokov - Náchod</b></p> <p><b>(OKRĘG „NÁCHODSKO-HRADECKI“ / „WOKÓŁ ROZKOŠE“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania</b></p> <p><b>BZ4</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 026 Náchod - Týniště n. O.</p> <p>č. 020 Týniště n. O. - Hradec Králové</p> <p>č. 031 Hradec Králové - Jaroměř</p> <p>č. 032 Jaroměř - Starkoč</p> <p>č. 033 Starkoč - Náchod</p> <p>Uwaga: połączenie z linii nr 026 na zjazd Opočno-Dobruška (w kierunku od Očelíc) zaplanowane już w ramach okręgu BZ1, ew. poddziałań BZ1d;</p>   |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania liniowe (km)</b></p> <p><b>83,3</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b></p> <p><b>ponadregionalne</b></p>                                    | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b></p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b></p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Nowa Ruda - Głuszyca - Jedlina-Zdrój</b> (-zjazd kierunek <i>Wałbrzych</i>) - <b>Jugowice - Bystrzyca Górna - Bystrzyca Dolna (-Świdnica</b>; niezbędna bezpośrednia łącznica) - <b>Mościsko - Dzierżoniów</b> (-zjazd dawnej obwodnicy w kierunku <i>Pieszyce - Bielawa - Budzów i dalej</i>) - <b>Piława Górna - Ząbkowice Śląskie - Kamieniec Ząbkowicki</b> (-zjazd na szlak <i>Złoty Stok</i>, - skrócenie w kierunku na <i>Otmuchów - Nysa</i>, - zjazd kierunek <i>Ziębice - Strzelin</i>; niezbędna bezpośrednia łącznica <i>Kłodzko</i>) - <b>Kłodzko</b> (-zjazd kierunek <i>Ścinawica</i>; niezbędna bezpośrednia łącznica <i>Ścinawka Średnia</i>) - <b>Ścinawka Średnia</b> (-zjazd kierunek <i>Radków</i>) - <b>Nowa Ruda</b></p> <p><b>(OKRĘG „SOWIEGÓRSKI“ / „ŚWIDNICKO-KŁODZKI“)</b></p> |  |  | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ5</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p>           | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 286 <i>Nowa Ruda - Jedlina Zdrój</i><br/>                 Odcinek <i>Jedlina Zdrój</i> - nie działa, potrzeba remontu szlaku linii kolejowej<br/>                 č. 137 <i>Świdnica - Kamieniec Ząbkowicki</i><br/>                 č. 276 <i>Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko</i><br/>                 č. 286 <i>Kłodzko - Nowa Ruda</i></p> <p>Można również dobudować dwa wewnętrzne okręgi po trasie zamkniętych linii: mniejszy (<i>Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa - Dzierżoniów</i>) i większy (<i>Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa - Budzów - Ząbkowice Śląskie</i>) - zobacz dalej BZ12.</p>   |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>142,3</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/><b>ponadregionalne</b><br/>prawdopodobnie z efektem transgranicznym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>NIE (PL)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Wałbrzych - Świebodzice - Jaworzyna Śląska</b> (-zjazd na szlak <i>Strzegom</i>, -zjazd na szlak <i>Pastuchów</i>, -zjazd kierunek <i>Żarów - Wrocław</i>) - <b>Świdnica</b> (-zjazd kierunek <i>Sobótka</i>) - <b>Bystrzyca Dolna</b> (-zjazd kierunek <i>Dzierżoniów</i>) - <b>Bystrzyca Górna - Jugowice - Jedlina-Zdrój</b> (-zjazd kierunek <i>Nowa Ruda</i>) - <b>Wałbrzych</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica)</p> <p><b>(OKRĘG „ŚWIDNICKO-WAŁBRZYSKI“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ6</b></p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p>           | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 274 <i>Wałbrzych - Jaworzyna Śląska</i><br/>                 č. 137 <i>Jaworzyna Śląska - Świdnica</i></p> <p>Odcinek <i>Świdnica - Jedlina Zdrój</i> nie działa, potrzeba remontu szlaku linii kolejowej NR 286 <i>Jedlina Zdrój - Wałbrzych</i></p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>69,4</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>prawdopodobnie z efektem transgranicznym i ponadregionalnym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (PL)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy (Kamienna Góra) - Dębrznik - Marciszów</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica) - <b>Domanów - Stare Rochowice - Bolków - Kłaczyna - Roztoka</b> (-zjazd na szlak Jawor) - <b>Strzegom - Stanowice - Jaworzyna Śląska/Nowy Jaworów</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica) - <b>Świebodzice - Wałbrzych - Boguszów-Gorce - Witków - Jaczków - Sędziszów - Dębrznik - (Kamienna Góra)</b></p> <p><b>(OKRĘG „KSIĄŻAŃSKI“ / „WAŁBRZYSKI“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ7</b></p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p>           | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 776 (Kamienna Góra) - Dębrznik - Marciszów<br/>                 Odcinek Marciszów - Bolków nie działa, potrzeba remontu szlaku linii kolejowej.<br/>                 č. 302 Bolków - Strzegom<br/>                 č. 137 Strzegom - Jaworzyna Śląska<br/>                 č. 274 Jaworzyna Śląska - Wałbrzych- Dębrznik - (Kamienna Góra)</p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>101,1</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>prawdopodobnie z efektem transgranicznym i ponadregionalnym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (PL)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Jelenia Góra - Dąbrowica - Janowice Wielkie - Marciszów - Dębrznik - Kamienna Góra</b> (-zjazd kierunku Krzeszów - Chełmsko Śląskie/-Jawiszów) - <b>Pisarzowice - Szarocin - Ogorzelec - Kowary - Mysłakowice - Jelenia Góra</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica)</p> <p><b>(OKRĘG „KOWARSKI“ / „GÓRSKI“)</b></p> |  |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ8</b></p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p>              | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 274 Jelenia Góra - Dębrznik</p> <p>č. 299 Dębrznik - Kamienna Góra</p> <p>č. 345 Kamienna Góra - Pisarzowice</p> <p>Odcinek Pisarzowice - Kowary nie działa, potrzeba remontu szlaku linii kolejowej.</p> <p>č. 308 Kowary - Jelenia Góra</p>  |  |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>64,7</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b></p> <p>prawdopodobnie z efektem transgranicznym i ponadregionalnym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (PL)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |



|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Dzierżoniów (- Pieszycy) - Bielawa - Ostroszowice - Srebrna Góra - Budzów - Stoszowice - Ząbkowice Śląskie - Piława Górna - Dzierżoniów</b><br/> <b>(OKRĘG „BIELAWSKI“)</b></p>   |   |  | <p><b>Kod działania:</b><br/> <b>BZ9</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/> <i>(w stosunku do obszaru kluczowego)</i><br/> <b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</i><br/> <b>-1</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>II.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b><br/>                 Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 Odcinek Dzierżoniów (- Pieszycy) - Bielawa - Ostroszowice - Srebrna Góra - Budzów - Stoszowice - Ząbkowice Śląskie nie działa, potrzeba remontu szlaku linii kolejowej.<br/>                 č. 137 Ząbkowice Śląskie - Dzierżoniów<br/>                 Można również dobudować mniejszy okręg po trasie zamkniętej linii Dzierżoniów - Pieszycy - Bielawa - Dzierżoniów.</p> |   |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>57,9</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe</b><br/> <b>Regionalne</b><br/>                 z efektem ponadregionalnym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> <i>(realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i><br/> <b>NIE (PL)</b></p>             | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>80 km/h</b></p>                   |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Jaroměř - Smiřice</b> (alter. - do Hradec Králové i dalej w kierunku Všešary - Sadová - Hněvčeves) - <b>Račice nad Tročinou - Hořiněves</b> - (niezbędna bezpośrednia łącznica) <b>Hněvčeves - Hořice</b> - (niezbędna bezpośrednia łącznica) <b>Ostroměř - Lázně Bělohrad - Nová Paka - Stará Paka</b> - (niezbędna bezpośrednia łącznica) <b>Horka u Staré Paky - Borovnice - Mostek - Bílá Třemešná - Dvůr Králové nad Labem</b> (-zjazd na szlak do ZOO i bliżej miasta) - <b>Kuks - Jaroměř</b></p> <p><b>(OKRĘG „PODZVIČINSKI“ / „LABSKO-BYSTŘICKI“ / „ERBENŮV“ / „MILETÍNSKI“)</b></p>  |  |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ10</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p>              | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 031 Jaroměř - Smiřice<br/>         č. 046 Smiřice - Hněvčeves<br/>         č. 041 Hněvčeves - Ostroměř<br/>         č. 040 Ostroměř - Stará Paka<br/>         č. 030 Stará Paka - Jaroměř</p> <p>Uwaga:</p> <p>Przekształcenie bocznicy w miejscowości Dvůr Králové nad Labem do doprowadzenia bezpośredniego połączenia Tram-Train bliżej centrum miasta, kąpieliska i ZOO (wraz z dobudowaniem 2-3 przystanków)</p> <p>rozwiązanie alternatywne: nowa bocznica Tram-Train z istniejącego szlaku linii kolejowej w pobliżu miejscowości Bílá Třemešná bezpośrednio w stronę ZOO - planowane już w ramach okręgu BZ3, ew. poddziałań BZ3b</p> <p>Możliwe również alternatywne trasowanie okręgu ze Smiřic aż do Hradce Králové i dalej w kierunku Všešary - Sadová - Hněvčeves (tj. z pominięciem aktualnie nieużytkowanej linii kolejowej prowadzącej przez Hořiněves);</p> |  |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>104,9</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b></p> <p>prawdopodobnie z efektem transgranicznym i ponadregionalnym</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Smiřice - Lochenice - Předměřice nad Labem -</b><br/>                 (niezbędna bezpośrednia łącznica) <b>Plotiště nad Labem (Hradec Králové)</b><br/> <b>- Všeřtary - Dlouhé Dvory - Dohalice - Sadová - Hněvčeves -</b><br/> <b>Hořiněves - Račice nad Trotinou - Smiřice</b><br/> <b>(OKRĘG „BOJIŠTĚM 1866”)</b></p>   |   |  | <p><b>Kod działania:</b><br/> <b>BZ11</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>                 (w stosunku do obszaru kluczowego)<br/> <b>B</b></p>  | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>                 (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/> <b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>                 (w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/> <b>II.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b><br/>                 Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 031 Smiřice - Hradec Králové<br/>                 č. 041 Hradec Králové - Hněvčeves<br/>                 č. 046 Hněvčeves - Smiřice<br/>                 Uwaga: Ruch osobowy na linii nr 046 został zamknięty w 2004, nieregularne użytkowanie w ramach nostalgicznych przejazdów historycznymi pociągami wycieczkowymi.</p> |   |  |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>34,4</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>                 możliwy ponadregionalny i transgraniczny wpływ (w tym pogranicze czesko-niemieckie i czesko-austriackie)</p> | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</b><br/> <b>NIE (CZ)</b></p>                            | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</b><br/> <b>80 km/h</b></p>                            |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Hořice - Hněvčeves</b> (-zjazd kierunek Hořiněves) - <b>Sadová - Všešary - Hradec Králové - Dobřenice - Chlumeck nad Cidlinou</b> (-i dalej w kierunku Velký Osek, - zjazd na szlak Městec Králové) - <b>Nový Bydžov - Ostroměř</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Sobčice; - zjazd kierunek Jičín, - Lázně Bělohrad) - <b>Hořice</b></p> <p><b>(OKRĘG „CIDLINSKO- BYSTRICKI“ / „HOŘICKO-CHLUMECKI“)</b></p> |  |  | <p><b>Kod działania:</b><br/><b>BZ12</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b><br/>                 Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 020 Hradec Králové - Chlumeck nad Cidlinou<br/>                 č. 040 Chlumeck nad Cidlinou - Ostroměř<br/>                 č. 041 Ostroměř - Hořice - Hradec Králové</p>   |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>88,3</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe Regionalne</b><br/>z efektem ponadregionalnym</p>                     | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b><br/> <b>Okręg kolejowy Jičín - Butoves - Ostroměř</b> (-zjazd kierunek Hořice, - Lázně Bělohrad) - <b>Smidary - Nový Bydžov - Chlumeck nad Cidlinou</b> (połączenie ze szlakiem głównym) - <b>Městec Králové - Svidnice</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Svidnice - Ledčický; - zjazd kierunek Nymburk) - <b>Rožďalovice - Kopidlno</b> (-zjazd kierunek Dětenice - Dolní Bousov) - <b>Jičíněves - Jičín</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Staré Místo u Jičína - Butoves)<br/> <b>(OKRĘG „JIČÍNSKO-CHLUMECKI“ / „CIDLINSKO-MRLINSKI“ / „CIDLINSKI“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b><br/> <b>BZ13</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/> <i>(wg rodzaju transportu):</i><br/> <b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/> <i>(w stosunku do obszaru kluczowego)</i><br/> <b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/> <i>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</i><br/> <b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/> <i>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</i><br/> <b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b><br/>                 Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 041 Jičín - Ostroměř<br/>                 č. 040 Ostroměř - Chlumeck nad Cidlinou<br/>                 č. 062 Chlumeck nad Cidlinou - Křinec<br/>                 č. 061 Křinec - Jičín</p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>92,0</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>                 z efektem ponadregionalnym</p>             | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>NIE (CZ)</b></p>                   | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>80 km/h</b></p>                  |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Jičín - Železnice - Libuň</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Jinolice - Kněžnice; - zjazd na szlak směr Mladějov, - Rovensko pod Troskami) - <b>Kněžnice - Lomnice nad Popelkou - Stará Paka (-zjazd</b> kierunek Semily, - Jilemnice, - Vrchlabí, - Dvůr Králové nad Labem) - <b>Nová Paka - Lázně Bělohrad - Ostroměř (-zjazd</b> na szlak w kierunku Hořice, - Nový Bydžov) - <b>Butoves - Jičín</b></p> <p><b>(OKRĘG „JIČÍNSKO-NOVOPACKI“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ14</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 041 Ostroměř - Libuň</p> <p>č. 064 Libuň - Stará Paka</p> <p>č. 040 Stará Paka - Ostroměř</p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>72,1</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe</b></p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem ponadregionalnym</p>       | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Jičín</b> (-zjazd kierunek Butoves - Ostroměř) - <b>Jičíněves - Kopidlno</b> (-zjazd kierunek Rožďalovice - Nymburk/-Městec Králové) - <b>Dětenice - Domousnice - Dolní Bousov</b> (-zjazd na szlak w kierunku Kosmonosy, - Bakov nad Jizerou) - <b>Sobotka - Mladějov - Libuň</b> (-zjazd kierunek Rovensko pod Troskami-Turnov, - Lomnice nad Popelkou, - Libunec-Hrdoňovice) - <b>Jinolice - Jičín</b></p> <p><b>(OKRĘG WSCHODNI „ČESKÝM RÁJEM “)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ15</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 061 Jičín - Kopidlno</p> <p>č. 063 Kopidlno - Dolní Bousov</p> <p>č. 064 Dolní Bousov - Libuň</p> <p>č. 041 Libuň - Jičín</p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>69,9</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>z efektem ponadregionalnym</p>                        | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Libuň</b> (-zjazd kierunek Lomnice nad Popelkou, - Jičín, - Libunec-Hrdoňovice) - <b>Mladějov - Sobotka - Dolní Bousov</b> (-zjazd kierunek Kosmonosy, - Domousnice-Dětenice) - <b>Bakov nad Jizerou</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Mnichovo Hradiště; - zjazd kierunek Mladá Boleslav, - Bělá pod Bezdězem) - <b>Mnichovo Hradiště - Turnov</b> (-zjazd kierunek Železný Brod, - Hodkovice nad Mohelkou) - <b>Rovensko pod Troskami - Libuň</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Mladějov)</p> <p><b>(OKRĘG ZACHODNI „ČESKÝM RÁJEM “)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ16</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>   | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 064 <i>Libuň - Dolní Bousov</i></p> <p>č. 063 <i>Dolní Bousov - Bakov nad Jizerou</i></p> <p>č. 070 <i>Bakov nad Jizerou - Turnov</i></p> <p>č. 041 <i>Turnov - Libuň</i></p>  |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>71,7</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>z efektem ponadregionalnym</p>                        | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |



|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Libuň - Rovensko pod Troskami - Hrubá Skála - Turnov</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Malá Skála; - zjazd kierunek Mnichovo Hradiště, - Hodkovice nad Mohelkou) - <b>Malá Skála - Železný Brod (- Spálov;</b> niezbędną bezpośrednią łącznicą linii kolejowych 030 a 035) - <b>Semily - Košťálov - Ústí u Staré Paky</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica Lomnice nad Popelkou; - zjazd kierunek Martinice v Krkonoších, - Stará Paka) - <b>Lomnice nad Popelkou - Libuň</b> (-zjazd kierunek Jičín, - Sobotka, - Libunec-Hrdoňovice)</p> <p><b>(OKRĘG PÓŁNOCNY „ČESKÝM RÁJEM“)</b></p> |   |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ17</b></p>  |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):</p> <p><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)</p> <p><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)</p> <p><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <p>č. 041 Libuň - Turnov</p> <p>č. 030 Turnov - Stará Paka</p> <p>č. 064 Stará Paka - Libuň</p>   |   |   |  |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b></p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>72,5</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>z efektem ponadregionalnym</p>                        | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>80 km/h</b></p>          |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Turnov - Hodkovice nad Mohelkou - Liberec - Jablonec nad Nisou</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica linii kolejowych nr 030 a 036) - <b>Lučany nad Nisou - Smržovka</b> (-zjazd na szlak <i>Jičetín pod Bukovou - Josefův Důl</i>) - <b>Tanvald</b> (-zjazd kierunek Desná; niezbędna bezpośrednia łącznica Velké Hamry) - <b>Velké Hamry - Spálov</b> (linii kolejowych nr 030 i 035) - <b>Železný Brod - Malá Skála - Turnov</b> (-zjazd kierunek Mnichovo Hradiště, - Rovensko pod Troskami)</p> <p><b>(OKRĘG „JEŠTĚDSKO-KOZÁKOVSKI“)</b></p> |  |  | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ18</b></p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>0</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:<br/>                 č. 030 <i>Železný Brod - Liberec</i><br/>                 č. 036 <i>Liberec - Tanvald</i><br/>                 č. 035 <i>Tanvald - Železný Brod</i></p>   |  |  |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>92,6</b></p>   | <p><b>Znaczenie transportowe regionalne</b><br/>z efektem ponadregionalnym</p>                     | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>NIE (CZ)</b></p>           | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <p><b>Nazwa działania (+ ewent. nazwa skrócona)</b></p> <p><b>Okręg kolejowy Tanvald - Smržovka</b> (-zjazd na szlak Jiřetín pod Bukovou - Josefův Důl) - <b>Lučany nad Nisou - Jablonec nad Nisou - Liberec - Mníšek - Raspenava</b> (-zjazd na szlak Hejnice - Bílý Potok pod Smrkem) - <b>Frydlant</b> (-zjazd na szlak Nové Město pod Smrkem - Jindřichovice pod Smrkem) - <b>Višňová - Černousy - Zawidów - Sulików - Włosień - Lubań</b> (-zjazd na szlak Kościelnik - Lešna) - <b>Olszyna - Gryfów Śląski</b> (-zjazd na szlak Lubomierz, - rozgałęziony zjazd Mirsk/-Świeradów-Zdrój) - <b>Młyńsko - Rębiszów - Stara Kamienica - Jelenia Góra</b> (niezbędna bezpośrednia łącznica) - <b>Piechowice - Szklarska Poręba - Harrachov-Mýtiny - Desná - Tanvald</b></p> <p><b>(OKRĘG „JIZERSKI“)</b></p> |  |   | <p><b>Kod działania:</b></p> <p><b>BZ19</b></p>   |
| <p><b>Typ działania</b><br/>(wg rodzaju transportu):<br/><b>kolejowe - Z</b></p>  | <p><b>Kategoria terytorialna działania</b><br/>(w stosunku do obszaru kluczowego)<br/><b>B</b></p> | <p><b>Kryterium ryzyka działania</b><br/>(w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami)<br/><b>-1</b></p> | <p><b>Kryterium znaczenia działania</b><br/>(w zależności od znaczenia dla funkcjonalności działania nadrzędnego oraz systemu jako całości)<br/><b>I.</b></p> |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Okręg wytyczono po trasie następujących linii kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>č. 036 Harrachov - Liberec</li> <li>č. 037 Liberec - Černousy</li> <li>č. 344 Zawidów - Wrociszów Dolny</li> <li>č. 290 Wrociszów Dolny - Sulików</li> <li>č. 274 Jerzmanki - Jelenia Góra</li> <li>č. 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba</li> </ul> <p>Uwaga: Okręg można przedłużyć na terytorium Niemiec aż do Zgorzelca (Zawidów - Radomierzycy - Hagenwerder), optymalnie z realizacją dwóch krótkich łącznic (w pobliżu Radomierzyc i w Zgorzelcu/Görlitz);</p>  |  |   |   |
| <p><b>Charakter terytorialny i zakres działania</b><br/><b>liniowe (km)</b><br/><b>200,0</b></p>  | <p><b>Znaczenie transportowe międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>                          | <p><b>Bezpośredni efekt transgraniczny</b> (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/><b>TAK (CZ, PL)</b></p>        | <p><b>Specyfikacja parametrów transportu</b> - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/><b>80 km/h</b></p>          |

### 5.3 TRANSPORT DROGOWY

Wszystkie poniżej omawiane działania związane z transportem drogowym należą do kategorii terytorialnej A, dotyczą więc sieci drogowej leżącej bezpośrednio w „kluczowym obszarze”. Do tej kategorii (łącznie z kodem) zostało wliczone również poddziałanie AS1b, mające „fizyczny” rzut przeważnie tuż za hipotetyczną granicą kluczowego obszaru. Jego istota jednak bezpośrednio współokreśla dany obszar jako część składową proponowanej zewnętrznej obwodnicy drogowej.

Nadrzędny system autostrad i dróg (łącznie z zaproponowanymi odcinkami) wytwarza na poziomie regionalnym kluczowego obszaru **zewnętrzną obwodnicę**, która jest po obwodzie środkowej części kluczowego obszaru uzupełniona o **obwodnicę wewnętrzną**. Obie obwodnice łączą strukturę zabudowy i strefy działalności gospodarczej a w poszczególnych segmentach terytorialnych nawiązują do radialnego układu sieci drogowej. W przypadku określonych obwodnic zakładamy ich stopniową przebudowę i modernizację mającą na celu bezkolizyjny ruch i świadczenie usług transportowych w ramach kluczowego obszaru oraz przeniesienie ruchu tranzytowego poza najcenniejsze zabytki przyrody. Integralnym składnikiem propozycji jest powiązanie z innymi rodzajami transportu, szczególnie z okrężnym ruchem kolejowym.

**ZDJĘCIE NR 7: NOWA RUDA - WYLOT W KIERUNKU GŁUSZYCY**



**TABELA NR 17: CHARAKTERYSTYKA SIECI DROGOWEJ NA OMAWIANYM TERENIE**

| UKAZATEL                                     | Część środkowa obszaru kluczowego |      |             | Obszar kluczowy |       |              | Szerzej rozwiązywany obszar |       |               |
|--|-----------------------------------|------|-------------|-----------------|-------|--------------|-----------------------------|-------|---------------|
|  | CZ                                | PL   | W SUMIE     | CZ              | PL    | W SUMIE      | CZ                          | PL    | W SUMIE       |
| Łączna długość dróg (km) <sup>8</sup>        | 106                               | 632  | <b>738</b>  | 543             | 2 487 | <b>3 030</b> | 6 151                       | 6 040 | <b>12 191</b> |
| - autostrady (CZ)                            | 0                                 |      |             | 0               |       |              | 19                          |       |               |
| - drogi krajowe (CZ)                         | 0                                 |      |             | 75              |       |              | 754                         |       |               |
| - drogi wojewódzkie (CZ)                     | 36                                |      |             | 139             |       |              | 1 343                       |       |               |
| - drogi inne (CZ)                            | 70                                |      |             | 328             |       |              | 4 006                       |       |               |
| - drogi powiatowe (PL)                       |                                   | 320  |             |                 | 1 318 |              |                             | 3 180 |               |
| - drogi gminne (PL)                          |                                   | 312  |             |                 | 1 169 |              |                             | 2 860 |               |
| Gęstość sieci drogowej (km/km <sup>2</sup> ) | 0,58                              | 1,08 | <b>0,96</b> | 0,48            | 0,98  | <b>0,83</b>  | 0,79                        | 0,86  | <b>0,82</b>   |

*Uwaga:* Liczba dróg wg kategorii wywodzi się z jednostki terytorialnej powiatu (w RCz „okresu”); jeżeli w omawianym obszarze znajduje się tylko część powiatu, zakładamy jednakową strukturę dróg jak w całym powiecie.

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Działania na zewnętrznej obwodnicy kluczowego obszaru („Zewnętrzna obwodnica drogowa“)</b></p>  |  |  | <p>Kod działania (+ kody powiązanych poddziałań):</p> <p><b>AS1</b></p> <p>(AS1a, AS1b)</p>                                |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>   | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p> | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I.</b></p>                            |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Zewnętrzna obwodnica drogowa ogranicza po obwodzie obszar kluczowy z bezpośrednim nawiązaniem do nadrzędnej sieci autostrad i dróg. Zewnętrzna obwodnica drogowa oprócz funkcji transportowej umożliwia wzmocnienie, stabilizację jak i jakościową obsługę komunikacyjną obszarów peryferyjnych z nawiązaniem do dróg wojewódzkich radialnie biegnących do obszaru kluczowego. Zewnętrzna obwodnica drogowa stwarza warunki długotrwałej współpracy czesko-polskiej w zakresie ruchu turystycznego, transportowego, jak i przedsięwzięć o charakterze inwestycyjnym. Proponowana zewnętrzna obwodnica korzysta z istniejących i perspektywicznych komunikacji o znaczeniu ponadregionalnym.</p> <p>Na obwodnicę o całkowitej długości 225 km składają się następujące odcinki dróg:</p> <p>R11 Jaroměř – Trutnov – granica państwa (Královec)<br/>                 I/33 Jaroměř – granica państwa (Náchod)<br/>                 S-3 granica państwa (Lubawka) – Bolków<br/>                 nr 5 Bolków – Dobromierz<br/>                 nr 34 Dobromierz – Świebodzice<br/>                 nr 35 Świebodzice – Świdnica<br/>                 nr 382 Świdnica – Ząbkowice Śląskie<br/>                 nr 8 (E67) Ząbkowice Śląskie – Kłodzko – Kudowa Zdrój</p> <p>Zachodni brzeg zewnętrznej obwodnicy tworzy stabilizowana proponowana trasa drogi ekspresowej R11 po stronie czeskiej oraz do niej nawiązująca S-3 po stronie polskiej, obie drogi są częścią transeuropejskiej sieci transportowej. Na pozostałych drogach zewnętrznej obwodnicy drogowej przewidujemy częściowe regulacje kierunku (obwodnice miast), które przyczynią się do kolejnej poprawy i zwiększenia pojemności obwodnicy. W ramach zewnętrznej obwodnicy drogowej zostały zaplanowane dwa poddziałania: AS1a („Południowy wariant obwodnicy miasta Náchod“) oraz AS1b („Obwodnica miasta Nové Město nad Metují“).</p> |  |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania liniowe (km)</p> <p><b>225</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe (ponadregionalne)</b></p>   | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>               | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR) (AS1a, AS1b)</p> <p><b>335,0</b></p>   | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>W ramach nadrzędnej dokumentacji na terenie Polski rozważano następujące regulacje sieci dróg w nawiązaniu do zewnętrznej obwodnicy drogowej: Droga nr 34 - południowa obwodnica Świebodzic, Droga nr 35 - północna obwodnica Mokrzeszowa, południowa obwodnica Świdnicy, Droga nr 382 - południowa obwodnica Dzierżoniowa, południowozachodnia obwodnica Piławy Dolnej. Na terenie Czech rozważano wg ZRR regulacje drogi I/33, będącej łącznikiem z autostradą D11/R11. Rozważano północną obwodnicę miasta Náchod, południową obwodnicę gminy Sviništiny, północną obwodnicę gminy Dolany i nową trasę na odcinku Dolany - w kierunku południowym Heřmanice z połączeniem z D11/R11 za pośrednictwem wielopoziomowego skrzyżowania Jaroměř - północ. Kolejne zmiany rozważano wg ZRR na nawiązującej drodze I/14 na odcinku Nové Město nad Metují - Náchod oraz Náchod - Červený Kostelec, gdzie rozważano odprowadzenie drogi I/14. W odmienny sposób zostanie rozwiązana obwodnica miast Náchod i Nové Město nad Metují.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <p>- patrz na poszczególne poddziałania</p>  | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <p>- patrz na poszczególne poddziałania</p>                                |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Nowe trasowanie drogi I/33 na odcinku Vysokov - Lewin Kłodzki („Południowa alternatywa obwodnicy miasta Náchod“)</b></p>  |   |  | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS1a</b></p>   |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>              | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p> | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I.</b></p>  |
| <p>Opis poddziałania:</p> <p>W ramach niniejszego poddziałania została zaprojektowana alternatywa do tej pory rozważanego rozwiązania obwodnicy Náchodu na północ od miasta. Proponujemy południową obwodnicę drogi I/33 (E67) o znaczeniu międzynarodowym. Pierwotne rozwiązanie (obwodnica północna) obejmuje tylko tereny po stronie czeskiej, nie nawiązując kolejny odcinek obciążonej komunikacji tranzytowej po stronie polskiej, w dodatku ingerując w krajobraz i stan gruntowy. Proponowana obwodnica południowa stanowi rozwiązanie również dla sąsiedniego miasta uzdrowskiego Kudowa Zdrój i Jeleniów, gdzie przejazd przez miasto drogi nr 8 (E67) stwarza podobne problemy jak w mieście Náchod. Południowa obwodnica prowadzi w kierunku od zachodu na wschód. Proponowany początek to skrócenie z obecnej trasy drogi I/33 w Náchodzie przed przędzalnią (Přádelna Bartoň) na ulicy Českoskalická, kontynuujemy wolnym terenem na południe od ulicy Za Přádelnou i przez most o długości ok. 300 m między kompleksem przedsiębiorstwa Usług Technicznych i zakładami Sněžka. Przed osiedlem U nemocnice zaplanowano zachodni portal tunelu, w którym prowadziłaby droga I/33 pod terenem pagórkowatym masywu Dobrošov. Wylot tunelu proponujemy po stronie polskiej między miastem Kudowa Zdrój a gminą Brzozowie, trasa dalej kontynuowałaby wolną przestrzeń a nawiązałaby do drogi nr 8 w południowej części gminy Jeleniów, krzyżując w dwu poziomach tor kolejowe (minimalna wysokość przejazdu 4,8 m). Połączenie miasta Kudowa Zdrój z Czech dalej planowano za pośrednictwem obecnej drogi I/33. Długość południowego odprowadzenia drogi I/33 (nr 8) wynosi ok. 11,5 km, w tym przez dwupasowy tunel drażony ok. 5,5 km (w ramach rozważanego korytarza długość tunelu zostanie uściślona na podstawie kolejnej specyfikacji trasy w nawiązujących dokumentach). Realizacja oznacza również należy zidentyfikować granice państwowe.</p> |   |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania liniowe (km)</p> <p><b>9,6 - 11,5</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe (ponadregionalne)</b></p>                            | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>               | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 11,5/80</b></p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>300,0</b></p>   | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Patrz na osobny załącznik (analiza SWOT)</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <p>Patrz na osobny załącznik (analiza SWOT)</p>  | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <p>Patrz na osobny załącznik (analiza SWOT)</p>  |

### Załącznik NR 1 do listy poddziałania AS1a:

### PORÓWNANIE MOCNYCH I SŁABYCH STRON NOWO PROPONOWANEGO I DO TEJ PORY ROZWAŻANEGO ROZWIĄZANIA OBWODNICY MIASTA NÁCHOD (trasowanie drogi I/33)

#### tj. zmodyfikowana analiza SWOT,

kiedy obie kategorie potencjalnych wpływów zewnętrznych - „Szanse” i „Zagrożenia” - zostały pod względem sformułowań dostosowane i włączone do kategorii „Mocne” ew. „Stabe” strony (głównym powodem jest fakt, że oba osądzone warianty są dopiero w fazie zamiaru a granica

między rzeczywistą właściwością danego wariantu a potencjalną szansą lub potencjalnym zagrożeniem dla jego urzeczywistnienia nie zawsze jest jawna)

Notatka: 1/ W celu „jakościowej” oceny zostały połączone wszystkie warianty (alternatywy) południowej obwodnicy - ze względu na ich podobny charakter.

2/ Ocena mocnych i słabych stron w niektórych punktach ulega relatywizacji względem drugiej ocenianej alternatywy. Porównanie z wariantem „zerowym” zostało ominięte ze względu na konieczność zmiany trasy ruchu tranzytowego z Náchodu, przy czym częściowe działania mogą tylko tymczasowo złagodzić ujemne skutki stanu obecnego.

