

Název konečného uživatele: **Královéhradecký kraj**
Název mikroprojektu: **Brána k sousedům**
Registrační číslo mikroprojektu: **CZ.3.22/3.3.02/11.02448**

DOPRAVNÍ STUDIE PROJEKTU
„BRÁNA K SOUSEDŮM“
TEXTOVÁ ČÁST - ČISTOPIS



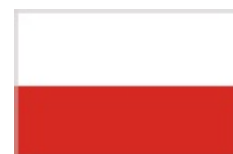
Zhotovitel studie: Regio, projektový ateliér s.r.o.
Hořická 50
500 02 Hradec Králové

REGIO
PROJEKTOVÝ ATELIER
HRADEC KRÁLOVÉ

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

weiner
design studio

Zpracováno 05-06/2012



Tento projekt je spolufinancován z prostředků ERDF prostřednictvím
Euroregionu Glacensis



SLOŽENÍ ŘEŠITELSKÉHO TÝMU:

Člen týmu	Druh odbornosti	Vztah k dodavateli	Pravomoc / odpovědnost
Ing. arch. Jana Šejvlová	Autorizovaný architekt č. 02 778 - koncepční část	zaměstnanec zhotovitele, spolumajitelka a jednatelka společnosti zhotovitele	Vedoucí projektant, Odpovědný projektant, Odpovědnost za subdodávky, Odpovědná osoba v komunikaci se zadavatelem
RNDr. Lukáš Zemánek, Ph.D.	Geograf - koncepční část, sociální a fyzická geografie, demografie, regionální rozvoj	zaměstnanec zhotovitele	Odborná odpovědnost
Ing. arch. Milan Weiner	Architekt - koncepční část	externí spolupráce	Odborná odpovědnost
Ing. Radek Michlík	Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - č. 0601651 - dopravní koncepce	externí specialista Viaprojekt, s.r.o.	Odborná odpovědnost
Ing. Zbyněk Neudert	Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ověření dílčího opatření na silniční síti	externí specialista OPTIMA, spol. s.r.o.	Odborná odpovědnost
Marek Jedlička	Detailnější řešení cyklistické dopravy	externí spolupráce	Odborná odpovědnost
Ing. Jiří Šura	Geolog - podklady k dílčímu opatření na silniční síti	externí spolupráce	Odborná odpovědnost
Mgr. Petr Oišar	Demograf - analýza podkladů k sociodemografické části	externí spolupráce	Odborná odpovědnost
Pavel Kupka	Grafické zpracování	zaměstnanec zhotovitele	Odpovědnost za grafické výstupy
Jan Harčarik	Grafické zpracování	zaměstnanec zhotovitele	Odpovědnost za grafické výstupy
Lucie Hostáková		zaměstnanec zhotovitele, spolumajitelka a jednatelka společnosti zhotovitele	Koordinace, Odpovědnost za dodržování časového harmonogramu
Ing. arch. Ludmila Svobodová	Architekt - urbanista	zaměstnanec zhotovitele	Odborná odpovědnost

A/ OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

VYSVĚTLIVKY POUŽITÝCH ZKRATEK	str. 5
1. ÚVOD	str. 6
2. CÍLE A PRINCIPY STUDIE	str. 7
2.1 Hlavní cíle a žádoucí dlouhodobé efekty koncepčního řešení	str. 7
2.1.1 Dopravní	
2.1.2 Geopolitické	
2.1.3 Sociálně-ekonomické	
2.1.4 Turisticko-rekreační	
2.1.5 Environmentální	
2.2 Principy zohledněné v navržené koncepci	str. 9
3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	str. 10
3.1 Postup tvorby dokumentu	str. 10
3.2 Podkladové materiály a informační zdroje	str. 11
3.3 Rámec nadřazených a souvisejících dokumentací	str. 12
3.4 Metodika návrhu dílčích opatření a podopatření	str. 16
4. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	str. 20
4.1 Způsob a kritéria vymezení řešeného území	str. 20
4.2 Základní geografické, demografické a socioekonomické parametry řešeného území	str. 25
4.3 Dopravní systém řešeného území - jeho stav a problémy	str. 27
4.3.1 Železniční doprava	
4.3.2 Silniční doprava	
4.3.3 Cyklistická doprava a cykloturistika	
4.3.4 Letecká doprava	
5. NÁVRH KONCEPCE A POPIS JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ	str. 42
5.1 Navržený dopravní systém	str. 42
5.2 Železniční doprava	str. 43
5.2.1 Opatření a podopatření kategorie A (v „jádrovém území“)	
5.2.2 Opatření a podopatření kategorie B (v „jádrovém území“ jen zčásti či zcela mimo něj, s vazbou na kategorii A)	
5.3 Silniční doprava	str. 98
5.4 Cyklistická doprava a cykloturistika	str. 117
5.5 Letecká doprava	str. 121
5.6 Ostatní opatření	str. 122
6. SOUHRNNÁ BILANCE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	str. 123
6.1 Návrh priorit realizace a průmětu do nadřazených dokumentací (PÚR ČR, ZÚR, PZP)	str. 123
6.2 Doporučení průmětu do ÚPD obcí a oborových dokumentací	str. 125
6.3 Shrnutí hlavních očekávaných efektů navržené koncepce	str. 126
7. ZÁVĚR	str. 127

Celkem je v textové části obsaženo 24 tabulek, 7 grafů, 4 mapky, 4 schémata a 10 fotografií.

B/ OBSAH GRAFICKÉ ČÁSTI (mapové výstupy - měřítko)

- | | |
|---|-------------|
| 1. Výkres širších vztahů - hierarchie řešeného území a jeho vnější vazby, opatření kategorie B | 1 : 200 000 |
| 2. Výkres cílového koncepčního řešení dopravy - vč. řešení z nadřazených dokumentací odpovídajících koncepci navržené ve Studii | 1 : 100 000 |
| 3. Souhrnný výkres navržených opatření a podopatření kategorie A | 1 : 100 000 |
| 4. Srovnávací výkres - srovnání s řešením v nadřazených a souvisejících dokumentacích | 1 : 100 000 |
| 5. Detailnější výkresy dílčích řešení | |
| 5a - Obnova železniční trati v úseku Otovice - Tlumaczów | 1 : 10 000 |
| 5b - Propojka železniční trati Tlumaczów - Ścinawka Średnia s tratí Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych | 1 : 10 000 |
| 5c - Alternativní trasování silnice I/33 v úseku Vysokov - Lewin Klodzki - obchvat Náchoda | 1 : 10 000 |
| 5d - Řešení dopravy kolem v.n. Rozkoš - Přeložka silnice I/14 u Nového Města nad Metují + Okružní cyklostezka | 1 : 10 000 |
| 5e - Přeložka trasy silnice II/302 v prostoru Starostín - Meziměstí - Hynčice + „Jetřichovská spojka“ - propojení komunikací II/302 a II/303 mezi Jetřichovem a Hynčicemi | 1 : 10 000 |
| 5f - „Stěnavský“ cyklookruh | 1 : 50 000 |



FOTO Č. 2: KŘÍŽENÍ SILNICE A ŽELEZNICE (Głuszyca-Grzmiąca)

FOTO Č. 1 (na titulní straně): ÚSEK ŽELEZNIČNÍ TRATI Č. 026 V NÁCHODĚ-BĚLOVSI

FOTO Č. 10 (na závěrečné straně): STÁVAJÍCÍ UKONČENÍ TRATI 026 U ZASTÁVKY V OTOVICÍCH

VYSVĚTLIVKY POUŽITÝCH ZKRATEK (další vysvětleny v místě užití):

ČD	České dráhy, a.s.
ČR/CZ	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
GSD	Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast podzemní akumulace vod
JÚ	jádrové území
KPÚ	komplexní pozemkové úpravy
LBC/LBK	lokální biocentrum, lokální biokoridor
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
NRBC/NRBK	nadregionální biocentrum/ nadregionální biokoridor ÚSES
OP	ochranné pásmo
Khk	Královéhradecký kraj
PP / NPP	přírodní památka/ národní přírodní památka
PL	Polská republika
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje České republiky 2008
PZP	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
Q ₁₀₀	průtok při tzv. stoleté vodě
RBC/RBK	regionální biocentrum/ regionální biokoridor
ř.ú.	řešené území
RURÚ	rozbor udržitelného rozvoje území
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
ŠŘÚ	širší řešené území
TT	Tram-Train - tj. koncept dopravy kombinující prvky klasické železniční dopravy (infrastruktura) a tramvajového provozu (vozový park, parametry obslužnosti)
TJÚ	těžiště jádrového území
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPSÚ/ÚPO	územní plán sídelního útvaru / územní plán obce
ÚSES	územní systém ekologické stability krajiny
VKP	významný krajinný prvek
v.n.	vodní nádrž
VPO	veřejně prospěšné opatření
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
ZÚR	Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje

1. ÚVOD

Řešením širších vazeb v zájmovém území Studie, zejména těch dopravních, se tým zpracovatelů zabývá již delší dobu. Výrazným impulsem pro jejich zkoumání byla tvorba úvodní fáze nového územního plánu Náchod, ale i ÚPD dalších obcí širšího zájmového území Studie (v rámci SO ORP Náchod, Jaroměř, Dobruška, Rychnov nad Kněžnou a sousedních správních obvodech ORP Královéhradeckého kraje). Základ navrženého koncepčního řešení dopravy v regionu proto krystalizoval déle, než pouze během tvorby vlastní Studie.

Palčivá a nejčastěji zmiňovaná je zejména dopravní situace v Náchodě. Její vyřešení je nezbytné jak pro plnohodnotné fungování města, jehož středem prochází frekventovaná mezinárodní spojnice do Polska - silnice E67 (I/33), tak i k nalezení včasného konsensuálního řešení pro tvorbu nového územního plánu. Současná situace s tranzitní dopravou ve městě je již neudržitelná a dlouhodobě zafixovaný návrh řešení se jeví jako velmi problematický z více hledisek (negativní vliv na přírodu a krajinu, majetkoprávní situace, neprovázanost vazeb s polským příhraničím apod.). Nadměrná a nevhodně směřovaná tranzitní doprava však způsobuje problémy i v dalších městech a obcích širšího regionu (Nové Město nad Metují, Hronov, Broumov, Červený Kostelec, Meziměstí aj.). Mnohde ohrožuje i nesmírně cenné přírodní hodnoty, které činí region unikátním v celoevropském měřítku (často užívaná silniční spojnice Trutnov-Broumov přes Adršpaško-teplické skály atd.).

Nejen v řešeném území je pak nedostatečně naplněna dopravní a sociálně-ekonomická role železnice. Při současném útlumu regionálních železničních tratí dochází i k přímému ohrožení faktické existence některých z nich. Jakékoliv zdržení dlouhodobého koncepčního řešení (nejen) železniční dopravy v regionu tak může způsobit nevratnou degradaci úlohy železnice a její funkce v provázanosti celého dopravního systému s důrazem na environmentálně šetrné způsoby dopravy.

Komplexní řešení dopravních vazeb na Náchodsku, Broumovsku a v přilehlém území Královéhradeckého kraje i polského příhraničí se jeví jako nezbytné a faktor času zde hraje zcela zásadní roli. A to i z důvodů důležité vazby Studie na aktualizaci Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje, Plánu péče CHKO Broumovsko a podobu dalších dokumentů, včetně koordinace s nově vytvářenými územními plány obcí v zájmovém prostoru.

Do reálného dopravního systému v regionu se dosud příliš nepromítla změna geopolitické situace, česko-polská hranice je stále do značné míry vnímána jako fyzická bariéra. Přitom mnohé dílčí problémy na obou stranách hranice jsou řešitelné daleko lépe, nebo dokonce výhradně při zohlednění širšího územního kontextu. Jedno izolované dílčí řešení určité lokality totiž může jinde způsobit nový problém, nebo znásobit ten stávající. **Důležité je proto vytvářet oboustranně průchodné „brány k sousedům“, nikoliv ušředřovat „rány sousedům“ neprovázanými dílčími kroky (motto Studie).**

Poměrně periferní geografická poloha, kterou část Broumovského výběžku i polského příhraničí objektivně vykazuje, může být při vhodném vyřešení dopravního skeletu proměněna ve výhodu. Zlepší se vnitřní propojení regionu a jeho socioekonomická pozice. A při žádoucím usměrnění vnějšího dopravního napojení oblasti se přitom zvýší také možnosti uchování přírodních a kulturně-historických hodnot, které jsou zde bohatě zastoupeny. Rovněž v oblasti turistiky a cestovního ruchu lze ve spojení s moderním a environmentálně šetrným dopravním konceptem odhalit nový potenciál těchto aktivit. Eliminovat by se tak měl paradoxní stav, kdy se některé formy cestovního ruchu (vázané často výhradně na automobilovou dopravu) významně podílí na degradaci samotných „cílových“ hodnot v území.

2. CÍLE A PRINCIPY STUDIE

2.1 HLAVNÍ CÍLE A ŽÁDOUCÍ DLOUHODOBÉ EFEKTY KONCEPČNÍHO ŘEŠENÍ

Přestože jde o „dopravní studii“, žádoucím efekt navržené koncepce by neměl ležet pouze v rovině dopravní, ale mít širší sociální rozměr. Žádné z navržených opatření na dopravní síti by nemělo být cílem samo o sobě, ale prostředkem k dosažení žádoucího stavu ve sféře společenské, ekonomické, environmentální, geopolitické apod.

Hlavní cíl Studie lze tedy formulovat jako **„harmonické fungování všech složek území s přímou vazbou na dopravní systém, při minimalizaci negativních průvodních jevů dopravy, maximálně šetrném využití přírodních i kulturních hodnot a přirozeném vytváření pozitivních sociálně-ekonomických vazeb v řešeném území“**.

Z výše uvedeného je zřejmé, že žádoucí cíle a efekty koncepce navržené ve Studii nelze zcela přesně rozdělit do dílčích tématických bloků. Většina efektů se vzájemně prolíná, konečný cíl v jedné sféře může zase znamenat základní výchozí podmínku pro jinou oblast apod. Realizace některých dopravních opatření obsažených ve Studii může mít i přímé pozitivní dopady i v některých jiných tématických oblastech (díličí posílení protipovodňové ochrany území atd.). Jako jednotící cíl (princip) společný pro všechny dílčí skupiny cílů je pak stanoven ohleduplný přístup ke všem složkám životního prostředí. Pro přehlednost jsou však níže sumarizovány žádoucí cíle a předpokládané efekty koncepce Studie do tématických skupin podle převažujícího průmětu:

2.1.1 Dopravní

1. **Koncepční řešení pro zlepšení dopravního napojení jádrové části řešeného území;**
2. **Optimalizace vnitřních dopravních vazeb (tj. i přeshraničních a turistických) v jádrovém území s důrazem na ohleduplnost k životnímu prostředí vč. krajinného rázu;**
3. **Zlepšení dopravní obslužnosti a vztahové propojenosti obcí uvnitř jádrového území;**
4. **Odstranění či podstatná eliminace konfliktů tranzitní silniční dopravy se zastavěným (obytným) územím;**
5. **Omezení střetů silniční dopravy s přírodně a kulturně-historicky cennými lokalitami;**
6. **Vyřešení maximálního počtu dopravních závad v území;**
7. **Rehabilitace významu železniční dopravy v regionu jako environmentálně šetrného způsobu dopravy s možností zvýšení její efektivity a flexibility (vč. využití moderních forem kolejové dopravy - Tram-Train);**
8. **Vytvoření možností pro větší podíl cyklodopravy na dojížděče za prací, službami a do škol;**

2.1.2 Geopolitické

9. **Návrat k přirozeným vztahům v území, kde byla na obou stranách státní hranice (po r. 1918 a především po r. 1938) opakovaně a zásadně narušena kontinuita osídlení a fungování socioekonomických vazeb;**
10. **Zlepšení dopravní dostupnosti poměrně periferního regionu (z hlediska ČR i Polska);**
11. **Posílení vnitřních vazeb a spolupráce na mikroregionální úrovni i v rámci Euroregionů Glacensis a Nisa, snaha o opětovné reálné vztahovostní propojení historicky spjatého česko-polského regionu;**

2.1.3 Sociálně-ekonomické

12. **Usnadnění dojížděky za prací, za službami a do škol s pozitivním dopadem na trh práce a stabilitu místní ekonomické základny;**
13. **Zvýšení konkurenceschopnosti místních ekonomických subjektů** (lepší dostupností, rychlejší a spolehlivější dopravou pracovních sil, přepravou zboží apod.);
14. **Zvětšení spádového zázemí některých služeb (vč. specifických), jejichž rentabilita vyžaduje dostatečný populační potenciál na straně poptávky;**
15. **Potřebný impuls k rozvoji podnikání vázaného na cestovní ruch** (ubytovací a stravovací služby, půjčovny sportovního a cyklistického vybavení aj.) **i dalších ekonomických aktivit s potřebou flexibilní nabídky pracovních sil a dostatečné poptávky zákazníků;**
16. **Posílení role železnice jako sociálně tmelícího faktoru v území;**
17. **Posílení role železnice jako platformy pro inovační služby;**
18. **Zlepšení obslužnosti dosud periferních obcí základními službami** (vč. využití konceptu MARKET-Train, POST-Train aj.);
19. **Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu** (odstraněním dopravních závad, maximálním převedením tranzitní silniční dopravy mimo hustě obydlená území, větší zapojení železniční dopravy na úkor zbytné automobilové dopravy a přepravy apod.);

2.1.4 Turisticko-rekreační

20. **Zpřístupnění turisticky atraktivních cílů na české i polské straně kvalitní a flexibilní dopravou šetrnou k životnímu prostředí;** v koordinaci s opatřeními v silniční dopravě by mělo dojít k eliminaci škodlivých vlivů automobilového provozu v obydlených částech území i v přírodně cenných lokalitách (emise škodlivin, hluková zátěž, narušování vegetace nevhodným parkováním apod.);
21. **Rozšíření množiny turistických destinací o dosud izolované či méně známé lokality, jejich vzájemné propojení (zokruhování) s cílem udržet turisty déle v zájmovém území;**
22. **Větší územní rozložení turistického zájmu** s cílem eliminovat nadměrné sezónní přetížení nejznámějších cílů;
23. **Doplnění chybějících služeb úzce vázaných na cestovní ruch, turistiku a rekreaci, posílení možností tohoto sektoru mimo letní sezónu;**
24. **Doplnění, logické propojení a maximální zokruhování sítě cyklostezek a turistických cyklotras;**
25. **Umožnění větší provázanosti železniční a cyklistické dopravy (vč. cykloturistiky);**

2.1.5 Environmentální (viz i průměty v předchozích cílech)

26. **Usnadnění ochrany přírodně cenných prvků a lokalit** nabídkou alternativních tras či zpřístupněním těchto cílů šetrným způsobem dopravy;
27. **Snížení emise škodlivin, hlukové zátěže, vibrační a dalších negativních externalit silniční dopravy v území;**
28. **Zvýšení prestiže a konkurenceschopnosti environmentálně šetrných způsobů dopravy** (železniční vč. Tram.Train, cyklodoprava), **energetických zdrojů** (rekuperační, maloplošné vhodné využití fotovoltaiky apod.) **a forem turistiky;**
29. **Posílení žádoucího povědomí obyvatel a návštěvníků území o jeho hodnotách a potřebě je chránit** (větší dopravně-informační propojenost aj.);

2.2 PRINCIPY ZOHLEDNĚNÉ V NAVRŽENÉ KONCEPCI

Při zpracování Studie, tj. při návrhu celkové koncepce i dílčích opatření a podopatření bylo přihlíženo zejména k těmto žádoucím principům cílového stavu:

1. **Komplexní pohled a maximální provázanost** navrhovaných dopravních opatření v zájmovém území; dílčí řešení např. dopravních závad v jednotlivých obcích bez jednotící koncepce jsou nejen nekomplexní, ale často i nežádoucí vzhledem k navazujícímu území, výsledkem může být v součtu dražší a méně citlivé i dopravně efektivní řešení;
2. **Zachování podrobnosti dokumentu v míře odpovídající úrovni studie**; umožnit následné podrobnější prověření jednotlivých opatření v navazujících dokumentacích;
3. **Respektování přírodních limitů vč. krajinného rázu jako unikátní hodnoty**, zejména na území CHKO Broumovsko a v přírodně chráněných územích na polské straně (Park Narodowy Gór Stołowych, Parky Krajobrazowe);
4. **Snaha o výrazné zmírnění celkových negativních dopadů silniční dopravy na kvalitu životních podmínek místních obyvatel a ostatních složek životního prostředí** (maximální odklon průjezdní dopravy mimo zastavěné území nadměrně zatížených měst a obcí, převedení zbytné automobilové dopravy na koleje apod. - s ohledem na českou i polskou stranu);
5. **Důraz na maximalizaci pozitivních přeshraničních efektů Studie, navazujících podrobnějších dokumentací i projektů investiční povahy; iniciování trvalejší česko-polské spolupráce při realizaci a provozování navržených dopravních opatření**;
6. **Umožnění etapovitě realizace navržených opatření a stanovení priorit dle aktuálních možností**;
7. **Skladebnost jednotlivých opatření** (tj. nepřekryvnost dílčích opatření a aktivit společných pro více opatření);
8. **Maximální funkční provázanost jednotlivých druhů dopravy**, zejména železniční, silniční a cyklistické;
9. **Maximální okruh zajištění přímé dopravní obslužnosti území** (doplnění nových zastávek na železničních okruzích pro potřeby konceptu Tram-Train ve snaze reagovat na aktuální strukturu osídlení atd.);
10. **Preference reálných opatření přinášejících dostatečný efekt v relativně krátkém časovém horizontu s co nejmenší investiční náročností celkového řešení**;
11. **Využití moderních přístupů a prvků v dopravě zohledňujících aktuální vývoj v této oblasti**;
12. **Veškeré nově navrhované úseky železničních tratí zohledňují kompatibilitu s konceptem Tram-Train a odvozenými doplňkovými službami** - HOME-Train (obytně-turistické vozy), POST-Train (expresní zásilkové a poštovní služby), MARKET-Train (okružní pojízdná prodejna základního i doplňkového zboží) aj.; koncept Tram-Train není ve Studii úmyslně definován čistě technicky, tj. parametry vozů a potřebné infrastruktury, ale hlavně parametry obslužnosti (tj. na většině úseků lze použít i moderní klasické regionální vlaky umožňující obdobný provoz jako Tram-Train);
13. **Maximální energetická soběstačnost navrženého systému na železniční síti** (rekuperace brzděné energie, podíl fotovoltaicky napájeného značení a osvětlení související infrastruktury, info tabulí apod.), **možnost akumulátorového napájení souprav** bez nutnosti instalace trolejí (alternativa ke klasické elektrifikaci tratí, která může být - kromě nesporných výhod - nákladná a místy krajinářsky konfliktní);
14. **U opatření na silniční síti nebude zvyšována kapacita a řádovostní úroveň silničních komunikací v rámci CHKO a obdobných přírodně cenných celků na polské straně**;
15. **Snaha o maximální soulad navržené koncepce s aktuálním Plánem péče o CHKO Broumovsko, Strategií rozvoje Euroregionu Glacensis a zohlednění národních i krajskými nadřazených dokumentací (PÚR, ZÚR), strategických dokumentů a oborových koncepcí aj.**;
16. **Umožnění průmětu výstupů studie do nadřazených dokumentací** (zejména do Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje, popř. i Politiky územního rozvoje ČR) **a následně i do příslušných územně-plánovacích dokumentací na úrovni zainteresovaných obcí**;

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

3.1 POSTUP TVORBY DOKUMENTU

Vzhledem povaze dokumentu a šíři jeho tématického i územního záběru probíhalo zpracování Studie souběžně hned v několika úrovních:

- 1/ **Vytváření vlastní dopravní koncepce** na základě zkušeností z řešeného území;
 - 1a/ **Stanovení cílů a principů řešení uplatňovaných v řešeném území;**
 - 2a/ **Vymezení širšího řešeného území a jeho vnitřní hierarchie** (jádrové území - těžiště jádrového území);
 - 3a/ **Základní definice dílčích opatření navrženého dopravního systému;**
- 2/ **Průběžná terénní šetření v řešeném území;**
- 3/ **Analýza nadřazených územně-plánovacích dokumentací na české i polské straně** (PÚR ČR 2008, ZÚR Khk, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego), **dalších věcně souvisejících dokumentací** (dopravní generely, Plány péče o CHKO + adekvátní obdoba na polské straně atd. - viz dále) **a podkladů;**
- 4/ **Prezentace dílčích fází Studie na jednáních česko-polské pracovní skupiny k projektu „Brána k sousedům“** vč. získání zpětné vazby od účastníků těchto setkání;
- 5/ **Průběžné dílčí konzultace základních záměrů Studie s představiteli některých měst a obcí v jádrovém území, s věcně příslušnými orgány, specialisty apod.;**
- 6/ **Konkrétnější rozpracování navržených opatření, v případě potřeby až na úroveň podopatření** (stále však v konkrétnosti náležející povaze Studie);
- 7/ **Podrobnější výsledná strukturace textové části Studie;**
- 8/ **Upřesňování podoby grafických výstupů Studie, vč. ideálního měřítko zpracování;**
- 9/ **Seskupení poznatků a dílčích částí Studie do jednotného textového dokumentu a série grafických výstupů - výkresů;**



FOTO Č. 3: SILNICE Č. 381 GLUSZYCA-UNISŁAW ŚLASKI (u křiž. se sil. 380)

3.2 PODKLADOVÉ MATERIÁLY A INFORMAČNÍ ZDROJE

- *Zákon č. 183/ 2006 Sb. (stavební) a jeho prováděcí předpisy* - úplné znění (ÚRS Praha podle stavu k 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; vydány krajským zastupitelstvem 8. 9. 2011);
- *Zásady územního rozvoje Libereckého kraje* (11/2011);
- *Zásady územního rozvoje Pardubického kraje* (vydány krajským zastupitelstvem 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 - úprava 2011* (SURPMO a.s., projektové středisko Hradec Králové, 2011);
- *Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji* (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., zpracováno 2008-2009, schváleno zastupitelstvem kraje 2009);
- *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 - státní hranice (Polská republika)* (Dopravní projektování, spol. s r.o., Ostrava, 05/2011);
- *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnoslaskiego* (Warszawa, Wrocław, 05/2006);
- *„Využití vícesystémové kolejové dopravy (tramtrain) v obslužnosti území“* (Doc. Ing. Bohumil Kubát, CSc., Ing. Martin Jacura, Ing. Martin Vachtl; článek ve sborníku, ČVUT Praha, 2006);
- Národní památkový ústav (www.monumnet.npu.cz);
- Informace získané na Povodí Labe s. p. + Základní vodohospodářská mapa ČR 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);
- 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.pnngs.com.pl>);
- Portál Regionálních informačních servisů (<http://www.risy.cz/>);
- Polskie Koleje Państwowe (www.pkp.pl);
- Ředitelství silnic a dálnic (www.rsd.cz);
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl)
- <http://www.statnisprava.cz>;
- územně plánovací dokumentace měst a obcí v řešeném území;
- Územně identifikační registr ČR (<http://www.isu.cz>);
- silniční a základní mapy ČR (1:10 000; 1: 50 000, 1: 100 000, 1: 200 000);
- cykloturistické a turistické mapy - polské i české;
- vlastní průzkumy v území;
- Územní plán Náchod - Doplňující průzkumy a rozbor (Regio projektový ateliér, s.r.o., 07/2011);
- další předchozí dokumenty zpracovatelů Studie týkající se řešeného území;
- další zdroje uvedeny v Příloze č. 2 k listu podopatření AS1a;

3.3 RÁMEC NADŘAZENÝCH A SOUVISEJÍCÍCH DOKUMENTACÍ

Z věcného hlediska byly při tvorbě Studie posuzovány zejména následující dokumentace související s územním rozvojem a dopravou v ČR a Královéhradeckém kraji, tj. se související přímou prostorovou a funkční vazbou na předmět řešení Studie:

- **Politika územního rozvoje ČR 2008** - schválená usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2008;
- **Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje** - vydány Usnesením zastupitelstva Královéhradeckého kraje ZK/22/1564/2011 ze dne 8. 9. 2011;
- **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego** (2002) - respektováno;
- **Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje - úprava 2011**;
- **Aktualizace koncepce cyklodopravy v Královéhradeckém kraji (zpracován 2008-2009)**;
- **Strategie rozvoje Euroregionu Glacensis** (04/2002);

A/ Politika územního rozvoje ČR 2008		
Prvek k řešení / návrhový prvek (v jádrovém území)	Popis	Vazba na Studii
Rozvojové osy a oblasti rozvojová osa OS 4 Praha - Hradec Králové / Pardubice - Trutnov - hranice ČR / Polsko (-Wroclaw)	do území rozvojové osy spadá západní část území řešeného Studií (Jaroměř - Trutnov, R11 navazuje na rozvojovou osu v polském příhraničí)	Studií je osa respektována, plánovaná R11 tvoří západní hranici jádrového území.
Koridory a plochy dopravní infrastruktury R11	Rychlostní silnice Jaroměř-Trutnov-hranice ČR (-Walbrzych) -(E 67). Navazuje na dálnici D 11. Pokračování koridoru dálnice. Vazba na polskou silniční síť. Součást TEN-T.	
Další úkoly pro územní plánování Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území	Mezi vyjmenovanými územími je obsaženo Broumovsko, resp. části ORP Broumov a Náchod. Jedná se o oblasti ležící v rámci jádrového území řešeného studií. Úkolem pro územní plánování, resp. pro územně-plánovací dokumentaci Královéhradeckého kraje je „vymezit upřesněná území jako nadmístní specifické oblasti“	Studie se zabývá dopravními opatřeními, jejichž cílem je oživení území nejen v oblasti Broumavska, ale i v navazujícím polském příhraničí (Těžiště jádrového území)

Z republikových priorit z PÚR reaguje Studie zejména na následující:

- (18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost
- (20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření
- (22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).
- (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny.
- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

B/ Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje		
Prvek k řešení / návrhový prvek (v jádrovém území)	Popis	Vazba na Studii
OS4 Rozvojová osa Praha - Hradec Králové / Pardubice - Trutnov - hranice ČR / Polsko (- Wrocław)	Zpřesnění rozvojové osy republikového významu vymezených v PÚR ČR 2008	Studii je osa respektována, plánovaná R11 tvoří západní hranici jádrového území.
OB4 Rozvojová oblast Hradec Králové / Pardubice	Zpřesnění rozvojové oblasti republikového významu vymezených v PÚR ČR 2008	Pouze okrajové dotčení širšího řešeného území v oblasti Jaroměřska
rozvojová osa NOS4 Jaroměř - Náchod - Hronov	Nadmístní rozvojová osa tvořící jižní hranici jádrového území	Studie se zabývá zejména zlepšením dopravních vazeb v oblasti Náchodska, Studii je nově navrženo propojení I/14 (obchvat Nového Města nad Metují) - obchvat Jaroměře - R11
Specifická oblast NSO1 Broumovsko	Specifická oblast nadmístního významu s relativně vyšší mírou specifických problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území, m.j. je stanovena nutnost koordinovat územně plánovací činnost a územní rozvoj oblasti s Polskou republikou; vytvářet předpoklady pro dosažení vyvážených podmínek udržitelného rozvoje území, plochy změn využití území koordinovat zejména s jeho specifickými přírodními a kulturními hodnotami; vytvoření podmínek pro stabilizaci a zlepšení životní úrovně obyvatelstva; zvýšení atraktivity území pro investory; vytvoření podmínek pro vyvážené zajištění zájmů ekonomických a sociálních s výraznými zájmy ochrany přírody a krajiny; zlepšení dopravní dostupnosti území a přeshraničních dopravních vazeb	Studie se zabývá dopravními opatřeními, jejichž cílem je oživení území nejen v oblasti Broumova, ale i v navazujícím polském příhraničí (Těžiště jádrového území), za současné ochrany hodnot řešeného území
NSO2 Specifická oblast Orlické hory	Zpřesnění specifické oblasti mezinárodního a republikového významu	Okrajové dotčení v rámci širšího řešeného území (navazující železniční okruhy kategorie B)
SOB 7 Specifická oblast Krkonoše - Jizerské hory	Specifická oblast nadmístního významu s relativně vyšší mírou specifických problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území	
Rychlostní silnice R11 - úsek Jaroměř - Trutnov - hranice ČR (Walbrzych) (DS1p)	Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje	Studii je plánovaná R11 respektována, tvoří západní hranici jádrového území. Studie řeší dopravní propojení těžiště jádrového území
silnice I/33 - v prostoru Náchoda (DS7p)	Severní obchvat Náchoda	Studii je navrženo alternativní trasování řešící zároveň odklon tranzitní dopravy mimo Kudowu Zdrój - rozpor se ZÚR
silnice I/14 - z prostoru Vysokova po Červený Kostelec (DS5p)	Nové trasování I/14	Studii je řešena alternativa pro vedení tranzitu jih - sever jeho odklonem z I/14 před Novým Městem nad Metují JZ od vodní nádrže Rozkoš a napojení na R11 severně od Jaroměře - rozpor se ZÚR
silnice I/14 - v prostoru Nového Města nad Metují (DS4p)	Obchvat Nového města nad Metují	

silnice I/33 - v prostoru Jaroměře (od dálnice D11 za Dolany), Dolan (jižní obchvat Svinišťan) a České Skalice (DS6p)	Obchvat obcí ležících na I/33 mezi Jaroměří a Českou Skalicí	Studie je v souladu se ZÚR, opatření jsou Studii respektována
silnice II/303 - v prostoru Hronova (DS13p) silnice II/303 - v úseku mezi Náchodem a Velkým Poříčím (s novým napojením na silnici I/33) (DS14p)	Přeložka silnice II. třídy	
silnice II/614 - v prostoru Červeného Kostelce (DS16p)	Jižní obchvat Červeného Kostelce	Studii je řešena alternativa pro vedení tranzitu jih - sever odklonem tranzitní dopravy u Nového Města nad Metují vodní okolo nádrže Rozkoš a napojení na R11
silnice II/303 - v prostoru Police nad Metují (rozšíření o stoupací pruh na „Pasa“) (DS31)	Přeložka silnice II. třídy a úsek navržený k optimalizaci trasy	Studie je v souladu se ZÚR, opatření jsou Studii respektována
optimalizace trati č. 032 Jaroměř - Náchod s výstavbou tzv. Vysokovské spojky (DZ1)	Opatření na železniční síti	Studie je v souladu s řešením navrhovaným ZÚR

Z obecných priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje kraje Studie reaguje zejména na následující:

- 1) tvorba územních podmínek pro rozvoj ekonomického potenciálu, zejména v území vymezených rozvojových oblastí a rozvojových os,
- 3) tvorba územních podmínek pro rozvoj dopravní infrastruktury nadmístního významu potřebné pro zajištění optimální dostupnosti území kraje z území sousedních krajů a Polské republiky včetně jeho vnitřní prostupnosti,
- 6) navrhování územních řešení směřujících k prevenci nežádoucí míry prostorové sociální segregace s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel,
- 7) vytváření územních podmínek pro doplnění občanského vybavení na venkově (zdravotních, sociálních a kulturních služeb),
- 9) vytváření územních podmínek pro zlepšení dopravní prostupnosti a zabezpečení optimální dopravní obslužnosti s cílem zajištění dostupnosti pracovních příležitostí a občanského vybavení včetně rekreace,
- 12) vytváření územních podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro nadmístní turistické a rekreační aktivity odpovídající podmínkám turisticky významných území kraje,
- 13) tvorba územních podmínek zejména v oblasti dopravní infrastruktury pro rozvoj cestovního ruchu využívajícího charakteristických podmínek jednotlivých turisticky významných území kraje,

C/ Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje - úprava 2011		
Prvek k řešení / návrhový prvek (v jádrovém území)	Popis	Vazba na Studii
Územní rezerva I/14 Kostelec nad Orlicí - I/11, resp. R11 v prostoru Hajnice	Variantní územní rezerva	Studie nabízí alternativní řešení pro vedení tranzitu sever - jih odklonem silnice I/14 u Nového Města nad Metují na obchvat České Skalice a R11 nad Jaroměří
II/303 Police nad Metují, Jetřichov, Křinice	Úprava stávajícího tahu silnice bez podrobnější specifikace	Studie není v rozporu s navrženým řešením
Přeložka II/303 - obchvat Broumova	sledováno ÚPD obcí	Studie navrhuje řešení, po jehož realizaci nebude obchvat Broumova nutný
Přeložka II/285 Nahořany		Studie navrhuje využití části úseku pro trasování silnice I. třídy - je navrženo řešení, po jehož realizaci nebude obchvat Nahořan nutný
Přeložka II/307	Napojení Velkého Třebešova na I/33	Studie není v rozporu s navrženým řešením
Přeložka II/304	Obchvat Hořiček dle ÚPD obce	Studie není v rozporu s navrženým řešením
Napřímení I/14 jižně Nového Města nad Metují	Územní rezerva	Studie není v rozporu s navrženým řešením

Pozn.: Jsou uvedeny pouze ty záměry, které nejsou obsaženy v platných ZÚR;

D/ Generel cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji - aktualizace

Generel je Studií plně respektován. Stěnavský cyklookruh (AC1) je navázán na nadregionální cykloturistickou síť, cyklistický okruh okolo Rozkoše (AC2) a jeho napojení (AC3) jsou řešeny v návaznosti na navržené nadregionální cykloturistické trasy.

E/ Strategii rozvoje Euroregionu Glacensis

Studie je se Strategií plně v souladu, podporuje globální cíl, dílčí globální i strategické cíle. Koncepce Studie přímo naplňuje podcíle C.1.1, C.1.4, C.2.2, C.2.3, C.2.4, C.3.1, C.3.2 a C.3.3.

ZHODNOCENÍ SOULADU STUDIE SE STAVEBNÍM ZÁKONEM (Zákon 183/2006 Sb., v platném znění a jeho prováděcí předpisy - stavební zákon), RESP. CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Za účelem udržitelného rozvoje území stanovuje Stavební zákon obecný rámec pro územně plánovací činnosti a další činnosti v území, zejména pak cíle a úkoly územního plánování vyjádřené v § 18 a § 19.

Jedním z cílů územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Navržený systém, v jehož rámci je maximálně integrována doprava silniční, železniční a cyklistická, podrobněji řešený v regionu Broumovska - Náchodska vykazujícím relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území, vytváří předpoklady pro dlouhodobý rozvoj území za současné ochrany jeho hodnot. Pozitivním přínosem je pak zejména přeshraniční efekt navržených opatření, který přispěje k prostorovému, funkčnímu a ekonomickému propojení oblastí historicky dlouhodobě rozdělených.

Cílem územního plánování je mimo jiné ochrana a rozvíjení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. Studií jsou navržena opatření šetřící ve vztahu k přírodním a krajinářským

hodnotám. Jedná se zejména o návrh systému železničních okruhů využívajících především stávající tratě, navrženo je pak jejich propojení bez výraznějšího zásahu do přírodních hodnot řešeného území. V oblasti silniční dopravy je navrženo několik opatření, která mají nároky na nové trasování v krajině, většinou však nahrazují dříve uvažovaná řešení mnohem méně citlivá ke krajině (např. alternativní řešení obchvatu Náchoda může nahradit krajinářsky velmi konfliktní trasování severního obchvatu za současné eliminace tranzitu přes polskou Kudowu Zdrój; přeložka I/14 u Nového Města nad Metují a odvedení tranzitu jih - sever přes Českou Skalici na R11 nahradí uvažované vedení I/14 na Červený Kostelec apod.). Návrhy, které mohou být z hlediska přírodního a krajinářského problémovější, je pak nutno podrobněji prověřit v navazujících dokumentacích. Je nutno komplexně zhodnotit jejich přínos z hlediska odstranění hygienických a dopravních závad, bezpečnosti a plynulosti provozu apod., to vše za současného zhodnocení možných negativních dopadů na přírodní prostředí.

Na základě dlouholetého působení v řešeném území a v rámci posouzení stavu území a předpokladů jeho vývoje byla navržena opatření na železniční a silniční síti a v detailnějším rámci řešení cyklistické dopravy. Studie by měla sloužit jako podklad pro zajištění územní ochrany navržených opatření v rámci nástrojů územního plánování České a Polské republiky, zejména v rámci Politiky územního rozvoje ČR (případně návrhy s významným přeshraničním efektem), Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje a následně i územně plánovacích dokumentací jednotlivých dotčených obcí. V souladu se stavebním zákonem tak budou zajištěny předpoklady pro plnění úkolů územního plánování vyplývajících ze stavebního zákona, zejména:

- stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území;
- stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území;
- prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání;
- vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území;
- stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení;

3.4 METODIKA NÁVRHU DÍLČÍCH OPATŘENÍ A PODOPATŘENÍ

Konkrétním průmětem navržené dopravní koncepce do území jsou jednotlivá navržená **opatření**, v případě potřeby dále členěná na dílčí **podopatření**. Toto se týká zejména opatření okružní povahy - a to v železniční, silniční i cyklistické dopravě - která jsou dle logické skladebnosti rozdělitelná na dílčí kroky odlišné povahy a územního průmětu (bodový - liniový - plošný).

Veškerá opatření a podopatření jsou ve Studii jednotně prezentována tabulkovou formou v podobě samostatných listů, což má usnadnit orientaci a jejich vzájemnou srovnatelnost.

Pro účely základní kategorizace opatření a podopatření byla stanovena 2 hlavní kritéria:

1/ Typ opatření - dle druhu dopravy, pro kterou je dané opatření primárně navrhováno; takto bylo vyčleněno 5 kategorií:

Z - železniční, S - silniční, C - cyklistická, L - letecká a O - ostatní (která nemá dopravní povahu, ale zastřešuje opatření požadované zohlednit - dle zadávací dokumentace).

2/ Územní kategorie opatření - dle vztahu opatření k jádrovému území; takto byly vymezeny 2 kategorie:

A - celé opatření je lokalizováno v jádrovém území (vč. hraničních);

B - opatření v jádrovém území leží jen zčásti či zcela mimo něj, s přímou či zprostředkovanou funkční vazbou na kategorii A;

Kombinací příslušného označení podle těchto dvou kritérií byl vytvořen i dvoupísmenný **kód opatření** (v pořadí územní kategorie - typ), ke kterému je přiřazeno vždy i pořadové číslo v dané

„dvoupísmenné“ kategorii (např. AZ1, BZ2, AS1, AC1). U podopatření ke dvoupísmennému kódu a pořadovému číslu přistupuje ještě odlišení malým písmenem (AZ1a).

Název opatření a podopatření je většinou hned dvojí:

- **úplný název** vymezující přesně typ a územní průběh opatření liniové povahy, popř. lokalizaci bodového či plošného opatření;
- **zkrácený název** - označující výše uvedené ve zjednodušené verzi takovým způsobem, aby bylo dané opatření dobře identifikovatelné a přitom dobře použitelné v textu; Názvy železničních okruhů pro Tram-Train v kategorii A i B byly cíleně voleny tak, aby výstižně charakterizovaly svá geografická těžiště, přírodní a kulturně-historická specifika daného území apod. - i s ohledem na pozdější případné využití v orientačních a propagačních materiálech (Okruh AZ1 - „Stěnavský“ - jeho průběh na obou stranách hranice významně vymezen tokem řeky Stěnavy; Okruh AZ 3 „Lázeňský“ - spojuje tradiční lázeňská sídla a lokality v oblasti; okruh AZ4 - „Spisovatelů“ - jeho trasa protíná rodiště a působiště významných českých spisovatelů (J. Škvorecký, bratři Čapkové, A. Jirásek, B. Němcová aj.);

Významová kategorie opatření se pohybuje ve škále I. - II., a to podle důležitosti opatření/podopatření pro základní funkčnost navrženého systému:

- I. - páteří opatření důležitá pro úplnost navrženého dopravního systému;
- II. - doplňující opatření, zlepšení parametrů a využitelnosti stávající infrastruktury);

Hranice mezi I. a II. kategorií je u některých opatření dosti pozvolná a míra významu pro systém jako celek lze hodnotit z různých pohledů.

Rizikovitost opatření má být orientačním indikátorem míry problémů potřebných k eliminaci či ke zvážení při realizaci opatření, a zejména konkrétních podopatření. Zde je však vždy třeba vážit případnou „rizikovitost“ celkovým pozitivním přínosem opatření (podopatření), a to často i pro stejnou složku prostředí, kterou může dané opatření zároveň ohrozit (krajina, přírodní hodnoty). Škála rizikovitosti čítá 3 úrovně:

- 0 (neutrální opatření bez významnějších vlivů na prostředí);
- 1 (díličí střety s možností významné eliminace negativních vlivů citlivým způsobem realizace opatření);
- 2 (významnější střet s nutností důkladného srovnání celkových pozitivních a negativních dopadů opatření);

Výše uvedené aspekty jsou dle potřeby stručně porovnány odrážkovou formou ještě v kolonkách **Hlavní očekávané přínosy** a **Možná rizika navrženého řešení**, u jednoho opatření je zpracována samostatně modifikovaná SWOT analýza. Obě kategorie jsou specifikovány pouze u opatření kategorie A, a to vzhledem k potřebě vyšší míry územního detailu.

Popis opatření stručně specifikuje lokalizaci, náplň, popř. hlavní smysl opatření;

Územní charakter a rozsah opatření - je stanoven dle převažujícího typu průmětu opatření do území (bodový - liniový - plošný), popř. i s příslušnou kvantifikací (délka - km, plocha - ha).

Dopravní význam je specifikován dle nejvyšší územní úrovně přímého vlivu (mezinárodní/nadregionální, regionální), přičemž předpokládaný významný nepřímý vliv je rovněž zmíněn (např. „s přeshraničním efektem“). Lokální vliv je u všech opatření uvažován automaticky.

S výše uvedenou kategorií úzce souvisí kolonka **Přímý přeshraniční efekt**, která identifikuje místo realizace opatření/podopatření na úrovni státu/států (ANO - CZ, PL / NE - CZ, NE - PL).

Specifikace dopravních parametrů - dle charakteru opatření upřesňuje např. návrhovou rychlost železniční trati (km/h), kategorie silnice atd.

U všech opatření/podopatření kategorie A jsou v tabulkách ještě uvedeny:

Orientační náklady realizace - tj. přímé náklady stanovené odborným odhadem a přepočtené na miliony EUR dle kurzu ČNB ke dni 7. 5. 2012 (1 EUR = 25,03 CZK); Náklady opatření jsou v případě možnosti složeny z dílčích nákladů podopatření. Povaha Studie však neumožňuje některá specifická podopatření konkretizovat natolik, aby mohla být odborně odhadnuta příslušná částka (úprava související turistické infrastruktury u železnice apod. - záleží na konkrétním rozsahu).

Srovnání s dosud uvažovaným řešením - uveden vztah k řešení ve Studii k nadřazené ÚPD (PÚR, ZÚR) či k věcně související dokumentaci (generel, studie aj.);

TABULKA Č. 1: OBECNÁ STRUKTURA LISTU OPATŘENÍ

Název opatření (+ příp. zkrácený název)		Kód opatření² např. AZ3 (+ kódy příp. souvisejících podopatření): (AZ3a, AZ3b, AZ3c, AZ3d, AZ3e)	
Typ opatření (dle druhu dopravy): železniční - Z silniční - S cyklistická - C letecká - L ostatní - O	Územní kategorie opatření¹ (dle vztahu k jádrovému území) A B	Rizikovost opatření³ (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území) 0 -1 -2	Významová kategorie opatření⁴ (dle významu pro funkčnost systému) I. II.
Popis opatření:			
Územní charakter a rozsah opatření⁵ bodové - liniové (km) - plošné (km ²)	Dopravní význam⁶ regionální mezinárodní (nadregionální) s přeshraničním efektem	Přímý přeshraniční efekt⁷ (realizace na území obou států) / stát (-y) ANO (CZ, PL) / NE (CZ)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
Orientační náklady realizace (mil. EUR) ⁸ pouze u kat. A	Srovnání s dosud uvažovaným řešením pouze u kat. A	Hlavní očekávané přínosy⁹ pouze u kat. A	Možná rizika navrženého řešení pouze u kat. A

Vysvětlivky:

¹ Územní kategorie opatření - A - celé v „jádrovém území“

- B - v „jádrovém území“ jen zčásti či zcela mimo něj, s funkční vazbou na kategorii A

² Kód opatření je složen z označení **Územní kategorie opatření** (první písmeno), **Typu opatření** (druhé písmeno) a pořadového čísla v rámci dané **Územní kategorie** a **Typu opatření**; případná související podopatření značena připojenými malými písmeny

³ **Rizikovost opatření** hodnocena předběžně stanovením míry možných střetů opatření, na základě aktuální rozpracovanosti záměru a znalosti zastoupených hodnot a limitů v území na škále:

0 (neutrální opatření bez významnějších vlivů na prostředí)

-1 (dílní střety s možností významné eliminace negativních vlivů citlivým způsobem realizace opatření)

-2 (významnější střet s nutností důkladného srovnání celkových pozitivních a negativních dopadů opatření)

⁴ **Významová kategorie opatření - I.** - páteřní opatření důležitá pro úplnost navrženého dopravního systému
 - **II.** - doplňující opatření, zlepšení parametrů a využitelnosti stávající infrastruktury

⁵ převažující územní průmět opatření a jeho případná kvantifikace

⁶ uvedena vždy úroveň (úrovně) přímého významu opatření, lokální vliv je uvažován automaticky

⁷ Česká republika (CZ), Polská republika (PL)

⁸ Orientační přímé náklady stanovené odborným odhadem v CZK, přepočten na miliony EUR dle kurzu ČNB ke dni 7. 5. 2012 (1 EUR = 25,03 CZK) - uvedeno pouze u opatření územní kategorie A

⁹ uváděny pouze hlavní specifické přínosy daného opatření, obecné uvedeny v kapitole 2.1, kap. 5 aj.

TABULKA Č. 2: OBECNÁ STRUKTURA LISTU PODOPATŘENÍ

Název podopatření (+ příp. zkrácený název)			Kód podopatření ² např. AZ3a
Typ podopatření⁰ (dle druhu dopravy): železniční - Z silniční - S cyklistická - C letecká - L ostatní - O	Územní kategorie podopatření¹ (dle vztahu k jádrovému území) A B	Rizikovitost podopatření³ (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území) 0 -1 -2	Významová kategorie podopatření⁴ (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku) I. II.
Popis podopatření:			
Územní charakter a rozsah podopatření⁵ bodové - liniové (km) - plošné (km ²)	Dopravní význam⁶ regionální mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt⁷ (realizace na území obou států) / stát (-y) ANO (CZ, PL) / NE (CZ)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
Orientační náklady realizace (mil. EUR)⁸ pouze u kat. A	Srovnání s dosud uvažovaným řešením pouze u kat. A	Hlavní očekávané přínosy⁹ pouze u kat. A	Možná rizika navrženého řešení pouze u kat. A

Vysvětlivky:

⁰ Případná kombinovaná podopatření (např. rekonstrukce zázemí železničních stanic a zastávek i pro potřeby cyklo dopravy, cykloturistiky a turistiky obecně) jsou řazena pod druh dopravy, s níž primárně nejvíce souvisí, tj. pod železniční dopravu)

¹ **Územní kategorie podopatření** - A - celé v „jádrovém území“

- B - v „jádrovém území“ jen zčásti či zcela mimo něj, s funkční vazbou na kategorii A

² **Kód podopatření** je složen z označení **Územní kategorie opatření** (první písmeno), **Typu opatření** (druhé písmeno) a pořadového čísla v rámci dané **Územní kategorie** a **Typu opatření**; vlastní podopatření jsou poté odlišena malými písmeny připojenými za kód nadřazeného opatření;

³ **Rizikovitost podopatření** hodnocena předběžně stanovením míry možných střetů podopatření, na základě aktuální rozpracovanosti záměru a znalosti zastoupených hodnot a limitů v území na škále:

0 (neutrální podopatření bez významnějších vlivů na prostředí)

-1 (díličí střety s možností významné eliminace negativních vlivů citlivým způsobem realizace podopatření)

-2 (významnější střet s nutností důkladného srovnání celkových pozitivních a negativních dopadů podopatření)

⁴ **Významová kategorie podopatření** - I. - podopatření klíčové pro funkčnost nadřazeného opatření a navrženého dopravního systému

- II. - doplňující podopatření, zlepšení parametrů a využitelnosti stávající infrastruktury

⁵ převažující územní průmět podopatření a jeho případná kvantifikace - délka, plocha, počet (u bodových - zastávky)

⁶ uvedeny vždy nejvyšší úroveň přímého dopravního významu podopatření, lokální vliv je uvažován automaticky

⁷ Česká republika (CZ), Polská republika (PL)

⁸ Orientační přímé náklady stanovené odborným odhadem v CZK, přepočtené na miliony EUR dle kurzu ČNB ke dni 7. 5. 2012 (1 EUR = 25,03 CZK) - uvedeno pouze u opatření územní kategorie A

⁹ uváděny pouze hlavní **specifické** přínosy daného podopatření, obecné uvedeny v kapitole 2.1, kap. 5 aj.

4. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

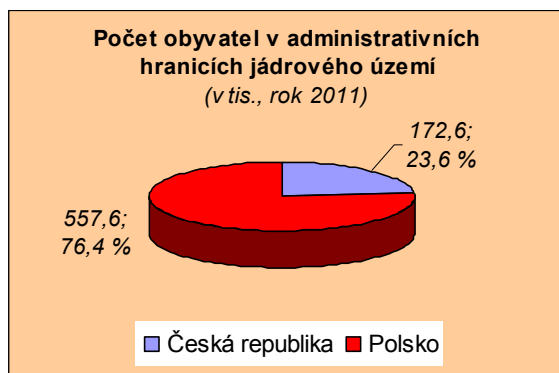
4.1 ZPŮSOB A KRITÉRIA VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Pro účely zpracování Studie byly vymezeny 3 hierarchicky rozdílné rámce řešeného území, a to dle míry přímé souvislosti s navrženými opatřeními. Toto členění se odráží i v grafické části Studie.

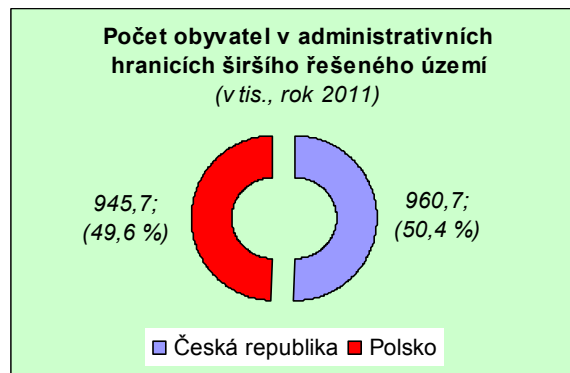
HIERARCHIE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ (od plošně nejmenšího k největšímu územnímu rámci):

- 1/ **„Těžiště jádrového území“** - území vymezené kombinací železničního „*Stěnavského*“ okruhu (opatření AZ1), „*Vnitřního silničního okruhu*“ (tj. opatření AS2) - coby páteřní části vnitřní dopravní obsluhy jádrového území - a zahrnující i související „*Stěnavský cyklookruh*“ (AC1). Jde o uvažovaný „pilotní“ česko-polský územní celek s nejpodrobnějším řešením vzájemných dopravních vazeb za účelem komplexního socioekonomického přínosu pro celý region (vč. flexibilní možnosti dojíždky za prací, službami a do škol, podpory turistiky a zlepšení přeshraničních vazeb apod.).
- 2/ **„Jádrové území“** - území (ve Studii nazývané v sociogeografickém významu též jako „*Česko-polská Domovina*“), kde se koncentrují všechna nejzásadnější a podrobněji prověřená opatření a podopatření Studie (tj. v územní kategorii A), a které je přirozeně geomorfologicky ohraničené (vymezené) nadřazenou sítí stávajících a navržených tranzitních silničních komunikací - tzv. „vnějším silničním okruhem“. Jeho průběh lze podrobněji lokalizovat Náchod (I/33/E67) - navržené napojení I/33 na R11 u Jaroměře - Trutnov (R11) - Kamienna Góra (S3/A3) - Bolków (5) - Dobromierz (5/34) - Świebodzice (34/35) - Mokrzeszów (35) - Świdnica (35/382) - Dzierżoniów (382) - Ząbkowice Śląskie (382/E67) - Kłodzko (8/E67) - Kudowa-Zdrój (8/E67) - Náchod- Běloves (I/33/E67).
- 3/ **„Širší řešené území“** - jádrové území + další na něj navazující území přímo dotčené „fyzickým“ průmětem opatření a podopatření územní kategorie B, tj. téměř výhradně okružními opatřeními pro koncept Tram-Train na železniční síti. Zahrnuto je nejen území ležící uvnitř okruhů, ale i vnější přílehlý prostor bezprostředně či významně ovlivněný těmito opatřeními (dopravní obslužnost apod.). V administrativním pohledu zahrnuje širší řešené území na české straně celý Královéhradecký kraj, významnou část Libereckého kraje a malé části krajů Pardubického a Středočeského, na polské straně pak podstatnou část Dolnoslezského vojvodství (viz tab. č. 5);

GRAF Č. 1:



GRAF Č. 2:



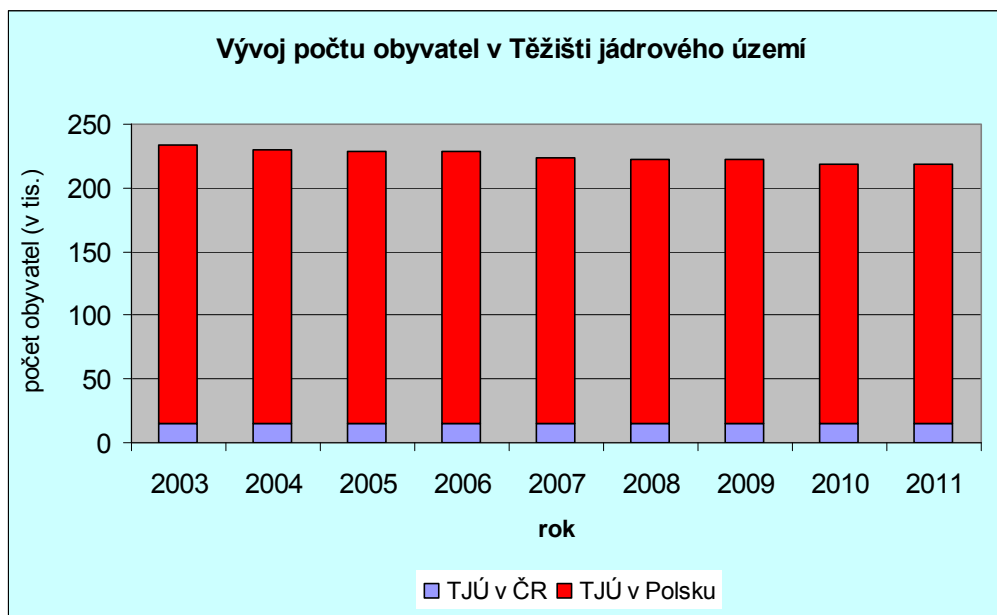
TABULKA Č. 3: VYMEZENÍ TĚŽIŠTĚ JÁDROVÉHO ÚZEMÍ dle ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ

CZ - kraj (NUTS 3 - kraj) PL - województwo/województwo (NUTS 2 - oblast)	CZ - okres (NUTS 4/LAU1* - okres) PL - okres/powiat (NUTS 3 - kraj)	CZ - SO ORP (správní obvod obcí s rozšířenou působností) PL - gmina (malý okres) / gmina	CZ - obec (město) PL - gmina
Česká republika (CZ)			
Královéhradecký kraj - část	Náchod - část	Broumov - část	Meziměstí
			Vernéřovice
			Jetřichov
			Hynčice
			Hejtmánkovice
			Hejmánkovice
			Křinice
			Broumov
			Martínkovice
			Otovice
			Šonov
			Božanov
<i>Celkem 1 kraj - část</i>	<i>Celkem 1 okres - část</i>	<i>Celkem 1 SO ORP - část</i>	<i>Celkem 12 obcí</i>
Polská republika (PL)			
Województwo dolnośląskie - část	Powiat Kłodzki - část	Radków - MW	Radków - MW
		Nowa Ruda - M	Nowa Ruda - M
		Nowa Ruda - W	Nowa Ruda - W
	Powiat Wałbrzyski - část	Głuszycza - MW	Głuszycza - MW
		Jedlina-Zdrój - M	Jedlina-Zdrój - M
		Wałbrzych - M	Wałbrzych - M
		Boguszów-Gorce - M	Boguszów-Gorce - M
		Mieroszów - MW	Mieroszów - MW
<i>Celkem 1 województwo - část</i>	<i>Celkem 2 powiaty - části</i>	<i>Celkem 8 gmin</i>	<i>Celkem 8 gmin</i>

* dle systému statistické klasifikace územních struktur v České republice platného od 1. ledna 2008 (v souladu se systémem Eurostatu);

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

GRAF Č. 3: (viz též Tabulka č. 7)



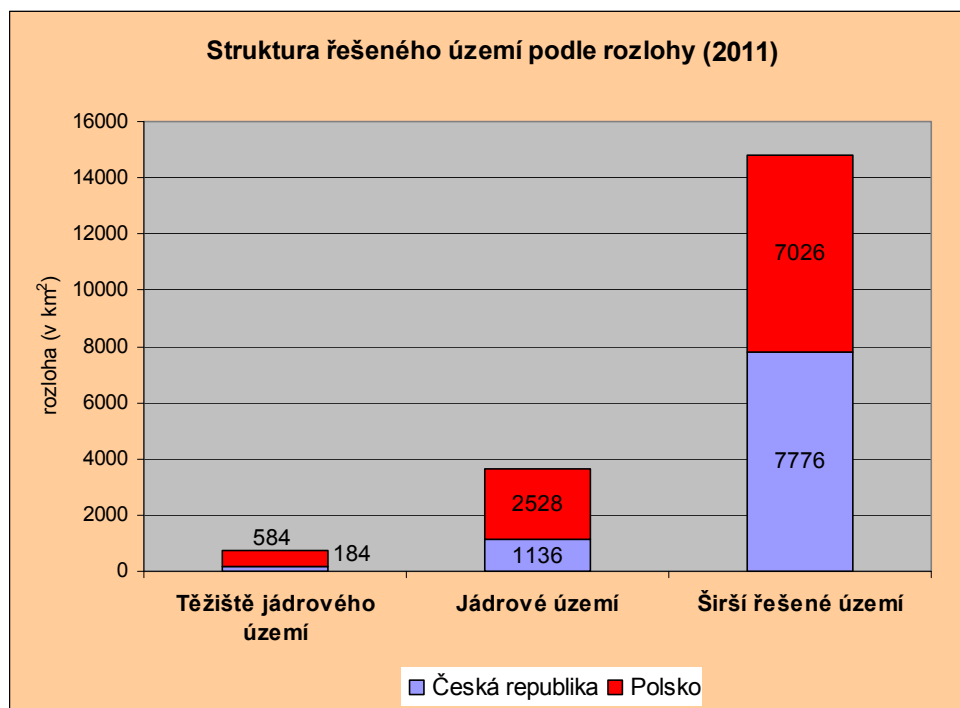
TABULKA Č. 4: VYMEZENÍ JÁDROVÉHO ÚZEMÍ dle ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ

CZ - kraj (NUTS 3 - kraj) PL - województwo/województwo (NUTS 2 - oblast)	CZ - okres (NUTS 4/LAU1* - okres) PL - okres/powiat (NUTS 3 - kraj)	CZ - SO ORP (správní obvod obcí s rozšířenou působností) PL - <i>obec</i> (malý okres) / <i>gmina</i>	CZ - <i>obec</i> (město) PL - <i>obec/gmina</i>
Česká republika (CZ)			
Královéhradecký kraj - část	Náchod - část	Broumov - celý Náchod - část	všechny obce SO ORP celý SO bez obcí: Česká Černá, Borová, Nový Hrádek
		Nové Město nad Metují - část	pouze obce: Nové Město nad Metují, Provodov-Šonov, Nahořany
		Jaroměř - část	pouze obce: Jaroměř, Dolany, Chvalkovice, Heřmanice, Hořenice, Zaloňov
	Trutnov - část	Trutnov - část	pouze obce: 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 - část	pouze obce: Dvůr Králové nad Labem, Kohoutov, Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře
Celkem 1 kraj - část	Celkem 2 okresy - části	Celkem 1 SO ORP + 5 částí	Celkem 81 obcí
Polská republika (PL)			
Województwo dolnośląskie - část	Powiat Kłodzki - část	pouze 10 gmin:*	Kudowa-Zdrój - <i>M</i> Lewin Kłodzki - <i>W</i>
		*tj. všechny gminy powiatu kromě těchto 4: Międzyzlesie - <i>MW</i> , Bystrzyca Kłodzka - <i>MW</i> , Ladek-Zdrój - <i>MW</i> , Stronie Śląskie - <i>MW</i>	Duszniki-Zdrój - <i>M</i> Szczytna - <i>MW</i> Polanica-Zdrój - <i>M</i> Kłodzko - <i>M</i> Kłodzko - <i>W</i> Radków - <i>MW</i> Nowa Ruda - <i>M</i> Nowa Ruda - <i>W</i>
	Powiat Ząbkowicki - část	pouze 3 gminy:	Bardo - <i>MW</i> Ząbkowice Śląskie - <i>MW</i> Stoszowice - <i>W</i>
	Powiat Dzierżoniowski - část	pouze 4 gminy:	Bielawa - <i>M</i> Dzierżoniów - <i>M</i> Pieszyce - <i>M</i> Piława Górna - <i>M</i>
	Powiat Świdnicki - část	pouze 3 gminy:	Świdnica - <i>M</i> Świebodzice - <i>W</i> Dobromierz - <i>W</i>
	Powiat Jaworski - část	pouze 1 gmina:	Bolków - <i>MW</i>
	Powiat Kamiennogórski - část	pouze 4 gminy:	Marciszów - <i>W</i> Kamienna Góra - <i>M</i> Kamienna Góra - <i>W</i> Lubawka - <i>MW</i>
	Powiat Wałbrzyski - celý	všech 9 gmin:	Głuszycza - <i>MW</i> Jedlina-Zdrój - <i>M</i> Wałbrzych - <i>M</i> Boguszów-Gorce - <i>M</i> Mieroszów - <i>MW</i> Szczawno-Zdrój - <i>M</i> Czarny Bór - <i>W</i> Stare Bogaczowice - <i>W</i> Walim - <i>W</i>
Celkem 1 województwo - část	Celkem 1 powiat + 6 částí	Celkem 34 gmin	Celkem 34 gmin

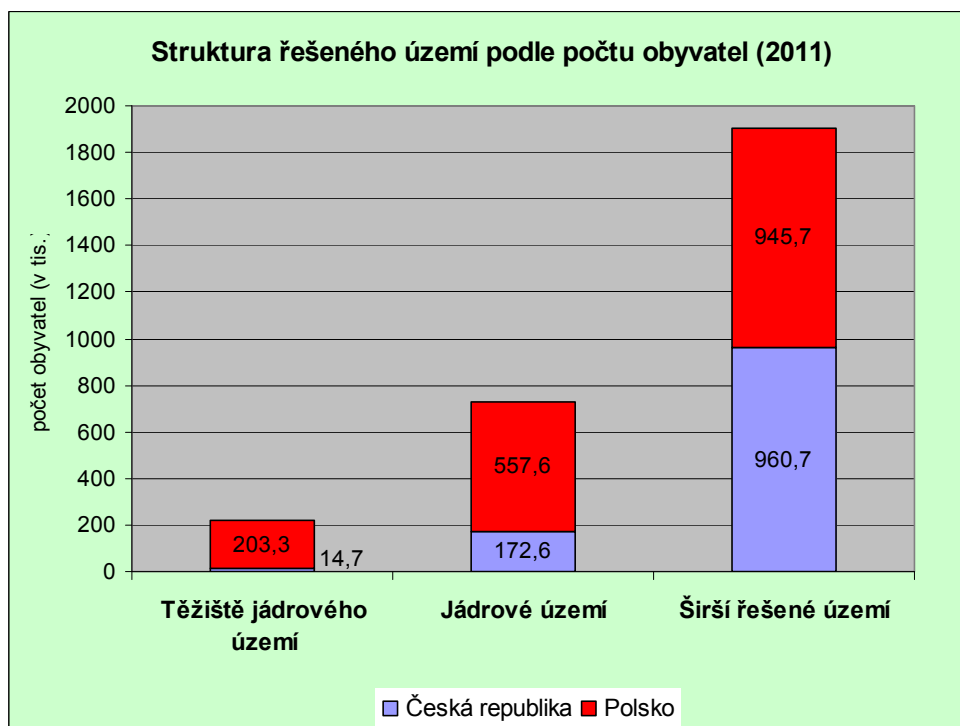
TABULKA Č. 5: VYMEZENÍ ŠIRŠÍHO ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ dle ADMINISTRATIVNÍHO ČLENĚNÍ

CZ - kraj (NUTS 3 - kraj) PL - województwo/województwo (NUTS 2 - oblast)	CZ - okres (NUTS 4/LAU1* - okres) PL - okres/powiat (NUTS 3 - kraj)	CZ - SO ORP (správní obvod obcí s rozšířenou působností) PL - obec (malý okres) / gmina	CZ - obec (město) PL - obec/gmina
Česká republika (CZ)			
Královéhradecký kraj - <i>celý</i>	Náchod - <i>celý</i>	Broumov Náchod Nové Město nad Metují Jaroměř	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Trutnov - <i>celý</i>	Trutnov Vrchlabí Dvůr Králové nad Labem	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Rychnov nad Kněžnou - <i>celý</i>	Rychnov nad Kněžnou Dobruška Kostelec nad Orlicí	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Jičín - <i>celý</i>	Jičín Hořice Nová Paka	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Hradec Králové - <i>celý</i>	Hradec Králové Nový Bydžov	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
Liberecký kraj - <i>část</i>	Liberec - <i>celý</i>	Liberec Frýdlant	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Jablonec nad Nisou - <i>celý</i>	Jablonec nad Nisou Tanvald Železný Brod	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
	Semily - <i>celý</i>	Semily Jilemnice Turnov	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
Pardubický - <i>část</i>	Ústí nad Orlicí - <i>část</i>	Králíky Žamberk	všechny obce SO ORP všechny obce SO ORP
Středočeský - <i>část</i>	Mladá Boleslav - <i>část</i>	Mnichovo Hradiště Mladá Boleslav - <i>část</i>	všechny obce SO ORP pouze obce: Rabakov, Domousnice, Řitovice, Dolní Bousov, Rohatsko, Obrubce, Obruby, Přepeře, Dobšín, Kněžmost, Bakov nad Jizerou, Branžež, Boseň
	Nymburk - <i>část</i>	Poděbrady - <i>část</i>	pouze obce: Běrunice, Městec Králové, Dymokury, Křinec, Rožďalovice, Sloveč, Záhornice, Chotěšice, Chroustov, Kněžice
<i>Celkem 1 kraj + 3 částečně</i>	<i>Celkem 8 okresů + 3 částečně</i>	<i>Celkem 26 SO ORP + 2 části</i>	Celkem 680 obcí
Polská republika (PL)			
Województwo dolnośląskie - <i>část</i>	Powiat Kłodzki - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Ząbkowicki - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Dzierżoniowski - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Świdnicki - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Wałbrzyski - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Kamiennogorski - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Jaworski - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Jeleniogorski - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Lwówecki - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Lubański - <i>celý</i>	všechny gminy	všechny gminy
	Powiat Zgorzelecki - <i>část</i>	pouze 2 gminy:	Sulików - <i>W</i> Zawidów - <i>M</i>
<i>Celkem 1 województwo - část</i>	<i>Celkem 10 powiatů + 1 část</i>	<i>Celkem 78 gmin</i>	Celkem 78 gmin

GRAF Č. 4:



GRAF Č. 5:



4.2 ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ, DEMOGRAFICKÉ A SOCIOEKONOMICKÉ PARAMETRY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

TABULKA Č. 6: ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ, DEMOGRAFICKÉ A SOCIOEKONOMICKÉ UKAZATELE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