**TABELA NR 18: MOCNE STRONY - POZYTYWY**

| 1/ Do tej pory rozważana obwodnica miasta Náchod (wariant „północny“)  | 2/ Alternatywne rozwiązanie obwodnicy Náchodu („południowy” wariant)  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- wysoki stopień przygotowania projektu i modelowe sprawdzenie natężenia w przyszłości</li> <li>- niższe szacowane koszty <u>budowy</u> - nie zawierają one wykupów gruntów, obliczone zostało tylko częściowe rozwiązanie po stronie czeskiej (obwodnica miasta Náchod), a nie kompleksowe bezkolizyjne rozwiązanie tranzytu RCz - RP (łącznie z obwodnicą miasta Kudowa Zdrój)</li> <li>- częściowe odprowadzenie na północ skierowanego transportu tranzytowego z miasta (w tym też kierunku na Trutnov) nawet w przypadku oddalenia realizacji drogi ekspresowej R11 (Jaroměř - Trutnov - granica państwa RCz/RP) albo zmiany organizacji ruchu drogi I/14 (Náchod - Červený Kostelec) - <i>oba przedsięwzięcia są zawarte w Zasadach Rozwoju Terytorialnego Kraju Královehradeckiego, w Studium zostało odprowadzenie tranzytu w północnym kierunku również opracowane (połączenie I/14 i R11);</i></li> <li>- północna obwodnica Náchodu wraz z planowaną zmianą organizacji ruchu drogi I/14 stanowi rozwiązanie kwestii dostępności ważniejszych miejscowości jak (Červený Kostelec, Úpice, Rtyně v Podkrkonoší) bez prowadzenia drogi przez centrum Náchodu</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>kompleksowe bezkolizyjne rozwiązanie kwestii przelotowości tranzytu w kierunku na Polskę w tej części regionu (w tym obwodnicy miasta Kudowa Zdrój);</u></li> <li>- nie naruszenie strefy uzdrowiskowej w RCz ani w Polsce – szansa stworzenia „trójkąta uzdrowiskowego” Náchod-Běloves - Hronov - Kudowa Zdrój z możliwością połączenia parków uzdrowiskowych i realizacji połączenia tram-train Náchod-Běloves - Kudowa Zdrój;</li> <li>- znacząco mniejsza ingerencja w środowisko (praktycznie zerowa po stronie czeskiej szczególnie dzięki tunelowi)</li> <li>- minimalny kontakt z terenem zabudowy i rekreacji (oprócz początkowego odcinka mostowego)</li> <li>- nie naruszenie relacji przestrzennych lub funkcyjnych pomiędzy miastem Náchod a miejskimi dzielnicami lub gminami w okolicy;</li> <li>- zgodność z zamiarem Planu Opieki Obszaru Chronionego CHKO Broumovsko na okres 2003 -2012</li> <li>- po stronie czeskiej trasa biegnie tylko przez obszar administracyjny miasta Náchod - koordynacja przedsięwzięcia z kolejnymi 3 gminami a z ich Planem zagospodarowania przestrzennego, którego trasa „północnego wariantu” dotyka i kosztem których w dużym stopniu rozwiązywałoby obecny problem tranzytu przez Náchod (Vysokov, Kramolna, Dolní Radechová)</li> <li>- pod względem prawa majątkowego o wiele łatwiejsze;</li> <li>- możliwość wykorzystania wydobytych surowców do własnej budowy i do obniżenia kosztów budowy (częściowy sprzedaż);</li> <li>- niższe koszty utrzymania w okresie zimowym;</li> <li>- możliwość wykorzystania źródeł finansowych UE przeznaczonych na współpracę transgraniczną, która będzie w następnym okresie programowania UE naczelnym priorytetem, szczególnie w zakresie projektów dotyczących infrastruktury komunikacyjnej</li> </ul> |

**TABELA NR 19: SŁABE STRONY - NEGATYWY**

| 1/ Do tej pory rozważana obwodnica miasta Náchod (wariant „północny“)   | 2/ Alternatywne rozwiązanie obwodnicy Náchodu („południowy“ wariant)  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- nie stanowi rozwiązania kierunku przelotowego tranzytu RCz-RP (odsuwanie problemu tylko na granicę miasta i państwa);</li> <li>- przedłużenie trasy tranzytu (do PL) i jego przesunięcie do obecnie stabilizowanej strefy terenów osiedleńczych;</li> <li>- brak zmian w związku z geopolitycznymi zmianami w porównaniu z okresem powstania trasy (przepuszczalność granic w ramach UE, wyższy stopień współpracy transgranicznej i in.)</li> <li>- poważny kontakt z terenem zabudowy i rekreacji</li> <li>- pod względem powierzchni ważne zajęcie z funduszu ziemi rolnej</li> <li>- degradacja znaczenia terenów z historycznie ukształconą funkcją uzdrowską przez ruch tranzytowy (obciążenie hałasem, emisje spalin, wibracje, naruszenie przestrzeni strefy uzdrowskiej i in.); sprzeczność z pożądanym wznowieniem strefy uzdrowskiej w Běloves (będącym jednym z dwu naczynych priorytetów miasta Náchod) i z funkcjonowaniem uzdrowska Kudowa Zdrój, w pobliżu którego prowadzi tranzyt RCz-RP</li> <li>- mnóstwo konfliktów z krajobrazowymi i innymi wartościami przyrodniczymi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• pagórkowaty teren na północ, północny zachód i północny wschód posiada wysoką wartość krajobrazową, która zostałaaby - wbrew jak najbardziej delikatnemu rozwiązaniu trasy obwodnicy - poważnie naruszona;</li> <li>• bezpośrednie starcie trasy obwodnicy z ponadregionalnym biokorytarzem K 37 MB i jego strefą ochrony;</li> <li>• bezpośrednie starcie trasy obwodnicy z regionalnymi biokorytarzami RK 768/1 i RK 768/2 oraz regionalnymi biocentrami H078 Kobylice i H073 Běloveská Metuje;</li> <li>• zbudowanie olbrzymiego skrzyżowania dwupoziomowego w terenie zalewowym rzeki Metuje u wlotu do niziny nachodskiej (czyli w obszarze pod względem krajobrazowym i funkcyjnym bardzo wrażliwym - również biorąc pod uwagę pożądaną rozwój ruchu uzdrowskiego); przejście przez strefy ochrony przyrodniczych źródeł leczniczych IIA a IIB;</li> <li>• niezgodność z przedsięwzięciami Zarządu CHKO Broumovsko</li> </ul> </li> <li>- konieczność pokonania wielkich różnic wysokości (2 podjazdy, 2 zjazdy), nie respektowanie naturalnej morfologii terenu i charakteru krajobrazu (mnóstwo zbudowanych obiektów blisko za sobą - mosty, wykopy, tunele);</li> <li>- mnóstwo odprowadzeń sieci i obiektów infrastruktury technicznej (w przypadku obiektów wodnych 26 urządzeń, 70 urządzeń elektrycznych, 11 gazociągowych i 10 ciepłowniczych - wg danych ŘSD);</li> <li>- mnóstwo sztucznie wymuszonych zmian organizacji ruchu i zmian na pozostałych drogach (29 - wg danych ŘSD)</li> <li>- wyższe koszty eksploatacyjne w okresie zimowym</li> <li>- pod względem prawa majątkowego bardzo skomplikowana trasa, wysokie ryzyko zablokowania budowy w razie nieprzejrzystych stosunków własnościowych</li> <li>- trasa przebiega przez obszar administracji kolejnych 3 gmin (Vysokov, Kramolna, Dolní Radechová); obwodnica stanowi ważną barierę przestrzenną między Náchodem będącym centrum administracyjno-ekonomicznym a gminami w okolicy;</li> <li>- niemożliwość korzystania ze środków UE przeznaczonych do współpracy transgranicznej (projekt nie dotyczy terenów poza RCz, odwrotnie skomplikuje stan obecny po stronie polskiej, ponieważ przyprowadzi ruch tranzytowy do miasta uzdrowskiego Kudowa Zdrój ryzykując niemożliwość realizacji obwodnicy w Polsce);</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dopiero wstępna faza sprawdzania zamiaru;</li> <li>- brak rzutu na dokumentację zagospodarowania przestrzennego na wszystkich poziomach (łącznie z PÚR ČR);</li> <li>- znacząco wyższe szacowane „stałe” koszty budowy;</li> <li>- ten wariant nie stanowi rozwiązania w przypadku odprowadzenia na północ ukierunkowanego ruchu tranzytowego z miasta, szczególnie przy jednoczesnym oddaleniu realizacji drogi ekspresowej R11 (Jaroměř - Trutnov – granica państwa RCz/RP) albo zmianie organizacji ruchu drogi I/14 – <i>oba przedsięwzięcia są zawarte w czeskich Zasadach Rozwoju Regionalnego</i>;</li> <li>- prawdopodobieństwo skomplikowanych pomiarów geologicznych na pewnej części tunelowego odcinka;</li> <li>- większa konieczność eliminacji konfliktu trasy ze źródłami wodnymi, łącznie z jej maksymalnym wychyleniem od strefy ochrony przyrodniczych źródeł leczniczych I. i IIB;</li> <li>- konieczna umowa ze stroną polską w celu zabezpieczenia jednolitej realizacji i współfinansowania projektu</li> <li>- wyższe koszty operacyjne (konieczność stałej wentylacji i oświetlenia tunelu);</li> </ul> |



## Załącznik NR 2 do listy poddziałania AS1a:

### KWERENDA POMIARÓW GEOLOGICZNYCH W KORYTARZU TRAS POŁUDNIOWEJ ALTERNATYWY OBWODNICZY MIASTA NÁCHOD (trasowanie drogi I/33)

Celem kwerendy jest przekazanie podstawowych informacji dotyczących warunków geologicznych w miejscu zamierzonych prac oraz czynników ryzyka o charakterze geologicznym, które mogłyby skomplikować realizację. Informacje te powinny ułatwić wybór optymalnego wariantu w takim przypadku, że wyjdą na jaw istotne sprzeczności między możliwymi trasami w ramach korytarza. Celem kwerendy nie jest zgromadzenie wszelkich dostępnych danych geologicznych dla przygotowania projektu orientacyjnego geologiczno inżynierskiego badania wg § 3, art. 4, ust. a) Rozp. 369/2004 Dz. U. RCz.

Oceny pomiarów geologicznych tras tunelowych dokonano wyłącznie za pomocą opublikowanych map i tylko na odległość dostępnych informacji uzyskanych w Bazie Danych Geologicznych RCz (Geofond ČR, dalej tylko GF). Rozważano następujące aspekty geologiczne:

- dotychczasowy poziom badań w obszarze,
- wydobywalność skał i jej zmienność,
- ułożenie skał i zaburzenia tektoniczne,
- grubość nakładu,
- dopływy wód podziemnych i wpływ na hydrogeologiczny układ obszaru,
- wpływ na źródła wód mineralnych,
- niebezpieczne gazy,

#### Dotychczasowy poziom badań w obszarze

W bazie danych GF nie ma sondażu skupiającego się wokół obecnego zadania. Ramowo układ geologiczny obszaru jest znany, został przedstawiony np. na podstawowej mapie geologicznej RCz 1: 50 000, arkusz 04-33 Náchod. Mapy warunków rejonizacji geologiczno-inżynierskich, arkusz 04-33 Náchod, do tej pory nie wydano. Ze względu na informacje potrzebne do budowy tunelu to obszar w większym stopniu niezbadany.

W okolicy planowanego zachodniego portalu tunelu wywiercono kilkadziesiąt odwiertów w celach budowlanych, ich zastosowanie jest już od ok. 1,200 kilometra bardzo ograniczone.

Cennym źródłem informacji mógłby się stać odwiert BE1 (nr archiwalny GF 98 852), o głębokości 121,9 m, położony w dolinie na północy od kotły Rozkoš, ok. 350 m na północ od trasy E. Odwiert wykonano w roku 1961 (w bazie danych GF błędnie podano rok 1962) w ramach mapowania geologicznego.

Na terenach Polski do dnia zamknięcia niniejszego sprawozdania nie mamy informacji o żadnych odwiertach poszukiwawczych, ściślej - nie znaleziono sposobu ich obrazowania.

#### Pomiary geologiczne

Obszar leży na starciu permu trutnovsko-náchodskiego basenu i novoměstskiego krystalinikum. Wg planu styk jednostek jest bardzo kręty, częściowo erozyjny, częściowo tektoniczny. W obszarze zainteresowania można odróżnić dwa piętra strukturalne, różniące się wiekiem i pomiarami ułożenia.

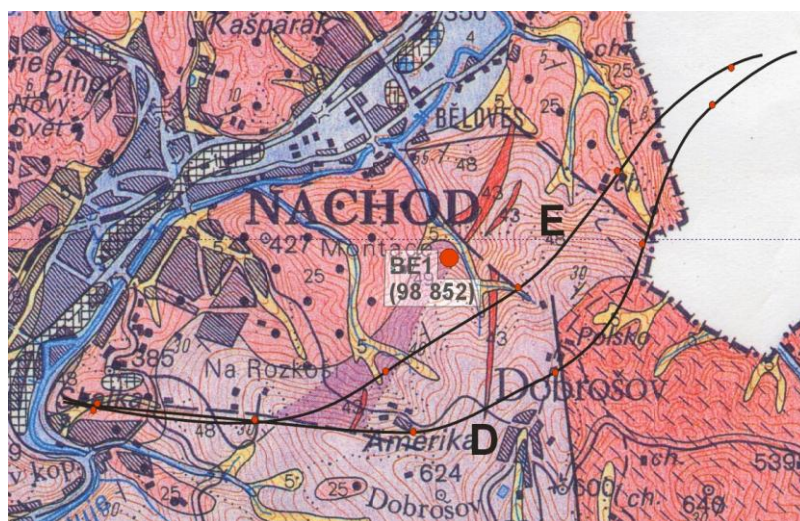
Najstarsze skały tworzące piętro strukturalne to fyllity aż szarogłazy novoměstskiego krystalinikum (czasami stosuje się określenie „grupa novoměstska” - nr 48 i 48 w legendzie mapy geologicznej) z novohrádeckim masywem granodiorytowym (nr 45) i żyłami granodiorytowych porfirów (nr 43). Fyllity i szarogłazy to lekko przeobrażone skały o wyraźnej foliacji, gęsto pofałdowane z wieloma uskokami. Novohrádecki masyw to w sumie homogeniczna bryła „granitowa”, w późnym okresie jej rozwoju nastąpiła intruzja licznych żył porfirowych w skały otaczające novoměstskie krystalinikum.

Górne piętro strukturalne składa się z piaskowców aż zlepieńców dolnej części trutnovskiego kompleksu warstw (nr 25) okresu permu. Chodzi o skały osadowe o niewyraźnej warstwowanej budowie, wtórnie pochylone, jednak nie zupełnie zmarszczone.

Skały górnego i dolnego piętra są rozerwane przez kilka uskoków z istotnym pionowym przemieszczeniem.

Masyw skalny obu pięter jest pokryty nieumocnionymi zwietrzelinami, osadami stokowymi i dennymi.

**MAPKA NR 4: POMIARY GEOLOGICZNE W OBSARZE**



**Pomiary hydrogeologiczne ważne dla budowy**

Z punktu widzenia hydrogeologicznego przeważna część obszaru zainteresowania jest częścią składową rejonu 5152 - Náchodski perm. Południowa część obszaru, ta część trasy tunelu, która prowadzi przez novoměstské fylity i granodioryt masywu novohrádeckiego, należy do rejonu 6420 - Krystalinikum Gór Orlickich. Ogólnie scharakteryzowano cały obszar jako jednokolektorowy (krystalinikum), najwyżej dwukolektorowy (perm) system wodonośny. Górny kolektor zazwyczaj składa się z osadów epoki czwartorzędu oraz przypowierzchniowej strefy zwietrzelin i otwartych szczelin. Dolny kolektor tworzą obszary szczelinowo porowe przepuszczalnych piaskowców okresu permu i zbliżonych skał.

**Przewidziane stosunki geologiczne i czynniki ryzyka na trasach D i E tunelu**

Możliwe komplikacje charakteru hydrogeologicznego podczas realizacji wynikają raczej z obecności wykrytych i przewidzianych miejsc uskoków, które trasa tunelu przecina, ew. jest prowadzona po linii jednego z uskoków. Trasa tunelu następnie prowadzi w małej głębokości przez kilka dolin z małymi ciekami wodnymi, które będą problematycznymi z punktu widzenia **grubości nakładu**, i to szczególnie na terenach Polski. Doliny mają raczej prosty bieg i można założyć, że mają podstawę tektoniczną. Poza tym nie jest znana grubość sedymentów na dnach dolin. Obydwoje mogłyby doprowadzić do poważnych komplikacji podczas budowy tunelu.

Stopień zagrożenia przez wprowadzone czynniki ryzyka również bardzo zależy od zastosowanych technologii drążenia.

**TABELA NR 20: CZYNNIKI RYZYKA NA TRASIE D**

| Kilometry obwodnicy (km) | Skała, zjawisko geologiczne  | Długość odcinka (m) |
|--------------------------|--|---------------------|
| 0,775 – 1,125            | Wysokość nakładu jest mniejsza niż ok. 15 m, częściowo budowa w rowie  | 350                 |
| 1,3                      | Przejście między piaskowcem i fylitem, delikatnie nachylone aż do portalu zachodniego, w fylitach zaczyna przewidziana strefa awaryjna w trasie tunelu | 30                  |
| 1,3 – 2,6                | Strefa awaryjna w fylitach w kierunku trasy tunelu, woda   | 1300                |
| 2,6                      | Żyła porfiru, która przecina pod kątem 70°, tzn. prawie prostopadle trasę tunelu, woda   | 50                  |
| 3,5                      | Żyła porfiru, która przecina pod kątem 50° trasę tunelu, woda, CO <sub>2</sub>   | 30                  |
| 4,1                      | Uskok, który dzieli fylity od granodiorytów przecinający pod kątem ok. 60° trasę tunelu, woda,   | 50***)              |
| 4,8                      | Intruzja między granodiorytami i fylitami  | 20                  |
| 5,1                      | Przewidziany uskok, który dzieli fylity od piaskowców, przecinający trasę tunelu pod kątem bliskim prawie 90°, woda, CO <sub>2</sub>                   | 30                  |
| 5,675 – 5,875            | Wysokość nakładu mniejsza niż ok. 15 m, częściowo zbudowana w rowie, woda  | 200                 |
| 6,250 – 6,400            | Wysokość nakładu mniejsza niż 15 m, częściowo budowa w rowie   | 150                 |
| 5,5 – 6,400              | Nieznane skały na terenie Polski   |                     |

**TABELA NR 21: CZYNNIKI RYZYKA NA TRASIE E**

| Kilometry obwodnicy (km) | Skala, zjawisko geologiczne  | Długość odcinka (m) |
|--------------------------|--|---------------------|
| 0,775 – 1,125            | Wysokość nakładu mniejsza 15 m, częściowo budowa w rowie   | 350                 |
| 1,3                      | Przejście między piaskowcem i fyllitem, delikatnie nachylone aż do z. portalu zaczyna przewidziana strefa awaryjna w trasie tunelu | 30                  |
| 1,3 – 2,3                | Fyllity z zaburzeniem w trasie tunelu, woda  | 1000                |
| 2,8                      | Żyła porfiru, przecinająca pod kątem 45° trasę tunelu, woda,   | 30                  |
| 3,8                      | Żyła porfiru, przecinająca pod kątem 50° trasę tunelu, woda, CO <sub>2</sub>   | 100                 |
| 4,0                      | Przewidziany uskok, który przecina trasę tunelu pod kątem prawie 90°, woda, CO <sub>2</sub>  | 50                  |
| 4,8                      | Przewidziany uskok, który przecina trasę tunelu pod kątem 90°, tzn. prostopadle, trasę tunelu, woda, CO <sub>2</sub>               | 30                  |
| 4,925 – 5,025            | Grubość nakładu mniejsza niż 15 m, woda  | 100                 |
| 5,350 – 5,525            | Grubość nakładu mniejsza 15 m, częściowo budowa w rowie, woda  | 175                 |
| 5,975 – 6,250            | Grubość nakładu mniejsza 15 m, częściowo budowa w rowie  | 275                 |
| 5,4 – 6,250              | Nieznane skały na terenie Polski   |                     |

### Zaburzenia tektoniczne, ich ówczesna aktywność i sejsmiczność terenu

Obie zaprojektowane trasy prowadzą w długości 1,0, dokł. 1,3 km mniej więcej w kierunku przewidzianego uskoku i obie trasy następnie przecinają 2 wykryte lub przewidziane zaburzenia. Informacje o wszystkich wprowadzonych uskokach zostały zdobyte wyłącznie z podstawowej mapy geologicznej. Ich dokładne położenie ani nachylenie nie są znane, to znaczy, że realna długość ich przecięcia z trasami tunelu może się różnić od przewidzianych nawet o setki metrów.