UKAZATEL	Těžiště jádrového území			Jádrové území			Širší řešené území		
	CZ	PL	Celkem	CZ	PL	Celkem	CZ	PL	Celkem
Počet obyvatel 2011 (tis.) ¹	14,7	203,3	218,0	172,6	557,6	729,8	960,7	945,7	1906,4
Počet obyvatel 2030 (tis.) ¹	14,5	175,5	190,0	173,0	490,0	663,0	988,0	840,0	1 828,0
Rozloha (km ²) - admin. hran. ²	184	584	768	1136	2 528	3 664	7 776	7 026	14 802
- geometricky	89,55	150,2	239,75	872,47	1805,9	2678,4	6820,8	4230,2	11 051
Hustota osídlení (ob./ km ²)	80,0	346,4	283,9	152,0	220,6	199,2	123,5	134,6	128,8
Počet obcí (CZ)/gmin (PL)	12	8	20	81	34	115	680	78	758
Věková struktura (0-15, %) ³	15,3	12,9	13,0	14,9	13,4	13,7	14,7	13,4	14,0
Věková struktura (65+, %) ³	15,1	15,7	15,7	16,2	14,9	15,1	16,0	14,5	15,2
Ekonomicky aktivní obyv. (%) ⁴	52,0	34,9?	-	50,6	45,8?	-	50,6	38,2?	-
Míra nezaměstnanosti (%) ⁵	10,2	22,9	22,1	8,4	20,9	16,9	8,1	19,8	13,4
Přirozený přírůstek obyvatelstva (2010) ⁶	0,4	-3,5	-3,3	0,6	-2,5	-1,8	1,3	-2,2	-0,5
Přírůstek obyvatelstva migrací (2010) ⁷	-5,5	-3,2	-3,3	-2,5	-2,3	-2,4	0,0	-1,7	-0,9
Celková délka železnic (km)	16,8	55,3	72,1	159,9	334,8	494,7	817,4	598,2	1415,6
Hustota železniční sítě (km/km ²)	0,09	0,09	0,09	0,14	0,13	0,14	0,11	0,09	0,10
Celková délka silnic (km) ⁸	106	632	738	543	2 487	3 030	6 151	6 040	12 191
Hustota silniční sítě (km/km ²)	0,58	1,08	0,96	0,48	0,98	0,83	0,79	0,86	0,82
Počet turistů 2001 (tis.) ⁹	19,6			387,5			1 673,4		
Počet turistů 2010 (tis.)	15,2	276,0	291,2	306,1	354,0	660,0	1 322,0	828,9	2 150,9
Počet turistů 2030 (tis.)	14,0			280,0			1 200,0		
Počet přenocování 2010 (tis.)	52,2	908,0	960,1	1 376,2	1 124,3	2 500,4	4 979,3	2 584,1	7 563,4
Průměrný počet přenocování 2010 (dny)	3,4	3,3	3,3	4,5	3,2	3,8	3,8	3,1	3,5

Vysvětlivky:

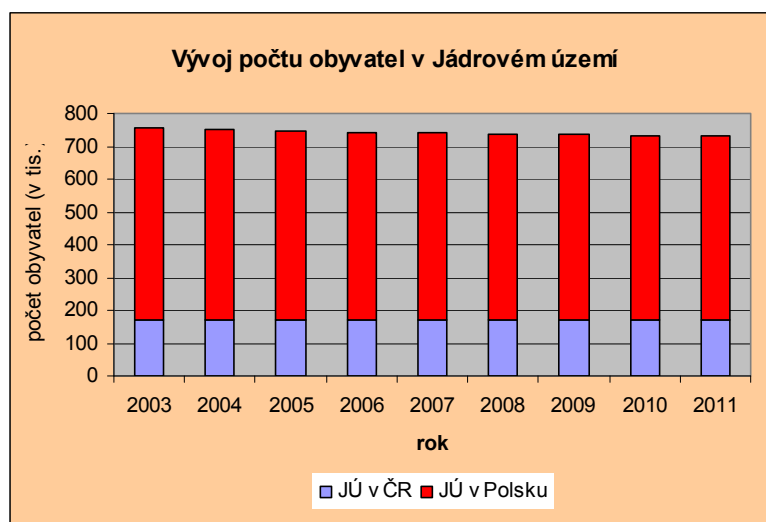
- ¹ Počet obyvatel v obou zemích je uváděn k 1. 1. 2011 - kvůli srovnatelnosti s ostatními ukazateli, která by měly vycházet rovněž z tohoto data (např. věková struktura); prognóza vychází z *Projekce ČSÚ* za celou ČR z roku 2009;
- ² Rozloha dle administrativních hranic zahrnutých územních jednotek (větší, použitá pro statistické výpočty - hustotu osídlení, dopravní infrastruktury) vers. rozloha dle schematického vymezení příslušné kategorie řešeného území dopravním skeletem (menší, uváděna jen orientačně, pro statistické výpočty ji nelze použít)
- ³ Věková struktura za těžiště jádrového území na české straně (obce v SO ORP Broumov) je podle obcí, za ostatní územní celky je podle okresů (powiat). Pokud se v řešeném území nachází jen část okresu (powiatu) je podíl obyvatel do 15 let odhadnut výpočtem jako podíl příslušné věkové struktury okresu (powiatu) na počtu obyvatel části okresu (powiatu).
- ⁴ Ekonomicky aktivní obyvatelstvo v ČR převzato z dat MPSV, z nichž je počítána nezaměstnanost. Podobným způsobem byla vypočtena i míra EA v Polsku, patrně kvůli odlišné metodice jsou jiné výsledky, takže nelze zcela srovnávat.
- ⁵ Míra nezaměstnanosti (jaro 2011) v těžišti jádrového území v ČR je vypočtena z úrovně obcí, v ostatních stupních řešeného území je převzata z dat okresu, resp. powiatu.
- ⁶ Přirozený přírůstek obyvatelstva je uváděn v přepočtu na 1000 obyvatel. V těžišti jádrového území na české straně jsou data za celý SO ORP Broumov. V ostatních územních celcích pak jsou za celé okresy (powiaty). Kvůli nedostatku dat je pouze za poslední dostupný rok (2010).
- ⁷ Přírůstek obyvatelstva migrací je uváděn v přepočtu na 1000 obyvatel. V těžišti jádrového území na české straně jsou data za celý SO ORP Broumov. V ostatních územních celcích pak jsou za celé okresy (powiaty). Kvůli nedostatku dat je pouze za poslední dostupný rok (2010).
- ⁸ Celková délka silniční sítě v ČR je součtem délek silnic 1.-3. třídy (vč. dálnic a rychlostních silnic), v Polsku pak se jedná o celkovou délku powiatových a gminových silnic s pevným povrchem. Ukazatel je k dispozici pouze v úrovni okresů, resp. powiat. Za nižší územní jednotky byla délka silnic odhadnuta výpočtem, jako průměrný podíl dané územní jednotky na okrese, resp. powiatu (průměrný podíl je aritmetický průměr podílů zastoupení obcí, počtu obyvatel a rozlohy dané nižší územní jednotky na vyšší), který byl vynásoben délkou silnic v příslušném okrese, resp. powiatu. viz též Tabulka č. 17
- ⁹ Počet turistů, kteří přenocovali v hromadném ubytovacím zařízení; pro TJÚ uvažován celý SO ORP Broumov; ŠŘÚ bez přilehlých částí Pardubického a Středočeského kraje; V Polsku se jedná vždy o údaje za celé powiaty; Odhad počtu turistů v r. 2030 vychází z vývoje minulých let, bez zohlednění příp. průmětu opatření Studie (zohlednění viz dále kap. 4.3);

TABULKA Č. 7: VÝVOJ POČTU OBYVATEL V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

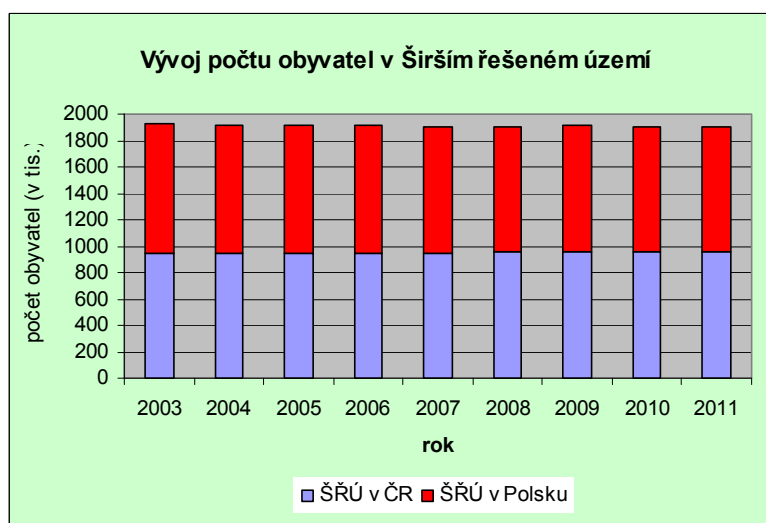
Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Těžiště jádrového území		233,4	229,7	228,1	228,3	224,2	222,0	222,5	219,0	218,0
z toho v ČR	15,3	15,2	15,1	15,1	15,0	15,0	14,9	14,9	14,8	14,7
z toho v Polsku		218,2	214,6	213,0	213,3	209,2	207,1	207,6	204,2	203,3
Jádrové území		753,7	749,1	745,9	743,3	739,7	737,1	736,7	732,6	729,8
z toho v ČR	172,7	172,3	172,2	171,9	172,0	172,1	172,4	172,7	172,4	172,2
z toho v Polsku		581,4	576,9	574,0	571,3	567,6	564,7	564,0	560,2	557,6
Širší řešené území		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 toho v ČR	943,3	942,2	941,5	941,0	943,7	947,1	952,7	958,1	959,4	960,7
z toho v Polsku		980,8	975,1	970,7	966,4	960,8	955,7	955,0	949,3	945,7

Pozn.: Údaje za sledované roky jsou vždy k 1. 1., skladebně sestaveny za údaje zahrnutých obcí (gmin);

GRAF Č. 6:



GRAF Č. 7:



4.3 DOPRAVNÍ SYSTÉM ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ - JEHO STAV A PROBLÉMY

Níže uvedené dílčí kapitoly charakterizující jednotlivé složky dopravního systému jsou vztaženy k takovému územnímu rámci řešeného území, pro jaký jsou navrhována opatření v návrhové části (s dílčí výjimkou u letecké dopravy). Hlavní pozornost je pak věnována jádrovému území a jeho vnějším vazbám.

SCHEMA Č. 1: PŘEPRAVNÍ VZTAHY MEZI VÝZNAMNÝMI SÍDLY



Zdroj: Studie „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 - státní hranice (Polská republika)“ (Dopravní projektování s.r.o. 05/2011).

Schema znázorňuje hlavní směry vyjížděky za prací, službami a do škol, a to převážně uvnitř jádrového území (Náchod, Wałbrzych, Nowa Ruda, Klodzko, Broumov aj.), přičemž vazba na krajské město Hradec Králové - již vybočující z jádrového území - byla ponechána kvůli zobrazení širších vztahů. Podkladem byly zejména údaje ČSÚ a POLSTAT;

Změna v nabídce dopravní obsluhy se projeví i ve změně přepravních vztahů v dané oblasti. Po dobudování základních opatření na dopravní síti se předpokládá navýšení přepravních vztahů v souvislosti s růstem atraktivity jádrového území jako turisticko-rekreační oblasti. V některých trasách se předpokládá i zdvojnásobení výkonů v turistické sezóně, popř. o sobotách a nedělích.

Realizace navrženého dopravního systému (a zejména opatření v kolejové dopravě) by měla výrazně přispět k eliminaci úbytkového trendu počtu turistů ve všech třech úrovních řešeného území. Podle odborného odhadu zpracovatelů by se mohlo jednat o nárůst 20-30 % oproti stavu v daném roce (např. 2030) bez realizace navržených opatření. Díky lepší propojenosti turistických cílů na obou stranách hranice, provázanosti hlavních typů dopravy a zlepšení turistické infrastruktury i dalších služeb by se měl zvýšit také průměrný počet přenocování (cca na 4-5 dní v jádrovém území a zejména v jeho těžišti).

Obdobný efekt je očekáván také u celkové populační stabilizace řešeného území (viz kap. 6.3).

SCHEMA Č. 2: PŘEPRAVNÍ VZTAHY MEZI VÝZNAMNÝMI SÍDLY



Zdroj: Studie „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 - státní hranice (Polská republika)“ (Dopravní projektování s.r.o. 05/2011).

4.3.1 Železniční doprava

Za nejdůležitější trať v regionu lze považovat páteřní železniční trať č. 026 (Týniště n.Orlicí – Náchod – Meziměstí – Broumov – Otovice), která umožňuje propojení náchodského okresu s krajským městem Hradec Králové a dalšími městy Královéhradeckého kraje. Spojení do vnitrozemí umožňují další navazující celostátní a regionální dráhy, a to v Teplících nad Metují trať č. 047 (do Adršpachu a Trutnova) a ve Václavících trať č. 033 (do Starkoče, s přímou vazbou do Trutnova, Jaroměře a Hradce Králové). Ze železniční stanice Meziměstí je trasována mezinárodní trať do Polské republiky (ve směru Wałbrzych).

Širším zájmovým územím prochází následující železniční tratě:

- 020 Velký Osek – Hradec Králové - Choceň
- 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad
- 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Dolní Lipka – Štítý + odbočka Lichkov – Międzylesie
- 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

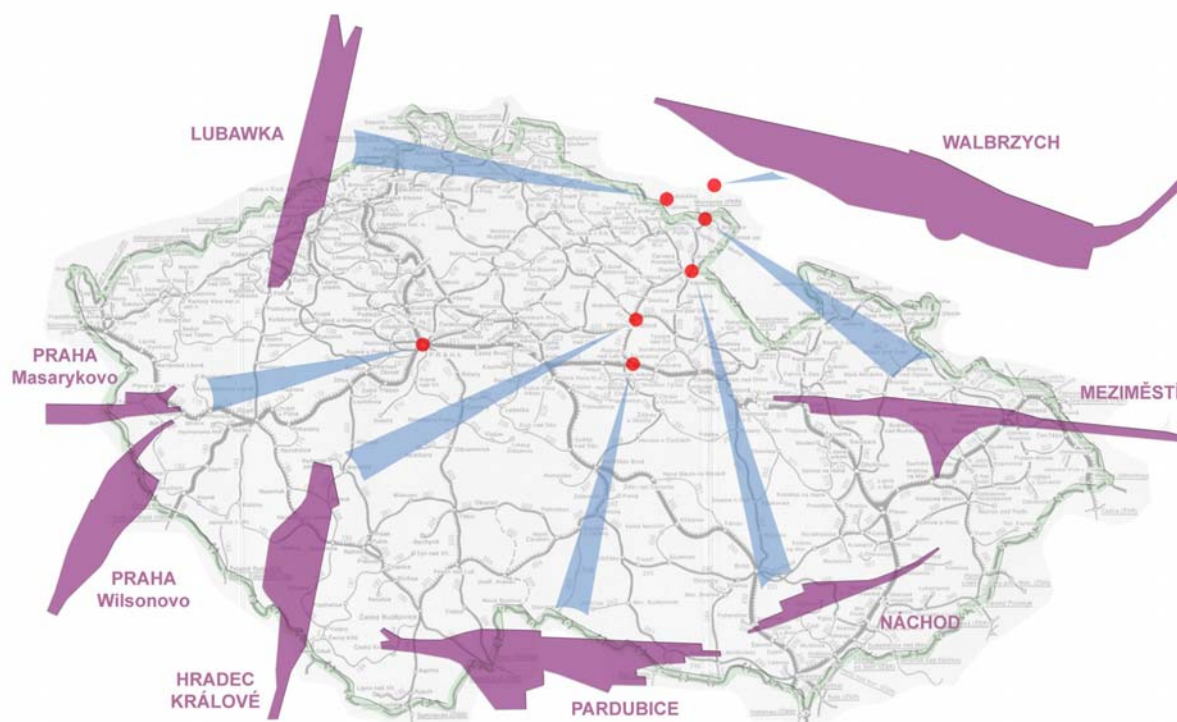
- 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov
 043 Trutnov – Královec – Lubawka
 046 Hněvčevy – Smiřice (lokální dráha, provoz osobní dopravy zastaven v roce 2004, nepravidelné využití pro nostalgické jízdy historickými výletními vlaky)
 047 Trutnov – Teplice nad Metují
 061 Jičín – Nymburk
 062 Chlumeck nad Cidlinou – Křinec
 063 Kopidlno - 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 – Międzyzlesie
 283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Ławaszowa
 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 – Piszowice
 776 Kamienna Góra - Wojcieszów

Trasa Lichkov – Międzyzlesie – Wrocław je součástí hlavní mezinárodní trasy (AG3) C-59/2.

TABULKA Č. 8: MODIFIKOVANÁ SWOT ANALÝZA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ*

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- hustá síť železničních tratí	- členitý terén ve značné části řešeného území
- nadprůměrná možnost zokruhování železničních tratí	- místy obtížné klimatické podmínky pro zimní provoz
- dlouhá tradice železniční dopravy v regionu	- významný podíl tratí s utlumenou či zastavenou osobní dopravou, popř. tratí zcela zrušených
- vysoký počet dojíždkově a turisticky atraktivních cílů obslužitelných železniční dopravou	- velké množství přírodně daných hodnot / limitů v území
- významná poptávka po moderní a spolehlivé přepravě za prací, službami a do škol	- nízký podíl elektrifikovaných tratí
- kompatibilita a vzájemná doplňkovost železniční dopravy s pěší turistikou a cykloturistikou	- místy nelogické (anachronické) umístění železničních zastávek vzhledem k těžišti obsluhovaného sídla
- využitelnost části doprovodné železniční infrastruktury pro turistiku a související služby	- velký počet úvratových propojení dvou tratí bez možnosti plynulého přejezdu (zejména na české straně ř.ú.)
- environmentálně nejšetrnější způsob kapacitní hromadné dopravy	- často zastaralá železniční infrastruktura, provozní zázemí i vozový park
- krajinnotvorný a kulturně-sociální přínos železnice	- místy ztráta pozice železniční dopravy jako hlavního dopravně-obslužného prvku v území

* s důrazem na jádrové území

SCHEMA Č. 3: SROVNÁNÍ PLOŠNÉHO ROZSAHU NĚKTERÝCH NÁDRAŽÍ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ**4.3.2 Silniční doprava**

Do jádrového území zasahují následující dálnice (rychlostní silnice) a silnice I. a II. třídy:

Dálnice a rychlostní silnice

D11/R11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice (ČR/Polsko)

S-3 státní hranice (Polsko/ČR) – Lubawka – Legnica - Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski – Parnica – Szczecin – Goleniów - Swinoujscie

Výhledová trasa dálnice D11/R11 je součástí transevropské dopravní sítě a dálniční sítě ČR, tvoří klíčové spojení mezi Prahou, Hradcem Králové, Trutnovem a Polskem. Celková délka je 154 kilometrů. Její existence a přepravní význam je pro rozvoj jádrového území výhledově zásadní. Propojení české rychlostní silnice R11 a polské rychlostní silnice S-3 je obsahem Dohody mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky (Straszyn, 18. 3. 2005). Navržená trasa je územně stabilizovaná. Dálnice D11 v kategorii D27,5/120 je dle návrhu ukončena na MÚK Jaroměř - sever, zbývající úsek Jaroměř – Trutnov – státní hranice (ČR/Polsko) je řešen jako rychlostní silnice R11 v kategorii R25,5/120. Proběhlo zařazení do sítě Evropských dálkových tras (MD ČR 2012).

Postupná realizace nosného systému vnějšího silničního okruhu - dálnice D11 a navazující rychlostní komunikace R11 a S-3 je prvořadou prioritou v území.

Silnice I. třídy

- I/14 Vrchlabí – Trutnov – Náchod – Vamberk
- I/16 Jičín – Trutnov – Královec – státní hranice (ČR/ Polsko)
- I/33 Hradec Králové – Jaroměř – Náchod – státní hranice (ČR/ Polsko)
- I/37 Trutnov – Jaroměř – Hradec Králové

- č. 5 Strzegom – Bolków – Kamienna Góra – Lubawka – státní hranice (Polsko/ ČR)
- č. 8 státní hranice (ČR/ Polsko) – Kudowa Zdrój – Kłodzko – Wrocław
- č.34 Świebodzice – Dobromierz
- č.35 státní hranice (ČR/ Polsko) – Mieroszów – Wałbrzych – Świebodzice – Świdnica – Wrocław

Silnice I/33 i č. 8 je součástí hlavního mezinárodního tahu E67, páteřní nadřazené přepravní osy s přeshraniční vazbou na dopravní síť a sídelní strukturu Polska/ČR s významným podílem tranzitní dopravy.

V návrzích je sledováno především zkvalitnění vedení silnic I. tříd tak, aby odpovídalo výhledovým potřebám, to je především jejich přeložení mimo zastavěné území jednotlivých sídel. Protože se jedná o samostatné ucelené stavby, není jejich pořadí realizace vzájemně podmiňováno.

Silnice II. třídy

- II/285 Velichovky – Jaroměř – Městec – Nové Město nad Metují – Olešnice v Orlických horách
- II/301 Trutnov – Radvanice – Police nad Metují
- II/302 státní hranice (ČR/ Polsko) – Meziměstí – Broumov – státní hranice (ČR/ Polsko)
- II/303 Náchod – Hronov – Police nad Metují – Broumov – Janovičky – státní hranice (ČR/ Polsko)
- 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 – Jablów
- č.379 Wałbrzych – Świdnica
- č.380 Unisław Śląski – Głuszycza
- č.381 Wałbrzych – Głuszycza – Nowa Ruda – Kłodzko
- č.382 Świdnica – Dzierzoniów – Ząbkowice Śląskie
- č.383 Jedlina Zdrój – Pieszyce – Dzierzoniów
- č.384 Wolibórz – Bielawa – Dzierzoniów
- č.385 státní hranice (ČR/ Polsko) – Tłumaczów – Nowa Ruda – Ząbkowice Śląskie
- č.386 Ścinawka Średnia – Gorzuchów
- č.387 Ścinawka Górna – Radków – Kudowa Zdrój
- č.388 Ratno Dolne – Polanica Zdrój

Silnice II. třídy mají významný regionální význam, propojují jednotlivá sídla v oblasti a tvoří radiály k vnějšímu silničnímu okruhu. Síť silnic II. třídy by měla v cílovém stavu představovat homogenní a bezkolizní komunikační síť s normovými parametry kategorie minimálně S7,5/60. Tento systémový požadavek vyžaduje u některých silnic a úseků postupnou realizaci zásadních přeložek, přestavbu a modernizaci s rozšířením a úpravami nevyhovujících šířkových, směrových a výškových parametrů, včetně přestavby řady mostních objektů, propustků, opěrných a zárubních zdí apod.

Silnice III. třídy

Ostatní krajské silnice, tj. silnice III. třídy, v návaznosti na silnice II. třídy plní funkci mikroregionálního a lokálního zpřístupnění a obsluhy jednotlivých obcí, lokalit a aktivit včetně jejich vzájemného propojení.

Intenzity silniční dopravy

Intenzity silniční dopravy jsou patrné z příložených tabulek. Zdokumentovány jsou intenzity ze sčítání z roku 2010 (zdroj Ředitelství silnic a dálnic ČR a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad). Veškeré údaje jsou uváděny ve skutečných vozidlech za 24 hodin v obou směrech a představují celoroční průměr. Výhledové intenzity jsou extrapolovány pomocí růstových koeficientů dle Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha.

Největší podíl dopravní zátěže (s téměř pětinaovým podílem nákladní dopravy) je veden na českém území po silnici I. třídy č. 33 na průtahu Náchodem (18 547 vozidel za 24 hodin v obou směrech), velmi vysoké hodnoty jsou také zaznamenány při průtazích Nového Města nad Metují na silnici I/14, Kocbeře na silnici I/37 a Hronova na silnici II/303.

Na polském území přenáší největší dopravní zátěž v jádrovém území silnice č. 35 ve Wałbrzychu, vysoké počty vozidel byly naměřeny také na silnici č. 8 v celém zájmovém úseku (Kudowa Zdrój - Zabkowice Śląskie) a na silnici č. 382 (Dzierzoniów).

Zobrazeny jsou výhledové intenzity na silniční síti v roce 2030 bez dobudování rychlostních silnic. Výhledové zatížení silniční sítě na celém jádrovém území bude významně ovlivněno realizací těchto rychlostních komunikací, záviset bude i na předpokládaném postupu výstavby a časových horizontech realizace.

Problematika vyššího dopravního zatížení silnic s vysokým podílem tranzitní dopravy ve směru jihoseverním bude v cílovém stavu vyřešena vybudováním dálnice (rychlostní komunikace) D11(R11) a S-3, v ostatních směrech jsou nevyhovující průtahy městy řešeny navrhovanými přeložkami silnic.

V jádrovém území se jako prioritní jeví realizace rychlostní silnice R11, která zde významně ovlivní fungování a intenzity celého dopravního systému. Dopravní zatížení na silnici I/33 i navazující č. 8 (coby součásti hlavního mezinárodního tahu E67) však zůstane pravděpodobně velmi vysoké i po dostavbě rychlostní silnice R11 severním směrem.

Po realizaci opatření na vnitřním silničním okruhu se předpokládá mírné zvýšení dopravního zatížení na silnici II/302 v nové trase Meziměstí - Broumov a na polské straně na silnici č. 380 Głuszyca - Unisław Śląski. Navýšení intenzit však bude pouze u individuální osobní dopravy, stávající omezení průjezdu vozidel s tonáží nad 6 (7) tun zůstane zachováno. Zvýšení intenzit by mělo být výrazně eliminováno přesunutím části přepravy na souběžný okruh železnice.

TABULKA Č. 9: SILNIČNÍ SÍŤ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ - ČESKÁ REPUBLIKA (ROK 2010)

Číslo silnice	Úsek	Umístění	T	O	M	S
I/14	5-0860	Vrchoviny	1008	6084	99	7191
I/14	5-3529	Červený Kostelec	743	3623	59	4425
I/16	5-1180	Královec - státní hranice	210	1211	7	1428
I/16	5-3471	Trutnov	257	2109	30	2396
I/33	5-0107	Obchvat České Skalice	2371	5628	39	8038
I/33	5-0130	Náchod - státní hranice	1743	3487	56	5286
I/33	5-0111	Náchod - průtah	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 - státní hranice	42	662	0	704
II/302	5-4850	Otovice - státní hranice	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 - státní hranice	33	220	8	261
II/303	5-4871	Olivětín	195	1607	28	1830
II/304	5-4920	Hoříčky	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 - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednoosobná motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel a přívěsů

TABULKA Č. 10: SILNIČNÍ SÍŤ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ - ČESKÁ REPUBLIKA (ROK 2030)

Číslo silnice	Úsek	Umístění	T	O	M	S
I/14	5-0860	Vrchoviny	1139	9187	99	10425
I/14	5-3529	Červený Kostelec	840	5471	59	6370
I/16	5-1180	Královec - státní hranice	237	1829	7	2073
I/16	5-3471	Trutnov	291	3185	30	3506
I/33	5-0107	Obchvat České Skalice	2680	8499	39	11218
I/33	5-0130	Náchod - státní hranice	1970	5266	56	7292
I/33	5-0111	Náchod - průtah	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 - státní hranice	48	1000	0	1048
II/302	5-4850	Otovice - státní hranice	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 - státní hranice	38	333	8	379
II/303	5-4871	Olivětín	221	2427	28	2676
II/304	5-4920	Hoříčky	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 - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednostopá motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel a přívěsů

TABULKA Č. 11: SILNIČNÍ SÍŤ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ - POLSKÁ REPUBLIKA (ROK 2010)

Číslo silnice	Úsek	Umístění	T	O	M	S
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	Dzierzoniów	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 - těžká motorová vozidla a přívěsy

O - osobní a dodávkové automobily

M - jednostopá motorová vozidla

S - součet všech motorových vozidel a přívěsů

TABULKA Č. 12: SILNIČNÍ SÍŤ V JÁDROVÉM ÚZEMÍ - POLSKÁ REPUBLIKA (ROK 2030)

Číslo silnice	Úsek	Umístění	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	Dzierzoniów	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 - těžká motorová vozidla a přívěsy
O - osobní a dodávkové automobily
M - jednostopá motorová vozidla
S - součet všech motorových vozidel a přívěsů

TABULKA Č. 13: MODIFIKOVANÁ SWOT ANALÝZA SILNIČNÍ DOPRAVY V JÁDROVÉM ÚZEMÍ

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- poměrně hustá silniční síť	- členitý terén ve značné části řešeného území
- možnost zokruhování silničního systému s odklonem tranzitní dopravy z přírodně nejceněnějších partií	- nadměrná tranzitní doprava přírodně hodnotným územím a centry měst i obcí bez adekvátní alternativy
	- významný podíl silnic s nekvalitním povrchem
	- velký počet dílčích dopravních závad (nevyhovující šířkové, rozhledové poměry, výškové limity podjezdů)
	- omezené možnosti parkování (i kvůli stísněnějším terénním poměrům)
	- výrazný konflikt automobilového provozu (vč. parkování vozidel) s přírodními a kulturními území
	- místy obtížné klimatické podmínky pro zimní údržbu a provoz

4.3.3 Cyklistická doprava a cykloturistika

V návrhové části Cyklistická doprava a cykloturistika bylo přihlédnuto k *Aktualizaci koncepce cyklodopravy Královéhradeckého kraje* (CDV, v.v.i. Brno, 2009).

Zájmové území díky své terénní konfiguraci uspokojí nároky takřka všech cyklistů, kteří využívají kolo jako dopravní prostředek při cestě do zaměstnání, zábavou, dále za rekreací, sportem nebo k volnočasovým aktivitám. Atraktivitu území umocňují možnosti využití hraničních přechodů a cyklotras s Polskou republikou.

Úzké provázání Tram-Train se sítí cyklotras a ostatními silničními komunikacemi je hlavním faktorem komplexního řešení dopravy v jádrovém území. Okružní cyklostezka podél železnice by sloužila jak pro běžné místní účely (dojíždění za prací, službami, do škol atd.), ale i pro turistiku a byla by hlavním lánkem pro silniční cyklistiku. Celý systém propojení je navržen na principu „nastup kdekoliv, vystup kdekoliv a pošli si zavazadla kam chceš a v zadaný čas tam na tebe budou čekat“.

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak (tramvaj) lze velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující železniční dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany, cyklogarážemi a půjčovnami jízdních kol a vybavení. Smyslem systému je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení nebo zapůjčení (vrácení) jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem (tramvají) a nebo naopak.

Jádrovým územím jsou vedeny trasy evropského, nadregionálního, regionálního a místního významu.

Cyklotrasy evropského významu

č. 24 - Labská stezka

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

Trasa sleduje tok řeky Labe, a to téměř od jeho pramene až po ústí do Severního moře v Hamburku. Územím Královéhradecka prochází její počáteční úsek z Vrchlabí (původně ze Špindlerova Mlýna) k Vysoké nad Labem, kde opouští území Královéhradeckého kraje a přechází do kraje Pardubického.

Žitavská stezka

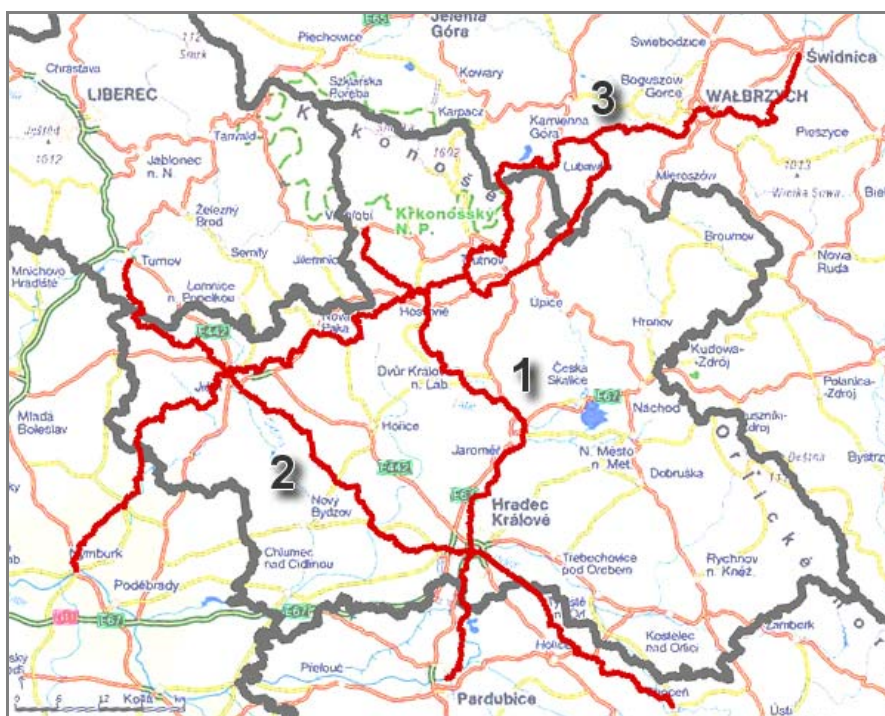
Liberec - Turnov - Jičín - Nechanice - Hradec Králové - Bělečko

Trasa spojuje Spolkovou republiku Německo s Rakouskem (trasa Berlín - Vídeň), vede územím od severozápadu (od Jičína a Českého ráje) k jihovýchodu (k Bělečku), kde opouští území Královéhradeckého kraje a přechází do kraje Pardubického. Trasa nemá jednotné značení, využívá několika již vyznačených či teprve připravovaných tras nadregionálního významu.

Cyklotrasa Praha - Wrocław

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

Trasa z velké části využívá již navržených cyklotras nadregionálního a regionálního významu. Jedná se o nadregionální cyklotrasu č.14 v úseku Jičín - Rožďalovice (s pokračováním na Nymburk), dále zatím navrhovanou cyklotrasu Nová Paka - Hostinné - Mladé Buky a cyklotrasu č. 4081 Trutnov - Žacléř. Na polské straně by cyklotrasa pokračovala kolem jezera Bukówka k městu Lubawka, odkud by následně vedla přes Krzeszów a Grzedy na Wałbrzych a dále kolem hradu Grodno na Swidnicu, kde by se napojovala na polskou mezinárodní cyklotrasu směřující z Kłodzka na Wrocław. K této trase je plánováno také jedno variantní řešení s méně členitým výškovým průběhem, a to z Vlčic (cca 5 km na Z od Trutnova) přes Dolní Staré Buky a kolem rybníka Dolce směrem do Trutnova. Odtud by chvíli pokračovala souběžně s cyklotrasou č.22 až na východní okraj Petřívovic, kde by odbočila na polské Chelmsko Śląskie a Krzeszów.

MAPKA Č. 1: PRŮBĚH EVROPSKÝCH CYKLOTRAS V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

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

Zdroj: Aktualizace koncepce cyklodopravy v Královéhradeckém kraji, CDV 2009

Cyklotrasy nadregionálního významu - mezinárodní**č. 4020 - Stolové hory**

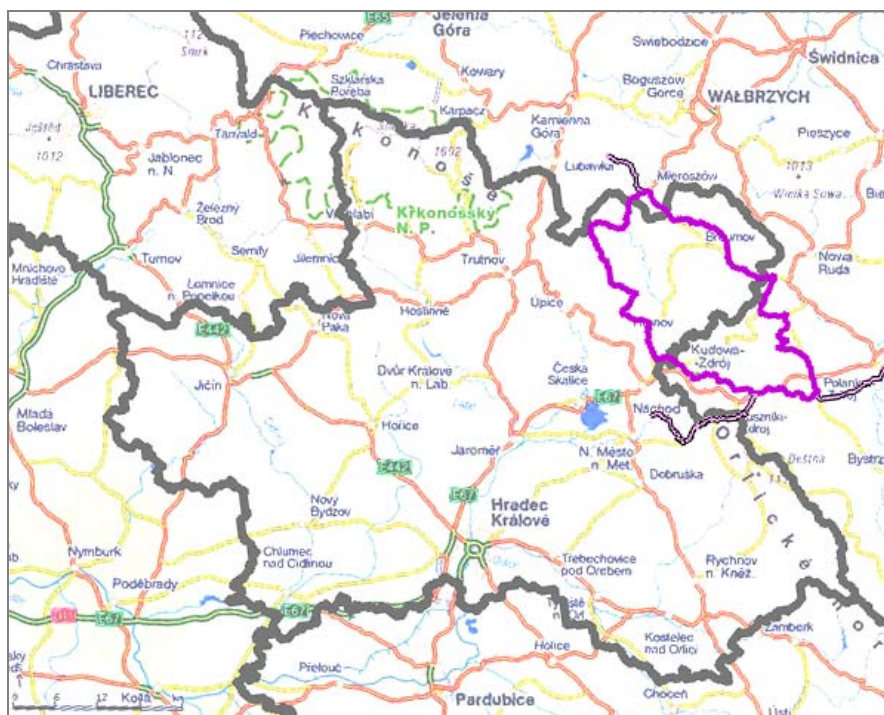
Mieroszów - Meziměstí - Broumov - Otovice - Tłumaczów - Radków - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Kudowa-Zdrój - Hronov - Jívka - Adršpach - Zdoňov - Mieroszów

Trasa je v současnosti kompletně vyznačena, je trasována při jižním okraji užšího jádrového území. Na polské straně se na ni napojují tři další cyklotrasy - první od Náchoda přes Duszniki-Zdrój, druhá směrem od Kłodzka a třetí od Mieroszowa a Krzeszowa, která by byla také spojkou mezi cyklotrasami č. 4020 a Praha- Wrocław.



FOTO Č. 4 a 5: CYKLOTRASA Č. 4020 - STOLOVÉ HORY U ZDOŇOVA

MAPKA Č. 2: PRŮBĚH NADREGIONÁLNÍ - MEZINÁRODNÍ CYKLOTRASY Č. 4020 S NAPOJENÍM NA MĚSTA NÁCHOD, KLODZKO A LUBAWKA



Zdroj: Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji, CDV 2009

Další cyklotrasy v jádrovém území jsou zařazeny do sítě nadregionálních - národních a regionálních cyklotras. Síť národních nadregionálních cyklotras je zobrazena v mapce č. 3 (viz dále).

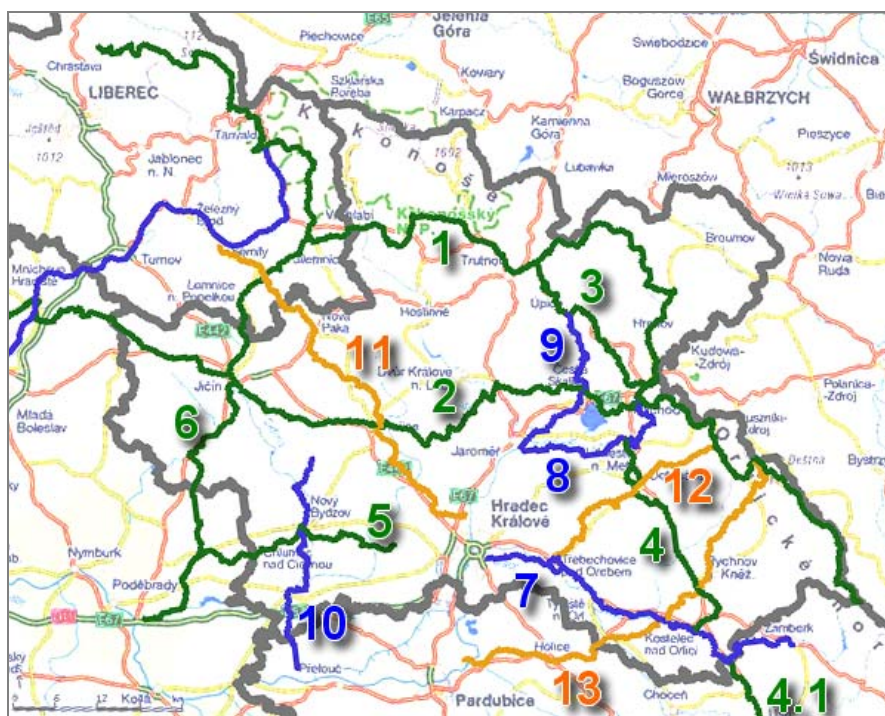
V rámci návrhu Studie jsou rovněž uvažovány trasy pro terénní cyklistiku v oblasti Kladského pomezí, Jestřebích hor a Broumova. Realizace infrastruktury pro terénní cyklistiku omezí vznik ilegálních stezek a poskytne cyklistům, zejména mládeži, vyhledávanou příležitost k aktivnímu trávení volného času. Prvky pro terénní cyklistiku se mohou stát součástí rekreačního zázemí pro sdílení různými uživatelskými skupinami, mohou být zakomponovány do sportovních areálů pod širým nebem, do lesních sportovišť a do sítí přírodě blízkých stezek.

Podpora terénní cyklistiky by měla spočívat v harmonizaci hospodářského a rekreačního využívání lesů, především lesní dopravní sítě (LDS). Pro minimalizaci vlivu na lesní hospodářství a životní prostředí je vhodné přihlížet k ustálené dobré praxi plánování a realizace přírodě blízkých cest.

TABULKA Č. 14: MODIFIKOVANÁ SWOT ANALÝZA CYKLODOPRAVY V JÁDROVÉM ÚZEMÍ

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- poměrně hustá síť značených cyklotras	- omezená síť cyklostezek
- vysoký počet (cyklo-)turisticky atraktivních cílů a možnost jejich propojení cyklookruhy	- nižší využitelnost cyklo dopravy pro dojíždku za prací, službami a do škol daná terénními poměry
- možná významná vazba na železnici (vč. provázanosti služeb a využití jejího zázemí)	- ne zcela kompatibilní značení cyklotras na polské straně

MAPKA Č. 3: PRŮBĚH NADREGIONÁLNÍCH-NÁRODNÍCH CYKLOTRAS



1 – Severní příhraniční (č. 22), 2 – Náchod - Děčín, 3 – Náchod - Trutnov, 4 – Nové Město n.M. - Doudleby n.O., 4.1 – Sopotnice - Ústí n.O. (mimo hranice KHK), 5 – Nechanice - Poděbrady, 6 – Jilemnice - Jičín - Městec Králové, 7 – Orlická, 8 – Podél Metuje, 9 – Podél Úpy, 10 – Podél Cidliny, 11 – Hradec Králové - Jizerské hory, 12 – Hradec Králové - Orlické hory, 13 – Pardubice - Orlické hory

Zdroj: Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji, CDV 2009

4.3.4 Letecká doprava

V jádrovém území se na české straně nacházejí následující letiště:

Veřejná vnitrostátní letiště (Oprávnění k provozování letiště vydal Úřad pro civilní letectví)

- Letiště Nové Město nad Metují - provozovatel Aeroklub Nové Město nad Metují o.s.
- Letiště Velké Poříčí - provozovatel Aeroklub Hronov
- Letiště Broumov - Martínkovice - provozovatel Aeroklub Broumov o.s.
- Letiště Jaroměř - Josefov , provozovatel Aeroklub Jaroměř o.s. (okrajová poloha)

Plocha SLZ neveřejná (Osvědčení o registraci pro vzlety a přistání SLZ Náchod vydala Letecká amatérská asociace České republiky)

- Letiště Vysokov, provozovatel Aeroklub Náchod

Na polské straně se v jádrovém území nacházejí následující letiště:

Veřejná vnitrostátní letiště

- letiště Jelenia Góra - Aeroklub Jelenia Góra
- letiště Bystrzyca Kłodzka

Sportovní letiště

- Mieroszów - Aeroklub Ziemi Walbrzyskiej

S ohledem na specifické podmínky letecké dopravy tato není v jádrovém území výrazněji provázána s ostatními druhy dopravy. Letecká doprava zde vždy bude oproti ostatním druhům mít spíše charakter doplňkový. Stávající letištní plochy je v řešeném území nutno chránit a vytvářet příznivější podmínky pro funkční propojování s ostatními druhy dopravy, zejména za účelem jejího optimálního zapojení v rámci turistického a cestovního ruchu v oblasti.

TABULKA Č. 15: MODIFIKOVANÁ SWOT ANALÝZA LETECKÉ DOPRAVY V JÁDROVÉM ÚZEMÍ*

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
- vcelku dostatečná síť regionálních a sportovních letišť (4 v ČR, 3 v Polsku)	- neadekvátně využitá letiště v Hradci Králové (coby možné hlavní letiště v ČR pro řešené území)
- záměr dalšího rozvoje letiště v Bystrzyca Kłodzka, možnost širšího využití letiště u Nového Města nad Metují, popř. u Velkého Poříčí (Hronova)	- místy omezené terénní podmínky pro leteckou infrastrukturu
- atraktivnost území např. pro vyhlídkové lety	- slabší provázanost turistických a leteckých služeb

* vč. bezprostředně přilehlého území

5. NÁVRH KONCEPCE A POPIS JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ

5.1 NAVRŽENÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Návrh dopravního systému jádrového území řeší zlepšení dopravního napojení zájmového území jako celku, posílení přeshraniční spolupráce na mikroregionální úrovni i v rámci Euroregionů Glacensis a Nisa, optimalizaci vnitroregionálních dopravních vazeb (tj. i přeshraničních vč. turistických) s důrazem na ohleduplnost k životnímu prostředí a eliminaci konfliktů tranzitní dopravy se zastavěným územím. Návrh klade velký důraz na využití železniční dopravy v regionu jako environmentálně šetrného způsobu dopravy s možností zvýšení její efektivity a flexibility.

Návrh reaguje na změny hraničního režimu, včetně pohybu osob za prací, na vzrůstající aktivity a potřeby v dopravě v oblasti česko-polského příhraničí.

Při respektování přírodních limitů, zejména na území CHKO Broumovsko a v přírodně chráněných územích na polské straně, jsou řešeny úpravy na silniční i železniční síti v území na obou stranách hranice a maximální provázanost jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční, cykloturistické i letecké).

Návrh využívá výhodnou stávající síť infrastruktury na obou stranách hranice, které s lokálními úpravami umožňují vzájemné propojení i zokruhování silničních, železničních i cyklistických (cykloturistických) komunikací.

U opatření na silniční síti není návrhem zvyšována kapacita a řádovostní úroveň silničních komunikací v CHKO, navrženo je zachování stávajících hmotnostních limitů pro průjezd automobilů.

Návrh umožňuje vytvořit infrastrukturu kombinované dopravy železnice/silnice s cílem snížit zatížení silniční dopravou, i železnice/cyklistická (pěší) rekreační doprava.

Navrženo je vytvořit podmínky pro podporu veřejné dopravy jako ekonomického a ekologického způsobu dopravy, využít integrovaný dopravní systém na místní i regionální úrovni s interakcí různých druhů dopravy. Rozsah zvažovaných úprav je dán jejich významem a potřebou posilovat hromadnou přepravu osob a nákladů oproti individuální automobilové dopravě.

Nadřazený dálniční a silniční systém je v regionální úrovni jádrového území tvořen dvěma silničními okruhy (vnějším a vnitřním), obvodově propojujícími sídelní strukturu a ekonomické aktivity a navazující v jednotlivých územních segmentech na radiálně vedenou silniční síť (tj. radiálně-okružní systém).

Vnější silniční okruh ohraničuje obvodově jádrové území, kromě přepravní funkce umožňuje posílení, stabilizaci a kvalitní obsluhu okrajových oblastí s návazností na silnice II. třídy radiálně směřující do jádrového území. Vnitřní silniční okruh tvoří síť silnic II. tříd regionálního významu s významným rekreačním charakterem obepínající masiv Javořích hor z obou stran státní hranice.

Železniční doprava s využitím Tram-Train je řešena rovněž návrhem navzájem propojených regionálních okruhů s přeshraniční vazbou.

Silniční i železniční okruhy vytvářejí podmínky pro trvalou česko-polskou spolupráci v oblasti cestovního ruchu, dopravy i při projektech investiční povahy. Zlepšení mobility v jádrovém území umožní rozprostit turistické aktivity do větší plochy, což přinese rovnoměrnější zatížení území při využití celého jeho potenciálu. Dopravní systém bude celoplošný prvotní hybatel, na který se budou „nabalovat“ další rozvojové projekty a procesy - turistické atrakce, pracovní příležitosti, obchod a služby, bydlení apod.

Navržená opatření nejsou vzájemně podmíněna, lze je řešit etapově, dle důležitosti a finančních možností.

Navržená koncepce je plně v souladu mj. se *Strategií rozvoje Euroregionu Glacensis*, podporuje globální cíl, dílčí globální i strategické cíle. Koncepce Studie přímo naplňuje podcíle C.1.1, C.1.4 (Efektivní využití železniční sítě při napojení na mimoregionální železniční síť), C.2.2, C.2.3 (Vytvoření sítě cykloturistických tras na území regionu s návazností na hraniční přechody do Polska), C.2.4 (Modernizace železniční sítě regionu), C.3.1 (Vytvoření integrovaného systému veřejné hromadné dopravy), C.3.2 (Zabezpečení dopravní obslužnosti všech obcí regionu) a C.3.3. (Zajištění návaznosti veřejné hromadné dopravy v rámci regionu na dálkovou veřejnou dopravu silniční i železniční), resp. pod nimi zahrnuté aktivity (Obnovení železničních přeshraničních tratí - Otovice-Tlumaczów, Náchod-Kudowa Zdrój).

5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava je řešena rovněž návrhem navzájem propojených regionálních okruhů v širším řešeném území, některé okruhy mají přímou přeshraniční vazbu.

Změnami hraničního režimu, včetně pohybu osob za prací, za nákupy a turistikou v posledních letech vzrůstají nároky na dopravu v oblasti česko-polského příhraničí. K zajištění dopravních služeb by měly být vytvořeny podmínky, které zvýší možnosti a atraktivitu regionální osobní drážní přeshraniční přepravy. Jedná se např. o používání stejných typů vlakových souprav na obou stranách hranice, umožňující cestující cestovat bez přestupování na první zastávce na území druhého státu, o synchronizaci jízdních řádů, o jednoduchý, srozumitelný a pro cestující přijatelný tarif, o kvalitní nabídce spojů aj..

Systém bude atraktivní dopravní variantou pro trvale žijící obyvatele, ale také významně lepší dostupnost území pro návštěvníky (chalupáři, turisté, sportovci) i bez použití individuální automobilové dopravy. Rostoucí socioekonomický a turistický potenciál bude zpětně zvyšovat požadavky na úroveň infrastruktury.

Zkvalitnění železniční dopravy se odrazí mj. ve zlepšení mobility obyvatel, zrychlení přepravy a zvýšení celkového komfortu a kvality služeb, zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, snížení ekologického zatížení prostředí s příznivým vlivem na ochranu přírody a krajiny. Dojde též k vytvoření podmínek pro vznik nových a stabilizaci stávajících pracovních míst a ke zvýšení prestiže Královéhradeckého kraje i Województwa Dolnośląskiego. Zvýšená atraktivita území obsluhovaného obnovenou/revitalizovanou železnicí se projeví rovněž posílením obytné a rekreační funkce v dotčeném území. Převedením dopravy na železnici dojde následně i ke snížení negativních účinků silniční dopravy (pokles nehodovosti, eliminace hlukové a emisní zátěže) a k úspoře nákladů na údržbu a opravy silniční infrastruktury vyvolané nadměrným zatížením komunikací.

Výhledově lze předpokládat nestabilitu na trhu s ropnými produkty, což se může projevit na dodávkách pohonných hmot pro individuální automobilovou dopravu. Kolejová doprava by znamenala v tomto případě výhodnou alternativu pro zajištění přepravy osob i zboží. Pravděpodobný je i růst její konkurenceschopnosti ve vztahu k dopravě silniční. A to nejen vzhledem k již zmíněné vyšší závislosti na trhu s ropnými látkami, ale též k nezbytnosti postupně reálně promítnout negativní externality silniční dopravy do její ceny.

Navrženo je vytváření podmínek pro využití okruhů pěšími turisty a cykloturisty. Železniční okruhy umožní v dostupném časovém období spojení jakékoliv lokality poblíž okruhu, předpokládá se velké využití kombinované dopravy železnice/cykloturistika s velkou sítí půjčoven kol a dobudování a vyznačení příslušných cyklotras a cyklostezek.

V rámci návrhu je řešeno dobudování některých dílčích úseků železničních tratí, navrženo je preferování bezстыkových kolejí (zejména při průchodu zastavěným územím), odstranění závadových míst železničního svršku, spodku a umělých staveb, postupné odstranění rizikových míst křížení železnice a silniční sítě, nahrazení dožitých zařízení, především zabezpečovacích, zvyšujících bezpečnost provozu a omezujících vliv lidského činitele.

Veškeré nově navrhované úseky železničních tratí je navrženo realizovat s ohledem na kompatibilitu s konceptem Tram-Train. Pro jeho potřeby je na stávajících železnicích (většina systému), na úsecích původních tratí navržených k obnově i na nově navržených propojkách počítáno s doplněním zastávek a přestupních stanic (zastávek) s cílem podchytit maximální okruh urbanizovaného území v docházkové vzdálenosti železnice.

Z environmentálního a krajinářského hlediska by bylo ideální elektrické akumulátorové napájení souprav s možností rekuperace, tj. přeměny brzděné kinetické energie na elektrickou energii využitelnou zpětně pro provoz souprav. Jako doplňkové je uvažováno i využití solární energie, zejména pro provozní zázemí systému. Na tratích přes souvisleji urbanizované území (na české straně zejména úsek Jaroměř - Náchod, popř. i dále do Polska) je žádoucí klasická elektrifikace.

Koncept Tram-Train by měl být kompatibilní s dalšími doplňkovými službami na železniční trati:

- koncept HOME-Train (obytně-turistické vozy)
- koncept POST-Train (expresní zásilkové a poštovní služby)
- koncept MARKET-Train (okružní pojízdná prodejna základního i doplňkového zboží)

Hlavní (přepravní) i doplňkové služby by bylo vhodné provozovat nově vytvořenou společností za účelem poskytování těchto služeb v daném regionu s majetkovou účastí krajské a místní samosprávy (tj. měst a obcí v obsluhovaném území), státu, popř. i jiných subjektů, včetně soukromých. Cílem společnosti i celého provozovaného systému by měla být finanční soběstačnost a multifunkčnost. Provozní zázemí společnosti (systému) je možné umístit v prostoru rozlehlých a v plném rozsahu nevyužívaných železničních stanic, např. Wałbrzych nebo Meziměstí.

Tram-Train - dle zdroje: „Využití vícesystémové kolejové dopravy (tramtrain) v obslužnosti území“ - viz kap. 3.2

Systém Tram-Train lze definovat jako dopravní systém příměstské železnice závislé (elektrické) trakce, určený výhradně pro osobní dopravu. Svými návrhovými parametry je určitým kompromisem mezi klasickou železniční a tramvajovou tratí, respektive vozidla tohoto systému jsou schopna jezdit zároveň po železniční i tramvajové síti.

Oproti klasické železnici však systém umožňuje lepší přizpůsobení se charakteru osídlení. Tuto výhodu lze ocenit právě v místech, kde železniční trať vede obchvatem kolem obce a pěší dostupnost zastávky je výrazně delší než dostupnost autobusové dopravy. Systém Tram-Train lze protáhnout dotyčnou obcí, přičemž průtah má charakter tramvajové tratě a na rozdíl od automobilové dopravy se může v obci stát určitou dominantou, a to jak po stránce dopravní, tak například po stránce architektonické. Neopomenutelné je i snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí, zejména srovná-li se provoz vlaků Tram-Train s autobusovými linkami téže přepravní kapacity.

S pomocí systému Tram-Train lze jednak zvýšit celkovou úroveň veřejné hromadné dopravy, jednak dosáhnout většího podílu cest uskutečňovaných veřejnou hromadnou dopravou. Systém Tram-Train s využitím železnice vyšší rychlostí překonává delší vzdálenost, na vhodném místě opouští železniční trať a pokračuje jako městská dráha. Základními výhodami těchto kolejových systémů jsou zejména:

- zlepšení obsluhy území (zkrácení docházkových vzdáleností díky kratším odstupům zastávek)
- zkrácení cestovních dob na kratších úsecích oproti klasické železnici
- nižší technické nároky na související infrastrukturu (parametry sklonu, oblouků trati apod.)
- odstranění případného přestupu železnice / tramvaj (v širším ř.ú. např. Liberec, Jablonec nad Nisou)
- příznivější environmentální parametry provozu (nižší energetická náročnost, hlučnost aj.)

Systém Tram-Train může využívat v podstatě jakýkoliv typ kolejové dopravní cesty. Dopravní cestu lze charakterizovat následovně:

Klasická železnice - stávající železniční síť, po které mohou jezdit vozidla systému Tram-Train. K zahájení provozu jsou nutné určité (byť minimální) úpravy, zejména technologického charakteru.

Lehká železnice - elektrizovaná železnice klasického typu, určená pro osobní dopravu. Proto má upraveny některé návrhové parametry, jako například maximální podélný sklon, poloměr oblouku, nápravový tlak a podobně. Svým charakterem odpovídá spíše regionálním tratím.

Městská dráha - moderní tramvajová trať, na které je umožněn provoz vozidel systému Tram-Train. Záměrně je použito pojmu městská dráha, neboť termín městská železnice značí spíše dopravní systém typu S-bahn (či lehkou železnici v městském intravilánu).



FOTO Č. 6: MOST NA ŽELEZNIČNÍ TRATI č. 286 - PŘÍJEZD DO GLUSZYCE

TABULKA Č. 16: ZÁKLADNÍ NÁVRHOVÉ PRVKY DÍLČÍCH TYPŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Typ	Podélný sklon	Min. poloměr oblouku	Max. traťová rychlost	Trakční napětí (v ČR)	Obvyklá výška nástupní hrany
Klasická železnice	do 25 ‰	300 - 300 m	160 km/h	3 kV= 25 kV~	200 - 550 mm
Lehká železnice	do 40 ‰	200 - 300 m	120 km/h	3 kV= 25 kV~	200 - 550 mm
Městská dráha	do 70 ‰	20 - 50 m	50 km/h	600 V= 750 V=	0 - 200 mm

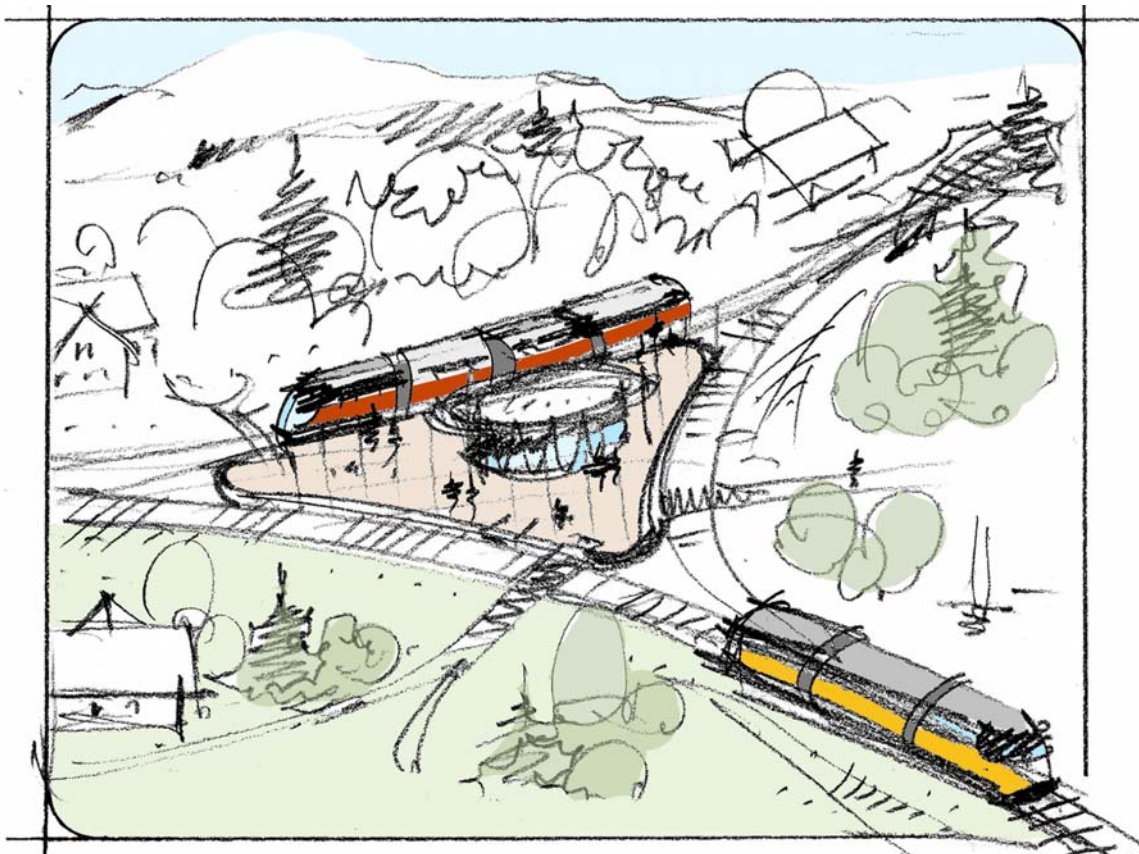
Vozidla systému Tram-Train je zpravidla nutné provozovat pod různými trakčními soustavami. V úsecích, kde vozidla sdílí dopravní cestu se železnicí, to bývá napětí 3 kV= nebo 25 kV~. Je samozřejmě možné i v tomto případě zřídit napájecí systém městského typu, to znamená 600 či 750 V=, a to za předpokladu, že trať není elektrizovaná a s její elektrizací se ani výhledově nepočítá. V případě městského intravilánu bývá napětí v tramvajové síti 600 nebo 750 V=. Ani tuto podmínku není nutno striktně dodržovat, a to zejména v případech, kde trať nevede v přímé blízkosti zástavby či významných inženýrských sítí.

Protože v České republice v podstatě není podobný systém funkční, neřeší ho přímo ani související legislativa. Zákon č. 266/94 Sb. o drahách (ve znění zákona 23/2000 Sb.) a Vyhl. č. 173/95 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, styk dráhy tramvajové a železniční pro pravidelnou dopravu nepředpokládají. Styk drah je míněn pouze ve vztahu mezi železničními drahami celostátními, regionálními, vlečkami a speciálními. Podmínky pro styk dráhy tramvajové s železniční proto budou muset být zevrubně posouzeny dopravními odborníky a následně zapracovány do legislativního rámce. Dalším z důležitých úkolů při zavádění systémů tram-train bude úprava stávajících či vytvoření nových Českých státních norem (ČSN, resp. jejich převzetí ze zemí Evropské unie - EN) a souvisejících technických předpisů.

Záměry na zavedení dopravního systému tram-train existují i jinde v ČR (Regiotram Nisa, Plzeň, Ostrava, systém Tram-Train je rovněž součástí návrhu nového územního plánu Hradce Králové). Tlak

na legislativní úpravy bude v blízké budoucnosti stále reálnější. V případě legislativních problémů lze navrhovaný systém upravit rovněž na koncept lehké regionální železnice, avšak s vyššími nároky na infrastrukturu (koncept Tram-Train má příznivější návrhové parametry), ale zprvu naopak s nižšími fixními náklady na vozový park (při alespoň částečném využití stávajících souprav).

SCHEMA Č. 4: NÁVRH IDEOVÉHO ŘEŠENÍ PŘESTUPNÍ ZASTÁVKY/STANICE TRAM-TRAIN



5.2.1 Opatření a podopatření kategorie A (v „jádrovém území“)

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Meziměstí - Mieroszów - Boguszów-Gorce (Wałbrzych) - Jedlina-Zdrój - Gluszyca - Nowa Ruda - Ścinawka Górna - Tlumaczów - Otovice - Broumov - Meziměstí</p> <p>(Okruh „STĚNAVSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AZ1</p> <p>(AZ1a, AZ1b, AZ1c, AZ1d, AZ1e, AZ1f, AZ1g)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh „Stěnavský“ je základním okruhem, který je veden kolem masivu Javořích hor z obou stran hranice. Železniční okruh téměř v celém rozsahu kopíruje vnitřní silniční okruh, čímž je zvýšena jeho atraktivita i využitelnost z hlediska kombinované dopravy železnice/silnice a železnice/cyklo (pěší) doprava. V rámci Stěnavského okruhu je navrženo několik podopatření: Otovická propojka (AZ1a), Ścinawská propojka (AZ1b), Modernizace železniční trati Otovice - Broumov - Wałbrzych - Ścinawka Średnia včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train (A1c), Přizpůsobení železniční trati Ścinawka Średnia - Tlumaczów provozu Tram-Train (AZ1d), Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Meziměstí a Wałbrzychu (AZ1e), Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Meziměstí, Broumově a Wałbrzychu) (AZ1f), Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“ (AZ1g);</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 291 Meziměstí - Mieroszów - Boguszów-Gorce č. 274 Boguszów-Gorce - Wałbrzych č. 286 Wałbrzych - Nowa Ruda - Ścinawka Średnia Obnova úseku Ścinawka Średnia - Tlumaczów - Otovice č. 026 Otovice - Broumov - Meziměstí</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>77,1</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>50 - 80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>35,6</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci (ZÚR), proveditelnost záměru Otovické propojky již posuzována studií (05/2011) pro Krú, avšak pouze na české straně, s Otovickou propojkou počítá Strategie rozvoje Euroregionu Glacensis (strategický cíl C.1.4)</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uvažovaný „pilotní“ česko-polský železniční okruh s nejuzší vazbou na „Vnitřní silniční okruh“ a „Stěnavský cyklookruh“ - komplexní dopravní a socioekonomický přínos (vč. flexibilní možnosti dojížděky za prací, službami a do škol, podpory turistiky a zlepšení přeshraničních vazeb) 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutná dohoda české a polské strany pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu - nesoulad Otovické propojky s územním plánem Otovice

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Obnova železniční trati v úseku Otovice - Tlumaczów</p> <p>(„Otovická propojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ1a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Propojením zatím nezávislých tratí Meziměstí - Otovice zastávka na českém území a Tlumaczów – Ścinávka Średnia na polském území je navrženo vytvořit podmínky pro zlepšení dopravních služeb a pro integraci území po obou stranách státní hranice. Navržena je obnova železniční trati v úseku Otovice - Tlumaczów. Železniční svršek na české i polské straně byl snesen, ale těleso je nezastavěno. Nutnou podmínkou pro zajištění dopravy mezi Českou republikou a Polskem je dále dobudování chybějícího úseku trati na polské straně mezi státní hranicí CZ/PL a nákladištěm Tlumaczów. Současná dráha mezi Ścináwkou Średniou a nákladištěm Tlumaczów má statut vlečky. V případě potřeby na jízdy vlaků osobní dopravy je třeba zajistit, aby po dráze mohly být provozovány vlaky osobní dopravy.</p> <p>Realizace železničního spojení Broumova s Tlumaczówem znamená rovněž vznik hraničního přechodu. Dojde ke styku dvou zahraničních drah - české a polské. Z tohoto důvodu bude nutné stanovit místo styku drah a další provozní ujednání. Výstupem bude smluvní dokument české a polské strany ve formě „Místního pohraničního ujednání“ (MPU) o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu.</p> <p>Pozn.: Pro řešení tohoto podopatření byla základním podkladem Studie „<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 Tlumaczów – státní hranice (Polská republika)</i>“ (zhotovitel Dopravní projektování s.r.o. 05/2011).</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>3,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>11,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci (ZÚR), proveditelnost záměru obnovy již posuzována studií (05/2011) pro Krů, avšak pouze na státní hranici, propojení přímo uvedeno ve Strategii rozvoje Euroregionu Glacensis (cíl C.1.4)</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - klíčové podopatření pro funkčnost Stěnavského (AZ1), Lázeňského (AZ3) a Sowiegórského okruhu (BZ5) - umožnění bezpečného dopravního propojení české a polské strany 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutná dohoda české a polské strany pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu - nesoulad Otovické propojky s územním plánem Otovice (navržena cyklostezka přímo v původní trase železniční trati)

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati Tlumaczów - Ścinawka Średnia s tratí Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych</p> <p>(„Ścinawska propojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ1b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p>Popis podopatření:</p> <p>Navrženo je propojení železniční trati Tlumaczów - Ścinawka Średnia s tratí Ścinawka Średnia - Nowa Ruda - Wałbrzych ve volném terénu v prostoru severně od obce Ścinawka Średnia. Ścinawska propojka je navržena z důvodu zokruhování železničních tratí kolem Javořích hor.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>1,0</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>2,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <p>- klíčové podopatření pro funkčnost Sténavského okruhu (AZ1) s přímou vazbou na okruh Lázeňský (AZ3) a Sowiegórský (BZ5)</p>	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <p>- nový krajinářský zásah (možnost více variantních tras)</p>

Název podopatření			Kód podopatření
Modernizace železniční trati Otovice - Broumov - Walbrzych - Ścinawka Średnia včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train			AZ1c
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i> železniční - Z	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i> A	<i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i> 0	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i> I.
<p style="text-align: center;"><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navržena jsou opatření na trati ke zvýšení traťové rychlosti, včetně úpravy stávajících úrovnových přejezdů, a tím i dosažení zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i odhlučnění traťového svršku (mj. pomocí bezстыkových kolejí) a přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova, doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod). V Hynčicích se předpokládá rekonstrukce železničního mostu.</p>			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření</i> bodové / liniové (km)	<i>Dopravní význam</i> mezinárodní (nadregionální)	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i> ANO (CZ, PL)	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i> 80 km/h
<i>Orientační náklady realizace (mil.EUR)</i> 3	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i> Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<i>Hlavní očekávané přínosy</i> - zlepšení dopravní obslužnosti těžiště jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>

Název podopatření			Kód podopatření
Přizpůsobení železniční trati Ścinawka Średnia - Tlumaczów provozu Tram-Train			AZ1d
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova, doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod). Současná dráha mezi Ścinawkou Średniou a nákladním Tlumaczów má status vlečky. V případě potřeby na jízdy vlaků osobní dopravy je třeba zajistit, aby po dráze mohly být provozovány vozy Tram-Train.			
Územní charakter a rozsah podopatření liniové (km) 5,4	Dopravní význam regionální mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y) NE (PL)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd. 80 km/h
Orientační náklady realizace (mil. EUR) 0,5	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - zlepšení dopravní obslužnosti těžiště jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky	Možná rizika navrženého řešení

Název podopatření			Kód podopatření
Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Meziměstí a Wałbrzychu			AZ1e
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i>	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i>	<i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i>	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i>
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Meziměstí a Wałbrzychu. Uvažována je úprava stávajících rozlehlých železničních stanic s nevyužívaným kolejištěm i objekty pro potřeby navrhovaného provozního systému.			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření plošné (km²)</i>	<i>Dopravní význam</i>	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i>	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
0,19+0,44 celkem 0,63	mezinárodní (nadregionální)	ANO (CZ, PL)	
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i>	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i>	<i>Hlavní očekávané přínosy</i>	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>
16,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	- začlenění minimálně vyžívaných železničních stanic do nového systému dopravy, revitalizace příp. brownfields - adekvátní využití obou železničních areálů, které jsou jedny z největších ve střední Evropě.	