Wszystkie wyżej wymienione uskoki znajdują się lub są przewidziane w środowisku fyllitów, czyli skał, które są wrażliwe na zsuwanie i następnie tworzenie nadwyłomów również w stanie nieporuszonym. Przez ruchy tektoniczne ich cecha pogarsza się. Na uskokach należy liczyć z dopływami wody podziemnej, od głębokości ok. 3,5 km także z wywieraniem CO<sub>2</sub>. Współczesne ruchy na uskokach nie są przewidziane, jednak taki wariant należy dokładniej zbadać.

Trasa zamiaru znajduje się na terenach o nieznacznie wzrosłej sejsmiczności. Przewidziane maksymalne intensywności wynoszą 7° MSK, co jest dla drażenia prawdopodobnie znikome.

### Dopływy wód podziemnych i wpływ trybu hydrogeologicznego na tryb obszaru

Określenie ich wielkości jeszcze nie jest możliwe, w skrajnym przypadku może dojść do przerwania strumienia, który cieknie od strony miejscowości Česká Černá do tunelu (długość około 5,5 - 5,8).

Do utraty wody w obszarze nad tunelem może dojść wszędzie, gdzie nad stropem nie znajduje się min. kilkadziesiąt metrów fyllitów. Obszar osiedlony, na którym mogłoby dojść do utraty wody w studniach znajduje się owszem tylko w pobliżu zachodniego portalu tunelu. Pod miejscowością Dobrošov prowadzi tunel w takiej głębokości, że w tych miejscach utrata wody w studniach nie jest przewidziana.

### Wpływy na źródła wód mineralnych

Wyrównanie w pionie wykopu tunelu w przypadkach trasy D i E znajduje się w granicach ok. 350 i 405 m n.p.m., w pobliżu miejscowości Běloves na wartościach wyższych niż 370 m n.p.m. Tj. o minimum 20 m wyżej, aniżeli znajduje się poziom przelewu źródła wody mineralnej w miejscowości Lázně Běloves. Z rozważeniem odległości między tunelem i miejscowością Běloves nie powinno dojść do bezpośredniego wpływu na źródła „běloveskie”. Nie można jednak wykluczyć np. obniżenia naturalnego nasycenia wody przez CO<sub>2</sub>, w przypadku, żeby doszło do wentylowania niektórej z jego ścieżki wyjściowej przez drażenie tunelu.

Zaprojektowana trasa D prowadzi tylko parę dziesiątek metrów pod Źródłem Maryi -, które jest z punktu widzenia hydrologicznego i kulturalnego bardzo cennym źródłem. Drażenie tunelu zrealizowane bez działań profilaktycznych w celu uratowanie źródła (wiercenie źródła w głębokości

kilka dziesiątek metrów i jego odprowadzenie rurą w ten sposób, by utrzymać poziom przelewu powyżej wykopu tunelu) by prawdopodobnie doprowadziło do zniknięcia tego źródła.

Możliwy wpływ na źródła mineralne i wody w pobliżu trasy tunelu będzie jednym z najważniejszych zadań, które należy rozwiązać przed ewentualną realizacją tunelu i takiej trasy.

### **Niebezpieczne gazy**

Na uskokach, które przecinają trasy tunelów należy liczyć z podwyższonym występowaniem radonu i CO<sub>2</sub>, ich skoncentrowanie jednak powinno być uregulowane zwykłą wentylacją tunelu podczas drażenia. Po wprowadzeniu tunelu do eksploatacji już nie zagrażają podwyższone koncentracje gazów. Występowanie gazów wybuchowych nie jest podczas drażenia przewidziane.

### **Literatura**

Demek J. et al.: Hory a nížiny - Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha 1987.

Hulla J. - Turček P.: Zakladanie stavieb. Jaga group, Bratislava 1998.

Hynie O.: Hydrogeologie ČSSR II. Minerální vody. Nakl. ČSAV, Praha 1963.

Jedlička M. - Kožíšek J.: Provozně geologická příručka. SNTL, Praha 1981.

Matula M. - Pašek J.: Regionálna inžinierska geológia ČSSR. Alfa Bratislava + SNTL Praha, 1986.

Kolektiv: Vyšší geomorfologické jednotky ČR. ČÚZK Praha, 1990.

Záruba Q. - Mencil V.: Inženýrská geologie. Academia, Praha 1974.

Mapy: mapa geologiczna RCZ 1 : 50 000, list 04-33 Náchod

Mapa geologiczno inżynierskiego rejonowania 1 : 50 000, list 13-42 Pardubice

Mapa hydrogeologiczna 1 : 50 000, list 04-33 Náchod

ČSN: /czeska norma państwowa/ 73 1001, 73 3050, 72 1002 i pozostałe związane regulacje

[http://baza.pgi.gov.pl/website/cbdg\\_en/viewer.htm](http://baza.pgi.gov.pl/website/cbdg_en/viewer.htm) - odpowiednik czeskiego Geofundu w Polsce

<http://geoportal.pgi.gov.pl/cbdg> - Centralna Baza Danych Geologicznych (CBDG)

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótna nazwa)</p> <p><b>Zmiana organizacji ruchu drogi I/14 i jej połączenie z I/33 w okolicy Spy - Nahořany - obwodnica miasta Česká Skalice (I/33)</b></p> <p><b>(„Obwodnica miasta Nové Město nad Metují“)</b></p>  |  |  | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS1b</b></p>  |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A / B*</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I.</b></p>   |
| <p><b>Opis poddziałania:</b></p> <p>Zmiana organizacji ruchu drogi I/14 stanowi rozwiązanie bezkolizyjnego połączenia ważnej drogi o znaczeniu dalekobieżnym przyprawdającej ruch drogowy z południa na zewnętrzną obwodnicę drogową kluczowego obszaru. Za pośrednictwem zmienionej trasy drogi I/33 zostanie droga I/14 połączona, dzięki wylotowi na wielopoziomowym skrzyżowaniu Jaroměř - północ (ok. 10 km), z autostradą D11 (R11) Praha - Hradec Králové - Jaroměř - Trutnov - Polska. Dzięki nowemu połączeniu z drogą I/33 poprawi się również ruch na trasie Náchod - Kudowa Zdrój - Kłodzko (związek z poddziałaniem AS1a). Dzięki nowej, pod względem przelotowości i potrzebnego czasu, wygodniejszej trasie, został rozwiązany ruch na trasie południowo-północnej w kierunku na Trutnov, gdzie obecna trasa drogi I/14 prowadzi przez centralne przestrzenie miast i gmin z funkcjami i wymogami miejskimi i kulturalnymi, przy czym nie jest w pełni zabezpieczona na przejazdach i wywiera zbyt wielki negatywny wpływ na środowisko. Za nieprzewidywalne należy uznać parametry dot. kierunku, szerokości i wysokości obecnej trasy drogi I/14 na odcinkach Nové Město nad Metují - Náchod i Náchod - Červený Kostelec - Trutnov. Zmiana organizacji ruchu drogi I/14 została zaproponowana na trasie: skręt drogi I/14 na południu od gminy Spy - droga III/30821 - południowo Krčín (skrzyżowanie wielopoziomowe z torem kolejowym i mostem przez rzekę Metuja) - na wschód Nahořany - droga III/28517 (w trasie perspektywicznej obwodnicy północnej gminy Nahořany) - zachodnia krawędź zapory Rozkoš (most przez kanał odpływowy Rozkoš) - połączenie z obwodnicą České Skalice (I/33). Połączenie z drogą I/33 rozważano w miejscu obecnego skrzyżowania dróg I/33 i III/28517 ze zmianami i większą przelotowością skrzyżowania. Całą trasę została zaproponowana w terenach bez zabudowy, częściowo wykorzystując trasy dróg III/30821 i III/28517 w wolnej przestrzeni.</p> <p>Not.: A / B* ...Rzut fizyczny poddziałania przeważnie zlokalizowano tuż za hipotetyczną granicą obszaru kluczowego. Jego istota jednak bezpośrednio współokreśla dany obszar jako część składową proponowanej zewnętrznej obwodnicy drogowej.</p> |  |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p>liniowe (km)</p> <p><b>10,7</b></p>  | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>ponadregionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>   | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 9,5/80</b></p>   |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>35,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Nieprawidłowa trasa drogi I/14 została opracowana w ZRR i MasterPlanie ruchu prowadzonego przez zachodnią obwodnicę miasta Nové Město nad Metují, wschodnią obwodnicę Vrchovin oraz nową trasę drogi I/14 na odcinku Vysokov - Kramolna - Olešnice - Červený Kostelec (ewentualnie nową trasą Červený Kostelec - Libňatov - Brusnice). Wg ZRR, trasa zachodniej obwodnicy miasta Nové Město nad Metují w środkowej części prowadzi w sposób nierealny przez tereny zabudowy</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie przelotowego ruchu tranzytowego w kierunku Trutnova i dalej Polska</li> <li>- bezkolizyjne połączenie z autostradą D11 (R11)</li> <li>- minimalny kontakt z terenem zabudowy, w odróżnieniu od obwodnicy Nowego Města nad Metují nie dojdzie do żadnego konfliktu z terenem zabudowy</li> <li>- w odróżnieniu od pierwotnej trasy, ta trasa prowadzi przez wolny teren równinny</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnych przejazdach przez gminy</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnych przejazdach przez zainteresowane gminy</li> <li>- pod względem inwestycyjnym bardziej wygodna trasa - nie trzeba budowy całej obwodnicy Nowego Města nad Metují, wschodniej obwodnicy gminy Vrchoviny i zmiany organizacji ruchu drogi I/14 na odcinku Vysokov - Kramolna - Olešnice - Červený Kostelec (równocześnie własna obwodnica miejscowości Červený Kostelec włącznie z połączeniem strefy przemysłowej nie istnieje)</li> <li>- Należy uwzględnić małą odległość z w. Rozkoš</li> <li>- wysokostandardowe połączenie lotniska Nové Město nad Metují z proponowaną trasą obwodnicy</li> <li>- niższe koszty eksploatacji komunikacji (zimowe utrzymanie drogi)</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przedłużenie trasy tranzytu w kierunku na Polskę (dłuższa, ale szybsza trasa)</li> <li>- większe zapotrzebowanie eliminacji konfliktu z źródłami wodnymi</li> <li>- bliskość z w. Rozkoš</li> <li>- budowa mostu nad terenem zalewowym rzeki Metuje</li> </ul> |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Nazwa działania (+ skrótna nazwa)</p> <p><b>Działania na wewnętrznej obwodnicy drogowej kluczowego obszaru, łącznie z optymalizacją trasy drogi II/302</b></p> <p><b>(„Wewnętrzna obwodnica drogowa“)</b></p>   |   | <p>Kod działania (+ kody powiązanych poddziałań):</p> <p><b>AS2</b></p> <p>(AS2a, AS2b, AS2c, AS2d, AS2e, AS2f)</p>  |   |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I.</b></p>   |
| <p>Opis działania:</p> <p>Częścią składową niniejszego działania jest stopniowa przebudowa i homogenizacja trasy wewnętrznej obwodnicy drogowej około środkowej części kluczowego obszaru oraz optymalizacja trasy drogi II/302. Na wewnętrzną obwodnicę składa się sieć wojewódzkich dróg o znaczeniu regionalnym i charakterze rekreacyjnym otaczająca po obu stronach granicy państwowej masyw Gór Suchych. Wewnętrzna obwodnica drogowa jednocześnie kopiuje Stěnavski okręg kolejowy i nawiązuje do niego. Na wewnętrzną obwodnicę drogową o całkowitej długości 74 km składają się następujące odcinki:</p> <p>II/302 granica państwa (Starostín) - Meziměstí - Broumov - Otovice - granica państwa (19 km)<br/> nr 385 granica państwa (Tlumaczów) - Nowa Ruda (12,5 km)<br/> nr 381 Nowa Ruda - Ludwikowice Kłodzkie - Głuszycza Górna - Głuszycza (21 km)<br/> nr 380 Głuszycza - Rybnice Leśna - Unisław Śląski (9,5 km)<br/> nr 35 Unisław Śląski - Mieroszów - granica państwa (Golińsk) (12 km)</p> <p>Na drodze II/302 na odcinku Meziměstí - Broumov zostały w odróżnieniu od obecnego stanu zaproponowane kierunkowe zmiany trasy z lokalnymi zmianami organizacji ruchu. Obecna trasa Meziměstí - Jetřichov - Hejtmánkovice - Broumov została przeniesiona na trasę Meziměstí – obecna droga III/3021 - Hynčice - obecna droga III/30326 - Olivětín - obecna droga II/303 - Broumov. Drogi III/3021, III/30326 oraz odcinek drogi II/303 Olivětín - Broumov zostały w propozycji zastąpione przez nową trasę drogi II/302. Odcinki drogi II/303 Jetřichov - Broumov i Olivětín - Janovičky zostałyby wprowadzone do sieci dróg powiatowych (zaproponowano zakończenie drogi II/302 za pośrednictwem Jetřichovskiego łącznika na drodze II/302 w Hynčicach. Na wewnętrznej obwodnicy drogowej zostaną zachowane oba przejścia graniczne Starostín - Golińsk i Otovice - Tlumaczów. W propozycji zostało również zachowane ograniczenie przejazdu pojazdów o określonej rzeczywistej masie całkowitej na niektórych odcinkach wewnętrznej obwodnicy (6 ton - przejścia graniczne Starostín - Golińsk i Otovice - Tlumaczów, 12 ton na odcinku drogi nr 385 Tlumaczów - Nowa Ruda, 7 ton na odcinku drogi nr 380 Głuszycza - Unisław Śląski).</p> <p>Wykorzystanie wewnętrznej obwodnicy drogowej do świadczenia na danym obszarze usług źródłowych jak i docelowych ciągle zostaje zachowane, oprócz ww. ograniczeń ruchu. Propozycja poprawy infrastruktury kolejowej ma na celu poparcie kombinowanego transportu kolejowego.</p> |   |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania liniowe (km)</p> <p><b>74,0</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe międzynarodowe (ponadregionalne)</p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>min. S 7,5/60</b></p>  |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>28,5</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Dotychczasowa koncepcja ruchu drogowego, tak po stronie czeskiej jak i polskiej, stanowi dwa osobne, wzajemnie niepowiązane i izolowane rozwiązania. Połączeniem obu systemów ruchu powstaje olbrzymi potencjał dla rozwoju całego obszaru kluczowego akcentujący funkcję rekreacyjną.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozwiązanie okręgowej trasy rekreacyjnej bezpośrednio nawiązującej do Stěnavskiego okręgu kolejowego</li> <li>- Wzmocnienie funkcji rekreacyjnej oraz dostępności środkowej części kluczowego obszaru</li> <li>- Minimalizacja konfliktu z terenami zabudowy</li> <li>- Poprawa ujemnych cech ruchu drogowego na obecnych trasach</li> <li>- Podwyższenie bezpieczeństwa na obecnych przejazdach przez gminy</li> <li>- Minimalna ingerencja w krajobraz</li> <li>- Możliwość korzystania ze źródeł finansowych UE przeznaczonych do współpracy transgranicznej</li> <li>- Osobna realizacja poszczególnych poddziałań</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na niektórych odcinkach trasa ciągle prowadzi przez gminy, zostaje więc w ścisłym kontakcie z terenami zabudowy</li> </ul> |