Název podopatření			Kód podopatření
Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Meziměstí, Broumově a Wałbrzychu)			AZ1f
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i>	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i>	<i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i>	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i>
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro kombinovanou dopravu železnice/turistika, cykloturistika. Navržena je úprava drážních objektů i pro potřeby turistické infrastruktury, řešení půjčoven jízdních kol, doplnění stojanů pro jízdní kola, osazení nástěnných map a orientačního systému, občerstvení, odstavná stání pro osobní automobily apod.			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření</i>	<i>Dopravní význam</i>	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i>	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
bodové	mezinárodní (nadregionální)	ANO (CZ, PL)	
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i>	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i>	<i>Hlavní očekávané přínosy</i>	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>
1,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	- adekvátní využití a funkční i fyzické oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické a cykloturistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu	

Název podopatření			Kód podopatření
Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“			AZ1g
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
<p>Navrženo je doplnění a aktualizace rozsahu zastávek v místech blízkosti obytné zastávky bez železniční stanice, nové zastávky jsou uvažovány pro potřeby systému Tram-Train. Pro potřeby zastávek bude nutné doplnění nástupišť, zabezpečovacího zařízení, čekáren (lze typové - tramvajová zastávka), příp. realizace přístupových komunikací pro motorovou i nemotorovou dopravu a odstavných stání.</p> <p>Žádoucí vložení nových zastávek pro TRAM-TRAIN provoz (při dodržení cca 1-2 km minimálního odstupu zastávek v navržené hustotě): Starostín; Golińsk; Kowalowa; Kuznice Świdnickie Poludniowe (<i>též pro okruh AZ2</i>); Kolce/Sierpnice; Włodowice; Tlumaczów; hraniční přechod Otovice-Tlumaczów; Otovice-zastávka (v místě původní ž.zast. Otovice-zastávka); Otovice (v místě původní ž.st. Otovice); Otovice/Martínkovice; Broumov-Havlíčková ul./sportovní areál;</p> <p>Žádoucí vložení nových přestupních zastávek/stanic pro TRAM-TRAIN provoz (popř. úprava stávajících vč. posunutí): Boguszów-Gorce - Kuznice Świdnickie (<i>též pro okruh AZ2</i>); Jedlina-Zdrój (Glinica); Ścinawka Górna;</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření bodové (12+3)	Dopravní význam regionální mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
		ANO (CZ, PL)	
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - dosažitelnost veřejné dopravy pro nová území (další sídla a části sídel), celkové zlepšení dopravní obslužnosti těžiště jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky	Možná rizika navrženého řešení - částečné prodloužení dojezdové doby Tram-Train na delší vzdálenosti
1,6			

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Meziměstí - Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí - Královec - Lubawka - Kamienna Góra - Sedziszlaw - Boguszów-Gorce / Wałbrzych - Mieroszów - Meziměstí</p> <p>(Okruh „SKALNÍ“)</p>		<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AZZ</p> <p>(AZ2a, AZ2b, AZ2c, AZ2d, AZ2e, AZ2f)</p>	
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Okruh Skalní je přeshraničním okruhem, který je veden v trase Meziměstí - Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov - Poříčí - Královec - Lubawka - Kamienna Góra - Sedziszlaw - Boguszów-Gorce / Wałbrzych - Mieroszów - Meziměstí. Okruh je veden v atraktivním prostředí skalních měst v jádrovém území. V rámci Skalního okruhu je navrženo pro jeho funkčnost několik podopatření:</p> <p>Teplická propojka (AZ2a), Trutnovská propojka I - poříčská (AZ2b), Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train (AZ2c), Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Trutnově (AZ2d), Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Trutnově a ž.st. Teplice nad Metují, Kamienna Góra) (AZ2e), Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“ (AZ2f)</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 026 Meziměstí - Teplice nad Metují č. 047 Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí č. 043 Trutnov-Poříčí - Královec - Lubawka č. 299 Lubawka - Kamienna Góra č. 274 Kamienna Góra - Boguszów Gorce č. 291 Boguszów Gorce - Mieroszów - Meziměstí</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>103,1</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>28,1</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zpřístupnění nejčinnějších přírodních partií (CHKO, Park Krajobrazowy) environmentálně šetrnou veřejnou hromadnou dopravou - možnost eliminace zbytné automobilové dopravy vč. parkování vozidel přímo u nejčinnějších přírodních lokalit (skalní města apod.) - možnost dalšího rozvoje turistiky a cykloturistiky ohleduplně k přírodě 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah při realizaci propojek - nutná dohoda české a polské strany pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod s tratí č. 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí u Teplic nad Metují</p> <p>(„Teplická propojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ2a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navrženo je propojení železniční trati 026 Teplice nad Metují - Meziměstí s tratí 047 Teplice nad Metují - Adršpach - Trutnov-Poříčí ve volném terénu mezi Teplicemi nad Metují a Bohdašínem. Propojka je nutná pro vytvoření plynule průjezdného Skalního okruhu bez úvrati.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>0,8</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>1,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - propojení železničních tratí umožní realizaci plynule průjezdného Skalního okruhu - zvýšení dopravních možností s nadregionálním efektem 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí s tratí č. 043 Trutnov-Poříčí - Královec u Trutnova-Poříčí</p> <p>(„Trutnovská propojka I - poříčská“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ2b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p>Popis podopatření:</p> <p>Navrženo je propojení železniční trati č. 047 Teplice nad Metují - Trutnov-Poříčí s tratí č. 043 Trutnov-Poříčí - Královec ve volném terénu u Trutnova-Poříčí. Propojka je nezbytná pro kvalitní funkci Skalního okruhu navrženým opatřením by byla odstraněna stávající úvrať v Trutnově-Poříčí.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>0,6</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>12,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - klíčové podopatření pro realizaci Skalního okruhu s přímou vazbou i na okruh „Krkonošský“ (BZ2) a „Labsko-úpský“ (BZ3) - zvýšení dopravních možností s nadregionálním efektem 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah

Název podopatření			Kód podopatření
Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train			AZ2c
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i>	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i>	<i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i>	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i>
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření na trati ke zvýšení traťové rychlosti, včetně úpravy stávajících úrovnových přejezdů, a tím i dosažení zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova a doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod).			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření</i> bodové / liniové (km)	<i>Dopravní význam</i>	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i>	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
102,0	mezinárodní (nadregionální)	ANO (CZ, PL)	80 km/h
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i>	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i>	<i>Hlavní očekávané přínosy</i>	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>
4,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - zlepšení dopravní obslužnosti těžiště jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky 	

Název podopatření			Kód podopatření
Prizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Trutnově			AZ2d
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Uvažována je úprava stávající železniční stanice, včetně zázemí, pro potřeby navrhovaného provozního systému.			
Územní charakter a rozsah podopatření plošné (km ²)	Dopravní význam regionální mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
0,05		NE (CZ)	
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu	Možná rizika navrženého řešení
8,0			

<p style="text-align: center;"><i>Název podopatření</i></p> <p>Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Trutnově a ž.st. Teplice nad Metují, Kamienna Góra)</p>			<p style="text-align: center;"><i>Kód podopatření</i></p> <p style="text-align: center;">AZ2e</p>
<p><i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i></p> <p>železniční - Z</p>	<p><i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i></p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p><i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i></p> <p style="text-align: center;">0</p>	<p><i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i></p> <p style="text-align: center;">II.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navržena jsou opatření pro kombinovanou dopravu železnice/turistika, cykloturistika. Navržena je úprava drážních objektů i pro potřeby turistické infrastruktury, řešení půjčoven jízdních kol, doplnění stojanů pro jízdní kola, osazení nástěnných map a orientačního systému, občerstvení, odstavná stání pro osobní automobily apod.</p>			
<p><i>Územní charakter a rozsah podopatření</i></p> <p style="text-align: center;">bodové</p>	<p><i>Dopravní význam</i></p> <p style="text-align: center;">mezinárodní (nadregionální)</p>	<p><i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i></p> <p style="text-align: center;">ANO (CZ, PL)</p>	<p><i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i></p>
<p><i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i></p> <p style="text-align: center;">1,0</p>	<p><i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i></p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p><i>Hlavní očekávané přínosy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu 	<p><i>Možná rizika navrženého řešení</i></p>

Název podopatření			Kód podopatření
Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“			AZ2f
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i>	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i>	<i>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i>	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i>
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
<p>Navrženo je doplnění a aktualizace rozsahu zastávek v místech blízkosti obytné zastávky bez železniční stanice, nové zastávky jsou uvažovány pro potřeby systému Tram-Train. Pro potřeby zastávek bude nutné doplnění nástupišť, zabezpečovacího zařízení, čekáren (Ize typové - tramvajová zastávka), příp. realizace přístupových komunikací pro motorovou i nemotorovou dopravu a odstavných stání.</p> <p>Žádoucí vložení nových zastávek pro Tram-Train provoz (při dodržení cca 1-2 km minimálního odstupu zastávek v navržené hustotě): Meziměstí-Jiráskova čtvrť/Alpská Víška; Bohdašín - příp. posun stávající ž.zast.; Teplice nad Metují - koupaliště/sportovní areál; Teplice nad Metují - Bučnice; Adršpach - zámek; Petříkovice - skiareál/koupaliště/bunkr Slavětín; Bernartice - Vrchová; Lubawka - Podgórze; Błazkowa - jih; Janiszów; Daleszów; Jacków; Czarny Bór;</p> <p>Žádoucí vložení nových přestupních zastávek/stanic pro Tram-Train provoz (popř. úprava stávajících vč. posunutí): Teplice nad Metují/Lachov; Trutnov-zastávka (poblíž stávající ž.zast.); Dębrznik;</p> <p><i>Pozn.: Zastávka Kuznice Świdnickie Poludniowe a přestupní zastávka/stanice Boguszów-Gorce - Kuznice Świdnickie již jsou navrženy k doplnění v rámci okruhu AZ1 (do AZ2f tudíž nejsou započteny);</i></p>			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření</i>	<i>Dopravní význam</i>	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i>	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
bodové (13+3)	mezinárodní (nadregionální)	ANO (CZ, PL)	
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i>	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i>	<i>Hlavní očekávané přínosy</i>	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>
1,6	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - dosažitelnost veřejné dopravy pro nová území (další sídla a části sídel), celkové zlepšení dopravní obslužnosti jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky 	

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Meziměstí - Broumov - Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Kłodzko - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí</p> <p>(Okruh „LÁZEŇSKÝ“)</p>		<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AZ3</p> <p>(AZ3a, AZ3b, AZ3c, AZ3d, AZ3e, AZ3f)</p>	
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Okruh „Lázeňský“ je přeshraničním okruhem, který je veden v trase Meziměstí - Broumov - Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Kłodzko - Polanica-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí. Okruh propojuje lázeňská města v jádrovém území. V rámci Lázeňského okruhu je navrženo pro jeho funkčnost několik podopatření: Kudovská propojka (AZ3a), Polická odbočka (AZ3b), Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train (AZ3c), Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Kłodzku (AZ3d), Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Kłodzku, Kudowě-Zdróji, Náchodě-Bělovsi, Hronově a Teplicích nad Metují) (AZ3e), Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby Tram-Train (AZ3f);</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 026 <i>Meziměstí - Otovice</i></p> <p>Obnova úseku <i>Otovice - Tlumaczów - Ścinawka Średnia</i></p> <p>č. 286 <i>Ścinawka Średnia - Kłodzko</i></p> <p>č. 309 <i>Kłodzko - Kudowa-Zdrój</i></p> <p>Obnova úseku <i>Kudowa-Zdrój - Náchod-Běloves</i></p> <p>č. 026 <i>Náchod-Běloves - Meziměstí</i></p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>114,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>23,9</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p> <p>Kudovská propojka přímo uvedena ve Strategii rozvoje Euroregionu Glacensis (cíl C.1.4)</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopravní zklidnění a posílení funkce „Lázeňského trojúhelníku“ Kudowa-Zdrój - Náchod-Běloves - Hronov se vzájemně výhodnou dělbou funkcí využívající stávající komparativní výhody daného území (hlavní lázeňská funkce na polské straně v Kudowě-Zdróji s doplňkovými službami v Náchodě-Bělovsi, hlavní kulturně-turistické zázemí především na české straně - Náchod, Hronov) - možné souběžné řešení propojení lázeňských parků v Kudowě-Zdróji a Náchodě-Bělovsi - vymístění zbytné automobilové dopravy z lázeňského území 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah při realizaci propojek, resp. možná částečná kolize s ostatními urbánními prvky - nutná dohoda české a polské strany pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod s tratí Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój</p> <p>(„Kudowska propojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ3a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Propojením zatím nezávislých tratí č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod na českém území a č. 309 Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój na polském území je navrženo vytvořit podmínky pro zlepšení dopravních služeb a pro integraci území po obou stranách státní hranice. Výstavba trati byla nedokončena ve 40. letech minulého století, chybí cca 3,5 km tratě. Navrženo je propojení tratí v úseku Náchod-Běloves - Kudowa-Zdrój, a to v „klasické“ podobě tramvaje na městské třídě.</p> <p>Realizace železničního spojení Náchod-Běloves - Kudowa-Zdrój znamená rovněž vznik hraničního přechodu. Dojde ke styku dvou zahraničních drah - české a polské. Z tohoto důvodu bude nutné stanovit místo styku drah a další provozní ujednání. Výstupem bude smluvní dokument české a polské strany ve formě „Místního pohraničního ujednání“ o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>3,5</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>8,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p> <p>Propojení přímo uvedeno ve Strategii rozvoje Euroregionu Glacensis (cíl C.1.4)</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <p>- klíčové podopatření pro funkčnost Lázeňského (AZ1) a Orlického (BZ1) okruhu, přímá vazba na Okruh „Spisovatelů“ (AZ4)</p> <p>- umožnění bezpečného dopravního propojení české a polské strany</p>	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <p>- dílčí krajinářský zásah, resp. možná částečná kolize s ostatními urbánními prvky (Kudowa-Zdrój)</p> <p>- nutná dohoda české a polské strany pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu</p> <p>- nutné i opatření na silniční síti</p>

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Odbočka ze železniční trati č. 026 u Žďáru nad Metují do Police nad Metují pro provoz Tram-Train</p> <p>(„Polická odbočka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ3b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>II.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navržena je odbočka ze železniční trati č. 026 Týniště nad Orlicí - Otovice u Žďáru nad Metují do Police nad Metují pro provoz Tram-Train. Přístup k stávající železniční stanici na trati 026 je z širšího centra Police nad Metují z hlediska vzdálenosti neatraktivní, nemá dostatečnou docházkovou vzdálenost. Pro kvalitní využívání kolejové dopravy je navržena odbočka pro provoz Tram-Train, která umožní přivedení této dopravy přímo do širšího centra města s předpokládaným využíváním nejenom místní, ale i rekreační dopravou s velkým potenciálem Police nad Metují jako významným východištěm do Broumovských stěn.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>1,6</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>50 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>2,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravní obslužnosti jediného většího města v regionu bez přímé obsluhy železniční dopravou - možnost dalšího rozvoje turistiky a cykloturistiky (vazba na obě polická Muzea, koupaliště, Suchý Důl, nedaleké Broumovské stěny apod.) 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinařský zásah - možný střet se stávajícími městskými prvky

Název podopatření			Kód podopatření
Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train			AZ3c
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření na trati ke zvýšení traťové rychlosti, včetně úpravy stávajících úroňových přejezdů, a tím i dosažení zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova, doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod).			
Územní charakter a rozsah podopatření bodové / liniové (km) 110,5	Dopravní význam mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y) ANO (CZ, PL)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd. 80 km/h
Orientační náklady realizace (mil. EUR) 3,0	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - zvýšení kvality dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - zvýšení rekreační funkce území - možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky	Možná rizika navrženého řešení

Název podopatření			Kód podopatření
Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Klodzku			AZ3d
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i>	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i>	<i>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i>	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i>
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Klodzku. Uvažována je úprava stávající železniční stanice, včetně zázemí, pro potřeby navrhovaného provozního systému.			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření plošné (km²)</i>	<i>Dopravní význam regionální mezinárodní (nadregionální)</i>	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i>	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
0,06		NE (PL)	
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i>	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i>	<i>Hlavní očekávané přínosy</i>	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>
8,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	- další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu	

<i>Název podopatření</i> Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Klodzku, Kudowě-Zdróji, Náchodě-Bělovsi, Hronově a Teplicích nad Metují)			<i>Kód podopatření</i> AZ3e
<i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i> železniční - Z	<i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i> A	<i>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i> 0	<i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i> II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro kombinovanou dopravu železnice/turistika (případně cykloturistika). Navržena je úprava drážních objektů i pro potřeby turistické infrastruktury, řešení půjčoven jízdních kol, doplnění stojanů pro jízdní kola, osazení nástěnných map a orientačního systému, občerstvení, odstavná stání pro osobní automobily apod.			
<i>Územní charakter a rozsah podopatření</i> bodové	<i>Dopravní význam</i> regionální mezinárodní (nadregionální)	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i> ANO (CZ, PL)	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>
<i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i> 1,5	<i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i> Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<i>Hlavní očekávané přínosy</i> - další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu	<i>Možná rizika navrženého řešení</i>

Název podopatření			Kód podopatření
Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“			AZ3f
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
<p>Navrženo je doplnění a aktualizace rozsahu zastávek v místech blízkosti obytné zastávky bez železniční stanice, nové zastávky jsou uvažovány pro potřeby systému Tram-Train. Pro potřeby zastávek bude nutné doplnění nástupišť, zabezpečovacího zařízení, čekáren (lze typové - tramvajová zastávka), příp. realizace přístupových komunikací pro motorovou i nemotorovou dopravu a odstavných stání.</p> <p>Žádoucí vložení nových zastávek pro TRAM-TRAIN provoz (při dodržení cca 1-2 km minimálního odstupu zastávek v navržené hustotě): Ścinawka Dolna; Gołogłowy; Ustronie; Klodzko; Nowy Wielisław; Szczytna - Złota; Duszniki-Zdój - Polne Domy/Dolina; Jeleniów; Kudowa-Zdrój - camp; Kudowa-Zdrój - křížení cyklotras 4306 a 4095; Velké Poříčí - Poříčská ulice; Hronov - Padolí; Žabokrký; Police nad Metují - město/muzeum Merkur (v případě realizace odbočky Police nad Metují); Česká Metuje - příp. posun stávající žel. zastávky blíže k obci;</p> <p>Žádoucí vložení nových přestupních zastávek/stanic pro TRAM-TRAIN provoz (popř. úprava stávajících vč. posunutí): Náchod - Běloves (možná úprava stávající železniční zastávky Náchod-Běloves);</p> <p><i>Pozn.:</i></p> <p>Zastávky Tlumaczów; hraniční přechod Otovice-Tlumaczów; Otovice-zastávka (v místě původní ž.zast. Otovice-zastávka); Otovice (v místě původní ž.st. Otovice); Otovice/Martínkovice; Broumov-Havlíčková ul./sportovní areál a přestupní zastávka/stanice Ścinawka Górna již jsou navrženy k doplnění v rámci okruhu AZ1 (do AZ3f tudíž nejsou započteny);</p> <p>Zastávky Meziměstí-Jiráskova čtvrť/Alpská Víška, Bohdašín (příp. posun stávající ž.zast.) a přestupní zastávka/stanice Teplice nad Metují - Lachov již jsou navrženy k doplnění v rámci okruhu AZ2 (do AZ3f tudíž nejsou započteny);</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
bodové (15+1)	mezinárodní (nadregionální)	ANO (CZ, PL)	
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
1,4	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - dosažitelnost veřejné dopravy pro nová území (další sídla a části sídel), celkové zlepšení dopravní obslužnosti jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky 	

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Náchod - Vysokov - Starkoč - Červený Kostelec - Malé Svatoňovice - Trutnov-Poříčí - Adršpach - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod</p> <p>(Okruh „SPISOVATELŮ“)</p>		<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AZ4</p> <p>(AZ4a, AZ4b, AZ4c, AZ4d, AZ4e, AZ4f)</p>	
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Okruh Spisovatelů spojuje místa s vazbou na působení významných literátů v zájmovém území. V rámci okruhu Spisovatelů jsou navržena pro jeho funkčnost tato podopatření:</p> <p>Vysokovská propojka (AZ4a) Trutnovská propojka II - lhotecká (AZ4b) Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train (AZ4c) Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Náchodě (AZ4d) Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Náchodě a Červeném Kostelci, popř. Malých Svatoňovicích) (AZ4e) Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“ (AZ4f)</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 033 Náchod - Starkoč č. 032 Starkoč - Trutnov-Poříčí č. 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují č. 026 Teplice nad Metují - Náchod</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>88,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>22,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - zvýšení rekreační funkce území - možnost dalšího rozvoje turistické a cykloturistické dopravy 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - krajinařský zásah (propojky)

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice s tratí č. 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř pro provoz Tram-Train</p> <p>(„Vysokovská propojka“)</p> <p>(částečná alternativa k AZ5b, tj. k odbočce z navrženého tunelové propojení tratí č. 026 a 032 směrem ke Starkoči na okruh AZ4 pro Tram-Train)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ4a</p> <p>(částečná alternativa k AZ5b)</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I. (existuje alternativa)</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navrženo je propojení železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice s tratí č. 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř pro provoz Tram-Train ve volném terénu u Vysokova. Propojka je navržena pro trasování okruhu Spisovatelů, navrženým opatřením by bylo provedeno propojení obou tratí pro provoz Tram-Train s efektem optimalizace jízdních dob.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>1,8</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>50 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>8,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 032 Jaroměř - Starkoč - Červený Kostelec - Trutnov-Poříčí s trati č. 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují mezi Trutnovem-Poříčím a Lhotou</p> <p>(„Trutnovská propojka II - Ihtecká“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ4b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navrženo je propojení železniční trati č. 032 Jaroměř - Starkoč - Červený Kostelec - Trutnov-Poříčí s trati č. 047 Trutnov-Poříčí - Teplice nad Metují mezi Trutnovem-Poříčím a Lhotou. Propojka je navržena pro trasování okruhu Spisovatelů, navrženým opatřením by bylo provedeno přímé propojení obou tratí s efektem optimalizace jízdních dob a odstraněním úvratě v Trutnově.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>0,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (EUR)</p> <p>1,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - dílčí krajinářský zásah - mimoúrovňové křížení se silnicí II/301

Název podopatření			Kód podopatření
Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train			AZ4c
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření na trati ke zvýšení traťové rychlosti a tím i dosažení zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova, doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod).			
Územní charakter a rozsah podopatření bodové/liniové (km)	Dopravní význam mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y) ANO (CZ, PL)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd. 80 km/h
Orientační náklady realizace (mil. EUR) 3,5	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - zvýšení kvality dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - zvýšení rekreační funkce území - možnost rozvoje turistické a cykloturistické dopravy	Možná rizika navrženého řešení

Název podopatření			Kód podopatření
Přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Náchodě			AZ4d
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navržena jsou opatření pro přizpůsobení provozního zázemí železniční infrastruktury v Náchodě. Uvažována je úprava stávající železniční stanice, včetně zázemí, pro potřeby navrhovaného provozního systému.			
Územní charakter a rozsah podopatření plošné (km ²)	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
0,08	nadregionální s přeshraničním efektem	NE (CZ)	
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
8,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	- další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu	

<p style="text-align: center;"><i>Název podopatření</i></p> <p>Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů (zejména v Náchodě a Červeném Kostelci, popř. Malých Svatoňovicích)</p>			<p style="text-align: center;"><i>Kód podopatření</i></p> <p style="text-align: center;">AZ4e</p>
<p><i>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</i></p> <p>železniční - Z</p>	<p><i>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</i></p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p><i>Rizikovost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i></p> <p style="text-align: center;">0</p>	<p><i>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</i></p> <p style="text-align: center;">II.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navržena jsou opatření pro kombinovanou dopravu železnice/turistika (případně cykloturistika). Navržena je úprava drážních objektů i pro potřeby turistické infrastruktury, řešení půjčoven jízdních kol, doplnění stojanů pro jízdní kola, osazení nástěnných map a orientačního systému, občerstvení, odstavná stání pro osobní automobily apod.</p>			
<p><i>Územní charakter a rozsah podopatření</i></p> <p style="text-align: center;">bodové</p>	<p><i>Dopravní význam</i></p> <p style="text-align: center;">regionální s přeshraničním efektem</p>	<p><i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i></p> <p style="text-align: center;">NE (CZ)</p>	<p><i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i></p>
<p><i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i></p> <p style="text-align: center;">1,0</p>	<p><i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i></p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p><i>Hlavní očekávané přínosy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - další využití a oživení stávajících drážních objektů - zlepšení turistické infrastruktury v návaznosti na železniční dopravu 	<p><i>Možná rizika navrženého řešení</i></p>

Název podopatření			Kód podopatření
Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“			AZ4f
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
<p>Navrženo je doplnění a aktualizace rozsahu zastávek v místech blízkosti obytné zastávky bez železniční stanice, nové zastávky jsou uvažovány pro potřeby systému Tram-Train. Pro potřeby zastávek bude nutné doplnění nástupišť, zabezpečovacího zařízení, čekáren (Ize typové - tramvajová zastávka), příp. realizace přístupových komunikací pro motorovou i nemotorovou dopravu a odstavných stání.</p> <p>Žádoucí vložení nových zastávek pro provoz Tram-Train (při dodržení cca 1-2 km minimálního odstupu zastávek v navržené hustotě): Náchod-Běloves - sportovní areál; Náchod - Riegrova ulice; Vysokov - Malá branka/U Cihelny; Studnice; Olešnice - odbočka směr Všeliby; Stolín;</p> <p>Žádoucí vložení nových přestupních zastávek/stanic pro Tram-Train provoz (popř. úprava stávajících vč. posunutí): Vysokov - nová spojka;</p> <p><i>Pozn.:</i></p> <p>Zastávky Teplice nad Metují - koupaliště/sportovní areál, Teplice nad Metují - Bučnice, Adršpach - zámek, Petřikovice - skiareál/koupaliště/bunkr Slavětín a přestupní zastávka/stanice Trutnov-zastávka (poblíž stávající žel. zastávky) již jsou navrženy k doplnění v rámci okruhu AZ2 (do AZ4f tudíž nejsou započteny); v případě nemožnosti jedné přestupní zastávky pro okruhy AZ2 a AZ4 lze uvažovat v rámci AZ4 o přestupní zastávce/stanici Trutnov- Poříčí - Lhota;</p> <p>Zastávky Velké Poříčí - Poříčská ulice, Hronov - Padolí, Žabokrký, Police nad Metují - město/muzeum Merkur (v případě realizace odbočky Police nad Metují), Česká Metuje (příp. posun stávající žel. zastávky blíže k obci) a přestupní zastávky/stanice Náchod - Běloves (možná úprava stávající železniční zastávky Náchod-Běloves) a již jsou navrženy k doplnění v rámci okruhu AZ3 (do AZ4f tudíž nejsou započteny);</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
bodové (6+1/2)	regionální s přeshraničním efektem	NE (CZ)	
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
0,5	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - dosažitelnost veřejné dopravy pro nová území (další sídla a části sídel), celkové zlepšení dopravní obslužnosti jádrového území - zvýšení atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - posílení rekreační funkce území, možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky 	

<p style="text-align: center;"><i>Název opatření</i></p> <p style="text-align: center;">Optimalizace železničního spojení Hradec Králové - Jaroměř - Náchod - Hronov - Teplice nad Metují - Meziměstí - (Broumov - Otovice) v úseku Vysokov - Jaroměř</p>			<p><i>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</i></p> <p style="text-align: center;">AZ5</p> <p style="text-align: center;">(AZ5a, AZ5b, AZ5c)</p>
<p><i>Typ opatření (dle druhu dopravy):</i></p> <p style="text-align: center;">železniční - Z</p>	<p><i>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</i></p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p><i>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i></p> <p style="text-align: center;">-1</p>	<p><i>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</i></p> <p style="text-align: center;">I.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Popis opatření:</i></p> <p>Navržena jsou opatření na tratích z důvodu zvýšení kvality republikového i příhraničního významného tahu. Řešena jsou opatření ke zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i přizpůsobení provozu Tram-Train na části trati (doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod).</p> <p>Návrh opatření zahrnuje následující tratě:</p> <p>č. 031 Hradec Králové - Jaroměř č. 032 Jaroměř - Starkoč č. 033 Starkoč - Náchod č. 026 Náchod - Meziměstí - Broumov - Otovice</p> <p>Navržena jsou tato podopatření:</p> <p>Vysokovská spojka (AZ5a) Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train v úseku Vysokov - Jaroměř či alespoň do České Skalice k v.n. Rozkoš (AZ5b).</p>			
<p><i>Územní charakter a rozsah opatření</i></p> <p style="text-align: center;">liniové (km)</p> <p style="text-align: center;">20,5</p>	<p><i>Dopravní význam</i></p> <p style="text-align: center;">nadregionální - s významným mezinárodním efektem</p>	<p><i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i></p> <p style="text-align: center;">NE (CZ)</p>	<p><i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i></p> <p style="text-align: center;">80 km/h</p>
<p><i>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</i></p> <p style="text-align: center;">41,0</p>	<p><i>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</i></p> <p>V souladu s nadřazenou dokumentací (ZÚR), kromě odbočky z tunelu pro Tram-Train směr Starkoč.</p>	<p><i>Hlavní očekávané přínosy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravního napojení regionu i vnitřní dopravní obslužnosti - zkrácení jízdních dob - zvýšení možností a atraktivity osobní i nákladní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy 	<p><i>Možná rizika navrženého řešení</i></p> <p>- u podopatření AZ5a krajinářský zásah, kontakt s obytnou zástavbou a křížení se stávajícími tratěmi č. 026 a č. 032 bude nutné řešit převedením trasy do tunelu.</p>

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice - Nové Město nad Metují - Týniště nad Orlicí s trati č. 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř pro klasický železniční provoz i pro Tram-Train - včetně odbočky na trať č. 032 směrem ke Starkoči na okruh AZ4 pro provoz Tram-Train)</p> <p>(„Vysokovská spojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AZ5a</p> <p>(částečná alternativa k AZ4a)</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p>Popis podopatření:</p> <p>Navrženo je propojení železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod - Václavice - Nové Město nad Metují - Týniště nad Orlicí s trati č. 032 Trutnov-Poříčí - Starkoč - Jaroměř pro klasický železniční provoz i pro Tram-Train - včetně odbočky na trať č. 032 směrem ke Starkoči na okruh AZ4 pro provoz Tram-Train). Spojka je navržena pro kvalitní funkci okruhu, cílem navrženého opatření je přímé propojení obou tratí s efektem optimalizace jízdních dob a odstraněním dvojí úvratě Starkoč - Václavice.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>2,5</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální s významným mezinárodním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>40,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>V souladu s nadřazenou dokumentací (ZÚR), kromě odbočky z tunelu pro Tram-Train směr Starkoč.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kvality dopravního napojení regionu i vnitřní dopravní obslužnosti - zkrácení jízdních dob - zvýšení možností a atraktivity osobní i nákladní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <p>- krajinný zásah, kontakt s obytnou zástavbou a křížení se stávajícími tratěmi č. 026 a č. 032 bude nutné řešit převedením trasy do tunelu.</p>

Název podopatření			Kód podopatření
Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train v úseku Vysokov - Jaroměř			AZ5b
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
železniční - Z	A*	0	II.
<p style="text-align: center;"><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Navržena jsou opatření na trati ke zvýšení traťové rychlosti a tím i dosažení zkrácení jízdních dob na trati. Součástí opatření je i přizpůsobení provozu Tram-Train (obnova, doplnění zastávek, úprava nástupišť, řešení napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení apod).</p> <p>Pozn.: *Úsek Náchod - Vysokov je řešen v rámci okruhu AZ4, resp. podopatření AZ4c, úsek Česká Skalice - Jaroměř spadá i do opatření BZ3; prioritní je úsek ležící celý v jádrovém území - tj. Vysokov-České Skalice k v.n. Rozkoš;</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření bodové / liniové (km)	Dopravní význam nadregionální - s přeshraničním efektem	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
18,0		NE (CZ)	80 km/h
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - zvýšení dopravní obslužnosti - zvýšení možností a atraktivity regionální osobní drážní přepravy - větší využití železnice jako ekologické dopravy - zvýšení rekreační funkce území - možnost rozvoje turistiky a cykloturistiky	Možná rizika navrženého řešení
1,0			

5.2.2 Opatření a podopatření kategorie B (v „jádrovém území“ jen zčásti či zcela mimo něj, s vazbou na kategorii A)

Opatření kategorie B nejsou rozpracována tak podrobně jako opatření kategorie A, a to vzhledem ke slabší přímé vazbě na „jádrové území“ a nižší míře prověření navrhovaných řešení v terénu. Možná související podopatření jsou vyjmenována pouze pod třemi nadřazeným opatřeními kategorie B, a to pouze výčtově, nikoliv v samostatných v tabulkách. U této trojice okruhů lze předpokládat největší turistický a dopravní význam.

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Náchod - Kudowa-Zdrój - Lewin Kłodzki - Duszniki-Zdrój - Polanica-Zdrój - Kłodzko - Bystrzyca Kłodzka - Międzyzlesie - Lichkov - Mladkov - Jablonné nad Orlicí - Letohrad - Žamberk - Doudleby nad Orlicí (- odbočka na trať Vamberk-Rokytnice v Orlických horách a výhledově možnost i dále směr Říčky v Orlických horách) - Kostelec nad Orlicí - Častolovice (- odbočka Rychnov nad Kněžnou - Solnice) - Týniště nad Orlicí - Opočno (- odbočka Dobruška) - Nové Město nad Metují - Václavice - Vysokov - Náchod</p> <p>(Okruh „ORLICKÝ“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>BZ1</p> <p>(BZ1a, BZ1b, BZ1c, BZ1d, BZ1e, BZ1f, BZ1g)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Pozn.: Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod s tratí Kłodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój řešena již v rámci okruhu AZ3, resp. podopatření AZ3a;</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 309 Náchod - Kudowa-Zdrój - Kłodzko</p> <p>č. 276 Kłodzko - Międzyzlesie</p> <p>č. 024 Międzyzlesie - Letohrad</p> <p>č. 021 Letohrad - Týniště n. O.</p> <p>č. 026 Týniště n. O. - Náchod</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>173,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

MOŽNÁ SOUVISEJÍCÍ PODOPATŘENÍ:

- BZ1a** - Propojka železničních tratí Náchod-Kłodzko a Kłodzko-Międzyzlesie
- BZ1b** - Propojka na odbočku Vamberk-Rokytnice v Orlických horách (ve směru od Potštejna) a výhledově možnost i pokračovat dále směr Říčky v Orlických horách
- BZ1c** - Propojka na odbočku Častolovice-Rychnov nad Kněžnou-Solnice (ve směru od Kostelce nad Orlicí)
- BZ1d** - Propojka z trati č. 026 na odbočku Opočno-Dobruška (ve směru od Očelic)
- BZ1e** - Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train
- BZ1f** - Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů
- BZ1g** - Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Trutnov (- odbočka Mladé Buky - Svoboda nad Úpou) - Hostinné - Kunčice nad Labem (- odbočka Vrchlabí) - Dolní Branná - Martinice v Krkonoších (- odbočka Jilemnice - Jablonec nad Jizerou) - Roztoky u Jilemnice (- alter. Karlov - Stará Paka) - Bělá u Staré Paky - Košťálov - Semily - Spálov (- odbočka Železný Brod - Malá Skála - Turnov) - Velké Hamry - Tanvald - Desná - Harrachov-Mýtina - Sklarska Poręba - Piechowice - Jelenia Góra -</p> <p>alternativa A (bez nutnosti propojky): - Dąbrowica - Janowice Wielkie - Marciszów - Kamienna Góra -</p> <p>alternativa B (s nutností propojky): - Mysłakowice (- odbočka Karpacz) Kowary - Kamienna Góra -</p> <p>a dále společně směr - Lubawka - Královec (- odbočka Žacléř) - Bernartice u Trutnova - Trutnov-Poříčí (- Trutnov)</p> <p>(Okruh „KRKONOŠSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>BZ2</p> <p>(BZ2a, BZ2b, BZ2c, BZ2d, BZ2e, BZ2f, BZ2g, BZ2h, BZ2i, BZ2j, BZ2k)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 040 Trutnov - Bělá u Staré Paky</p> <p>č. 030 Bělá u Staré Paky - Železný Brod</p> <p>č. 035 Železný Brod - Tanvald</p> <p>č. 036 Tanvald - Harrachov - Szklarska Poręba</p> <p>č. 311 Szklarska Poręba - Jelenia Góra</p> <p>č. 274 Jelenia Góra - Kamienna Góra</p> <p>č. 299 Kamienna Góra - Lubawka</p> <p>č. 043 Lubawka - Trutnov</p> <p>Pozn.: Propojka železniční trati č. 026 Broumov - Meziměstí - Teplice nad Metují - Hronov - Náchod s tratí Klodzko - Duszniki-Zdrój - Lewin Klodzki - Kudowa-Zdrój řešena již v rámci okruhu AZ3, resp. podopatření AZ3a;</p> <p>V rámci dalšího prověřování okruhu nutno přihlídnout ke dříve zpracovávaným studiím: <i>Zajištění dopravní obslužnosti východních Krkonoš kolejovou dopravou - studie proveditelnosti (2008) + Dopravně-urbanistická studie Harrachov - napojení na železnici v rámci systému Regiotram NISA (koncept 2001);</i></p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>211,9</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

MOŽNÁ SOUVISEJÍCÍ PODOPATŘENÍ:

BZ2a - Propojka na trať č. 040 z odbočky Trutnov-Svoboda nad Úpou (ve směru od Starého Města)

BZ2b - Propojka na trať č. 040 z odbočky Kunčice nad Labem-Vrchlabí (ve směru od Vrchlabí)

BZ2c - Propojka na trať č. 040 z odbočky Martinice v Krkonoších-Jablonec nad Jizerou (od Jilemnice)

BZ2d - Propojka tratí č. 040 a 030 (popř. i 064) SZ od Staré Paky

BZ2e - Propojka tratí č. 035 a 030 Z od Spálova

BZ2f - Propojka na odbočku Mysłakowice-Karpacz (ve směru od Karpacze)

BZ2g - pro variantu B: Propojka na trať Kamienna Góra-Lubawka JZ od Kamienne Góry

BZ2h - Propojka na trať č. 043 z odbočky Královec-Žacléř (ve směru od Žacléře)

BZ2i - Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train

BZ2j - Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů

BZ2k - Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Česká Skalice (v.n. Rozkoš) - Jaroměř - Kuks - Dvůr Králové nad Labem (- odbočka k ZOO a blíže k centru města s využitím stávající vlečky) - Bílá Třemešná - Stará Paka - Roztoky u Jilemnice - Martinice v Krkonoších (- odbočka Jilemnice - Jablonec nad Jizerou) - Kunčice nad Labem (- odbočka Vrchlabí) - Hostinné - Trutnov (- odbočka Mladé Buky - Svoboda nad Úpou) - Malé Svatoňovice - Rtně v Podkrkonoší - Červený Kostelec - Starkoč - Česká Skalice</p> <p>(Okruh „LABSKO-ÚPSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>BZ3</p> <p>(BZ3a, BZ3b, BZ3c, BZ3d, BZ3e)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 032 Česká Skalice - Jaroměř</p> <p>č. 030 Jaroměř - Stará Paka</p> <p>č. 040 Stará Paka - Trutnov</p> <p>č. 032 Trutnov - Česká Skalice</p> <p>Pozn.: Propojka na trať č. 040 z odbočky <i>Martinice v Krkonoších-Jablonec nad Jizerou</i> (od Jilemnice) řešena již v rámci okruhu BZ2, resp. podopatření BZ2c; Propojka na trať č. 040 z odbočky <i>Kunčice nad Labem-Vrchlabí</i> (ve směru od Vrchlabí) řešena již v rámci okruhu BZ2, resp. podopatření BZ2b; Propojka na trať č. 040 z odbočky <i>Trutnov-Svoboda nad Úpou</i> (ve směru od Starého Města) řešena již v rámci okruhu BZ2, resp. podopatření BZ2a;</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>145,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální</p> <p>s pravděpodobným přeshraničním turistickým efektem (ZOO, v.n. Rozkoš, Kuks, Josefov aj.)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

MOŽNÁ SOUVISEJÍCÍ PODOPATŘENÍ:

BZ3a - Propojka tratí č. 030 a 032 v Jaroměři (minimálně pro potřeby provozu „Tram-Train“)

BZ3b - Úprava vlečky ve Dvoře Králové nad Labem pro přivedení přímého Tram-Train spojení blíže k centru města, koupališti a ZOO (vč. vložení 2-3 zastávek)

alternativní řešení: nová odbočka Tram-Train ze stávající železniční trati u Bílé Třemešné přímo k ZOO (směrem od SZ)

BZ3c - Modernizace stávajících traťových úseků včetně obnovy stanic a přizpůsobení provozu Tram-Train

BZ3d - Doplnění související turistické infrastruktury s využitím stávajících drážních objektů

BZ3e - Vložení nových zastávek na okruhu pro potřeby „Tram-Train“

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Náchod - Nové Město nad Metují - Opočno (- odbočka Dobruška) - (žádoucí přímá propojka) Týniště nad Orlicí - Třebechovice pod Orebem - Hradec Králové (Železniční muzejní expozice) - (žádoucí přímá propojka u m.č. Plácky) - Předměřice nad Labem - Lochenice - Smiřice - Jaroměř - Česká Skalice - (žádoucí přímá propojka) - Vysokov - Náchod</p> <p>(Okruh „NÁCHODSKO-HRADECKÝ“ / „KOLEM ROZKOŠE“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ4</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</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>Pozn.: Propojka z trati č. 026 na odbočku Opočno-Dobruška (ve směru od Očelic) řešena již v rámci okruhu BZ1, resp. podopatření BZ1d;</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>83,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální</p> <p>s pravděpodobným přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Nowa Ruda - Gluszyca - Jedlina-Zdrój (- odbočka směr Wałbrzych) - Jugowice - Bystrzyca Górna - Bystrzyca Dolna (- Świdnica; žádoucí přímá propojka) - Mościsko - Dzierżoniów (- odbočka bývalé okružní trati směr Pieszyce - Bielawa - Budzów a dále) - Piława Górna - Ząbkowice Śląskie - Kamieniec Ząbkowicki (- odbočka Złoty Stok, - odbočka směr Otmuchów - Nysa, - odbočka směr Ziębice - Strzelin; žádoucí přímá propojka směr Kłodzko) - Kłodzko (- odbočka směr Ścinawica; žádoucí přímá propojka směr Ścinawka Średnia) - Ścinawka Średnia (- odbočka směr Radków) - Nowa Ruda</p> <p>(Okruh „SOWIEGÓRSKI“ / „ŚWIDNICKO-KŁODZKI“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ5</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 286 Nowa Ruda - Jedlina Zdrój Úsek Jedlina Zdrój - Świdnica není v současné době provozován, navržena obnova trati. č. 137 Świdnica - Kamieniec Ząbkowicki č. 276 Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko č. 286 Kłodzko - Nowa Ruda</p> <p>Lze i vložit dva vnitřní okruhy ve stopách zrušených tratí: menší (Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa - Dzierżoniów) a větší Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa - Budzów - Ząbkowice Śląskie) - viz dále BZ12</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>142,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální</p> <p>s pravděpodobným přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Wałbrzych - Świebodzice - Jaworzyna Śląska (- odbočka Strzegom, - odbočka Pastuchów, - odbočka směr Żarów - Wrocław) - Świdnica (- odbočka směr Sobótka) - Bystrzyca Dolna (- odbočka směr Dzierżoniów) - Bystrzyca Górna - Jugowice - Jedlina-Zdrój (- odbočka směr Nowa Ruda) - Wałbrzych (žádoucí přímá propojka)</p> <p>(Okruh „ŚWIDNICKO-WAŁBRZYSKI“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ6</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 274 Wałbrzych - Jaworzyna Śląska č. 137 Jaworzyna Śląska - Świdnica Úsek Świdnica - Jedlina Zdrój není v současné době provozován, navržena obnova trati. č. 286 Jedlina Zdrój - Wałbrzych</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>69,4</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním a pravděpodobným přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh (Kamienna Góra) - Dębrznik - Marciszów (žádoucí přímá propojka) - Domanów - Stare Rochowice - Bolków - Klaczyna - Roztoka (- odbočka Jawor) - Strzegom - Stanowice - Jaworzyna Śląska/Nowy Jaworów (žádoucí přímá propojka) - Świebodzice - Wałbrzych - Boguszów-Gorce - Witków - Jaczków - Sędziszów - Dębrznik - (Kamienna Góra)</p> <p>(Okruh „KŚIAŻAŃSKI“ / „WAŁBRZYSKI“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ7</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 776 (Kamienna Góra) - Dębrznik - Marciszów Úsek Marciszów - Bolków není v současné době provozován, navržena obnova trati. č. 302 Bolków - Strzegom č. 137 Strzegom - Jaworzyna Śląska č. 274 Jaworzyna Śląska - Wałbrzych- Dębrznik - (Kamienna Góra)</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>101,1</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním a pravděpodobným přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Jelenia Góra - Dąbrowica - Janowice Wielkie - Marciszów - Dębrznik - Kamienna Góra (- odbočka Krzeszów - Chełmsko Śląskie/-Jawiszów) - Piszczowice - Szarocin - Ogorzelec - Kowary - Myslakowice - Jelenia Góra (žadoucí přímá propojka)</p> <p>(Okruh „KOWARSKI“ / „GÓRSKI“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ8</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 274 Jelenia Góra - Dębrznik č. 299 Dębrznik - Kamienna Góra č. 345 Kamienna Góra - Piszczowice Úsek Piszczowice - Kowary není v současné době provozován, navržena obnova trati. č. 308 Kowary - Jelenia Góra</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>64,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním a pravděpodobným přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Dzierżoniów (- Pieszyce) - Bielawa - Ostroszowice - Srebrna Góra - Budzów - Stozsowice - Ząbkowice Śląskie - Piława Góra - Dzierżoniów</p> <p>(Okruh „BIELAWSKI“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ9</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>II.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: Úsek <i>Dzierżoniów (- Pieszyce) - Bielawa - Ostroszowice - Srebrna Góra - Budzów - Stozsowice - Ząbkowice Śląskie</i> není v současné době provozován, navržena je obnova trati. č. 137 <i>Ząbkowice Śląskie - Dzierżoniów</i></p> <p>Lze vložit i menší okruh ve stopách zrušené trati <i>Dzierżoniów - Pieszyce - Bielawa - Dzierżoniów</i>.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>57,9</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Jaroměř - Smiřice (alter. až do Hradce Králové a dále směr Všeštery - Sadová - Hněvčeves) - Račice nad Trotinou - Hoříněves - (žádoucí přímá propojka) Hněvčeves - Hořice - (žádoucí přímá propojka) Ostroměř - Lázně Běláhrad - Nová Paka - Stará Paka - (žádoucí přímá propojka) Horka u Staré Paky - Borovnice - Mostek - Bílá Třemešná - Dvůr Králové nad Labem (- odbočka k ZOO a blíže k centru města s využitím stávající vlečky) - Kuks - Jaroměř</p> <p>(Okruh „PODZVIČINSKÝ“ / „LABSKO-BYSTŘICKÝ“ / „ERBENŮV“ / „MILETÍNSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ10</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 031 Jaroměř - Smiřice č. 046 Smiřice - Hněvčeves č. 041 Hněvčeves - Ostroměř č. 040 Ostroměř - Stará Paka č. 030 Stará Paka - Jaroměř</p> <p>Pozn.: Úprava vlečky ve Dvoře Králové nad Labem pro přivedení přímého Tram-Train spojení blíže k centru města, koupališti a ZOO (vč. vložení 2-3 zastávek), popř. alternativní řešení v podobě nové odbočky Tram-Train ze stávající železniční trati u Bílé Třemešné přímo k ZOO řešeny již v rámci okruhu BZ3, resp. podopatření BZ3b;</p> <p>Možné je i alternativní trasování okruhu ze Smiřic až do Hradce Králové a dále směr Všeštery - Sadová - Hněvčeves (tj. s vynecháním aktuálně neprovozovaného úseku železniční trati přes Hoříněves);</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>104,9</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním a pravděpodobným přeshraničním turistickým efektem (ZOO, Kuks, Josefov aj.)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Smiřice - Lochenice - Předměřice nad Labem - (žádoucí přímá propojka) Plotiště nad Labem (Hradec Králové) - Všestary - Dlouhé Dvory - Dohalice - Sadová - Hněvčeves - Hoříněves - Račice nad Trotinou - Smiřice</p> <p>(Okruh „BOJIŠTĚM 1866“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ11</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>II.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 031 Smiřice - Hradec Králové č. 041 Hradec Králové - Hněvčeves č. 046 Hněvčeves - Smiřice</p> <p>Pozn.: Provoz osobní dopravy na trati č. 046 zastaven v roce 2004, nepravidelné využití pro nostalgické jízdy historickými výletními vlaky).</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>34,4</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním a pravděpodobným přeshraničním turistickým efektem (vč. česko- německého a česko- rakouského)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Hořice - Hněvčeves (- odbočka směr Hořiněves) - Sadová - Všešary - Hradec Králové - Dobřenice - Chlumeck nad Cidlinou (- a dále směr Velký Osek, - odbočka Městec Králové) - Nový Bydžov - Ostroměř (žádoucí přímá propojka směr Sobčice; - odbočky směr Jičín, - Lázně Běláhrad) - Hořice</p> <p>(Okruh „CIDLINSKO- BYSTRICKÝ“ / „HOŘICKO-CHLUMECKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ12</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 020 Hradec Králové - Chlumeck nad Cidlinou</p> <p>č. 040 Chlumeck nad Cidlinou - Ostroměř</p> <p>č. 041 Ostroměř - Hořice - Hradec Králové</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>88,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Jičín - Butoves - Ostroměř (- odbočky směr Hořice, - Lázně Bělohrad) - Smidary - Nový Bydžov - Chlumeck nad Cidlinou (napojení na hlavní trať Hradec Králové - Velký Osek) - Městec Králové - Svídnice (žádoucí přímá propojka Svídnice - Ledečky; - odbočka směr Nymburk) - Rožďalovice - Kopidlno (- odbočka směr Dětenice - Dolní Bousov) - Jičíněves - Jičín (žádoucí přímá propojka Staré Místo u Jičína - Butoves)</p> <p>(Okruh „JIČÍNSKO-CHLUMECKÝ“ / „CIDLINSKO-MRLINSKÝ“ / „CIDLINSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ13</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 041 Jičín - Ostroměř</p> <p>č. 040 Ostroměř - Chlumeck nad Cidlinou</p> <p>č. 062 Chlumeck nad Cidlinou - Křižec</p> <p>č. 061 Křižec - Jičín</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>92,0</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Jičín - Železnice - Libuň (žádoucí přímá propojka Jinolice - Kněžnice; - odbočky směr Mladějov, - Rovensko pod Troskami) - Kněžnice - Lomnice nad Popelkou - Stará Paka (- odbočky směr Semily, - Jilemnice, - Vrchlabí, - Dvůr Králové nad Labem) - Nová Paka - Lázně Bělohrad - Ostroměř (- odbočky směr Hořice, - Nový Bydžov) - Butoves - Jičín</p> <p>(Okruh „JIČÍNSKO-NOVOPACKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ14</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 041 Ostroměř - Libuň</p> <p>č. 064 Libuň - Stará Paka</p> <p>č. 040 Stará Paka - Ostroměř</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>72,1</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Jičín (- odbočka směr Butoves - Ostroměř) - Jičíněves - Kopidlno (- odbočka směr Rožďalovice - Nymburk/-Městec Králové) - Dětenice - Domousnice - Dolní Bousov (- odbočky směr Kosmonosy, - Bakov nad Jizerou) - Sobotka - Mladějov - Libuň (- odbočky směr Rovensko pod Troskami-Turnov, - Lomnice nad Popelkou, - Libunec-Hrdoňovice) - Jinolice - Jičín</p> <p>(Východní okruh „ČESKÝM RÁJEM“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ15</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 061 Jičín - Kopidlno č. 063 Kopidlno - Dolní Bousov č. 064 Dolní Bousov - Libuň č. 041 Libuň - Jičín</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>69,9</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Libuň (- odbočky směr Lomnice nad Popelkou, - Jičín, - Libunec-Hrdoňovice) - Mladějov - Sobotka - Dolní Bousov (- odbočky směr Kosmonosy, - Domousnice-Dětenice) - Bakov nad Jizerou (žádoucí přímá propojka směr Mnichovo Hradiště; - odbočky směr Mladá Boleslav, - Bělá pod Bezdězem) - Mnichovo Hradiště - Turnov (- odbočky směr Železný Brod, - Hodkovice nad Mohelkou) - Rovensko pod Troskami - Libuň (žádoucí přímá propojka směr Mladějov)</p> <p>(Západní okruh „ČESKÝM RÁJEM“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ16</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 064 Libuň - Dolní Bousov</p> <p>č. 063 Dolní Bousov - Bakov nad Jizerou</p> <p>č. 070 Bakov nad Jizerou - Turnov</p> <p>č. 041 Turnov - Libuň</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>71,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Libuň - Rovensko pod Troskami - Hrubá Skála - Turnov (žádoucí přímá propojka směr Malá Skála; - odbočky směr Mnichovo Hradiště, - Hodkovice nad Mohelkou) - Malá Skála - Železný Brod (- Spálov; žádoucí přímá propojka tratí č. 030 a 035) - Semily - Košťálov - Ústí u Staré Paky (žádoucí přímá propojka směr Lomnice nad Popelkou; - odbočky směr Martinice v Krkonoších, - Stará Paka) - Lomnice nad Popelkou - Libuň (- odbočky směr Jičín, - Sobotka, - Libunec-Hrdoňovice)</p> <p>(Severní okruh „ČESKÝM RÁJEM“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ17</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích: č. 041 <i>Libuň - Turnov</i> č. 030 <i>Turnov - Stará Paka</i> č. 064 <i>Stará Paka - Libuň</i></p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>72,5</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Turnov - Hodkovice nad Mohelkou - Liberec - Jablonec nad Nisou (žádoucí přímá propojka tratí č. 030 a 036) - Lučany nad Nisou - Smržovka (- odbočka Jiřetín pod Bukovou - Josefův Důl) - Tanvald (- odbočka směr Desná; žádoucí přímá propojka směr Velké Hamry) - Velké Hamry - Spálov (žádoucí přímá propojka tratí č. 030 a 035) - Železný Brod - Malá Skála - Turnov (- odbočky směr Mnichovo Hradiště, - Rovensko pod Troskami)</p> <p>(Okruh „JEŠTĚDSKO-KOZÁKOVSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ18</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 030 <i>Železný Brod - Liberec</i></p> <p>č. 036 <i>Liberec - Tanvald</i></p> <p>č. 035 <i>Tanvald - Železný Brod</i></p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>92,6</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s nadregionálním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Železniční okruh Tanvald - Smržovka (- odbočka Jiřetín pod Bukovou - Josefův Důl) - Lučany nad Nisou - Jablonec nad Nisou - Liberec - Mníšek - Raspenava (- odbočka Hejnice - Bílý Potok pod Smrkem) - Frýdlant (- odbočka Nové Město pod Smrkem - Jindřichovice pod Smrkem) - Višňová - Černousy - Zawidów - Sulików - Włosień - Lubań (- odbočka Kościelnik - Leśna) - Olszyna - Gryfów Śląski (- odbočka Lubomierz, - rozvětvená odbočka Mirsk/-Świeradów-Zdrój) - Młyńsko - Rębiszów - Stara Kamienica - Jelenia Góra (žádoucí přímá propojka) - Piechowice - Sklarska Poręba - Harrachov-Mýtiny - Desná - Tanvald</p> <p>(Okruh „JIZERSKÝ“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>BZ19</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>železniční - Z</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>B</p>	<p>Rizikovost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Okruh je navržen po následujících tratích:</p> <p>č. 036 <i>Harrachov - Liberec</i></p> <p>č. 037 <i>Liberec - Černousy</i></p> <p>č. 344 <i>Zawidów - Wrociszów Dolny</i></p> <p>č. 290 <i>Wrociszów Dolny - Sulików</i></p> <p>č. 274 <i>Jerzmanki - Jelenia Góra</i></p> <p>č. 311 <i>Jelenia Góra - Sklarska Poręba</i></p> <p>Pozn.: Okruh lze prodloužit přes německé území až do Zgorzelce (Zawidów - Radomierzycy - Hagenwerder), optimálně s realizací dvou krátkých propojek (u Radomierzyc a ve Zgorzelci/Görlitz);</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>200,0</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>80 km/h</p>

5.3 SILNIČNÍ DOPRAVA

Všechna níže uvedená opatření v silniční dopravě spadají do územní kategorie A, tj. týkají se silniční sítě přímo v „jádrovém území“. Do této kategorie (včetně kódu) bylo zařazeno i podopatření AS1b, které má „fyzický“ průmět převážně těsně za pomyslnou hranici jádrového území. Svojí věcnou podstatou ho však přímo spoluvymezuje, coby součást navrhovaného vnějšího silničního okruhu.

Nadřazený dálniční a silniční systém (včetně navržených úseků) tvoří v regionální úrovni jádrového území vnější silniční okruh, který je po obvodu těžiště jádrového území doplněn vnitřním silničním okruhem. Oba okruhy obvodově propojují sídelní strukturu a ekonomické aktivity a v jednotlivých územních segmentech navazují na radiálně vedenou silniční síť. U vymezených okruhů se předpokládá jejich postupná přestavba a modernizace tak, aby byly schopny bezkolizně zajistit dopravní obsluhu jádrového území a převést tranzitní dopravu mimo jeho přírodně nejcenější partie. Nedílnou součástí návrhu je provázanost s dalšími druhy dopravy, především okružně koncipovanou dopravou železniční.

FOTO Č. 7: NOWA RUDA - VÝJEZD NA GLUSZYCU



TABULKA Č. 17: CHARAKTERISTIKA SILNIČNÍ SÍTĚ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

UKAZATEL	Těžiště jádrového území			Jádrové území			Širší řešené území		
	CZ	PL	Celkem	CZ	PL	Celkem	CZ	PL	Celkem
Celková délka silnic (km) ^B	106	632	738	543	2 487	3 030	6 151	6 040	12 191
- z toho dálnice (v ČR)	0			0			19		
- silnice 1. třídy (v ČR)	0			75			754		
- silnice 2. třídy (v ČR)	36			139			1 343		
- silnice 3. třídy (v ČR)	70			328			4 006		
- powiatové silnice (v PL)		320			1 318			3 180	
- gminové silnice (v PL.)		312			1 169			2 860	
Hustota silniční sítě (km/km ²)	0,58	1,08	0,96	0,48	0,98	0,83	0,79	0,86	0,82

Pozn.: Počet silnic dle kategorií je vždy podle okresů (v ČR) nebo powiatů (v Polsku); pokud je v řešeném území jen část okresu (powiatu), předpokládá se stejná struktura silnic jako v celém okrese (powiatu);

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Opatření na vnějším silničním okruhu jádrového území</p> <p>(„Vnější silniční okruh“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AS1</p> <p>(AS1a, AS1b)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Vnější silniční okruh ohraničuje obvodově jádrové území s přímou návazností na nadřazenou silniční i dálniční síť. Vnější silniční okruh kromě přepravní funkce umožňuje posílení, stabilizaci a kvalitní obsluhu okrajových oblastí s návazností na silnice II. třídy radiálně směřující do jádrového území. Vnější silniční okruh vytváří podmínky pro trvalejší česko-polskou spolupráci v oblasti cestovního ruchu, dopravy i při projektech investiční povahy. Navržený vnější okruh využívá stávající i výhledové kapacitní komunikace nadregionálního významu.</p> <p>Okruh o celkové délce 225 km tvoří následující úseky silnic:</p> <p>R11 Jaroměř – Trutnov – státní hranice (Královec) I/33 Jaroměř - státní hranice (Náchod) S-3 státní hranice (Lubawka) – Bolków č. 5 Bolków – Dobromierz č. 34 Dobromierz – Świebodzice č. 35 Świebodzice – Świdnica č. 382 Świdnica – Zabkowice Śląskie č. 8 (E67) Zabkowice Śląskie – Kłodzko – Kudowa-Zdrój</p> <p>Západní hranu vnějšího okruhu tvoří stabilizovaná návrhová trasa rychlostní silnice R11 na českém území a navazující S-3 na polském území, které jsou součástí transevropské dopravní sítě. Na ostatních silnicích vnějšího silničního okruhu jsou uvažovány dílčí směrové úpravy (obchvaty měst), které přispějí k dalšímu zkvalitnění a zkapacitnění okruhu. V rámci vnějšího silničního okruhu jsou navržena dvě podopatření: AS1a („Jižní varianta obchvatu Náchoda“) a AS1b („Obchvat Nového Města nad Metují“).</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>225</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR) (AS1a, AS1b)</p> <p>335,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Na polském území jsou v rámci nadřazené dokumentace uvažovány následující úpravy na silniční síti s vazbou na vnější silniční okruh: silnice č. 34 - jižní obchvat Świebodzice, silnice č. 35 - severní obchvat Mokreszów, jižní obchvat Świdnica silnice č. 382 - jižní obchvat Dzierzoniów, jihozápadní obchvat Piława Dolna</p> <p>Na českém území jsou uvažovány dle ZÚR úpravy na silnici I/33, jakožto dálničního přivaděče dálnice D11/R11. Řešen je severní obchvat Náchoda, jižní obchvat obce Svinišťany, severní obchvat Dolan a nová trasa v úseku Dolany - jižně Heřmanice s napojením na D11/R11 prostřednictvím MÚK Jaroměř - sever. Další úpravy jsou uvažovány dle ZÚR na navazující silnici I/14 v úseku Nové Město nad Metují - Náchod a Náchod - Červený Kostelec, kdy je uvažováno s přeložkami silnice I/14. Odlišným způsobem je řešen obchvat Náchoda i obchvat Nového Města nad Metují.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <p>- viz konkrétní podopatření</p>	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <p>- viz konkrétní podopatření</p>

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Nové trasování silnice I/33 v úseku Vysokov - Lewin Klodzki</p> <p>(„Jižní alternativa obchvatu Náchoda“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AS1a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>V rámci tohoto podopatření je navržena alternativa dosud uvažovaného řešení obchvatu Náchoda severně od města. Navržen je jižní obchvat silnice I/33 (E67) s mezinárodním významem. Původní řešení (severní obchvat) je omezeno pouze lokálně na českém území, s velkým krajinářským i pozemkovým zásahem, bez vazby na další pokračování zatížené tranzitní komunikace na polském území. Navržený jižní obchvat řeší i sousední lázeňské město Kudowa-Zdrój a Jeleniów, kde průtah silnice č. 8 (E67) způsobuje obdobné problémy jako v Náchodě. Jižní obchvat je veden ve směru západovýchodním. Začátek je navržen odbočením ze stávající trasy silnice I/33 v Náchodě před Přádelnou Bartoň v Českoskalické ulici, trasa dále pokračuje volným terénem jižně od ulice Za Přádelnou a přemostěním Metuje v délce cca 300 m v prostoru mezi areálem Technických služeb a areálem podniku Sněžka. Před sídlištěm U nemocnice je uvažován západní portál tunelu, prostřednictvím kterého by silnice I/33 byla vedena náročným terénem pod masivem Dobrošova. Vyústění tunelu je uvažováno na polském území v prostoru mezi městem Kudowa-Zdrój a obcí Brzozowie s dalším pokračováním volným terénem a napojením na silnici č. 8 v jižní části obce Jeleniów s mimoúrovňovým křížením železniční trati (minimální průjezdná výška 4,8 m). Napojení města Kudowa-Zdrój z českého území je uvažováno nadále prostřednictvím stávající silnice I/33. Délka jižní přeložky silnice I/33 (č.8) je cca 11,5 km, z toho ve dvoupruhovém raženém tunelu cca 5,5 km (v rámci uvažovaného koridoru bude délka tunelu upřesněna na základě další konkretizace trasy v navazujících dokumentacích). Na obou stranách bude třeba v příslušném úseku označit státní hranic CZ-PL.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>9,6 - 11,5</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 11,5/80</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>300,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Viz samostatná příloha (SWOT analýza)</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <p>Viz samostatná příloha (SWOT analýza)</p>	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <p>Viz samostatná příloha (SWOT analýza)</p>

Příloha č. 1 k listu podopatření AS1a:

SROVNÁNÍ SILNÝCH A SLABÝCH STRÁNEK NOVĚ NAVRŽENÉHO A DOSUD SLEDOVANÉHO ŘEŠENÍ OBCHVATU NÁCHODA (trasování silnice I/33)**tj. modifikovaná SWOT analýza,**

kdy obě kategorie potenciálních vnějších vlivů - „Příležitosti“ a „Hrozby“ - byly formulačně přizpůsobeny a včleněny pod kategorie „Silné“ resp. „Slabé“ stránky (zejména z důvodu, že obě posuzované hlavní varianty jsou teprve ve fázi záměru a hranice mezi reálnou vlastností dané varianty a potenciální příležitostí či hrozbou pro její uskutečnění není vždy zcela zřetelná)

Pozn.: 1/ Pro účely „kvalitativního“ hodnocení byly vzhledem k podobnému charakteru sloučeny všechny podvarianty „jižní“ varianty (alternativy).

2/ Hodnocení silných i slabých stránek je v některých bodech relativizováno ke druhé hodnocené variantě. Porovnání s „nulovou“ variantou bylo vynecháno vzhledem k akutní nezbytnosti odklonění tranzitní dopravy z Náchoda, kdy dílčí opatření mohou pouze dočasně zmírnit negativa současného stavu.

TABULKA Č. 18: SILNÉ STRÁNKY - VÝHODY

1/ Dosud uvažovaný obchvat Náchoda („severní“ varianta)	2/ Alternativní řešení k obchvatu Náchoda („jižní“ varianta)
<ul style="list-style-type: none"> - vysoká míra <u>projekční</u> připravenosti a modelového prověření výhledových intenzit; - nižší odhadované náklady na <u>výstavbu</u> - ty však nezahnují výkupy pozemků, vyčísleno je navíc pouze řešení na české straně (obchvat Náchoda), nikoliv komplexní bezkolizní řešení tranzitu ČR-PL (včetně obchvatu města Kudowa-Zdrój); - částečné odvedení severně směřující tranzitní dopravy z města (včetně směru na Trutnov) i při oddálení realizace rychlostní silnice R11 (Jaroměř - Trutnov - státní hranice ČR/PL) nebo přeložky silnice I/14 (Náchod - Červený Kostelec) - <i>s oběma akcemi počítají Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, ve Studii je odvedení tranzitu severním směrem řešeno rovněž (propojení I/14 a R11);</i> - severní obchvat Náchoda ve spojení s uvažovanou přeložkou I/14 řeší dostupnost významnějších středisek osídlení (Červený Kostelec, Úpice, Rtně v Podkrkonoší) bez nutnosti průjezdu centrem Náchoda 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>komplexní bezkolizní vyřešení kapacitního tranzitu směr Polsko v této části regionu (včetně obchvatu města Kudowa-Zdrój);</u> - nenarušení lázeňské zóny v ČR i v Polsku - šance vytvořit „lázeňský trojúhelník“ Náchod-Běloves – Hronov – Kudowa-Zdrój s možností propojení lázeňských parků a realizace tram-train spojení Náchod-Běloves – Kudowa-Zdrój); - výrazně menší krajinářský zásah (na české straně díky převážně tunelovému řešení prakticky nulový) - minimální kontakt s obytnou zástavbou a rekreační funkcí (kromě počátečního mostního úseku); - nenarušení funkčních a prostorových vazeb Náchoda na okolní městské části a obce; - soulad se záměry Plánu péče CHKO Broumovsko na období 2003 -2012; - trasa zasahuje na českém území pouze do správního obvodu města Náchod (není nutná koordinace záměru se 3 dalšími obcemi (vč. jejich ÚP), do nichž zasahuje trasa „severní varianty“ a na jejichž úkor by se stávající problém tranzitu přes Náchod z velké části řešil (Vysokov, Kramolna, Dolní Radechová); - majetkoprávně mnohem jednodušší varianta; - možnost využití vytěžené horniny pro vlastní stavbu i pro snížení nákladů výstavby (částečný odprodej); - nižší náklady na zimní údržbu; - možnost využití finančních zdrojů EU určených pro přeshraniční spolupráci, která je pro následující plánovací období EU prosazovanou prioritou, zejména pak v oblasti projektů dopravní infrastruktury;

TABULKA Č. 19: SLABÉ STRÁNKY - NEVÝHODY

1/ Dosud uvažovaný obchvat Náchoda („severní“ varianta)	2/ Alternativní řešení k obchvatu Náchoda („jižní“ varianta)
<ul style="list-style-type: none"> - neřešení kapacitního tranzitu ČR-PL (posunutí dopravního problému jen na hranici města a státu); - prodloužení trasy tranzitu (do PL) a jeho přenesení do dnes stabilizované obytné klidové zóny; - nereflexování změny geopolitické situace oproti době vzniku trasy (propustnost hranic v rámci EU, vyšší úroveň přeshraniční spolupráce aj.); - významný kontakt s obytnou zástavbou a rekreační funkcí; - plošně významný zábor zemědělského půdního fondu; - degradace území s historicky založenou lázeňskou funkcí tranzitní dopravou (hluková zátěž, emise škodlivin, vibrace, prostorové narušení lázeňské zóny aj.); rozpor se žádoucí obnovou lázeňství v Bělovsi (jako jednou ze dvou hlavních priorit města Náchod) a s provozem funkčních lázní Kudowa-Zdrój, v jejichž blízkosti prochází tranzit ČR - PL; - množství konfliktů s krajinářskými a dalšími přírodními hodnotami: <ul style="list-style-type: none"> • členitý terén severně, severozápadně a severovýchodně od města má vysokou krajinářskou hodnotu, která by i při maximálně citlivém vedení obchvatu byla výrazně narušena; • přímý střet trasy obchvatu s nadregionálním biokoridorem K 37 MB a jeho ochrannou zónou; • přímý střet trasy obchvatu s regionálními biokoridory RK 768/1 a RK 768/2 a regionálními biocentry H078 Kobylice a H073 Běloveská Metuje; • vybudování rozlehlé mimoúrovňové křižovatky v nivě řeky Metuje při jejím vstupu do náchodského údolí (tj. v krajinářsky a funkčně velmi citlivém místě - i s ohledem na žádoucí rozvoj lázeňství); průchod ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů IIA a IIB; • nesoulad se záměry Správy CHKO Broumovsko - nutnost překonání velkého výškového rozdílu (2 výjezdy a 2 sjezdy), nerespektování přirozené morfologie terénu a charakteru krajiny (množství vyvolaných staveb v těsném sledu za sebou - mosty, zářezy, tunely); - množství vyvolaných přeložek sítí a objektů technické infrastruktury (u vodohospodářských objektů 26, 70 elektro, 11 u plynovodních a 10 u teplotních zařízení - <i>dle zdrojů ŘSD</i>); - množství vyvolaných přeložek a úprav na ostatních komunikacích (29 - <i>dle zdrojů ŘSD</i>); - vyšší náklady na zimní údržbu; - majetkoprávně velmi složitá trasa, vysoké riziko zablokování výstavby při nevyřešení vlastnických poměrů; - trasa zasahuje do správních obvodů 3 dalších obcí (Vysokov, Kramolna, Dolní Radechová); obchvat působí jako významná prostorová bariéra v krajině mezi Náchodem a částí jeho spádového zázemí - nemožnost využití finančních prostředků EU určených pro přeshraniční spolupráci (projekt nezasahuje mimo ČR, polské straně způsobí spíše potíže přivedením kapacitní tranzitní dopravy do lázeňského města Kudowa-Zdrój s rizikem následné nereálnosti obchvatu v Polsku); 	<ul style="list-style-type: none"> - teprve počáteční fáze prověřování záměru; - absence průřezu do územně-plánovacích dokumentací všech úrovní (vč. PÚR ČR); - významně vyšší odhadované „fixní“ náklady na výstavbu; - varianta neřeší odvedení severně orientované tranzitní dopravy z města, zejména při oddálení realizace rychlostní silnice R11 (Jaroměř - Trutnov - státní hranice ČR/PL) nebo přeložky silnice I/14 - s <i>oběma akcemi však počítají krajské Zásady územního rozvoje</i>; - pravděpodobnost složitých geologických poměrů v části trasy tunelového řešení; - větší potřeba eliminace konfliktu trasy s vodními zdroji vč. jejího maximálního odklonu od ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů I. a IIB; - nutná dohoda s polskou stranou pro zajištění jednotné realizace a spolufinancování projektu - vyšší provozní náklady (nutnost permanentní ventilace a osvětlení při provozu tunelu);

Příloha č. 2 k listu podopatření AS1a:**REŠERŠE GEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V KORIDORU MOŽNÝCH TRAS JIŽNÍ ALTERNATIVY OBCHVATU NÁCHODA (trasování silnice I/33)**

Účelem rešerše je poskytnutí základní informace o geologických podmínkách v místě záměru a o rizikových faktorech geologického charakteru, které by mohly realizaci komplikovat. Tyto informace by v případě zjištění zásadní odlišnosti mezi možnými trasami v rámci koridoru měly usnadnit volbu optimální varianty. Cílem rešerše není shromáždění všech dostupných geologických informací pro přípravu projektu orientačního inženýrsko-geologického průzkumu dle § 3, čl. 4, odst. a) Vyhl. 369/2004 Sb.