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Zmiana organizacji ruchu drogi II/302 na terenie gmin Meziměstí i Starostín</b></p> <p><b>(„Meziměstska zmiana organizacji ruchu“)</b></p>   |   |   | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS2a</b></p>  |
| <p>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</p> <p><b>I.</b></p>                        |
| <p>Opis poddziałania:</p> <p>Zmiana organizacji ruchu drogi II/302 stanowi część działania na wewnętrznej obwodnicy drogowej na terenie Czech. Nowa trasa przeprowadza ruch tranzytowy na odcinku między Starostínem a Meziměstim poza tereny zabudowy gminy. Nowa trasa jednocześnie stanowi rozwiązanie obecnego podwójnego jednopoziomowego skrzyżowania toru kolejowego z częściowym tylko urządzeniem zabezpieczającym. Zmianę organizacji ruchu drogi II/302 zaproponowano w trasie skręcenia na południowo-wschodniej granicy miejscowości Starostín (przed przejazdem kolejowym) - zbieg na północy z torem kolejowym - połączenie z obecną trasą drogi III/3021. Obecna droga III/3021 zostałaaby częścią składową nowej trasy drogi II/302. Oprócz początku trasy w gminie Starostín cała została zaprojektowana poza terenami zabudowy gminy, w terenie równinnym bez skrzyżowań torów kolejowych. W ramach przeprowadzenia takich zmian będzie trzeba rozwiązać połączenie z ruchem rowerowym (osobna ścieżka rowerowa w korytarzu nowej trasy drogi II/302).</p> |   |   |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>1,3</b></p>  | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>   | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>  | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 7,5/60</b></p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>1,5</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Dotychczasowe rozwiązanie wg ZRR pozostawia drogę II/302 na byłej trasie z przejazdem przez teren zabudowy Meziměstí oraz z jednopoziomowym skrzyżowaniem toru kolejowego. Zaprojektowano przeprowadzenie trasy drogi II/302 bez krzyżowania torów kolejowych.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu w kierunku na Polskę i Broumov (Otovice)</li> <li>- wykluczenie kolizji podczas podwójnego krzyżowania toru kolejowego</li> <li>- minimalny kontakt z zabudową, trasowanie poza terenami zabudowy</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnej trasie przejazdu przez Meziměstí</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnej trasie przejazdu przez Meziměstí</li> <li>- minimalna ingerencja w krajobraz, trasowanie ruchu w obecnym korytarzu kolejowym</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p>   |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótowa nazwa)<br/> <b>Zmiana trasy drogi II/302 w okolicy Hynčic<br/>                 („Hynčicka zmiana organizacji ruchu“)</b></p>  |   |  | <p>Kod poddziałania<br/> <b>AS2b</b></p>  |
| <p>Typ poddziałania<br/>                 (wg rodzaju transportu):<br/> <b>drogowe - S</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania<br/>                 (w stosunku do obszaru kluczowego)<br/> <b>A</b></p>   | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/> <b>0</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)<br/> <b>I.</b></p>                        |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Zmiana organizacji ruchu drogi II/302 stanowi część działania na wewnętrznej obwodnicy drogowej na terenie Czech. Nowa trasa przeprowadza ruch tranzytowy na odcinku między skrzyżowaniem dróg III/3021 i III/3024 pod kościołem św. Jakuba Większego w Ruprechticach i obecną trasą drogi III/30326 we wschodniej części Hynčic. Zmianę trasy drogi II/302 zaprojektowano w zbiegu (na północy) z linią kolejową. W zachodniej części trasy rozważano połączenie Jetřichovskiego łącznika (zmiana organizacji ruchu drogi II/303) z drogą II/302. Nowa trasa stanowi rozwiązanie pierwotnej trasy prowadzącej przez gminę o nieprawidłowych parametrach dotyczących kierunku, szerokości i widoczności oraz z nieodpowiednim przejazdem podziemnym (mała szerokość, niska wysokość tylko 3,3 m) pod torem kolejowym. Obecna droga III/30326 zostałaby częścią składową nowej trasy drogi II/302. Całą trasę zaprojektowano poza terenem zabudowy gminy, na terenie równinnym bez krzyżowania torów kolejowych. Na drodze II/301 w miejscowości Trutnov-Pořiči (w kierunku na Petřkovice) konieczne jest podniesienie wysokości przejazdu podziemnego pod linią kolejową.</p> |   |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania<br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>2,0</b></p>  | <p>Znaczenie transportowe<br/> <b>regionalne</b><br/>                 z efektem transgranicznym</p>   | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>NIE (CZ)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br/> <b>S 7,5/60</b></p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)<br/> <b>2,5</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Dotychczasowe rozwiązanie wg ZRR pozostawia drogę II/302 na byłej trasie z przejazdem przez teren zabudowy gminy Hynčice oraz z jednopoziomowym skrzyżowaniem toru kolejowego. Zaprojektowano przeprowadzenie trasy drogi II/302 bez krzyżowania torów kolejowych.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu w kierunku na Polskę i Broumov (Otovice)</li> <li>- wykluczenie kolizji podczas krzyżowania toru kolejowego</li> <li>- eliminacja ograniczenia ruchu w gminie podczas częściowych powodzi obecnej drogi koło mostu kolejowego</li> <li>- minimalny kontakt z zabudową, trasowanie poza terenami zabudowy</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnej trasie przejazdu przez Hynčice</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnej trasie przejazdu przez Hynčice</li> <li>- minimalna ingerencja w krajobraz, trasowanie ruchu w obecnym korytarzu kolejowym</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p>   |



| Nazwa poddziałania  |   |  | Kod poddziałania   |
|---|---|--|--|
| <b>Eliminacja przeszkód ruchu drogowego na odcinku Heřmánkovice - Broumov - Otovice</b>   |   |  | <b>AS2c</b>  |
| Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):<br><b>drogowe - S</b>   | Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)<br><b>A</b>               | Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br><b>0</b>   | Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)<br><b>I.</b>  |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |   |  |  |
| <p>Zaproponowano zmiany na obecnej trasie drogi III/30326 na odcinku Heřmánkovice - Olivětín, II/303 na odcinku Olivětín - Broumov (Velká Ves) oraz II/302 na odcinku Broumov - Otovice - granica państwa. Zaproponowano lokalną zmianę kierunku trasy na skrzyżowaniu dróg III/30326 i III/30327 w Heřmánkovicach, homogenizację trasy jezdni z lokalnymi zmianami szerokości na całym odcinku, dodanie poboczy, odnowę rowów odwadniających, eliminację lokalnych przeszkód ruchu drogowego, eliminację przeszkód widoczności, odnowę nawierzchni na jezdni. W razie przejazdu przez zabudowę gmin zaprojektowano chodnik po przynajmniej jednej stronie. Na przejazdach przez gminy trzeba akcentować bezpieczeństwo ruchu drogowego i podwyższenie standardu przestrzeni ulicznej dla przechodniów i rowerzystów (rozszerzenie chodników, budowa środkowych wysepek, wyniesienie chodników, oświetlenie przejść dla pieszych, regulacje dla osób z obniżoną sprawnością ruchową i obniżoną orientacją przestrzenną itp.) nie naruszając jednocześnie ciągłości ruchu kołowego. W ramach przeprowadzenia takich zmian będzie trzeba rozwiązać połączenie z ruchem rowerowym (pasy dla rowerzystów, ew. osobna ścieżka rowerowa - patrz działanie AC1).</p> |   |  |  |
| Charakter terytorialny i zakres poddziałania<br><b>liniowe / punktowe (km)</b><br><b>10,5</b>   | Znaczenie transportowe <b>regionalne</b> z efektem transgranicznym                            | Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br><b>NIE (CZ)</b>  | Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.<br><b>S 7,5/60</b>   |
| Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)<br><b>3,0</b>   | Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem<br>Nie opracowano w nadrzędnej dokumentacji. | Główne oczekiwane korzyści <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu jako części wewnętrznej obwodnicy drogowej</li> <li>- eliminacja przeszkód ruchu drogowego na obecnej trasie dróg wojewódzkich i powiatowych</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnej trasie przejazdu przez gminy</li> <li>- minimalna ingerencja w krajobraz</li> </ul> | Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontakt z zabudową, trasa prowadzi przez teren zabudowy w Broumowie i Otovicach, nie prowadzi jednak przez centralną część Broumova</li> </ul> |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <p>Nazwa poddziałania</p> <p><b>Eliminacja przeszkód ruchu drogowego na odcinku Tłumaczów - Głuszycza</b></p>  |  |   | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS2d</b></p>  |
| <p>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p> | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</p> <p><b>II.</b></p>   |
| <p>Opis poddziałania:</p> <p>Zaproponowano zmiany na obecnej trasie drogi nr 385 na odcinku Tłumaczów - Nowa Ruda i drogi nr 381 na odcinku Nowa Ruda - Głuszycza. Zaprojektowano homogenizację trasy jezdni z lokalnymi zmianami szerokości na całym odcinku, eliminację lokalnych przeszkód ruchu drogowego, eliminację przeszkód widoczności. Na przejazdach przez gminy trzeba akcentować bezpieczeństwo ruchu drogowego i podwyższenie standardu przestrzeni ulicznej dla przechodniów i rowerzystów (rozszerzenie chodników, budowa środkowych wysepek, wyniesienie chodników, oświetlenie przejść dla pieszych, regulacje dla osób z obniżoną sprawnością ruchową i obniżoną orientacją przestrzenną itp.) nie naruszając jednocześnie ciągłości ruchu kołowego. Na odcinku drogi nr 385 Tłumaczów - Nowa Ruda pozostaje obecne ograniczenie przejazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 12 ton. W gminie Głuszycza rozważano zachodnią obwodnicę drogi nr 381. W ramach przeprowadzenia omawianych zmian będzie trzeba rozwiązać połączenie z ruchem rowerowym (pasy dla rowerzystów, ew. osobna ścieżka rowerowa).</p> |  |   |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</p> <p><b>liniowe / punktowe (km)</b></p> <p><b>33,5</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>    | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (PL)</b></p>  | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>min. S 7,5/60</b></p>                              |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>10,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p>                                    | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu jako części wewnętrznej obwodnicy drogowej</li> <li>- eliminacja przeszkód ruchu drogowego na obecnej trasie dróg nr 385 i 381</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnej trasie przejazdu przez gminy</li> <li>- minimalna ingerencja w krajobraz</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontakt z zabudową, na niektórych odcinkach trasa prowadzi przez teren zabudowy</li> </ul> |

| Nazwa poddziałania  |  |  | Kod poddziałania  |
|---|--|--|---|
| <b>Eliminacja przeszkód ruchu drogowego na odcinku Głuszycza - Unisław Śląski</b>   |  |  | <b>AS2e</b>   |
| <i>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</i>  | <i>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</i> | <i>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</i>  | <i>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</i>   |
| <b>drogowe - S</b>  | <b>A</b>   | <b>-1</b>  | <b>II.</b>  |
| <i>Opis poddziałania:</i>   |  |  |   |
| <p>Zaproponowano zmiany na obecnej trasie drogi nr 380 na odcinku Głuszycza - Unisław Śląski. Zaprojektowano homogenizację trasy jezdni z lokalnymi zmianami kierunku lub szerokości na całym odcinku, eliminację lokalnych przeszkód ruchu drogowego, eliminację przeszkód widoczności, odnowę nawierzchni jezdni, remont murów oporowych i barier drogowych przeciwwypadkowych. Propozycja nie zmienia obecnego ograniczenia przejazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 7 ton. W ramach przeprowadzenia omawianych zmian będzie trzeba rozwiązać połączenie z ruchem rowerowym (pasy dla rowerzystów, ew. osobna ścieżka rowerowa).</p> |  |  |   |
| <i>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</i>   | <i>Znaczenie transportowe</i>  | <i>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</i>  | <i>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</i>  |
| <b>liniowe / punktowe (km)</b>  | <b>regionalne</b><br>z efektem transgranicznym                             | <b>NIE (PL)</b>  | <b>S 7,5/60</b>   |
| <i>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</i>  | <i>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</i>                    | <i>Główne oczekiwane korzyści</i>  | <i>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</i>   |
| <b>5,0</b>  | Nie opracowano w nadrzędnej dokumentacji.                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu jako części wewnętrznej obwodnicy drogowej</li> <li>- eliminacja przeszkód ruchu drogowego na obecnej trasie drogi nr 380</li> <li>- podwyższenie jakości obsługi transportowej gmin na omawianym odcinku</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnej trasie przejazdu przez gminy</li> <li>- minimalny kontakt z zabudową</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie intensywności ruchu (do 7 ton) na omawianym odcinku</li> <li>- we wschodniej części odcinka teren pagórkowaty</li> <li>- konflikt z bujną zielenią podczas rozszerzania komunikacji</li> </ul> |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <p>Nazwa poddziałania</p> <p><b>Eliminacja przeszkód ruchu drogowego na odcinku Mieroszów - granica państwa CZ/PL</b></p>   |  |  | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS2f</b></p>  |
| <p>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>   | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</p> <p><b>II.</b></p>                       |
| <p>Opis poddziałania:</p> <p>Zaproponowano zmiany na obecnej trasie drogi nr 35 na odcinku Mieroszów - granica państwa. Zgodnie z nadrzędną dokumentacją planowano wschodnią obwodnicę Mieroszowa na drodze nr 35. Obwodnica umożliwi eliminację obecnych przeszkód ruchu drogowego na trasie przejazdu przez Mieroszów i podwójnego skrzyżowania jednopoziomowego toru kolejowego.</p> <p>Obecny przejazd przez Mieroszów należy uspokoić akcentując bezpieczeństwo ruchu drogowego i podwyższenie standardu przestrzeni ulicznej dla przechodniów i rowerzystów (rozszerzenie chodników, budowa środkowych wysepek, wyniesienie chodników, oświetlenie przejść dla pieszych, regulacje dla osób z obniżoną sprawnością ruchową i obniżoną orientacją przestrzenną itp.) nie naruszając jednocześnie ciągłości ruchu kołowego.</p> |  |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania</p> <p><b>liniowe / punktowe (km)</b></p> <p><b>4,5</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (PL)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 9,5/80</b></p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>6,5</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>W zgodzie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem w nadrzędnej dokumentacji, łącznie ze wschodnią obwodnicą Mieroszowa na drodze nr 35.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie bezkolizyjnego tranzytu jako części wewnętrznej obwodnicy drogowej</li> <li>- eliminacja przeszkód ruchu drogowego na obecnej trasie drogi nr 35</li> <li>- minimalizacja konfliktu z terenem zabudowy</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnym przejeździe przez Mieroszów</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnym przejeździe przez gminę</li> <li>- minimalna ingerencja w krajobraz</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- większe koszty inwestycyjne</li> </ul>                   |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Działania na trasach radialnych</b></p> <p><b>(„Działania na trasach radialnych“)</b></p>  |   |  | <p>Kod działania (+ kody powiązanych poddziałań):</p> <p><b>AS3</b></p> <p>(AS3a, AS3b)</p>   |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1 / -2</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I.</b></p>   |
| <p><i>Opis działania:</i></p> <p>Działanie polega na zmianach przeprowadzonych na trasach radialnych nawiązujących do wewnętrznej obwodnicy drogowej. Jetřichovski łącznik stanowi rozwiązanie dla ruchu tranzytowego na południowo-północnej trasie w kierunku od miasta Police nad Metují. Obecna trasa drogi II/303 prowadzi przez miasta i gminy przejazdem o niewystarczającym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz o znacząco ujemnym wpływie na środowisko.</p> <p>Mieroszowski łącznik stanowi rozwiązanie połączenia wewnętrznej obwodnicy drogowej (w tym środkowej części kluczowego obszaru) z zewnętrzną obwodnicą drogową. Opracowano połączenie wewnętrznej obwodnicy z trasą drogi ekspresowej R11 Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – granica państwa (RCz/RP) i S-3 (A-3) granica państwa (RP/RCz) – Kamienna Góra – Legnica.</p> |   |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>20,7</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 7,5/60 - S 9,5/80</b></p>  |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>36,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Dotychczasowe rozwiązanie wg ZRR oraz MasterPlanu Ruchu Drogowego pozostawia drogę II/303 i II/302 w pierwotnej trasie z lokalną zmianą organizacji ruchu drogi II/303 w Broumovie. Wadliwy przejazd przez gminy Hejtmánkovice i Jetřichov nie jest w ZRR przedmiotem opracowań.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie kwestii przelotowości tranzytu w kierunku Meziměstí i Broumova (Otovice)</li> <li>- minimalny kontakt z terenami zabudowy, nie dojdzie do żadnego konfliktu z terenem zabudowy</li> <li>- nie trzeba lokalnej zmiany organizacji ruchu drogi II/303 w Broumovie</li> <li>- bezpośrednie połączenie z do remontu przygotowanym odcinkiem drogi II/303 (połączenie Jetřichov - Honské sedlo, Pasa) z pasem podjazdowym</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnych trasach przejazdu przez omawiane gminy</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnych trasach przejazdów przez omawiane gminy</li> <li>- nie trzeba budować częściowej obwodnicy w Broumovie</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrzeba eliminacji konfliktu z wartościami krajobrazowymi</li> <li>- budowa mostu przez teren zalewowy rzeki Stěhava</li> <li>- wyższe koszty inwestycyjne</li> <li>- prawdopodobna niezgodność z zamiarem Zarządu CHKO Broumovsko</li> </ul> |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótna nazwa)</p> <p><b>Połączenie drogowe komunikacji II/302 i II/303 między gminami Jetřichov i Hynčice</b></p> <p><b>(„Jetřichovski łącznik“)</b></p>   |   |   | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS3a</b></p>  |
| <p>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</p> <p><b>I.</b></p>  |
| <p>Opis poddziałania</p> <p>Nowa trasa stanowi rozwiązanie ruchu tranzytowego południowo-północnego w kierunku od miasta Police nad Metují, ponieważ obecna trasa drogi II/303 prowadzi przez centralną część Broumova z funkcjami miejskimi i społecznymi, ruch przez miasto nie jest wystarczająco bezpieczny i wywiera wielki wpływ na środowisko. Zmiana organizacji ruchu drogi jednocześnie stanowi rozwiązanie wadliwego pod względem ruchu drogowego prowadzenia drogi II/302 przez gminę Hejtmánkovice oraz drogi III/3024 przez Jetřichov. Zmianę trasy drogi II/303 zaproponowano na trasie skřetu drogi II/303 na południe od gminy Jetřichov - droga III/30323 - na wschód od Jetřichov (jednopoziomowe skrzyżowanie z drogą II/302) - Ruprechtice (obiekty mostowe przez tory kolejowe, rzekę Stěnavę i droga III/30326) - połączenie z nową trasą II/302. Trasę zaprojektowano poza terenami zabudowy, terenami leśnymi, częściowo korzystając z trasy drogi III/30323.</p> |   |   |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania liniowe (km)</p> <p><b>3,7</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe regionalne z efektem transgranicznym</p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>  | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 9,5/80</b></p>   |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>16,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Dotychczasowe rozwiązanie wg ZRR oraz Master Planu Ruchu Drogowego pozostawia drogę II/303 i II/302 w pierwotnej trasie z lokalną zmianą organizacji ruchu drogi II/303 w Broumovie (zmieniona trasa jednak ciągle prowadzi przez centralną część Broumova oraz jednopoziomowe przecięcie trasy linii kolejowej). Wadliwy przejazd przez gminy Hejtmánkovice i Jetřichov nie jest przedmiotem opracowań w ZRR, w MasterPlanie zaplanowano lokalną zmianę organizacji ruchu drogi III/30323, która jednak nie jest rozwiązaniem ruchu tranzytowego w kierunku na Meziměstí.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwiązanie kwestii przelotowości tranzytu w kierunku Meziměstí i Broumov (Otovice)</li> <li>- minimalny kontakt z terenami zabudowy, nie dojdzie do żadnego konfliktu z terenem zabudowy</li> <li>- nie trzeba lokalnej zmiany organizacji ruchu drogi II/303 w Broumovie</li> <li>- bezpośrednie połączenie z do remontu przygotowanym odcinkiem drogi II/303 (połączenie Jetřichov - Honské sedlo, Pasa) z pasem podjazdowym</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnych trasach przejazdu przez omawiane gminy</li> <li>- obniżenie poziomu hałasu i emisji na obecnych trasach przejazdów przez omawiane gminy</li> <li>- nie trzeba budować częściowej obwodnicy w Broumovie</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrzeba eliminacji konfliktu z wartościami krajobrazowymi</li> <li>- budowa mostu przez teren zalewowy rzeki Stěnava</li> <li>- wyższe koszty inwestycyjne</li> <li>- prawdopodobna niezgodność z zamiarem Zarządu CHKO Broumovsko</li> </ul> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>Nazwa poddziałania (+ skrótna nazwa)</p> <p><b>Połączenie kluczowego obszaru z drogą ekspresową R11</b></p> <p><b>(„Mioszowski łącznik“)</b></p>  |  |  | <p>Kod poddziałania</p> <p><b>AS3b</b></p>   |
| <p>Typ poddziałania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>drogowe - S</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>               | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-2</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania nadrzędnego działania oraz systemu)</p> <p><b>I. / II.</b></p>   |
| <p><i>Opis poddziałania:</i></p> <p>Mioszowski łącznik stanowi połączenie wewnętrznej obwodnicy drogowej (w tym także środkowej części kluczowego obszaru) z zewnętrzną obwodnicą drogową. Opracowano połączenie wewnętrznej obwodnicy drogowej z trasą drogi ekspresowej R11 Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – granica państwa (RCz/RP) oraz S-3 (A-3) granica państwa (RP/RCz) – Kamienna Góra – Legnica. Mioszowski łącznik jest szybkim połączeniem środkowej części kluczowego obszaru z siecią autostrad o wysokiej przelotowości, jednocześnie stwarza lepszą alternatywę połączenia miast Broumov i Trutnov, niż dotychczasowe połączenie na trasie Broumov – Police nad Metují – Chvaleč – Trutnov, ewentualnie na trasie Broumov – Jetřichov – Adřřpach – Chvaleč – Trutnov. Wymienione istniejące trasy prowadzą przez komplikowany teren z trudnymi parametrami kierunkowymi jak i dotyczącymi szerokości i wysokości, ruch tranzytowy wprowadzają do pod względem krajobrazowym cenionego obszaru Skał Adřřpasko-Cieplickich i biegną przez poszczególne gminy leżące na trasie. Nowa alternatywa odchyła ruch tranzytowy z takich miejsc i wykorzystuje komunikację zaproponowanej wewnętrznej obwodnicy drogowej. Propozycję nowej trasy opracowano w 3 wariantach:</p> <p>a) na trasie Mioszów – zmieniona trasa komunikacji prowadzącej do przejścia granicznego Zdoňov – nowa trasa w kierunku wschodnio-zachodnim – Libná – Chelmsko Śląskie (południowa obwodnica) – Lubawka (południowa obwodnica) – R11 (skrzyżowanie wielopoziomowe Korolowce). Odcinek Chelmsko Śląskie – R11 alternatywnie rozwiązano w trasie Chelmsko Śląskie (południowa obwodnica) – Uniemyřl – Okřeszyn – Petřřkovice (droga II/301) – R11 (skrzyżowanie wielopoziomowe Pořřři). Odcinki Libná – Chelmsko Śląskie oraz Chelmsko Śląskie – Lubawka (Petřřkovice) prowadzono korytarzem istniejących komunikacji powiatowych, które trzeba będzie zmodernizować, zmieniając parametry szerokości.</p> <p>b) na trasie Mioszów – Łączna – Chelmsko Śląskie – R11. Drugi wariant prowadzi korytarzem istniejącej komunikacji, na całym odcinku będzie konieczna zmiana parametrów szerokości i kierunku, eliminacja lokalnych przeszkód ruchu drogowego oraz uzupełnienie elementów bezpieczeństwa.</p> <p>c) na trasie Mioszów – Kochanów – Krzeszów – Kamienna Góra. Trzeci wariant prowadzi przez istniejące komunikacje łącznie z przejazdami przez gminy. Na trasie zaproponowano modernizację komunikacji obejmującą również eliminację lokalnych przeszkód ruchu drogowego, uzupełnienie elementów bezpieczeństwa oraz uspokojenie ruchu na odcinkach prowadzących przez gminy. Trzeci, najodleglejszy wariant po stronie czeskiej nie oferuje atrakcyjnego połączenia z R11 i prawdopodobnie nie pełniłby funkcji odchylenia tranzytu ze Skał Adřřpasko-Cieplickich i łącznika Trutnov - Broumov.</p> |  |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres poddziałania liniowe (km)</p> <p><b>17,0</b></p>  | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe</b><br/>(ponadregionalne)</p>                         | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p><b>S 7,5/60</b></p>  |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>20,0</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Nie opracowano w nadrzędnej dokumentacji.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmiana kierunku tranzytu, ominięcie cenionego krajobrazowo obszaru Skał Adřřpasko-Cieplickich</li> <li>- rozwiązanie połączenia wewnętrznej obwodnicy z R11</li> <li>- bardziej jakościowa alternatywa połączenia Broumova i Trutnova</li> <li>- mniejszy kontakt z terenami zabudowy (obniżenie poziomu hałasu, emisji)</li> <li>- podwyższenie bezpieczeństwa na obecnych trasach przejazdu przez omawiane gminy</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrzeba eliminacji konfliktu z wartościami krajobrazowymi</li> <li>- wyższe koszty inwestycyjne</li> <li>- prawdopodobna niezgodność z zamiarem Zarządu CHKO Broumovsko</li> </ul> |

## 5.4 TRANSPORT ROWEROWY ORAZ TURYSTYKA ROWEROWA

Wszystkie działania i poddziałania opisane w ramach transportu rowerowego i turystyki rowerowej należą do kategorii terytorialnej A (powody - patrz częściowe tabele). Rozwiązanie transportu rowerowego, szczególnie z uwagi na aspekty turystyki rowerowej, ma w niniejszym Studium trzy główne terytorialno-tematyczne zadania. Pierwsze to połączenie rowerowe ważnego rekreacyjnie obszaru około ZR Rozkoś (okręgowa ścieżka rowerowa) i jego połączenie z głównymi trasami rowerowymi, głównie na osi Česká Skalice - Náchod a dalej wzdłuż rzeki Metuje. Drugim ważnym zadaniem jest sprawdzenie możliwości powiązania ruchu rowerowego (turystycznego) z „pilotażowym” okręgiem kolejowym dla transportu Tram-Train - tj. z okręgiem „STĚNAVSKIM” (działanie AZ1). Trzecie zadanie to propozycja poprawy wzajemnego połączenia oznakowanych tras rowerowych (ew. także ścieżek rowerowych) po czeskiej i polskiej stronie.



ZDJĘCIE NR 8: DROGOWSKAZ ROWEROWY W OTOVICACH



ZDJĘCIE NR 9: DROGOWSKAZ ROWEROWY KOŁO MIEROSZOWA



|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Okręg rowerowy połączony ze „STĚNAVSKIM“ okręgiem kolejowym i wewnętrzną obwodnicą drogową</b></p> <p><b>(„Stěnavski“ okręg rowerowy)</b></p>  |   |  | <p>Kod działania:</p> <p><b>AC1</b></p>  |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>rowerowe - C</b></p>   | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I. / II.**</b></p>  |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Połączenie transportu Tram-Train z siecią tras rowerowych oraz innymi komunikacjami drogowymi to główny czynnik kompleksowego rozwiązania ruchu. Okręgowa ścieżka rowerowa wzdłuż linii kolejowej służyłaby tak codziennym miejscowym potrzebom (dojazd do pracy, usług, szkół itp.) jak również do rozwijania ruchu turystycznego i byłaby główną ponętą kolarstwa szosowego. Okręg nie jest trudny, w większości przypadków omija grzbiet górski. Długość okręgu wynosi około 80 km, dlatego w środku zaplanowano trzy trasy łączące. Pierwsza Olivětín - Janovičky - Głuszyca Górna, druga Unislav Śląski - Rybnica Lešna - Głuszyca i trzecia Bartnica-Włodowice. Do okręgu musi nawiązywać gęsta sieć tras rowerowych łącząca poszczególne stacje kolejowe między sobą. Główną trasę rowerową dla doświadczonych rowerzystów powinna stanowić graniczna ścieżka biegnąca całym grzbietem. Żeby móc rozdzielić trasę na kilka krótszych odcinków, potrzebna jest pewna liczba miejsc wjazdu i zjazdu z trasy. W okolicy gminy Janovičky mogłaby powstać trasa zjazdowa (downhill), która obecnie biegnie z Janoviček tylko w stronę Polski. Cały system połączeń zaplanowano pod hasłem: „wsiądź gdziekolwiek, wysiądź gdziekolwiek, wyślij bagaże gdzie chcesz a w określonym czasie będą na ciebie czekać.” Na odcinkach o znaczeniu lokalnym konieczna jest zmiana nawierzchni, oznakowanie pasu dla rowerów, a w miejscach zaznaczonych na mapie trzeba dobudować nowe odcinki ścieżki rowerowej. W skład okręgu rowerowego wejść również obecnie opracowywane ścieżki rowerowe Broumov - Otovice, Meziměstí - Starostín, lub już zrealizowana ścieżka Vižňov - Nowe Siodło.</p> <p>Ważne jest również połączenie okręgu rowerowego z szerszą siecią rowerowo-turystyczną (nie tylko o charakterze ponadregionalnym), w tym też korzystanie z obecnie opracowywanych odcinków (Pasa - Broumov, Teplice nad Metují - Kameneč - Bučnice – ścieżka rowerowa Dolní Adršpach).</p> <p><u>Główne przystanki na trasie:</u><br/>Meziměstí - Mieroszów – Unislav Śląski - Wałbrzych - Głuszyca - Ludwikowice Kłodzkie - Nowa Ruda - Tłumaczów - Broumov - Otovice - Hynčice</p> <p><u>Problematyczne miejsca:</u><br/>między przejściem granicznym Mieroszów (PL) a miasteczkiem Unislav Śląski (PL) – nowa ścieżka rowerowa biegłaby korytarzem linii kolejowej i obecnej komunikacji (w Mieroszowie biegnie obecnymi komunikacjami lokalnymi) między miasteczkiem Unislav Śląski (PL) - Południowe (PL) – nowa ścieżka rowerowa biegnie obecną drogą umocnioną między miasteczkiem Glinik NW. (PL) - stacją: Wałbrzych Główny (PL) – nowe połączenie obecnych komunikacji między stacjami: Wałbrzych Główny (PL) - Jedlina Górna (PL) (jeden odcinek biegnący przez wyższe wzgórze, linia kolejowa prowadzi tunelem, szosa biegnie objazdem), nowa ścieżka rowerowa biegnie obecną drogą umocnioną między przystankami: Jedlina Zdrój (PL) - miastem Jedlinka (PL) - nowa ścieżka row. biegnie polną drogą między przystankiem: Dolne (PL) - miastem Ludwikowice Kłodzkie (PL) - nowa ścieżka row. biegnie korytarzem obecnej drogi i linii kolejowej między gminami Samy (PL) - przejściem granicznym Tłumaczów (PL) - nowa ścieżka row. biegnie korytarzem obecnej drogi i linii kolejowej między przejściem granicznym Otovice - przejściem granicznym Meziměstí - ścieżka biegnie korytarzem linii kolejowej i obecnej komunikacji</p> <p>Notatka: ** Duże znaczenie działania dla ruchu rowerowego a szczególnie turystyki rowerowej, niższe znaczenie w porównaniu z całkowitym poziomem obsługi transportowej omawianego (kluczowego) obszaru.</p> |   |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>83,9 (okręg) + 9,0 + 9,5 + 10,8 (łączniki) razem 113,2</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe (ponadregionalne)</b></p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>TAK (CZ, PL)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu - proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> <p>Okręg składa się z osobnych ścieżek, pasów dla rowerów na obecnych komunikacjach i tras rowerowych biegnących istniejącymi komunikacjami o znaczeniu lokalnym;</p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>10,4</b></p> <p>(tylko zmieniane odcinki)</p>   | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Wszystkie warianty (oznakowania) w środku „Stěnavskiego“ okręgu zaczynały i kończyły na granicy państwa, nie stanowiły rozwiązania w kwestii wzajemnego połączenia i lepszego wykorzystania pod względem rekreacyjnym obszaru jako całości</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie atrakcyjności obszaru</li> <li>- ukierunkowanie ruchu turystycznego (rowerowego)</li> <li>- rozwój związanych usług</li> <li>- poprawa możliwości dojazdu siły roboczej RCz-RP</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p>  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Okręgowa ścieżka rowerowa około ZR Rozkoš</b></p> <p><b>(„Okręg rowerowy około zbiornika Rozkoš“)</b></p>   |  |  | <p>Kod działania:</p> <p><b>AC2</b></p>  |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>rowerowe - C</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A*</b></p>              | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>  | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I. / II.**</b></p>                    |
| <p><i>Opis działania:</i></p> <p>Realizacja ścieżki rowerowej powinna spełniać parametry trasy dla rolkarzy (jedyne krytyczne odcinek toru dla rolkarzy to zjazd od Autokempingu „Rozkoš“ na północy zbiornika do rowu wodnego). Trzeba będzie zbudować nową ławkę przez rów wodny.</p> <p><u>Warianty rozwiązań poszczególnych odcinków:</u></p> <p>a) nowa trasa                    1.trasa - nowa asfaltowa trasa rowerowa wzdłuż brzegu</p> <p>b) nowa trasa                    1.trasa - nowa trasa rowerowa wzdłuż obecnej komunikacji</p> <p>    2.trasa - wzdłuż brzegu, gmin</p> <p>c) nowa trasa                    1.trasa – obecna trasa</p> <p>    2.trasa - wzdłuż brzegu</p> <p>    3.trasa – drogą wodną</p> <p>d) istniejąca komunikacja    1.trasa</p> <p>e) istniejąca komunikacja    1.trasa – obecny żwir</p> <p>    2.trasa - obecna + nowa trasa</p> <p>f) istniejąca komunikacja    1.trasa - obecny asfalt Lhota – Šonov po istniejącej trasie rowerowej</p> <p>g) istniejąca komunikacja    1.trasa - asfalt</p> <p>h) nowa trasa rowerowa        1.trasa - zbieg z połączeniem na Náchod</p> <p>    2.trasa - wzdłuż brzegu + wariant bardziej na północ</p> <p>Not.: * powód umieszczenia w kategorii terytorialnej A: aczkolwiek działanie jest fizycznie zlokalizowane na granicy kluczowego obszaru, funkcyjnie jest z nim bezpośrednio związane, w dodatku w dokumentacji przetargowej dosłownie wymagano jego opracowania.</p> <p>** duże znaczenie działania dla ruchu rowerowego a szczególnie turystyki rowerowej, niższe znaczenie w porównaniu z całkowitym poziomem obsługi transportowej omawianego (kluczowego) obszaru.</p> |  |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>15,4</b> (maks. okręg)</p>  | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>                  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>   | <p>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>3,2</b></p> <p>(cały okręg bez alternatywnych tras)</p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Nie opracowano w dokumentacji nadrzędnej.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie atrakcyjności obszaru</li> <li>- ukierunkowanie ruchu turystycznego (rowerowego)</li> <li>- lepszy dostęp do brzegu dla pracowników gosp. wodnej i wczasowiczów</li> <li>- ograniczenie kolejnego niepożądanego opłocenia brzegów i zakłócających czynności</li> <li>- rozwój związanych usług</li> <li>- poprawa możliwości dojazdu siły roboczej</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p>  |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Połączenie okręgowej ścieżki rowerowej około ZR Rozkoś z główną siecią tras rowerowych</b></p> <p><b>(„Łącznik rowerowy Rozkoś-Náchod“)</b></p>   |  |   | <p>Kod działania:</p> <p><b>AC3</b></p>  |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>rowerowe - C</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>A*</b></p>  | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>0</b></p>   | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>I. / II.**</b></p>                    |
| <p><b>Opis działania:</b></p> <p>Łącznik rowerowy Rozkoś-Náchod z 2 punktami połączenia z miastem Česká Skalice biegnie na ogół obecnymi komunikacjami o lokalnym znaczeniu i drogami powiatowymi (w razie poszerzenia w przyszłości można uzupełnić pas dla rowerów). Istnieje możliwość bezpośredniego połączenia z trasą rowerową w kierunku na Nové Město nad Metují.</p> <p><b>Opis tras i odcinków:</b></p> <p>1. trasa Autocamp Rozkoś - Náchod – opracowano w <i>Aktualizacji koncepcji ruchu rowerowego (Aktualizace koncepcie cykloopravy)</i>; część jako ścieżka rowerowa</p> <p>2. trasa Provodov - Náchod centrum</p> <p>3. trasa Provodov – trasa rowerowa 4034</p> <p>a) nowa trasa - opracowano w <i>Aktualizacji koncepcji ruchu rowerowego (Aktualizace...)</i>; część jako ścieżka rowerowa</p> <p>b) odcinek biegnący obecną komunikacją o lokalnym znaczeniu - łącznik</p> <p>c) odcinek biegnący obecną komunikacją o lokalnym znaczeniu</p> <p>d) odcinek biegnący obecną komunikacją o lokalnym znaczeniu</p> <p>e) odcinek biegnący obecną trasą rowerową</p> <p>f) odcinek biegnący obecną komunikacją o lokalnym znaczeniu z połączeniem na trasę rowerową Náchod - Peklo</p> <p>Not.: * powód umieszczenia w kategorii terytorialnej A: aczkolwiek działanie jest fizycznie zlokalizowane na granicy kluczowego obszaru, funkcyjnie jest z nim bezpośrednio związane, w dodatku w dokumentacji przetargowej dosłownie wymagano jego opracowania.</p> <p>** duże znaczenie działania dla ruchu rowerowego a szczególnie turystyki rowerowej, niższe znaczenie w porównaniu z całkowitym poziomem obsługi transportowej omawianego (kluczowego) obszaru.</p> |  |   |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p><b>liniowe (km)</b></p> <p><b>13,0</b></p> <p>(obie gałęzie, w tym z łącznikiem, odcinkiem ścieżki row. i oznakowaniem)</p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>regionalne</b></p> <p>z efektem transgranicznym</p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>  | <p>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> |
| <p>Orientacyjne koszty realizacji (mil. EUR)</p> <p><b>0,5</b></p>  | <p>Porównanie z do tej pory rozważanym rozwiązaniem</p> <p>Częściowy odcinek opracowano w <i>Aktualizacji koncepcji ruchu rowerowego (Aktualizace...)</i>.</p> | <p>Główne oczekiwane korzyści</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lepsze połączenie z przyszłym „Okregiem rowerowym około ZR Rozkoś“</li> <li>- zwiększenie atrakcyjności obszaru</li> <li>- ukierunkowanie ruchu turystycznego (rowerowego)</li> <li>- poprawa możliwości dojazdu siły roboczej między miastami i gminami w obszarze, głównie w kierunku Česká Skalice - Náchod, ew. Nové Město nad Metují</li> </ul> | <p>Możliwe ryzyka proponowanego rozwiązania</p>  |

## 5.5 TRANSPORT LOTNICZY

Ze względu na specyficzne warunki transportu lotniczego (patrz rozdz. 4.3.4) ta gałąź transportu nie jest w kluczowym obszarze ważniej powiązana z innymi formami transportu. W porównaniu z innymi transportami ruch lotniczy zawsze będzie miał raczej charakter uzupełniający. Istniejące przestrzenie lotnicze w omawianym obszarze trzeba chronić i stwarzać korzystniejsze warunki funkcyjnego włączenia ruchu lotniczego w inne formy transportu, szczególnie w ramach ruchu turystycznego.