Posouzení geologických poměrů tras tunelu bylo provedeno výhradně s použitím publikovaných map a pouze dálkově přístupných informací z Geofondu ČR (dále GF). Uvažována jsou následující geologická hlediska:

- dosavadní prozkoumanost území,
- těžitelnost hornin a její proměnlivost,
- úložné poměry hornin a tektonické poruchy,
- mocnost nadloží,
- přítoky podzemních vod a ovlivnění hydrogeologického režimu území,
- ovlivnění zdrojů minerálních vod,
- nebezpečné plyny;

Dosavadní prozkoumanost území

V databázi GF se nenachází žádný průzkum, zaměřený pro řešení současného úkolu. Geologická stavba území je rámcově známa, je zakreslena např. v základní geologické mapě ČR 1:50 000, list 04-33 Náchod. Mapa inženýrskogeologického rajónování, list 04-33 Náchod, nebyla dosud vydána. Z hlediska potřeb výstavby tunelu se jedná převážně o území neprozkoumané.

V okolí uvažovaného západního portálu tunelu bylo provedeno několik desítek mělkých vrtů pro stavební účely, jejichž použitelnost je již počínaje kilometrů cca 1,200 velmi omezená.

Cenným zdrojem informací by však mohl být vrt BE1 (archivní číslo GF 98 852), hluboký 121,9 m, situovaný v údolí severně od kóty Rozkoš, cca 350 m severně od trasy E. Vrt byl proveden v roce 1961 (v databázi GF uveden chybně letopočet 1962) v rámci geologického mapování.

Na polském území nebyly ke dni ukončení této zprávy zjištěny žádné průzkumné vrty, resp. nebyl nalezen způsob jejich zobrazení.

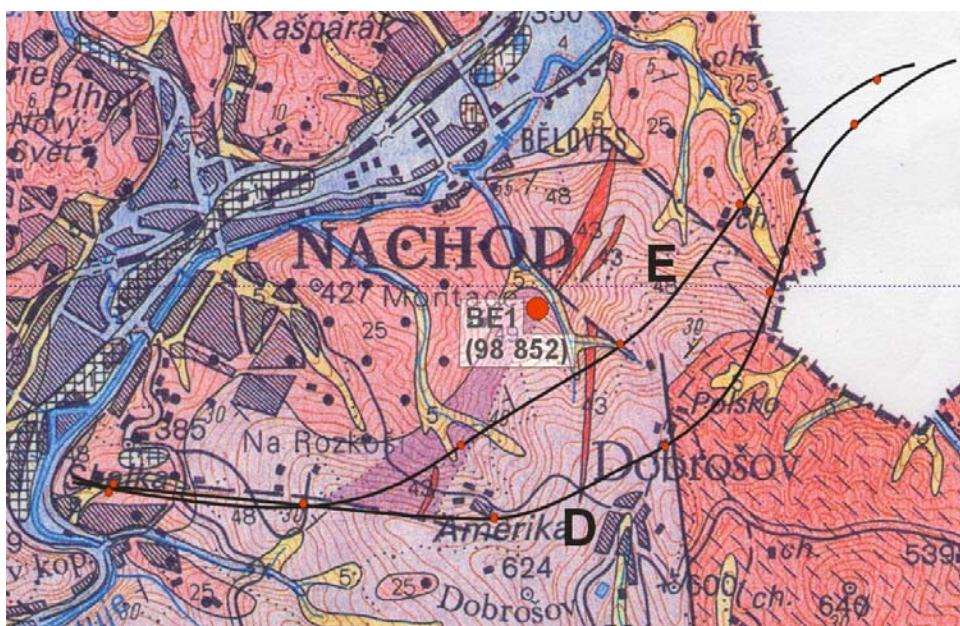
Geologické poměry

Území se nachází na styku permu trutnovsko-náchodské pánve a novoměstského krystalinika. Styk jednotek je v plánu značně klikatý, částečně erozní, částečně tektonický. V zájmovém území lze rozlišit dvě strukturní patra, které se vzájemně liší stářím a úložnými poměry.

Nejstaršími horninami, tvořícími spodní strukturní patro, jsou fylity až metadroby novoměstského krystalinika (někdy užíván termín „novoměstská skupina“ - čísla 48 a 48 v legendě geologické mapy) s novohrádeckým granodioritovým masívem (číslo 45) a žilami granodioritových porfyrů (číslo 43). Fylity a metadroby jsou slabě přeměněné horniny s výraznou foliací, složitě provrásněné a porušené zlomy. Novohrádecký masív je víceméně homogenní „žulové“ těleso, v jehož pozdní vývojové fázi došlo k intruzi četných porfyrůvých žil do okolních hornin novoměstského krystalinika.

Svrchní strukturní patro je tvořeno pískovci až slepenci spodní části trutnovského souvrství (číslo 25) permského stáří. Jedná se o usazené horniny nevýraznou vrstevnatou stavbou, druhotně nakloněné, ale nikoliv provrásněné.

Horniny spodního i svrchního patra jsou porušeny několika zlomy s podstatnou vertikální složkou posunu. Horninový masív obou strukturních pater je překryt nepevnými zvětralými, svahovými sedimenty a usazeninami vodních toků.

MAPKA Č. 4: GEOLOGICKÉ POMĚRY V ÚZEMÍ**Hydrogeologické poměry významné pro případnou výstavbu**

Z hydrogeologického hlediska je převážná část zájmového území součástí rajonu 5152 - Náchodský perm. Jižní část území, resp. přibližně ta část trasy tunelu, která prochází novoměstskými fylity a granodioritem novohrádeckého masívu, náleží rajonu 6420 - Krystalinikum Orlických hor. Celé území je obecně charakterizováno jako jednokolektorový (krystalinikum), nejvýše dvoukolektorový (perm) zvodněný systém. Jeho svrchní kolektor je zpravidla tvořen kvarténními sedimenty a přípovrchovou zónou zvětralín a rozevěřených puklin. Spodní kolektor je tvořen zónami s průlinově-puklinovou propustností permských pískovců a jim blízkých hornin.

Předpokládané geologické poměry a rizikové faktory na trasách D a E tunelu

Možné komplikace hydrogeologického rázu při realizaci vyplývají spíše z přítomnosti ověřených a předpokládaných zlomů, které trasa tunelu přetíná, příp. je vedena po linii jednoho ze zlomů. Trasa tunelu dále podchází v malé hloubce několik údolí s malými vodními toky, které budou problematické z hlediska **mocnosti nadloží**, a to zejména na polském území. Údolí mají poměrně přímý průběh a lze předpokládat, že jsou založena tektonicky. Mimo to není známa mocnost sedimentů na dnech údolí. Obojí by mohlo vést k závažným komplikacím při stavbě tunelu.

Stupeň závažnosti uvedených rizikových faktorů také silně závisí na použité technologii ražby.

Tektonické poruchy, jejich současná aktivita a seismicita území

Obě navržené trasy vedou v délce 1,0, resp. 1,3 km přibližně ve směru předpokládaného zlomu a obě trasy dále přetínají dvě prokázané nebo předpokládané poruchy. Znalosti o všech uvedených zlomech byly čerpány výhradně ze základní geologické mapy. Jejich přesné polohy ani sklony nejsou známy, to znamená, že se skutečné metráže jejich protnutí s trasami tunelů mohou lišit od předpokládaných i o stovky metrů.

Všechny výše vyjmenované zlomy se nacházejí nebo jsou předpokládány v prostředí fylitů, tedy hornin náchylných ke sjíždění a následným nadvýmům i v neporušeném stavu. Tektonickým porušením se tato jejich vlastnost zhoršuje. Na zlomech je nutné počítat s přítoky podzemní vody a na zlomech od metráže cca 3,5 km i s výrony CO₂. Současné pohyby na zlomech nejsou předpokládány, nicméně toto je nutno podrobněji ověřit.

Trasa záměru se nachází v území s mírně zvýšenou seismicitou. Očekávané maximální intenzity zemětřesení jsou 7° MSK, což je pro ražbu pravděpodobně nevýznamné.

TABULKA Č. 20: RIZIKOVÉ FAKTORY NA TRASE D

Kilometrůž obchvatu (km)	Hornina, geologický jev	Délka úseku (m)
0,775 – 1,125	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu	350
1,3	Rozhraní pískovců a fylitů, mírně skloněné k z. portálu, ve fylitech začíná předpokládaná poruchová zóna v trase tunelu	30
1,3 – 2,6	Poruchová zóna ve fylitech ve směru trasy tunelu, voda	1300
2,6	Porfyrítová žíla, přetínající pod úhlem 70°, tj, téměř kolmo, trasu tunelu, voda	50
3,5	Porfyrítová žíla, přetínající pod úhlem 50° trasu tunelu, voda, CO ₂	30
4,1	Zlom, oddělující fylity od granodioritů přetínající pod úhlem cca 60° trasu tunelu, voda,	50 ^{***})
4,8	Intruzivní rozhraní granodioritů a fylitů	20
5,1	Předpokládaný zlom, oddělující fylity a pískovce, přetínající trasu tunelu pod úhlem blízkým 90°, voda, CO ₂	30
5,675 – 5,875	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu, voda	200
6,250 – 6,400	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu,	150
5,5 – 6,400	Neznámé horniny na území Polska	

TABULKA Č. 21: RIZIKOVÉ FAKTORY NA TRASE E

Kilometrůž obchvatu (km)	Hornina, geologický jev	Délka úseku (m)
0,775 – 1,125	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu	350
1,3	Rozhraní pískovců a fylitů, mírně skloněné k z. portálu, ve fylitech začíná předpokládaná poruchová zóna v trase tunelu	30
1,3 – 2,3	Fylity s poruchou v trase tunelu, voda	1000
2,8	Porfyrítová žíla, přetínající pod úhlem 45° trasu tunelu, voda,	30
3,8	Porfyrítová žíla, přetínající pod úhlem 50° trasu tunelu, voda, CO ₂	100
4,0	Předpokládaný zlom, přetínající trasu tunelu pod úhlem blízkým 90°, voda, CO ₂	50
4,8	Předpokládaný zlom, přetínající pod úhlem 90°, tj, kolmo, trasu tunelu, voda, CO ₂	30
4,925 – 5,025	Výška nadloží menší než cca 15 m, voda	100
5,350 – 5,525	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu, voda	175
5,975 – 6,250	Výška nadloží menší než cca 15 m, částečně výstavba ve výkopu	275
5,4 – 6,250	Neznámé horniny na území Polska	

Přítoky podzemních vod a ovlivnění hydrogeologického režimu území

Jejich kvantifikace zatím není možná, v krajním případě by se mohl nastat průval potoka tekoucího od České Čermné do tunelu (kilometrůž cca 5,5 - 5,8).

Ke ztrátě vody v území nad tunelem by mohlo dojít všude, kde se nad stropem tunelu nebude nacházet min. několik desítek metrů fylitů. Obydlené území, ve kterém by mohlo dojít ke ztrátě vody ve studních, se však nachází pouze v blízkosti západního portálu tunelu. Pod Dobrošovem prochází tunel v takové hloubce, že zde vysušení studní není předpokládáno.

Ovlivnění zdrojů minerálních vod

Niveleta počvy tunelu se v případě trasy D i E nachází na kótách mezi cca 350 a 405 m n.m, v blízkosti Bělovsí na kótách vyšších než 370 m n.m. To je o nejméně 20 m výše, než je přelivná úroveň vývěřů minerální vody v Lázních Bělovsí. S úvahou vzdálenosti mezi tunelem a Bělovsí by

k průměrnému ovlivnění běloveských pramenů dojít nemělo. Nelze však vyloučit např. snížení sycení vod přírodním CO₂, kdyby došlo k odvětrání některé jeho výstupní cesty ražbou tunelu.

Navržená trasa D podchází ve vzdálenosti pouze několika desítek metrů Źródło Maryi - hydrologicky a kulturně významný pramen. Ražba tunelu provedená bez předběžných opatření k záchraně pramene (navrtání pramene v hloubce několika desítek metrů a jeho vedení výpažnicí, aby byla zachována jeho přelivná úroveň nad niveletou počvy tunelu) by pravděpodobností vedla k zániku tohoto pramene.

Možné ovlivnění pramenů minerálních a prostých vod v blízkosti trasy tunelu bude jedním z nejdůležitějších úkolů, potřebných vyřešit před případným rozhodnutím o realizaci tunelu a jeho trase.

Nebezpečné plyny

Na zlomech přetínajících trasy tunelů je nutno počítat se zvýšeným přísunem radonu a CO₂, jejich koncentrace by však měla být plně zvládnutelná běžným větráním tunelu během ražby. Po uvedení tunelů do provozu již zvýšené koncentrace plynů nehrozí. Výskyt výbušných plynů není při ražbě předpokládán.

Použitá 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. - Menci V.: Inženýrská geologie. Academia, Praha 1974.
- Mapy : Geologická mapa ČR 1 : 50 000, list 04-33 Náchod
Mapa inženýrskogeologického rajónování 1 : 50 000, list 13-42 Pardubice
Hydrogeologická mapa 1 : 50 000, list 04-33 Náchod
- ČSN : 73 1001, 73 3050, 72 1002 a ostatní předpisy související
- http://baza.pgi.gov.pl/website/cbdg_en/viewer.htm - obdoba českého Geofondu v Polsku
- <http://geoportal.pgi.gov.pl/cbdg> - Centralna Baza Danych Geologicznych (CBDG)

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Přeložka silnice I/14 a její propojení s I/33 v prostoru Spy - Nahořany - obchvat České Skalice (I/33)</p> <p>(„Obchvat Nového Města nad Metují“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AS1b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A / B*</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Přeložka silnice I/14 řeší bezkolizní dopravní napojení významné silnice dálkového významu přivádějící silniční dopravu z jihu na vnější silniční okruh jádrového území. Prostřednictvím upravené trasy dálničního přivaděče silnice I/33 bude silnice I/14 napojena prostřednictvím blízkého exitu MÚK Jaroměř – sever (cca 10 km) na dálnici D11 (R11) Praha - Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov - Polsko. Novým napojením na silnici I/33 je zkvalitněna rovněž trasa ve směru Náchod – Kudowa Zdrój – Klodsko (souvislost s podopatřením AS1a). Novou kapacitní a časově výhodnější trasou je řešena tranzitní doprava v trase jihoseverní ve směru na Trutnov, kdy stávající trasa silnice I/14 prochází centrálním prostorem měst a obcí s městskými a společenskými funkcemi a nároky, s nedostatečnou bezpečností dopravy na průtazích i velkým vlivem na okolní životní prostředí. Dopravně závadné jsou směrové, šířkové i výškové parametry stávající trasy silnice I/14 v úsecích Nové Město nad Metují – Náchod i Náchod – Červený Kostelec - Trutnov. Přeložka silnice I/14 je navržena v trase odbočení silnice I/14 jižně od obce Spy – silnice III/30821 – jižně Krčín (mimoúrovňové křížení se železniční tratí a přemostěním řeky Metuje) – východně Nahořany – silnice III/28517 (v trase výhledového severního obchvatu Nahořan) – západní okraj vodní nádrže Rozkoš (přemostěním odvodního kanálu Rozkoš) – napojení na obchvat České Skalice (I/33). Napojení na silnici I/33 je uvažováno v místě stávající křižovatky silnic I/33 a III/28517 s navrženou úpravou a zkapacitněním křižovatky. Celá trasa je navržena mimo zastavěné území s částečným využitím trasy silnic III/30821 a III/28517 ve volném terénu.</p> <p>Pozn.: A / B*Fyzický průmět podopatření je převážně lokalizován těsně za pomyslnou hranici jádrového území. Svoji věcnou podstatou ho však přímo spoluvymezuje, coby součást navrhovaného vnějšího silničního okruhu.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>10,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>nadregionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZE)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 9,5/80</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>35,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Závadná trasa silnice I/14 je řešena v ZÚR a generelu dopravy západním obchvatem Nového Města nad Metují, východním obchvatem Vrchovin a novou trasou silnice I/14 v úseku Vysokov – Kramolna – Olešnice – Červený Kostelec (případně novou trasou Červený Kostelec – Libňatov – Brusnice). Trasa západního obchvatu (resp. částečného průtahu) Nového Města nad Metují je dle ZÚR vedena ve střední části přes zastavěné území</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - řešení kapacitního tranzitu směr Trutnov a dále Polsko - bezkolizní napojení na dálnici D11 (R11) - minimální kontakt s obytnou zástavbou, na rozdíl od obchvatu Nového Města nad Metují nedojde k žádnému střetu se zastavěným územím - trasa je vedena oproti původní trase volným rovinným terénem - zvýšení bezpečnosti na stávajících průtazích dotčených obcí - snížení hluku a emisí na stávajících průtazích dotčených obcí - investičně výhodnější trasa - není nutné budovat celý obchvat Nového Města nad Metují, východní obchvat Vrchovin a přeložku silnice I/14 v úseku Vysokov - Kramolna - Olešnice - Červený Kostelec (přičemž vlastní obchvat Červeného Kostelce vč. napojení průmyslové zóny není v rozporu s navrženou koncepcí) - kvalitní dopravní napojení letiště Nové Město n. M. z navržené trasy obchvatu - nižší provozní náklady komunikace (zimní údržba) 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - teprve počáteční fáze prověřování záměru; - prodloužení trasy tranzitu ve směru Polsko (delší, avšak rychlejší trasa) - potřeba zohlednit blízkost v.n. Rozkoš - vybudování přemostění v nivě řeky Metuje

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Přeložka trasy silnice II/302 v prostoru Meziměstí a Starostína</p> <p>(„Meziměstská přeložka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AS2a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Přeložka silnice II/302 je součástí opatření na vnitřním silničním okruhu na českém území. Novou trasou je řešeno převedení tranzitní dopravy v úseku mezi Starostínem a Meziměstím mimo zastavěnou část obce. Zároveň je přeložkou řešeno stávající dvojité úroňové křížení železniční trati s pouze částečným vybavením zabezpečovacím zařízením. Přeložka silnice II/302 je navržena v trase odbočení na jihovýchodním okraji Starostína (před železničním přejezdem) - souběh severně s železniční tratí - napojení na stávající trasu silnice III/3021. Stávající silnice III/3021 by se stala součástí nové trasy silnice II/302. Kromě začátku napojení ve Starostíně je celá trasa navržena mimo zastavěné území obce, v rovinnatém terénu a bez křížení s železniční tratí. V rámci úprav bude třeba řešit návaznost na cyklistickou dopravu (samostatná cyklostezka v koridoru přeložky silnice II/302).</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>1,3</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 7,5/60</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>1,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Dosavadní řešení dle ZÚR ponechává silnici II/302 v původní trase s průtahem zastavěnou částí Meziměstí i s úroňovým křížením železniční trati. Nově je navrženo převedení trasy silnice II/302 do nové polohy bez křížení s železniční tratí.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - řešení bezkolizního tranzitu směr Polsko i Broumov (Otovice) - odstranění kolize při dvojnásobném křížení železniční trati - minimální kontakt s obytnou zástavbou, trasování mimo zastavěné území - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu Meziměstím - snížení hluku a emisí na stávajícím průtahu Meziměstím - minimální krajinářský zásah, trasování v dopravním koridoru se stávající železniční tratí 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p>

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Přeložka trasy silnice II/302 v prostoru Hynčic</p> <p>(„Hynčická přeložka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AS2b</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis podopatření:</i></p> <p>Přeložka silnice II/302 je součástí opatření na vnitřním silničním okruhu na českém území. Novou trasou je řešeno převedení tranzitní dopravy v úseku mezi křižovatkou silnic III/3021 a III/3024 pod kostelem sv. Jakuba Většího v Ruprechticích a stávající trasou silnice III/30326 ve východní části Hynčic. Přeložka silnice II/302 je navržena v souběhu (severně) s železniční tratí. V západní části trasy je uvažováno napojení Jetřichovské spojky (přeložky silnice II/303) na silnici II/302. Novou trasou je řešena stávající závadná trasa na průtahu obcí se směrovými, šířkovými a rozhledovými závadami a s nevyhovujícím podjezdem (malá šířka, nedostatečný podjezd 3,3 m) pod železniční tratí. Stávající silnice III/30326 by se stala součástí nové trasy silnice II/302. Celá trasa je navržena mimo zastavěné území obce, v rovinném volném terénu a bez křížení s železniční tratí.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>2,0</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 7,5/60</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>2,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Dosavadní řešení dle ZÚR ponechává silnici II/302 v původní trase s průtahem zastavěnou částí Hynčic i s úrovnovým křížením železniční trati. Navrženo je převedení trasy silnice II/302 do nové polohy bez křížení s železniční tratí.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - řešení bezkolizního tranzitu směr Polsko i Broumov (Otovice) - odstranění kolize při křížení s železniční tratí - řešení neprůjezdnosti obce při častém zaplavování stávající silnice u železničního mostu - minimální kontakt s obytnou zástavbou, trasování mimo zastavěné území - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu Hynčicemi - snížení hluku a emisí na stávajícím průtahu Hynčicemi - minimální krajinářský zásah, trasování v dopravním koridoru se stávající železniční tratí 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p>

Název podopatření			Kód podopatření
Eliminace dopravních závad v úseku Heřmánkovice - Broumov - Otovice			AS2c
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
silniční - S	A	0	I.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navrženy jsou úpravy na stávajícím vedení silnice III/30326 v úseku Heřmánkovice – Olivětín, II/303 v úseku Olivětín – Broumov (Velká Ves) a II/302 v úseku Broumov – Otovice – státní hranice. Navržena je lokální směrová úprava trasy v prostoru křižovatky silnic III/30326 a III/30327 v Heřmánkovicích, homogenizace trasy vozovky s lokální úpravou šířkových parametrů v celém úseku, doplnění krajnic, obnova odvodňovacích příkopů, odstranění lokálních dopravních závad, odstranění rozhledových závad, obnova krytové vrstvy vozovky. Při průtahu zastavěnou částí obcí je navrženo doplnění alespoň jednostranného chodníku. Průtahy je třeba řešit s důrazem na zvýšení bezpečnosti dopravy a zvýšení kvality uličního prostoru pro chodce a cyklisty (rozšíření chodníků, vložení středních dělicích ostrůvků, vysazené chodníkové plochy, přesvětlení přechodů pro chodce, úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, apod.) při zachování průjezdnosti komunikace pro motorovou dopravu. V rámci úprav bude třeba řešit návaznost na cyklistickou dopravu (jízdni pruhy pro cyklisty, případně samostatná cyklostezka - viz opatření AC1).			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
liniové / bodové (km) 10,5	regionální s přeshraničním efektem	NE (CZ)	S 7,5/60
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
3,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - řešení bezkolizního tranzitu jako součást vnitřního silničního okruhu - řešení dopravních závad na stávající trase silnic II. a III. tříd - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu obcemi - minimální krajinařský zásah 	<ul style="list-style-type: none"> - kontakt s obytnou zástavbou, trasa je vedena na průtazích Broumova a Otovic zastavěným územím, avšak mimo centrální prostor Broumova

Název podopatření			Kód podopatření
Eliminace dopravních závad v úseku Tłumaczów - Gluszyca			AS2d
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
silniční - S	A	0	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navrženy jsou úpravy na stávajícím vedení silnice č. 385 v úseku Tłumaczów - Nowa Ruda a silnice č. 381 v úseku Nowa Ruda - Gluszyca. Navržena je homogenizace trasy vozovky s lokální úpravou šířkových parametrů v celém úseku, odstranění lokálních dopravních závad, odstranění rozhledových závad. Průtahy je navrženo řešit s důrazem na zvýšení bezpečnosti dopravy a zvýšení kvality uličního prostoru pro chodce a cyklisty (rozšíření chodníků, vložení středních dělicích ostrůvků, vysazené chodníkové plochy, přesvětlení přechodů pro chodce, úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, apod.) při zachování průjezdnosti komunikace pro motorovou dopravu. V úseku silnice č. 385 Tłumaczów - Nowa Ruda zůstává v návrhu zachováno současné omezení průjezdu vozidel přesahující tonáž 12 tun. V prostoru obce Gluszyca je uvažován západní obchvat silnice č. 381. V rámci úprav bude třeba řešit návaznost na cyklistickou dopravu (jízdni pruhy pro cyklisty, případně samostatná cyklostezka).			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
liniové / bodové (km) 33,5	regionální s přeshraničním efektem	NE (PL)	min. S 7,5/60
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
10,0		<ul style="list-style-type: none"> - řešení bezkolizního tranzitu jako součást vnitřního silničního okruhu - řešení dopravních závad na stávající trase silnic č. 385 a 381 - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu obcemi - minimální krajinářský zásah 	<ul style="list-style-type: none"> - kontakt s obytnou zástavbou, trasa je vedena v některých úsecích průtahy zastavěným územím

Název podopatření			Kód podopatření
Eliminace dopravních závad v úseku Gluszycza - Unistaw Śląski			AS2e
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
silniční - S	A	-1	II.
<i>Popis podopatření:</i>			
Navrženy jsou úpravy na stávajícím vedení silnice č. 380 v úseku Gluszycza - Unistaw Śląski. Navržena je homogenizace trasy vozovky s lokální úpravou směrových a šířkových parametrů v celém úseku, odstranění lokálních dopravních závad, odstranění rozhledových závad, obnova krytových vrstev vozovky, oprava opěrných zdí a svodidel. V návrhu zůstává zachováno současné omezení průjezdu vozidel přesahující tonáž 7 tun. V rámci úprav bude třeba řešit návaznost na cyklistickou dopravu (jízdni pruhy pro cyklisty, případně samostatná cyklostezka).			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
liniové / bodové (km) 9,5	regionální s přeshraničním efektem	NE (PL)	S 7,5/60
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením	Hlavní očekávané přínosy	Možná rizika navrženého řešení
5,0	Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	<ul style="list-style-type: none"> - bezkolizní řešení tranzitu jako součást vnitřního silničního okruhu - řešení dopravních závad na stávající trase silnice č. 380 - zkvalitnění dopravní obsluhy obcí v řešeném úseku - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu obcemi - minimální kontakt s obytnou zástavbou 	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšení intenzity dopravy (do 7 tun) v řešeném úseku - členitý terén ve východní části úseku - konflikt se vrostlou zelení při rozšiřování komunikace

Název podopatření			Kód podopatření
Eliminace dopravních závad v úseku Mieroszów - státní hranice CZ/PL			AS2f
Typ podopatření (dle druhu dopravy):	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)
silniční - S	A	0	II.
Popis podopatření:			
<p>Navrženy jsou úpravy na stávajícím vedení silnice č. 35 v úseku Mieroszów - státní hranice. V souladu s nadřazenou dokumentací je uvažován východní obchvat Mieroszowa na silnici č. 35. Navrženým obchvatem budou odstraněny stávající dopravní závary na průtahu Mieroszówem i dvojnásobné úroňové křížení se železniční tratí.</p> <p>Stávající průtah Mieroszowa je navrženo následně zklidnit s důrazem na zvýšení bezpečnosti dopravy a zvýšení kvality uličního prostoru pro chodce a cyklisty (rozšíření chodníků, vložení středních dělicích ostrůvků, vysazené chodníkové plochy, přesvětlení přechodů pro chodce, úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, apod.) při zachování průjezdnosti komunikace pro motorovou dopravu.</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření	Dopravní význam	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.
liniové / bodové (km) 4,5	regionální s přeshraničním efektem	NE (PL)	S 9,5/80
Orientační náklady realizace (mil. EUR)	Srovnání s dosud uvažovaným řešením V souladu s dosud uvažovaným řešením v nadřazené dokumentaci, včetně východního obchvatu Mieroszowa na silnici č. 35.	Hlavní očekávané přínosy - řešení bezkolizního tranzitu jako součást vnitřního silničního okruhu - řešení dopravních závad na stávající trase silnice č. 35 - minimalizování střetu se zastavěným územím - snížení hluku a emisí na stávajícím průtahu Mieroszowa - zvýšení bezpečnosti na stávajícím průtahu - minimální krajinářský zásah	Možná rizika navrženého řešení - větší investiční náklady
6,5			

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Opatření na radiálách</p> <p>(„Opatření na radiálách“)</p>			<p>Kód opatření (+ kódy souvisejících podopatření):</p> <p>AS3</p> <p>(AS3a, AS3b)</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1 / -2</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I.</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Opatření řeší úpravy na radiálách navazující na vnitřní silniční okruh. Jetřichovskou spojkou je řešena tranzitní doprava v trase jihoseverním ve směru od Police nad Metují, kdy stávající trasa silnice II/303 prochází průtahy měst a obcí s nedostatečnou bezpečností dopravy na i značně negativním vlivem na okolní životní prostředí.</p> <p>Mioszówská spojka řeší dopravní napojení vnitřního silničního okruhu (a tím těžiště jádrového území) na vnější silniční okruh. Řešeno je propojení vnitřního silničního okruhu na trasu rychlostní silnice R11 Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice (ČR/Polsko) a S-3 (A-3) státní hranice (Polsko/ČR) – Kamienna Góra – Legnica.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>20,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 7,5/60 - S 9,5/80</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>36,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Dosavadní řešení dle ZÚR i generelu dopravy ponechává silnici II/303 i II/302 v původní trase s lokální přeložkou silnice II/303 v Broumově. Závadný průtah Hejtmánkovicemi i Jetřichovem není v ZÚR řešen.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - řešení kapacitního tranzitu směr Meziměstí i Broumov (Otovice) - minimální kontakt s obytnou zástavbou, nedojde k žádnému střetu se zastavěným územím - není nutné budovat lokální přeložku silnice II/303 v Broumově - přímé napojení na k rekonstrukci připravený úsek silnice II/303 (napojení Jetřichov - Honské sedlo, Pasa) se stoupacím pruhem - zvýšení bezpečnosti na stávajících průtazích dotčených obcí - snížení hluku a emisí na stávajících průtazích dotčených obcí - není nutné budovat částečný obchvat v Broumově 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - potřeba eliminace konfliktu s krajinářskými hodnotami - vybudování přemostění v nivě řeky Stěnavy - vyšší investiční náklady - možný nesoulad se záměry Správy CHKO Broumovsko

<p>Název podopatření (+ zkrácený název)</p> <p>Silniční propojení komunikací II/302 a II/303 mezi Jetřichovem a Hynčicemi</p> <p>(„Jetřichovská spojka“)</p>			<p>Kód podopatření</p> <p>AS3a</p>
<p>Typ podopatření (dle druhu dopravy):</p> <p>silniční - S</p>	<p>Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>-1</p>	<p>Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku)</p> <p>I.</p>
<p>Popis podopatření:</p> <p>Novou trasou je řešena tranzitní doprava v trase jihoseverním ve směru od Police nad Metují, kdy stávající trasa silnice II/303 prochází centrálním prostorem Broumova s městskými a společenskými funkcemi a nároky, s nedostatečnou bezpečností dopravy na průtazích i velkým vlivem na okolní životní prostředí. Zároveň je přeložkou řešen dopravně závadný průtah silnice II/302 Hejtmánkovicemi a průtah silnice III/3024 Jetřichovem. Přeložka silnice II/303 je navržena v trase odbočení silnice II/303 jižně od obce Jetřichov – silnice III/30323 – východně od Jetřichova (úrovňové křížení se silnicí II/302) – Ruprechtice (přemostění železniční trati, řeky Stěnavy a silnice III/30326) - napojení na novou trasu II/302. Celá trasa je navržena mimo zastavěné území, mimo lesní pozemky, s částečným využitím trasy silnice III/30323.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah podopatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>3,7</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>S 9,5/80</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>16,0</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Dosavadní řešení dle ZÚR i generelu dopravy ponechává silnici II/303 i II/302 v původní trase s lokální přeložkou silnice II/303 v Broumově (přeložka však neřeší průjezd širším centrem Broumova a úrovňové křížení se železniční tratí. Závadný průtah Hejtmánkovicemi i Jetřichovem není v ZÚR řešen, v generelu dopravy je navržena lokální přeložka silnice III/30323, která však neřeší tranzitní dopravu ve směru na Meziměstí.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - řešení kapacitního tranzitu směr Meziměstí i Broumov (Otovice) - minimální kontakt s obytnou zástavbou, nedojde k žádnému střetu se zastavěným územím - není nutné budovat lokální přeložku silnice II/303 v Broumově - přímé napojení na k rekonstrukci připravený úsek silnice II/303 (napojení Jetřichov - Honské sedlo, Pasa) se stoupacím pruhem - zvýšení bezpečnosti na stávajících průtazích dotčených obcí - snížení hluku a emisí na stávajících průtazích dotčených obcí - není nutné budovat částečný obchvat v Broumově 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - potřeba eliminace konfliktu s krajinářskými hodnotami - vybudování přemostění v nivě řeky Stěnavy - vyšší investiční náklady - možný nesoulad se záměry Správy CHKO Broumovsko

Název podopatření (+ zkrácený název) Napojení jádrového území na rychlostní silnici R11 („Mioszówská spojka“)			Kód podopatření AS3b
Typ podopatření (dle druhu dopravy): silniční - S	Územní kategorie podopatření (dle vztahu k jádrovému území) A	Rizikovitost podopatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území) -2	Významová kategorie podopatření (dle významu pro funkčnost nadřazeného opatření a systému jako celku) I. / II.
<i>Popis podopatření:</i>			
<p>Mioszówská spojka řeší dopravní napojení vnitřního silničního okruhu (a tím těžiště jádrového území) na vnější silniční okruh. Řešeno je propojení vnitřního silničního okruhu na trasu rychlostní silnice R11 Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice (ČR/Polsko) a S-3 (A-3) státní hranice (Polsko/ČR) – Kamienna Góra – Legnica. Mioszówská spojka řeší rychlé napojení těžiště jádrového území na kapacitní dálniční síť, zároveň umožňuje kvalitnější alternativu pro propojení měst Broumov a Trutnov, než je stávající vedení v trase Broumov – Police nad Metují – Chvaleč – Trutnov, případně v trase Broumov – Jetřichov – Adršpach – Chvaleč – Trutnov. Tyto stávající trasy jsou vedeny náročným terénem se složitými směrovými, výškovými i šířkovými parametry, tranzitní dopravu zavádí do krajinařsky cenného území Adršpaško-teplických skal a prochází mnoha nevyhovujícími průtahy jednotlivých obcí na trase. Nová alternativa tranzitní dopravu z těchto míst odklání s využitím komunikací navrženého vnitřního silničního okruhu. Nová trasa je řešena ve 3 variantách:</p> <p>a) v trase Mioszów – upravená trasa komunikace k hraničnímu přechodu Zdoňov – nová trasa ve směru východozápadním – Libná – Chełmsko Śląskie (jižní obchvat) – Lubawka (jižní obchvat) – R11 (MÚK Královec). Úsek Chełmsko Śląskie – R11 je alternativně řešen v trase Chełmsko Śląskie (jižní obchvat) – Uniemyśl – Okrzezsyn – Petřikovice (silnice II/301) – R11 (MÚK Poříčí). Úseky Libná – Chełmsko Śląskie a Chełmsko Śląskie – Lubawka (Petřikovice) jsou vedeny v koridoru stávajících komunikací III. tříd, které bude třeba modernizovat s úpravou šířkových parametrů. Na silnici II/301 v Trutnově-Poříčí (směr Petřikovice) je nezbytné zvýšení průjezdné výšky u železničního podjezdu.</p> <p>b) v trase Mioszów – Łaczna - Chełmsko Śląskie – R11. Tato varianta je vedena v koridoru stávající komunikace, u které však bude nutná v celém úseku úprava směrových i šířkových parametrů v celém úseku, odstranění lokálních dopravních závad a doplnění bezpečnostních prvků.</p> <p>c) v trase Mioszów – Kochanów – Krzesow – Kamienna Góra. Tato varianta trasy je vedena po stávajících komunikacích vč. průtahů obcemi. Na trase je navržena modernizace komunikace zahrnující i odstranění lokálních dopravních závad, doplnění bezpečnostních prvků a dopravní zklidnění vlastních průtahů obcemi. Tato nejvzdálenější varianta již z české strany nenabízí atraktivní napojení na R11 a patrně by neplnila svou funkci odklonění tranzitu z Adršpaško-teplických skal a spojky Trutnov - Broumov.</p>			
Územní charakter a rozsah podopatření liniové (km) 17,0	Dopravní význam mezinárodní (nadregionální)	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y) ANO (CZ, PL)	Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd. S 7,5/60
Orientační náklady realizace (mil. EUR) 20,0	Srovnání s dosud uvažovaným řešením Není řešeno v nadřazené dokumentaci.	Hlavní očekávané přínosy - odklonění tranzitní dopravy mimo krajinařsky cenné území Adršpaško-teplických skal - řešení kapacitního napojení vnitřního silničního okruhu na R11 - kvalitnější alternativa pro propojení Broumova a Trutnova - menší kontakt s obytnou zástavbou (snížení hluku, emisí) - zvýšení bezpečnosti na stávajících průtazích dotčených obcí	Možná rizika navrženého řešení - potřeba eliminace konfliktu s krajinařskými hodnotami - možný nesoulad se záměry Správy CHKO Broumovsko - vyšší investiční náklady

5.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA A CYKLOTURISTIKA

Všechna níže uvedená opatření v cyklistické a cykloturistické dopravě spadají do územní kategorie A (důvody viz dílčí tabulky). Řešení cykloturistiky, zejména s ohledem na cykloturistické aspekty, má ve Studii tři hlavní územně-tématická těžiště. Tím prvním je řešení cyklistického napojení rekreačně významné oblasti u v.n. Rozkoš (okružní cyklostezka) a jejího napojení na páteřní cyklotrasy, zejména v ose Česká Skalice - Náchod a dále podél Metuje. Druhým těžištěm řešení Studie je prověření možnosti vazeb cyklo(-turistické) dopravy na „pilotní“ železniční okruh pro Tram-Train provoz - tj. na Okruh „STĚNAVSKÝ“ (opatření AZ1). Třetím těžištěm pak je návrh zlepšení vzájemné provázanosti značených cyklotras (příp. včetně cyklostezek) na české a polské straně.