Do pełnienia funkcji głównego regionalnego lotniska kluczowego obszaru wydają się najbardziej właściwe dwa lotniska po stronie czeskiej - Nové Město nad Metují albo Velké Poříčí/Hronov, szczególnie dzięki ich usytuowaniu w stosunku do kluczowego obszaru (jedno lotnisko leży tuż za granicą obszaru, drugie w samym jego środku), dzięki bliskiemu położeniu znaczących obszarów mieszkalnych oraz dzięki dobremu połączeniu z ważnymi elementami infrastruktury transportowej (linia kolejowa, droga - I/14 ew. II/303 z bezpośrednim połączeniem z I/33). Alternatywa zwiększenia znaczenia lotniska koło gminy Velké Poříčí (Hronov) wydaje się korzystniejsza ze względu na bliskość „trójkąta uzdrowskiego” Náchod-Běloves - Kudowa Zdrój – Hronov. Alternatywa lotniska koło miasta Nové Město nad Metují wydaje się ciekawsza ze względu na lepsze połączenie drogowe, lepsze warunki terytorialne w razie ewentualnego rozwoju lotniska, oraz ze względu na bliższe położenie w stosunku do Hradec Králové. Alternatywę lotniska koło Broumova nie opracowano ze względu na usytuowanie w chronionym obszarze CHKO Broumovska, lotniska Vysokov z kolei nie opracowano z powodu niejednorodnego terenu i złej dostępności transportowej.

Niezależnie od Studium po stronie polskiej liczy się na pewnego rodzaju rozwój lotnisk Bystrzyca Kłodzka i Jelenia Góra, leżących jednak poza terenem kluczowego obszaru.

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <p>Nazwa działania (+ skrótowa nazwa)</p> <p><b>Optymalizacja parametrów lotniska koło miasta Nové Město nad Metují, ew. koło gminy Velké Poříčí (pod Hronovem) dla potrzeb turystyki w pograniczu</b></p> <p><b>(„Adaptacja lotniska“)</b></p>   |   |  | <p>Kod działania:</p> <p><b>BL1</b></p>  |
| <p>Typ działania (wg rodzaju transportu):</p> <p><b>lotnicze - L</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania (w stosunku do obszaru kluczowego)</p> <p><b>B / A*</b></p> | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)</p> <p><b>-1</b></p> | <p>Kryterium znaczenia działania (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)</p> <p><b>II.</b></p>                           |
| <p>Opis działania:</p> <p>Lotnisko Nové Město nad Metují swoim charakterem i usytuowaniem najlepiej sprostą przedsięwzięciom włączenia transportu lotniczego w system ruchu turystycznego w pograniczu. Położenie lotniska umożliwia dobre połączenie transportowe (drogowe i kolejowe) z większymi obszarami mieszkalnymi na terenie pogranicza - Náchod, Kudowa Zdrój, Hronov i in., jak również z ważniejszymi miastami oddalonymi nieco od granicy, np. Hradec Králové (gdzie jest do dyspozycji lotnisko międzynarodowe – obecnie toczą się rozmowy o jego przyszłym wykorzystaniu). Zaplanowano poprawę połączenia transportowego lotniska Nové Město nad Metují z nadrzędną siecią dróg (patrz działania AS1b - zmiana organizacji ruchu drogi I/ 14 koło Nowego Města nad Metují). Dalej zaproponowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ochronę terytorialną ewentualnego rozszerzenia lotniska w ramach planowania terytorialnego miasta;</li> <li>- realizację dodatkowego wyposażenia (noclegi, usługi z zakresu ruchu turystycznego);</li> </ul> <p>Notatka: Opracowanie transportu lotniczego dosłownie wymagano w dokumentacji przetargowej do Studium</p> <p>* kategoria terytorialna A w razie obrania alternatywy zwiększenie znaczenia lotniska koło Velkiego Poříčí (Hronov);</p> |   |  |  |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania</p> <p>punktowe / powierzchniowe (km<sup>2</sup>)</p> <p><b>0,29 albo 0,12</b></p>   | <p>Znaczenie transportowe</p> <p><b>międzynarodowe</b> (ponadregionalne)</p>                    | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)</p> <p><b>NIE (CZ)</b></p>                   | <p>Specyfikacja parametrów transportu – proponowana prędkość linii kolejowej (km/godz.) / klasa + kategoria drogi itp.</p> |

## 5.6 INNE DZIAŁANIA

Niniejsza kategoria została włączona w Studium tylko z celem sprostania wymogom zawartym w dokumentacji przetargowej, gdzie napisano: „W Studium zostanie rozważony możliwy plan perspektywiczny realizacji rowu wodnego rzeka Metuje – zbiornik retencyjny Rozkoš koło České Skalice.” Podwójny (częściowo tunelowy) rów wodny do ZR z rzeki Metuje rozważano tylko w r. 1924 w trakcie pierwotnych rozważań nad projektem (ZR dokończono dopiero w 1972 r.). Ze względu na fakt, że ów zamiar nie jest przedmiotem żadnej nadrzędnej dokumentacji planowania terytorialnego (ÚPD) ani ważnego planu terytorialnego gmin usytuowanych w omawianym obszarze, został on wcielony w Studium jako osobne działanie o charakterze nie transportowym w kategorii „inne działania”.

Korzyści zamiaru niedawno ponownie ocenił zarządca ZR i rzeki Metuje (Povodí Labe a.s.) a wg jego informacji w przyszłości nie planuje się budowy drugiego rowu z rzeki Metuje z powodu wysokich kosztów, utrudnień technicznych i sprzecznych korzyści.

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Nazwa działania (+ skrótna nazwa)<br/> <b>Rów wodny z rzeki Metuje do ZR Rozkoš</b><br/> <b>(„Rów wodny Metuje-Rozkoš“)</b></p>   |   |  | <p>Kod działania:<br/> <b>BO1</b></p>   |
| <p>Typ działania<br/> (wg rodzaju transportu):<br/> <b>inne - O</b></p>  | <p>Kategoria terytorialna działania<br/> (w stosunku do obszaru kluczowego)<br/> <b>B</b></p> | <p>Kryterium ryzyka działania (w zależności od stopnia możliwych kolizji z wartościami i limitami w obszarze)<br/> <b>-2</b></p> | <p>Kryterium znaczenia działania<br/> (wg znaczenia dla funkcjonowania systemu)<br/> <b>II.</b></p> |
| <p><i>Opis działania:</i><br/> Zaplanowano kombinację tunelowego rurociągu przy odchyleniu z Metuji Bražcem koło Náchoda oraz otwartego powierzchniowego korytarza przed ujściem do ZR Rozkoš.<br/> - o takim rozwiązaniu pierwotnie pisało się w dokumentacji z r. 1924, obecnie zarządca ZR i rzeki Metuje (Povodí Labe a.s.) unieważnia go z powodu wysokich kosztów, trudności technicznych i sprzecznych korzyści;<br/> <u>Prawdopodobne korzyści:</u><br/> - element ochrony przeciwpowodziowej obszaru około Metuje pod Náchodem (częściowe odciążenie - ze względu na poziom Q<sub>100</sub>);<br/> - alternatywne źródło wody dla ZR (ewentualna częściowa poprawa jakości wody);<br/> - ewentualne sportowo-rekreacyjne wykorzystanie części rowu;<br/> <u>Prawdopodobne ryzyka:</u><br/> - Prawdopodobna konieczność zbudowania kolejnej części sedymentacyjnej w środku ZR;<br/> - Częściowy kontakt korytarza rowu z terenem zabudowy;<br/> - Prawdopodobieństwo negatywnego wpływu na gnieźdzenie się ptaków przy dopływie do ZR Rozkoš;<br/> - Wysokie koszty realizacji;</p> |   |  |   |
| <p>Charakter terytorialny i zakres działania<br/> <b>liniowe (km)</b><br/> <b>4,3</b></p>  | <p>Znaczenie regionalne<br/> <b>regionalne</b></p>  | <p>Bezpośredni efekt transgraniczny (realizacja na terenie obu państw) / państwo (-a)<br/> <b>NIE (CZ)</b></p>                   |   |

## 6. OGÓLNY BILANS ZAPROPONOWANYCH DZIAŁAŃ

### 6.1 Propozycja priorytetów realizacji oraz rzutu na nadrzędne dokumentacje

W tabeli poniżej zgromadzono wszystkie poddziałania, które zostały w ramach Studium zaplanowane do rzutowania na aktualną dokumentację zagospodarowania przestrzennego na poziomie kraju (czeskiego województwa – *Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje* - ZÚR (ZRR: Zasady rozwoju regionalnego); najlepiej w postaci budynku użyteczności publicznej (BUP) / województwa (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego* - PZP), ewentualnie państwa (*Politika územního rozvoje České republiky* – PÚR (PRT: Polityka rozwoju terytorialnego państwa), ewentualnie podobnego dokumentu w Polsce).

Propozycja rzutowania na nadrzędną dokumentację planowania terytorialnego zawiera wyłącznie poddziałania kategorii terytorialnej A, leżące więc wprost w kluczowym obszarze albo bezpośrednio z nim związane pod względem terytorialnym lub funkcyjnym (ograniczające poddziałania). W dodatku propozycja zawiera tylko poddziałania z dającym się zobrazować rzutem terenu, których realizacja faktycznie wymaga rzutowania na nadrzędną dokumentację planowania terytorialnego lub zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin (jako propozycja lub w formie obrony rezerwy terenowej). To również powód, dla którego ominięto rzut działań jako całości, ponieważ te mają na ogół charakter okrężny i składają się na nie poddziałania o naturze jakościowej, czyli bez możliwości rzutowania na dokumentację planowania terytorialnego. Rzut zamiarów wymagających ściśleszej oceny, łącznie z analizą wariantów i ewentualnego wyboru jednego do kolejnego osądzenia (AZ4a/AZ5a; AS2a), został zaproponowany w formie rezerwy terenowej.

TABELA NR 22: PROPONOWANY RZUT PODDZIAŁAŃ KATEGORII A NA PRT (PÚR), ZRR (ZÚR) (CZ) / PZP (PL)

| Kod poddziałania  | Skrótowa nazwa                                 | Typ działania<br>(wg rodzaju transportu) | Nadrzędna dokumentacja          | Proponowany sposób rzutu   |
|-------------------|--|--|---------------------------------|--|
| AZ1a              | Otovicki łącznik                               | kolejowe - Z                             | ZÚR / PZP                       | propozycja   |
| AZ1b              | Šcinawski łącznik                              | kolejowe - Z                             | PZP                             | propozycja   |
| AZ2a              | Teplicki łącznik                               | kolejowe - Z                             | ZÚR / PZP                       | propozycja   |
| AZ2b              | Trutnovski łącznik I - poříčski                | kolejowe - Z                             | ZÚR                             | propozycja   |
| AZ3a              | Kudowski łącznik                               | kolejowe - Z                             | ZÚR / PZP                       | propozycja   |
| AZ3b              | Polické odgałężenie                            | kolejowe - Z                             | ZÚR                             | rezerwa terenowa   |
| AZ4a <sup>1</sup> | Vysokovskí łącznik (Tram-Train)                | kolejowe - Z                             | ZÚR                             | rezerwa terenowa   |
| AZ4b              | Trutnovski łącznik II - lhoteckí               | kolejowe - Z                             | ZÚR                             | propozycja   |
| AZ5a <sup>1</sup> | Vysokovskí łącznik (zwykła linia kolejowa)     | kolejowe - Z                             | ZÚR                             | propozycja   |
| AZ5b <sup>2</sup> | Modernizacja linii kolejowej Vysokov-Jaroměř   | kolejowe - Z                             | PÚR                             | zamiary (poszerzenie)  |
| AS1a              | Południowa alternatywa obwodnicy miasta Náchod | drogowe - S                              | PÚR, ZÚR / PZP                  | zamiary, propozycja/<br>rezerwa terenowa   |
| AS1b              | Obwodnica miasta Nové Město nad Metují         | drogowe - S                              | ZÚR                             | propozycja   |
| AS2a              | Meziměstská zmiana organizacji ruchu           | drogowe - S                              | ZÚR                             | propozycja   |
| AS2b              | Hynčická zmiana organizacji ruchu              | drogowe - S                              | ZÚR                             | propozycja   |
| AS3a              | Jetřichovskí łącznik                           | drogowe - S                              | ZÚR                             | propozycja   |
| AS2a <sup>3</sup> | Mieroszowski łącznik                           | drogowe - S                              | ZÚR / PZP                       | rezerwa terenowa   |
| RAZEM             |  | 9 + 1 (Z)<br>6 (S)                       | 1-2 x PÚR<br>14x ZÚR<br>6 x PZP | 1-2 x zamiar PÚR<br>10-11 x propozycja ZÚR<br>3-4 x rez. terenowa ZÚR<br>5 x propozycja PZP<br>1 x rez. terenowa PZP |

<sup>1</sup> W razie realizacji tunelowego Vysokovskiego łącznika kolejowego (już zawartym w ZRR (ZÚR)) wraz z odgałężeniem dla Tram-Train w kierunku na Starkoč (proponowanym w Studium - AZ5a) nie będzie potrzebna realizacja poddziałania AZ4a, które przeznaczone tylko dla Tram-Train;

<sup>2</sup> Linia kolejowa nr 031 na odcinku Hradec Králové-Jaroměř została w zamiarach PRT (PÚR) opisana jako „korytarz krajowej linii kolejowej konwencjonalnej, dlatego należy rozważyć ewentualnie poddziałanie AZ5b w postaci przedłużenia owego korytarza w PRT (PÚR) aż do Vysokova/Náchodu, ew. jeszcze dalej w kierunku Meziměstí – Rzeczypospolitej Polskiej;

<sup>3</sup> Mieroszowski łącznik został w Studium zaproponowany w 3 wariantach, jednak tylko wariant a) dotyczy terenów Czech.