FOTO Č. 8: CYKLOTURISTICKÝ ROZCESTNÍK V OTOVICÍCH



FOTO Č. 9: CYKLOTURISTICKÝ ROZCESTNÍK U MIEROSZÓWA

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Okružní cyklotrasa s vazbou na železniční Okruh „STĚNAVSKÝ“ a vnitřní silniční okruh</p> <p>(„Stěnavský“ cyklookruh)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>AC1</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>cyklistická - C</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I. / II.**</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Provázání Tram-Train se sítí cyklotras a ostatními silničními komunikacemi je hlavním faktorem komplexního řešení dopravy. Okružní cyklostezka podél železnice by sloužila jak pro běžné místní účely (dojíždění za prací, službami, do škol atd.), ale i pro turistiku a byla by hlavním lákadlem pro silniční cyklistiku. Okruh není fyzicky náročný, protože se ve většině případů vyhýbá horskému hřebenu. Protože má tento okruh cca 80 km, jsou uvnitř něj navrženy 3 propojovací trasy. První Olivětín - Janovičky - Gluszyca Gorna, druhá Unislaw Ślaski - Rybnica Lesna - Gluszyca a třetí Bartnica-Włodowice. Na tento okruh musí navazovat hustá síť cyklotras, která spojuje jednotlivé železniční stanice mezi sebou. Pátevní cyklotrasu pro fyzicky zdatné jedince by měla tvořit hraniční stezka, která se táhne po celém hřebenu. Na tuto stezku musí být několik nástupních a výstupních míst, aby bylo možné si tuto trasu rozdělit na více částí. V okolí Janoviček by mohla vzniknout ještě nějaká downhill (sjezdařská) trasa, která je v tuto chvíli z Janoviček pouze na Polskou stranu. Celý systém propojení je navržen na principu „nastup kdekoliv, vystup kdekoliv a pošli si zavazadla kam chceš a v zadaný čas tam na tebe budou čekat“. V úsecích vedených po stávající komunikaci nižších tříd je potřeba upravit povrch a vyznačit na nich cyklopruh a v místech vyznačených na mapě je potřeba vybudovat nové úseky cyklostezky. Součástí cyklookruhu budou i v současnosti projektované cyklostezky Broumov - Otovice, Meziměstí - Starostín, či již realizovaná Vižňov - Nowe Siodło.</p> <p>Důležité je i napojení cyklookruhu na širší cykloturistickou síť (nejen nadregionálního charakteru), včetně možnosti využití v současnosti projektovaných úseků (Pasa - Broumov, Teplice nad Metují - Kamenec - Bučnice - cyklostezka Dolní Adršpach).</p> <p><u>Hlavní zastávky trasy:</u> Meziměstí - Mieroszwów - Unislaw Slaski - Walbrzych - Gluszyca - Ludwikowice Klodzkie - Nowa Ruda - Tlumaczów - Broumov - Otovice - Hynčice</p> <p><u>Problematická místa:</u> mezi hraničním přechodem Mieroszwów (PL) a městečkem Unislaw Slaski (PL) - nová cyklostezka v koridoru železnice a stávající komunikace (v Mieroszwówě vést po stávajících místních komunikacích) mezi městečkem Unislaw Ślaski (PL) - Poludniowe (PL) - nová cyklostezka po stávající zpevněné cestě mezi městečkem Glinik NW. (PL) - zastávkou: Walbrzych Glowny (PL) - nové propojení stávajících komunikací mezi zastávkami: Walbrzych Glowny (PL) - Jedlina Gorna (PL) (jediný úsek přes větší kopec, železnice vede tunelem, silnice hodně objíždí), nová cyklostezka po stávající zpevněné cestě mezi zastávkou: Jedlina Zdrój (PL) - městem Jedlinka (PL) - nová cyklostezka na polní cestě mezi zastávkou: Dolne (PL) - městem Ludwikowice Klodzkie (PL) - nová cyklostezka v koridoru stávající silnice a železnice mezi obcemi Samy (PL) - hraniční přechod Tlumaczów (PL) - nová cyklostezka v koridoru stávající silnice a železnice mezi hraničním přechodem Otovice - hraničním přechodem Meziměstí - cyklostezka v koridoru železnice a stávající komunikace</p> <p>Pozn.: ** Velký význam opatření pro cyklo dopravu a zejména cykloturistiku, nižší ve srovnání s celkovou dopravní obslužností řešeného (jádrového) území.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>83,9 (okruh) + 9,0 + 9,5 + 10,8 (propojky)</p> <p>celkem 113,2</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>mezinárodní (nadregionální)</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>ANO (CZ, PL)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p> <p>okruh tvořen samostatnými cyklostezkami, cyklopruhu na stávajících komunikacích a cyklotrasami vedenými po stávajících komunikacích nižších tříd;</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>10,4</p> <p>(pouze upravené úseky)</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Všechna řešení (značení) uvnitř „Stěnavského“ okruhu začínala a končila na státních hranicích a neřešila provázanost a větší rekreační využití oblasti jako celku</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení atraktivity území - možnost usměrnění (cyklo-) turistického ruchu - rozvoj souvisejících služeb - zlepšení možnosti pohybu pracovních sil ČR-Polsko 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Okružní cyklostezka kolem v.n. Rozkoš</p> <p>(„Cyklookruh kolem Rozkoše“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>AC2</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>cyklistická - C</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A*</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I. / II.**</p>
<p>Popis opatření:</p> <p>Cyklostezku je žádoucí realizovat tak, aby splňovala též parametry trasy pro kolečkové brusle (jediné kritické místo pro bruslařskou dráhu je sjezd od stávajícího Autokempu „Rozkoš“ na severu nádrže k vodnímu přivaděči). Přes vodní přivaděč bude potřeba postavit novou lávku.</p> <p><u>Variantní řešení jednotlivých úseků:</u></p> <p>a) nová trasa 1.trasa - nová cyklotrasa - asfalt, podél břehu b) nová trasa 1.trasa - nová cyklotrasa podél stávající komunikace 2.trasa - podél břehu, obcí c) nová trasa 1.trasa - stávající trasa 2.trasa - podél břehu 3.trasa - vodní cestou d) stávající komunikace 1.trasa e) stávající komunikace 1.trasa - stávající šotolina 2.trasa - stávající + nová trasa f) stávající komunikace 1.trasa - stávající asfalt Lhota - Šonov po stávající cyklotrase g) stávající komunikace 1.trasa - asfalt (včetně dvou propojených krátkých odbočení k hrázi - částečně asfalt) h) nová cyklotrasa 1.trasa - souběh s propojením na Náchod 2.trasa - podél břehu + varianta severněji</p> <p>Pozn.:* Důvod pro zařazení do územní kategorie A: Opatření je fyzicky lokalizováno na hranici jádrového území, přímo s ním však funkčně souvisí a bylo výslovně požadováno k řešení v zadávací dokumentaci.</p> <p>** Velký význam opatření pro cyklo dopravu a zejména cykloturistiku, nižší ve srovnání s celkovou dopravní obslužností řešeného (jádrového) území.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>15,4 (max. okruh)</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>3,2</p> <p>(celý okruh bez alternativních tras)</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Není řešeno v nadřazené dokumentaci.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení atraktivity území - možnost usměrnění (cyklo-) turistického ruchu - lepší přístup ke břehu pro vodohospodáře i rekreatanty - omezení dalšího nežádoucího oplocování břehů a rušivých aktivit - rozvoj souvisejících služeb - zlepšení možnosti pohybu pracovních sil mezi obcemi a městy kolem v.n. Rozkoš 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p>

<p>Název opatření (+ zkrácený název)</p> <p>Napojení okružní cyklostezky kolem v.n. Rozkoš na páteřní síť cyklotras („Cyklospojka Rozkoš-Náchod“)</p>			<p>Kód opatření:</p> <p>AC3</p>
<p>Typ opatření (dle druhu dopravy):</p> <p>cyklistická - C</p>	<p>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</p> <p>A*</p>	<p>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</p> <p>0</p>	<p>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</p> <p>I. / II.**</p>
<p><i>Popis opatření:</i></p> <p>Cyklospojka Rozkoš-Náchod se 2 napojovacími body na Českou Skalici je tažena vesměs po stávajících místních komunikacích a silnicích III. tříd (v případě budoucího rozšíření lze doplnit o cyklopruh). Umožněno je i přímé napojení na cyklotrasu do Nového Města nad Metují.</p> <p><u>Popis tras a úseků:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. trasa Autocamp Rozkoš - Náchod - řeší <i>Aktualizace koncepce cyklodopravy</i>; část jako cyklostezka 2. trasa Provodov - Náchod centrum 3. trasa Provodov - cyklotrasa 4034 a) nová trasa - řeší <i>Aktualizace koncepce cyklodopravy</i>; část jako cyklostezka b) úsek po stávající místní komunikaci - spojka c) úsek po stávající místní komunikaci d) úsek po stávající místní komunikaci e) úsek vedoucí po stávající cyklotrase f) úsek po stávající místní komunikaci s napojením na cyklotrasu Náchod - Peklo <p>Pozn.: * Důvod pro zařazení do územní kategorie A: Opatření je fyzicky lokalizováno převážně těsně za hranicí jádrového území, přímo s ním však funkčně souvisí a bylo výslovně požadováno k řešení v zadávací dokumentaci.</p> <p>** Velký význam opatření pro cyklodopravu a zejména cykloturistiku, nižší ve srovnání s celkovou dopravní obslužností řešeného (jádrového) území.</p>			
<p>Územní charakter a rozsah opatření</p> <p>liniové (km)</p> <p>13,0</p> <p>(obě větve, včetně spojky, úseku cyklostezky a značení)</p>	<p>Dopravní význam</p> <p>regionální</p> <p>s přeshraničním efektem</p>	<p>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</p> <p>NE (CZ)</p>	<p>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</p>
<p>Orientační náklady realizace (mil. EUR)</p> <p>0,5</p>	<p>Srovnání s dosud uvažovaným řešením</p> <p>Díličí úsek řeší Aktualizace koncepce cyklodopravy.</p>	<p>Hlavní očekávané přínosy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lepší napojení na budoucí „Cyklookruh kolem Rozkoše - zvýšení atraktivity území - možnost usměrnění (cyklo-) turistického ruchu - zlepšení možnosti pohybu pracovních sil mezi městy a obcemi v oblasti, zejména směr Česká Skalice - Náchod, popř. Nové Město nad Metují 	<p>Možná rizika navrženého řešení</p>

5.5 LETECKÁ DOPRAVA

S ohledem na specifické podmínky letecké dopravy (viz též kap. 4.3.4) tato není v jádrovém území výrazněji provázána s ostatními druhy dopravy. Letecká doprava zde vždy bude oproti ostatním druhům mít spíše charakter doplňkový. Stávající letištní plochy je v řešeném území nutno chránit a vytvářet příznivější podmínky pro funkční propojování s ostatními druhy dopravy, zejména za účelem jejího optimálního zapojení v rámci turistického a cestovního ruchu v oblasti.

Pro účely hlavního regionálního letiště pro jádrové území se jako nejvhodnější jeví dvě letiště na české straně - Nové Město nad Metují nebo Velké Poříčí/Hronov. A to vzhledem k jejich výhodné poloze vzhledem k jádrovému území (jedno těsně za jeho hranicí, druhé přímo uvnitř), k blízkosti významných regionálních center osídlení a díky dobrému napojení na významné prvky dopravní infrastruktury (železnice, silnice - I/14 resp. II/303 s přímou vazbou na I/33). Alternativa posílení významu letiště u Velkého Poříčí (Hronova) by byla výhodnější kvůli blízkosti „lázeňského trojúhelníku“ Náchod-Běloves-Kudowa-Zdrój - Hronov, alternativa u Nového Města nad Metují pak kvůli lepšímu silničnímu napojení, lepším územním podmínkám pro jeho případný plošný rozvoj a vzhledem k větší blízkosti Hradce Králové. Letiště Broumov nebylo pro posílení významu uvažováno kvůli poloze v CHKO Broumovsko, Letiště Vysokov pak zase kvůli složitým územně-terénním poměrům a špatné dopravní dostupnosti.

Z letišť na polské straně se nezávisle na Studii počítá s určitým rozvojem letišť Bystrzyca Kłodzka a Jelenia Góra, které však leží mimo jádrové území.

Název opatření (+ zkrácený název)			Kód opatření:
Optimalizace parametrů letiště u Nového Města nad Metují, popř. u Velkého Poříčí (u Hronova) pro potřeby turistiky v příhraničí („Úprava letiště“)			BL1
<i>Typ opatření (dle druhu dopravy):</i> letecká - L	<i>Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území)</i> B / A*	<i>Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území)</i> -1	<i>Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému)</i> II.
<i>Popis opatření:</i> <p>Letiště Nové Město nad Metují svým charakterem a polohou nejlépe vyhovuje požadavkům na zapojení letecké dopravy do systému turistiky v příhraničí. Jeho poloha umožňuje dobré dopravní spojení (silniční a železniční) s většími centry osídlení v příhraniční oblasti - Náchod, Kudowa Zdrój, Hronov aj., ale i s většími městy ve vnitrozemí, zejména pak s Hradcem Králové (kde je k dispozici mezinárodní letiště - aktuálně řešeno jeho využití). Navrženo je zlepšení dopravního napojení letiště Nové Město nad Metují na nadřazenou silniční síť (viz opatření AS1b - přeložka silnice I/ 14 u Nového Města nad Metují). Dále se navrhuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - územní ochrana možného rozšíření letiště v rámci ÚPD města; - realizace doplňkového vybavení (ubytování, doplňkové služby v oblasti turistického a cestovního ruchu); <p>Pozn.: Letecká doprava výslovně požadováno řešit (dle zadávací dokumentace Studie).</p> <p>* územní kategorie A v případě volby alternativy posílení významu letiště u Velkého Poříčí (Hronova);</p>			
<i>Územní charakter a rozsah opatření</i> bodové / plošné (km ²) 0,29 nebo 0,12	<i>Dopravní význam</i> mezinárodní (nadregionální)	<i>Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y)</i> NE (CZ)	<i>Specifikace dopravních parametrů - návrhová rychlost železniční trati (km/h) / třída + kategorie silnice atd.</i>

5.6 OSTATNÍ OPATŘENÍ

Tato kategorie byla do obsahové struktury Studie včleněna pouze v maximální snaze o dodržení zadávací dokumentace projektu, kde bylo uvedeno: „V řešení bude přihlédnuto k možnému výhledovému záměru realizace vodního přivaděče vodní tok Metuje - vodní nádrž Rozkoš u České Skalice.“ Duplicitní (částečně tunelový) přivaděč vody do VN z Metuje byl zvažován pouze v r. 1924 během prvotních úvah nad projekčním řešením (VN zprovozněna až v roce 1972). Vzhledem k tomu, že uvedený záměr není podchyten v žádné nadřazené ÚPD ani v platné ÚPD obcí předmětného území, bylo nutno ho do Studie zařadit v podobě samostatného opatření nedopravní povahy v kategorii „Ostatní opatření“.

Přínosy záměru byly nedávno opětovně posuzovány správcem VN a toku Metuje (Povodí Labe a.s.) a podle jeho informace se druhým přivaděčem z Metuje není do budoucna počítáno kvůli vysokým nákladům, technické obtížnosti a spornému přínosu.

Název opatření (+ zkrácený název) Přivaděč vody z řeky Metuje do v.n. Rozkoš („Přivaděč Metuje-Rozkoš“)			Kód opatření: BO1
Typ opatření (dle druhu dopravy): ostatní - O	Územní kategorie opatření (dle vztahu k jádrovému území) B	Rizikovitost opatření (dle míry možných střetů s hodnotami a limity v území) -2	Významová kategorie opatření (dle významu pro funkčnost systému) II.
<p><i>Popis opatření:</i> Navržena kombinace tunelového potrubního vedení na odbočení z Metuje pod Bražcem u Náchoda a otevřeného povrchového koryta před ústím do v.n. Rozkoš.</p> <p>- řešení původně uvažováno v dokumentaci z r. 1924, dnes s ním správce VN a toku Metuje (Povodí Labe a.s.) nepočítá kvůli vysokým nákladům, technické obtížnosti a spornému přínosu;</p> <p><u>Možné přínosy:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - prvek protipovodňové ochrany území kolem Metuje pod Náchodem (díličí odlehčení - vzhledem k úrovni Q₁₀₀); - alternativní zdroj vody pro VN (možné díličí zlepšení kvality vody); - možná sportovně-rekreační využitelnost části přivaděče; <p><u>Možná rizika:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - pravděpodobná nutnost zřízení další usazovací části uvnitř VN; - díličí kontakt kapacitního koryta přivaděče s obytnou zástavbou; - možnost negativního ovlivnění hnízdišť ptactva u vtoku do v.n. Rozkoš; - vysoké náklady realizace; 			
Územní charakter a rozsah opatření liniové (km) 4,3	Význam regionální	Přímý přeshraniční efekt (realizace na území obou států) / stát (-y) NE (CZ)	

6. SOUHRNNÁ BILANCE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

6.1 Návrh priorit realizace a průmětu do nadřazených dokumentací

V níže uvedené tabulce jsou seskupena všechna podopatření, která jsou v rámci Studie navržena k promítnutí do aktualizované podoby nadřazené územně-plánovací dokumentace na úrovni kraje (*Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje - ZÚR*, nejlépe formou VPS) / województwa (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego - PZP*), popř. státu (*Politika územního rozvoje České republiky - PÚR*, resp. obdobný dokument v Polské republice).

Do návrhu k promítnutí do nadřazené ÚPD byla navržena výhradně podopatření územní kategorie A, tj. ležící přímo v jádrovém území či s ním bezprostředně územně a funkčně spjatá (ohraničující podopatření). Zahrnuta byla navíc pouze podopatření se zobrazitelným územním průmětem, jejichž realizace fakticky vyžaduje průmět do nadřazené ÚPD či ÚPD jednotlivých obcí (ať již jako návrh či ve formě hájení územní rezervy). I proto byl opominut průmět opatření jako celku, neboť ta jsou vesměs okružního charakteru a jsou složena i z podopatření kvalitativní povahy, tj. bez nároků na územní průmět do ÚPD. Formou územní rezervy byl navržen průmět záměrů vyžadujících důkladnější posouzení, vč. analýzy variant a případného výběru jedné z nich k dalšímu sledování (AZ4a/AZ5a; AS2a).

TABULKA Č. 22: NAVRŽENÝ PRŮMĚT PODOPATŘENÍ KATEGORIE A DO PÚR, ZÚR (CZ) / PZP (PL)

Kód podopatření	Zkrácený název	Typ opatření (dle druhu dopravy)	Nadřazená dokumentace	Navržený způsob průmětu
AZ1a	Otovická propojka	železniční - Z	ZÚR / PZP	návrh
AZ1b	Ścinawská propojka	železniční - Z	PZP	návrh
AZ2a	Teplická propojka	železniční - Z	ZÚR / PZP	návrh
AZ2b	Trutnovská propojka I - poříčská	železniční - Z	ZÚR	návrh
AZ3a	Kudovská propojka	železniční - Z	ZÚR / PZP	návrh
AZ3b	Polická odbočka	železniční - Z	ZÚR	územní rezerva
AZ4a ¹	Vysokovská propojka (Tram-Train)	železniční - Z	ZÚR	územní rezerva
AZ4b	Trutnovská propojka II - lhotecká	železniční - Z	ZÚR	návrh
AZ5a ¹	Vysokovská spojka (klasická železnice)	železniční - Z	ZÚR	návrh
AZ5b ²	Modernizace trati Vysokov-Jaroměř	železniční - Z	PÚR	záměry (rozšíření)
AS1a	Jižní alternativa obchvatu Náchoda	silniční - S	PÚR, ZÚR / PZP	záměry, návrh/územní rezerva
AS1b	Obchvat Nového Města nad Metují	silniční - S	ZÚR	návrh
AS2a	Meziměstská přeložka	silniční - S	ZÚR	návrh
AS2b	Hynčická přeložka	silniční - S	ZÚR	návrh
AS3a	Jetřichovská spojka	silniční - S	ZÚR	návrh
AS2a ³	Mieroszowska spojka	silniční - S	ZÚR / PZP	územní rezerva
CELKEM		9 + 1 (Z) 6 (S)	1-2 x PÚR 14x ZÚR 6 x PZP	1-2 x záměr PÚR 10-11 x návrh ZÚR 3-4 x úz. rezerva ZÚR 5 x návrh PZP 1 x úz. rezerva PZP

¹ V případě realizace tunelové železniční Vysokovské spojky (s níž ZÚR již počítá) i s odbočkou pro Tram-Train směr Starkoč (navrženou ve Studii - AZ5a) nebude potřeba realizovat podopatření AZ4a, které je určeno pouze pro koncept Tram-Train;

² Železniční trať č. 031 v úseku Hradec Králové-Jaroměř je v záměrech PÚR vedena jako „koridor konvenční železnice celostátní“, ke zvážení je proto zohlednění podopatření AZ5b formou prodloužení tohoto koridoru v PÚR až k Vysokovu/Náchodu, popř. i dále směr Meziměstí - Polská republika;

³ Mieroszowska spojka je ve Studii navržena ve 3 variantách, z toho území ČR se týká pouze var. a).

TABULKA Č. 23: CELKOVÝ PŘEHLED NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ - ÚZEMNÍ KATEGORIE A

Opáření	Podopáření	Typ	Významová kategorie	Dopravní význam	Rizikovost	Přímý přeshraniční efekt	Územní* charakter / rozsah	Orientační náklady (EUR)	Navržený průmět do ZÚR, PÚR
AZ1		Z	I.	M-NR	0	ANO	L 77,1	35,6	-
	AZ1a	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 3,7	11,5	+
	AZ1b	Z	I.	M-NR	-1	NE	L 1,0	2,0	+
	AZ1c	Z	I.	M-NR	0	ANO	L 67,0	3,0	-
	AZ1d	Z	I.	M-NR	0	ANO	L 5,4	0,5	-
	AZ1e	Z	I.	M-NR	0	ANO	P 0,63	16,0	-
	AZ1f	Z	II.	M-NR	0	ANO	B	1,0	-
	AZ1g	Z	II.	M-NR	0	ANO	B 12+3	1,6	-
AZ2		Z	I.	M-NR	0	ANO	L 103,1	28,1	-
	AZ2a	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 0,8	1,5	+
	AZ2b	Z	I.	M-NR	-1	NE	L 0,6	12,0	+
	AZ2c	Z	I.	M-NR	0	ANO	L 102,0	4,0	-
	AZ2d	Z	I.	M-NR	0	NE	P 0,05	8,0	-
	AZ2e	Z	II.	M-NR	0	ANO	B	1,0	-
	AZ2f	Z	II.	M-NR	0	ANO	B 13+3	1,6	-
AZ3		Z	I.	M-NR	0	ANO	L 114,7	23,9	-
	AZ3a	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 3,5	8,0	+
	AZ3b	Z	II.	R-PE	-1	NE	L 1,6	2,0	+
	AZ3c	Z	I.	M-NR	0	ANO	L 110,5	3,0	-
	AZ3d	Z	II.	M-NR	0	NE	P 0,06	8,0	-
	AZ3e	Z	II.	M-NR	0	ANO	B	1,5	-
	AZ3f	Z	II.	M-NR	0	ANO	B 15+1	1,4	-
AZ4		Z	I.	NR-PE	0	NE	L 88,3	22,5	-
	AZ4a	Z	I.	M-NR	-1	NE	L 1,8	8,0	+
	AZ4b	Z	I.	M-NR	-1	NE	L 0,3	1,5	+
	AZ4c	Z	I.	M-NR	0	ANO	L 90,4	3,5	-
	AZ4d	Z	II.	NR-PE	0	NE	P 0,08	8,0	-
	AZ4e	Z	II.	R-PE	0	NE	B	1,0	-
	AZ4f	Z	II.	R-PE	0	NE	B 6+1	0,5	-
AZ5		Z	I.	NR-PE	-1	NE	L 20,5	41,0	-
	AZ5a	Z	I.	NR-PE	-1	NE	L 2,5	40,0	+
	AZ5b	Z	II.	NR-PE	0	NE	L 18,0	1,0	-/+
							<i>403,7 km délka želez. op.</i>		
AS1		S	I.	M-NR	-1	ANO	L 225,0	335,0	-
	AS1a	S	I.	M-NR	-1	ANO	L 11,5	300,0	+
	AS1b	S	I.	NR-PE	-1	NE	L 10,7	35,0	+
AS2		S	I.	M-NR	-1	ANO	L 74,0	28,5	-
	AS2a	S	I.	R-PE	0	NE	L 1,3	1,5	+
	AS2b	S	I.	R-PE	0	NE	L 2,0	2,5	+
	AS2c	S	I.	R-PE	0	NE	L 10,5	3,0	-
	AS2d	S	II.	R-PE	0	NE	L 33,5	10,0	-
	AS2e	S	II.	R-PE	-1	NE	L 9,5	5,0	-
	AS2f	S	II.	R-PE	0	NE	L 4,5	6,5	-
AS3		S	I.	M-NR	-2	ANO	L 20,7	36,0	-
	AS3a	S	I.	R-PE	-1	NE	L 3,7	16,0	+
	AS3b	S	I.	M-NR	-2	ANO	L 17,0	20,0	+
							<i>319,7 km délka silniční op.</i>		
AC1		C	I.	M-NR	0	ANO	L 113,2	10,4	-
AC2		C	I.	R-PE	0	NE	L 15,4	3,2	-
AC3		C	I.	R-PE	0	NE	L 13,0	0,5	-
11	37	5/3/3						564,7	15/16 +

TABULKA Č. 24: CELKOVÝ PŘEHLED NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ - ÚZEMNÍ KATEGORIE B

Opatření	Typ	Významová kategorie	Dopravní význam	Rizikovitost	Přímý přeshraniční efekt	Územní* charakter / rozsah	Navržený průmět do ZÚR, PÚR
BZ1	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 173,7	-
BZ2	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 211,9	-
BZ3	Z	I.	NR-PE	-1	NE	L 145,7	-
BZ4	Z	I.	NR-PE	0	NE	L 83,3	-
BZ5	Z	I.	NR-PE	0	NE	L 142,3	-
BZ6	Z	I.	R-PE	0	NE	L 69,4	-
BZ7	Z	I.	R-PE	0	NE	L 101,1	-
BZ8	Z	I.	R-PE	0	NE	L 64,7	-
BZ9	Z	I.	R-NRE	-1	NE	L 57,9	-
BZ10	Z	I.	R-NRE-PE	0	NE	L 104,9	-
BZ11	Z	II.	R-PE	0	NE	L 34,4	-
BZ12	Z	I.	R-PE	0	NE	L 88,3	-
BZ13	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 92,0	-
BZ14	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 72,1	-
BZ15	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 69,9	-
BZ16	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 71,7	-
BZ17	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 72,5	-
BZ18	Z	I.	R-NRE	0	NE	L 92,6	-
BZ19	Z	I.	M-NR	-1	ANO	L 200,0	-
						1948	
BL1	L	II.	M-NR	-1	NE	P 0,29 0,12	-
BO1	O	II.	R	-2	NE	L 4,3	-
CELKEM	21						

R - regionální; R-NRE - regionální s nadregionálním efektem; R-PE - regionální s přeshraničním efektem;

M-NR - mezinárodní (nadregionální); NR-PE - nadregionální s přeshraničním efektem;

*uváděn převažující územní charakter (L - liniový; B - bodový; P - plošný) + příslušná hodnota (km/počet/km²);

Celkem je Studií navrženo 11 opatření v územní kategorii A (5 železničních, 3 silniční, 3 cyklistická), v nichž je integrováno **celkem 37 podopatření** (27 železničních, 10 silničních), a z toho 14 je navrženo promítnout do nadřazené ÚPD. **Přímý přeshraniční efekt** (tj. alespoň dílčí realizaci na území obou států) vykazuje **7 opatření** (z toho 3 železniční, 3 silniční a 1 cyklistické).

V územní kategorii B Studie navrhuje **celkem 21 opatření**, z toho 19 na železnici (okruhy).

6.2 Doporučení průmětu do ÚPD obcí, strategických a oborových koncepcí

Kromě průmětu navržených podopatření územní kategorie A do aktualizované podoby nadřazených dokumentací územně-plánovací povahy (PÚR, ZÚR, PZP) je velmi žádoucí tato (a případná související neproblémová opatření či podopatření) průběžně zohledňovat i **v nově vznikajících a měněných územních plánech obcí a měst** v řešeném území. Promítnutí dohodnutých záměrů do aktualizací nadřazených ÚPD je časově i procesně náročnější proces. V mezidobí před aktualizací je proto vhodné zajistit, aby do nových a měněných ÚP obcí a měst na obou stranách státní hranice v jádrovém (a nejlépe i širším řešeném) území nebyly vnášeny prvky, které by budoucí realizaci žádoucích opatření ze Studie fakticky znemožnily. Reálnost jejich uskutečnění lze v rámci ÚPD všech stupňů zvýšit navržením těchto prvků za veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury (VPS).

Velmi potřebné je i průběžné sladování konsensuálních záměrů Studie se **strategickými a oborovými koncepcemi** (generely aj.), a to ne pouze dopravního charakteru. Na české straně bude

klíčová kompatibilita s dokumentem „**Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2014-2020**“, určujícím priority výstavby dopravní infrastruktury na další programovací období EU. V jeho rámci se předpokládá mj. s vytvořením multimodálního dopravního modelu celé ČR, který bude zahrnovat nejen stávající, ale i novou síť, jakož i vazbu na transevropskou dopravní síť v okolních státech. Na takto vzniklé síti budou počítačově modelovány přepravní vztahy, přičemž výstupy z dopravního modelu následně poslouží pro vyhodnocení analýzy přínosů a nákladů u jednotlivých projektů. Souběžně výše uvedeným dokumentem bude Ministerstvem dopravy ČR započato i zpracování nové „**Dopravní politiky ČR pro léta 2014 - 2020**“, která bude implementovat zejména cíle a indikátory evropské dopravní politiky a širší souvislosti v celém resortu dopravy.

Na polské straně je, kromě projednávané **aktualizace Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego**, v současnosti rozpracován též „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego**“ (*Plán udržitelného rozvoje veřejné hromadné dopravy Dolnoslezského vojvodství*) s plánovaným ukončením prací v únoru 2014. Plán bude tvořit základ pro organizaci systému hromadné osobní dopravy na území vojvodství.

6.3 Shrnutí hlavních očekávaných efektů navržené koncepce

Realizace navrženého dopravního systému (a zejména opatření v kolejové dopravě) by měla výrazně přispět k naplnění všech dílčích dlouhodobých cílů a efektů uvedených v kapitole 2.1. Vzhledem ke kvalitativní povaze většiny z nich a velké závislosti na míře úplnosti realizace koncepce, je obtížná jejich kompletní kvantifikace k danému časovému horizontu. Vývoj ve většině tematických oblastí ovlivnitelných navrženou koncepcí je navíc závislý na mnoha faktorech a obtížně se predikuje i bez zohlednění realizace dopravních opatření.

Zcela určitě by však jedním z dlouhodobých efektů předložené koncepce měla být populační stabilizace celého řešeného území - s možným mírně přírůstkovým trendem na české straně a výrazným zpomalením poklesu na polské straně. V populačním vývoji však budou mít vždy rozhodující vliv čistě demografické faktory, jakými jsou přirozená měna obyvatel, migrace apod.

Relativně ještě významnější by mohl být přínos navržené koncepce pro cestovní ruch a související sektory ekonomiky (služeb). Podle odborného odhadu zpracovatelů by mohlo dojít k nárůstu o 20-30 % oproti očekávanému stavu v daném roce (např. rok 2030) bez realizace navržených opatření. Díky lepší propojenosti turistických cílů na obou stranách hranice, provázanosti hlavních typů dopravy a zlepšení turistické infrastruktury i dalších služeb by se měl zvýšit také průměrný počet přenocování (cca na 4-5 dní v jádrovém území a zejména v jeho těžišti). A právě udržení turistů v daném regionu co nejdéle je jedním z hlavních kritérií ekonomického přínosu cestovního ruchu.

7. ZÁVĚR

Jak již bylo řečeno v úvodu, hlavním posláním předložené Studie je návrh koncepce provázaného dopravního systému. Ten by měl nejen spojit železniční, silniční, cyklistickou, pěší i leteckou dopravu do kooperujícího celku, ale při pružném zohlednění potřeb takto obsluhovaného území je žádoucí i jeho sociálně-ekonomický rozměr (efekt) v území pracovně nazvaném „**Česko-polská Domovina**“.

Do skupiny opatření (resp. podopatření) s navrženým průmětem do nadřazené ÚPD byla v kap. 6.1 zařazena pouze opatření územní kategorie A s přímo vazbou na jádrové území. Bylo by však velmi žádoucí, aby významově nezapadla ani navržená opatření na železniční síti v územní kategorii B.

Vzhledem k velkému tématickému i územnímu záběru Studie a nutnosti udržet co nejhomogennější jádrové území pro řešení vzájemných vazeb různých druhů dopravy, nebylo možno opatření kategorie B již v daném termínu dále rozpracovat. Neznamena to však, že by v absoltním měřítku byla méně významná než ta opatření, zahrnutá do kategorie A. Naopak je potřebné se i těmto opatřením co nejrychleji věnovat. Vždyť pokrývají prakticky celý Královéhradecký kraj (s přesahy do dalších 3 krajů ČR) a významnou část Dolnoslezského vojvodství.

Efektivita a faktický význam celého propojeného okružního systému železničních tratí přitom závisí právě na co nejlepším vyřešení regionálních a nadregionálních vazeb, včetně přeshraničních. Koncept obsluhy Tram-Train po zokruhovaných železničních tratích je Studii pojímán jako „stavebnicový“ systém, kdy lze jednotlivé okruhy přizpůsobovat a doplňovat do celku postupně, podle aktuálních finančních možností a územně-technických předpokladů.

Část vyspělého světa již dnes zažívá renesanci kolejové dopravy a jsou náznaky, že i přes trvající útlum regionálních železničních tratí tento trend přichází i do středoevropského prostoru, Českou republiku a Polsko nevyjímaje. Ekonomická konkurenceschopnost kolejové dopravy se zákonitě musí na dopravním trhu prudce zvýšit v momentě, kdy budou do přepravních cen započítávány i negativní externality, která s sebou daný typ dopravy přináší. Teprve potom si možná všichni uvědomíme, jak nesmírně cenné je dědictví po předcích v podobě železničních tratí. A to platí i o těch v současnosti neprovozovaných či zcela zrušených, neboť cenná je i nezastavěná původní trasa železniční trati či její souvislejší úseky.

Na úplný závěr textové části Studie proto vyslovme přání, ať žádná zokruhovatelná železniční trať nekončí tak, jako na závěrečném snímku...