**TABELA NR 23: CAŁKOWITY PRZEGLĄD ZAPROPONOWANYCH PODDZIAŁAŃ - KATEGORIA TERYTORIALNA A**

| Działanie  | Poddziałanie | Typ          | Kryterium znaczenia | Znaczenie transportowe | Ryzyko    | Bezpośredni efekt transgraniczny           | Charakter terytorialny* / zakres |              | Orientacyjne koszty (EUR) | Proponowany rzut na ZRR (ZÚR), PRT (PUR) |
|------------|--------------|--------------|---------------------|------------------------|-----------|--|----------------------------------|--------------|---------------------------|--|
|            |              |              |                     |                        |           |  |                                  |              |                           |  |
| <b>AZ1</b> |              | <b>Z</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>0</b>  | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>77,1</b>  | <b>35,6</b>               | -  |
|            | <b>AZ1a</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | TAK  | L                                | 3,7          | 11,5                      | +  |
|            | <b>AZ1b</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | NIE  | L                                | 1,0          | 2,0                       | +  |
|            | <b>AZ1c</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | L                                | 67,0         | 3,0                       | -  |
|            | <b>AZ1d</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | L                                | 5,4          | 0,5                       | -  |
|            | <b>AZ1e</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | P                                | 0,63         | 16,0                      | -  |
|            | <b>AZ1f</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                |              | 1,0                       | -  |
|            | <b>AZ1g</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                | 12+3         | 1,6                       | -  |
| <b>AZ2</b> |              | <b>Z</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>0</b>  | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>103,1</b> | <b>28,1</b>               | -  |
|            | <b>AZ2a</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | TAK  | L                                | 0,8          | 1,5                       | +  |
|            | <b>AZ2b</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | NIE  | L                                | 0,6          | 12,0                      | +  |
|            | <b>AZ2c</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | L                                | 102,0        | 4,0                       | -  |
|            | <b>AZ2d</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | NIE  | P                                | 0,05         | 8,0                       | -  |
|            | <b>AZ2e</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                |              | 1,0                       | -  |
|            | <b>AZ2f</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                | 13+3         | 1,6                       | -  |
| <b>AZ3</b> |              | <b>Z</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>0</b>  | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>114,7</b> | <b>23,9</b>               | -  |
|            | <b>AZ3a</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | TAK  | L                                | 3,5          | 8,0                       | +  |
|            | <b>AZ3b</b>  | Z            | II.                 | R-PE                   | -1        | NIE  | L                                | 1,6          | 2,0                       | +  |
|            | <b>AZ3c</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | L                                | 110,5        | 3,0                       | -  |
|            | <b>AZ3d</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | NIE  | P                                | 0,06         | 8,0                       | -  |
|            | <b>AZ3e</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                |              | 1,5                       | -  |
|            | <b>AZ3f</b>  | Z            | II.                 | M-NR                   | 0         | TAK  | B                                | 15+1         | 1,4                       | -  |
| <b>AZ4</b> |              | <b>Z</b>     | <b>I.</b>           | <b>NR-PE</b>           | <b>0</b>  | <b>NIE</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>88,3</b>  | <b>22,5</b>               | -  |
|            | <b>AZ4a</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | NIE  | L                                | 1,8          | 8,0                       | +  |
|            | <b>AZ4b</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | -1        | NIE  | L                                | 0,3          | 1,5                       | +  |
|            | <b>AZ4c</b>  | Z            | I.                  | M-NR                   | 0         | TAK  | L                                | 90,4         | 3,5                       | -  |
|            | <b>AZ4d</b>  | Z            | II.                 | NR-PE                  | 0         | NIE  | P                                | 0,08         | 8,0                       | -  |
|            | <b>AZ4e</b>  | Z            | II.                 | R-PE                   | 0         | NIE  | B                                |              | 1,0                       | -  |
|            | <b>AZ4f</b>  | Z            | II.                 | R-PE                   | 0         | NIE  | B                                | 6+1          | 0,5                       | -  |
| <b>AZ5</b> |              | <b>Z</b>     | <b>I.</b>           | <b>NR-PE</b>           | <b>-1</b> | <b>NIE</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>20,5</b>  | <b>41,0</b>               | -  |
|            | <b>AZ5a</b>  | Z            | I.                  | NR-PE                  | -1        | NIE  | L                                | 2,5          | 40,0                      | +  |
|            | <b>AZ5b</b>  | Z            | II.                 | NR-PE                  | 0         | NIE  | L                                | 18,0         | 1,0                       | -/+                                      |
|            |              |              |                     |                        |           | <i>403,7 km długość działań kolejowych</i> |                                  |              |                           |  |
| <b>AS1</b> |              | <b>S</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>-1</b> | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>225,0</b> | <b>335,0</b>              | -  |
|            | <b>AS1a</b>  | S            | I.                  | M-NR                   | -1        | TAK  | L                                | 11,5         | 300,0                     | +  |
|            | <b>AS1b</b>  | S            | I.                  | NR-PE                  | -1        | NIE  | L                                | 10,7         | 35,0                      | +  |
| <b>AS2</b> |              | <b>S</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>-1</b> | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>74,0</b>  | <b>28,5</b>               | -  |
|            | <b>AS2a</b>  | S            | I.                  | R-PE                   | 0         | NIE  | L                                | 1,3          | 1,5                       | +  |
|            | <b>AS2b</b>  | S            | I.                  | R-PE                   | 0         | NIE  | L                                | 2,0          | 2,5                       | +  |
|            | <b>AS2c</b>  | S            | I.                  | R-PE                   | 0         | NIE  | L                                | 10,5         | 3,0                       | -  |
|            | <b>AS2d</b>  | S            | II.                 | R-PE                   | 0         | NIE  | L                                | 33,5         | 10,0                      | -  |
|            | <b>AS2e</b>  | S            | II.                 | R-PE                   | -1        | NIE  | L                                | 9,5          | 5,0                       | -  |
|            | <b>AS2f</b>  | S            | II.                 | R-PE                   | 0         | NIE  | L                                | 4,5          | 6,5                       | -  |
| <b>AS3</b> |              | <b>S</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>-2</b> | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>20,7</b>  | <b>36,0</b>               | -  |
|            | <b>AS3a</b>  | S            | I.                  | R-PE                   | -1        | NIE  | L                                | 3,7          | 16,0                      | +  |
|            | <b>AS3b</b>  | S            | I.                  | M-NR                   | -2        | TAK  | L                                | 17,0         | 20,0                      | +  |
|            |              |              |                     |                        |           | <i>319,7 km długość działań drogowych</i>  |                                  |              |                           |  |
| <b>AC1</b> |              | <b>C</b>     | <b>I.</b>           | <b>M-NR</b>            | <b>0</b>  | <b>TAK</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>113,2</b> | <b>10,4</b>               | -  |
| <b>AC2</b> |              | <b>C</b>     | <b>I.</b>           | <b>R-PE</b>            | <b>-1</b> | <b>NIE</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>15,4</b>  | <b>3,2</b>                | -  |
| <b>AC3</b> |              | <b>C</b>     | <b>I.</b>           | <b>R-PE</b>            | <b>0</b>  | <b>NIE</b>                                 | <b>L</b>                         | <b>13,0</b>  | <b>0,5</b>                | -  |
| <b>11</b>  | <b>37</b>    | <b>5/3/3</b> |                     |                        |           |  |                                  |              | <b>564,7</b>              | <b>15/16 +</b>                           |

**TABELA NR 24: CAŁKOWITY PRZEGLĄD ZAPROPONOWANYCH PODDZIAŁAŃ - KATEGORIA TERYTORIALNA B**

| Działanie    | Typ       | Kategoria znaczeniowa | Znaczenie transportowe | Ryzyko | Bezpośredni efekt transgraniczny | Charakter* terytorialny / zakres |              | Proponowany rzut na ZÚR, PÚR |
|--------------|-----------|-----------------------|------------------------|--------|----------------------------------|----------------------------------|--------------|------------------------------|
|              |           |                       |                        |        |                                  |                                  |              |                              |
| BZ1          | Z         | I.                    | M-NR                   | -1     | TAK                              | L                                | 173,7        | -                            |
| BZ2          | Z         | I.                    | M-NR                   | -1     | TAK                              | L                                | 211,9        | -                            |
| BZ3          | Z         | I.                    | NR-PE                  | -1     | NIE                              | L                                | 145,7        | -                            |
| BZ4          | Z         | I.                    | NR-PE                  | 0      | NIE                              | L                                | 83,3         | -                            |
| BZ5          | Z         | I.                    | NR-PE                  | 0      | NIE                              | L                                | 142,3        | -                            |
| BZ6          | Z         | I.                    | R-PE                   | 0      | NIE                              | L                                | 69,4         | -                            |
| BZ7          | Z         | I.                    | R-PE                   | 0      | NIE                              | L                                | 101,1        | -                            |
| BZ8          | Z         | I.                    | R-PE                   | 0      | NIE                              | L                                | 64,7         | -                            |
| BZ9          | Z         | I.                    | R-NRE                  | -1     | NIE                              | L                                | 57,9         | -                            |
| BZ10         | Z         | I.                    | R-NRE-PE               | 0      | NIE                              | L                                | 104,9        | -                            |
| BZ11         | Z         | II.                   | R-PE                   | 0      | NIE                              | L                                | 34,4         | -                            |
| BZ12         | Z         | I.                    | R-PE                   | 0      | NIE                              | L                                | 88,3         | -                            |
| BZ13         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 92,0         | -                            |
| BZ14         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 72,1         | -                            |
| BZ15         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 69,9         | -                            |
| BZ16         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 71,7         | -                            |
| BZ17         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 72,5         | -                            |
| BZ18         | Z         | I.                    | R-NRE                  | 0      | NIE                              | L                                | 92,6         | -                            |
| BZ19         | Z         | I.                    | M-NR                   | -1     | TAK                              | L                                | 200,0        | -                            |
|              |           |                       |                        |        |                                  |                                  | <b>1948</b>  |                              |
| BL1          | L         | II.                   | M-NR                   | -1     | NIE                              | P                                | 0,29<br>0,12 | -                            |
| BO1          | O         | II.                   | R                      | -2     | NIE                              | L                                | 4,3          | -                            |
| <b>RAZEM</b> | <b>21</b> |                       |                        |        |                                  |                                  |              |                              |

R - regionalne; R-NRE - regionalne z efektem ponadregionalnym; R-PE - regionalne z efektem transgranicznym;

M-NR - międzynarodowe (ponadregionalne); NR-PE - ponadregionalne z efektem transgranicznym;

\*wymieniamy przeważający charakter terytorialny (L - liniowe; B - punktowe; P - powierzchniowe) + odpowiednia wartość (km/ilość/km<sup>2</sup>);

W Studium zostało razem zaproponowano 11 działań kategorii terytorialnej A (5 kolejowych, 3 drogowe, 3 rowerowe), w których zawarto razem 37 poddziałań (27 kolejowych, 10 drogowych), w tym 14 proponowano rzutować na nadrzędną dokumentację. Bezpośredni efekt transgraniczny (czyli przynajmniej częściową realizację na terenie obu państw) wykazuje 7 działań (3 kolejowe, 3 drogowe i 1 rowerowe).

W kategorii terytorialnej B zaproponowano razem 21 działań, w tym 19 na linii kolejowej (okręgi).

## 6.2 Zalecenia rzutowania na dokumentację zagospodarowania przestrzennego gmin, koncepcje strategii a koncepcji kierunkowych

Oprócz rzutowania proponowanych poddziałań kategorii terytorialnej A na aktualne nadrzędne dokumentacje o charakterze zagospodarowania przestrzennego (PÚR, ZÚR, PZP) jest zalecane (łącznie z ewentualnymi bezproblemowymi związanymi działaniami lub poddziałaniami) na bieżąco pamiętać o nich także w **nowo powstałych lub pozmienianych planach zagospodarowania przestrzennego miast i gmin** w omawianym obszarze. Rzutowanie umówionych zamiarów na aktualizacje nadrzędnych dokumentacji jest pod względem czasowym jak również procesowym trudniejsze. W międzyczasie przed aktualizacją trzeba załatwić, żeby do nowych lub pozmienianych planów zagospodarowania przestrzennego gmin i miast po obu stronach granicy w kluczowym obszarze (najlepiej w szerszym omawianym obszarze) nie wcielano takich elementów, które w



przyszłości uniemożliwiłyby faktycznie realizację pożądaných działań z niniejszego Studium. Realność ich urzeczywistnienia można w ramach dokumentacji planowania terytorialnego wszystkich stopni zwiększyć przez zaproponowanie owych elementów jako budynków użyteczności publicznej z zakresu infrastruktury transportowej.

Trzeba również na bieżąco uzgadniać zamiary konsensualne Studium z **koncepcjami strategii i koncepcjami kierunkowymi** (MasterPlanami i in.), oczywiście nie tylko o charakterze transportowym. Po stronie czeskiej kluczowa będzie kompatybilność z dokumentem pt. **„Strategie sektorowe, II faza - Średnioterminowy plan rozwoju infrastruktury transportowej na okres 2014-2020”** („Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2014-2020“), wskazującym priorytety budowy infrastruktury transportowej w następnym okresie programowania UE. Przewiduje się m.in. wytworzenie multimodalnego modelu transportu całej RCz, który będzie zawierał nie tylko istniejącą, lecz także nową sieć, jak również układ w ramach transeuropejskiej sieci transportowej w państwach ościennych. Komputer będzie w sieci odtwarzał relacje transportowe, przy czym produkt uzyskany na modelu następnie będzie służył do oceny analizy wkładów i kosztów poszczególnych projektów. Jednocześnie z ww. dokumentem Ministerstwo transportu RCz rozpocznie pracę nad nową **„Polityką transportową RCz na lata 2014-2020”** („Dopravní politika ČR pro léta 2014 - 2020“), która będzie wdrażać głównie cele i wskaźniki europejskiej polityki transportowej oraz szersze relacje w resorcie transportu.

Po stronie polskiej, oprócz dyskutowanej **aktualizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego**, obecnie opracowuje się także **„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego”** (*Plán udržitelného rozvoje veřejné hromadné dopravy Dolnoslezského vojvodství*) z planowanym zakończeniem prac w lutym 2014 roku. Plan będzie stanowić podstawę organizacji systemu pasażerskiego transportu zbiorowego na terenie województwa.

### 6.3 Podsumowanie głównych spodziewanych celów proponowanej koncepcji

Realizacja proponowanego systemu komunikacyjnego (i szczególnie działania w transporcie kolejowym) powinny wyraźnie wpłynąć (*patrz poprzedni akapit*) na spełnienie wszystkich częściowych długoterminowych celów i efektów, które są wprowadzone w rozdziale 2.1. Ze względu na jakościowy charakter większości z nich i duże uzależnienie od stopnia kompleksowości realizacji koncepcji, jest trudna ich kompleksowa kwantyfikacja do danego terminu. Rozwój w większości dziedzin tematycznych, które są pod wpływem zaplanowanej koncepcji, jest w dodatku uzależniony od wielu czynników i trudno go przewidzieć nawet bez uwzględnienia działań komunikacyjnych.

Z pewnością jednak jednym z długoterminowych efektów proponowanej koncepcji będzie stabilizacja populacyjna całego omawianego obszaru - z możliwym niewielkim wzrostem po stronie czeskiej i wyraźnym zwolnieniem po stronie polskiej. W rozwoju populacyjnym owszem zawsze będą mieć decydujący wpływ wyłącznie czynniki demograficzne, którymi jest naturalna zmiana ludności, migracja itp.

Stosunkowo bardziej znaczące mogłyby być korzyści z proponowanej koncepcji dla turystyki i związane sektory ekonomiki (usługi). Według fachowego oszacowania badaczy mogłoby dojść do podwyższenia o 20-30 % w porównaniu z oczekiwanym stanem w danym roku (np. rok 2030) bez realizacji proponowanych działań. Dzięki lepszemu połączeniu celów turystycznych na obu stronach granicy, połączeniu głównych rodzajów transportu i poprawieniu infrastruktury turystycznej i pozostałych usług, powinna się także podwyższyć przeciętna liczba noclegów (ok. do 4-5 w obszarze kluczowym i szczególnie w jego części centralnej). Właśnie utrzymanie turystów w danym regionie jak najdłużej jest jednym z głównych kryteriów korzyści ekonomicznych turystyki.

## 7. PODSUMOWANIE

Jak powiedziano we wstępie, głównym postaniem Studium jest propozycja koncepcji zwięzłego systemu transportowego. Ów system powinien nie tylko łączyć transport kolejowy, drogowy, rowerowy, lotniczy i pieszy we wspólnie działającą całość. Pożądanym jest również rozmiar (efekt) społeczno-ekonomiczny, jaki może on przynieść na terenie obszaru roboczo nazwanego „**Česko-polská Domovina**” (Czesko-polska ojczyzna).

Do grupy działań (poddziałań) z proponowanym rzutowaniem na nadrzędne dokumentacje planowania terytorialnego omawianych w rozdz. 6.1, zaliczono tylko działania kategorii terytorialnej A będące bezpośrednio związane z obszarem kluczowym. Zalecamy jednak nie obniżać znaczenia działań na linii kolejowej zaplanowanych w kategorii B.

Ze względu na duży zakres tematyczny i terytorialny Studium oraz na konieczność utrzymania jak najbardziej homogenicznego obszaru kluczowego, nie mogliśmy w określonym terminie głębiej opracować działań kategorii B. Nie oznacza to jednak, że w wartościach bezwzględnych byłyby mniej znaczące niż działania zawarte w kategorii A. Odwrotnie, trzeba się jak najprędzej na nich skupić, gdyż pokrywają praktycznie całe województwo Královéhradecký kraj (i dotyczą kolejnych 3 czeskich województw) oraz znaczącą część Województwa Dolnośląskiego.

Efektywność i rzeczywiste znaczenie całego systemu okrężnego linii kolejowych zależy od właśnie jak najlepszego rozwiązania relacji regionalnych i ponadregionalnych, jak również transgranicznych. Koncepcja transportu Tram-Train na okrężnych torach kolejowych została w Studium ujęta jako „system klockowy”, poszczególne okręgi można dostosowywać, uzupełniać, stopniowo stwarzać całość, w zależności od aktualnych możliwości finansowych i założeń terytorialnych lub technicznych.

Część rozwiniętego świata obecnie przeżywa renesans transportu kolejowego. Szerzą się pogłoski, że wbrew wciąż trwającemu spadkowi popytu na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie, ów trend przedostaje się do Europy Środkowej, Republiki Czeskiej, Rzeczypospolitej Polskiej nie wykluczając. Ekonomiczna zdolność konkurencyjna transportu kolejowego na rynku transportu automatycznie musi gwałtownie wzrosnąć w chwili, kiedy do cen transportu będą zaliczane negatywne skutki zewnętrzne, jakie dany typ transportu przynosi. Dopiero potem może uświadomimy sobie, jak bardzo cenne jest dziedzictwo po naszych przodkach w postaci linii kolejowych. Dotyczy to również obecnie nie funkcyjnych lub zupełnie zamkniętych tras, ponieważ cenna jest także pierwotna nieprzebudowana trasa kolejowej lub jej dłuższe odcinki.

Na sam koniec tekstowej części Studium wyrażamy życzenie, żeby żadna okrężna linia kolejowa nie skończyła tak, jak widać na ostatnim zamykającym zdjęciu...

