

VÝVOJ DOPRAVNÍCH VZTAHŮ NA ÚZEMÍ KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE VYVOLANÝ VÝSTAVBOU DÁLNICE D11 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R35, S VAZBOU NA ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY PÁTEŘNÍCH OS ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ V KRAJI

STUDIE

Objednatel: Královéhradecký kraj



za finančního přispění Státního fondu dopravní infrastruktury



Listopad 2007, úprava květen 2008

**Zpracování Studie je koordinováno Petrem Kuříkem,
náměstkem hejtmana Královéhradeckého kraje
s gescí dopravy a silničního hospodářství**

Základní identifikační údaje díla

Objednatel: Královéhradecký kraj

Wonkova 1142

500 02 Hradec Králové

Zhotovitel: SURPMO, a. s.,

Projektové středisko Hradec Králové

Třída ČSA 219

500 03 Hradec Králové

Vedoucí Projektového střediska: Ing. arch. Alena Koutová

Řešitelský tým:

Vedoucí odborných skupin:

Ing. arch. Alena Koutová
Ing. arch. Miroslav Baťa
Ing. Josef Smíšek
Ing. Josef Příkaský
Ing. Květoslav Havlíček
Mgr. Vít Andrejs

Technické zajištění:

Vladimír Kraus
Diana Vrabcová

Spolupráce:

- Výbor pro dopravu Zastupitelstva Královéhradeckého kraje
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje
- Ministerstvo dopravy ČR
- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje
- OREDO, s. r. o.
- ČD a. s. – Generální ředitelství
- Města a obce Královéhradeckého kraje, prostřednictvím příslušných ORP

Obsah studie

Analytická část - Textová část

| | | |
|---|--|----|
| q | Důvody pořízení | 7 |
| q | Hlavní cíl zpracování | 8 |
| q | Základní údaje o řešeném území | 9 |
| q | Analýza dosavadního vývoje sítě dálnic, rychlostních silnic, silnic I., II. a III. třídy | 10 |
| q | Analýza dosavadního vývoje sítě železničních drah celostátních a regionálních | 14 |
| q | Analýza vzájemných vazeb silniční a železniční dopravy | 21 |

- Grafická část

- 1) Schéma řešeného území s vyznačením hlavních problémů
- 2) Analýza silniční sítě ze SDI KHK s vyznačením území se změnou záměrů – 1 : 100 000
- 3) Kategorizace železniční sítě s vyznačením území se změnou záměrů 1 : 100 000

Syntetická část – Textová část, tabulková část, kartogramy

| | | |
|---|---|----|
| q | Návrh koncepce silniční dopravy | 27 |
| q | Návrh koncepce železniční dopravy | 43 |
| q | Vývoj dopravních vztahů vyvolaný výstavbou dálnice D11 a rychlostní silnice R35 | 50 |
| q | Železniční doprava – IDS | 53 |
| q | Závěrečná doporučení | 54 |

- Grafická část

- 4) Návrh koncepce silniční a železniční dopravy – 1 : 50 000
- 5) Záměry v silniční a železniční dopravě s návrhem 1. etapy – 1 : 100 000
- 6) Železniční doprava – IDS – 1 : 120 000

ANALYTICKÁ ČÁST

TEXTOVÁ ČÁST

α DŮVODY POŘÍZENÍ

Královéhradecký kraj se rozhodl pořídit v roce 2003 Studii dopravní infrastruktury Královéhradeckého kraje (SDI) se zaměřením na koordinovaný rozvoj silniční a železniční dopravy, neboť takto koncepčně zaměřený dokument kraj postrádal. Tato SDI vznikla v průběhu roku 2003 za přispění SFDI a v roce 2004 byla schválena Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje (usn. č. 31/1103/2004).

Zkušenosti z postupného uvádění jednotlivých úseků D11 v Královéhradeckém kraji do provozu ukazují, že zprovoznění každého úseku se výrazně projeví ve změně zatížení navazující silniční sítě. Zvýšení intenzity dopravy bez odpovídající přípravy silniční sítě přináší problémy do mnoha oblastí života obyvatel v širokém okolí dotčených úseků silnice. Negativní dopady má nárůst dopravy zejména v místech stávajících dopravních závad nebo na silnicích s malou přepravní kapacitou, kde se problémy za stávajícího menšího provozu neprojevují. Projekt má předpokládané problémy vyhledat, kvantifikovat a navrhnout opatření k vyloučení nebo snížení negativních dopadů (přestože některé z těchto změn jsou dočasné a pominou při uvedení dalšího úseku dálnice nebo rychlostní silnice do provozu), neboť v takových případech mohou vzniknout situace velmi nebezpečné až kolizní.

V oboru železniční dopravy se jedná o koordinaci s novými záměry, které vznikly v letech 2004 – 2006. Některé z nich jsou obsaženy v dokumentu Memorandum o přípravě staveb železniční infrastruktury v Pardubickém a Královéhradeckém kraji, který podepsali hejtmani obou krajů, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, s. o. a ministr dopravy v červnu 2006.

V důsledku těchto poznatků se rozhodl Královéhradecký kraj v roce 2007 pořídit dokument, který by navázal na výše uvedenou SDI a pokusil se formou studijního prověření nastítnit vývoj dopravních vztahů na území kraje. Studie musí vycházet z nových skutečností v oblasti dopravní koncepce, a to jak na úrovni státu, tak na úrovni kraje. Tato naopak musí vycházet jak z vazeb regionálních (nadmístních), tak vazeb obecních (místních).

q HLAVNÍ CÍL STUDIE

Hlavním cílem je zpracování dokumentu, řešícího koncepci rozvoje silniční a železniční dopravy v návaznosti na postupnou realizaci úseků D11 a rychlostní silnice R35, pro nezbytnou vzájemnou koordinaci aktivit orgánů státu a kraje, směřujících k udržitelnému rozvoji území.

Studie zároveň reaguje na další úkoly uložené Politikou územního rozvoje České republiky.

q ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Řešené území, rozkládající se v severovýchodní části Čech, při hranici s Polskou republikou, zaujímá celé správní území Královéhradeckého kraje (státní hranici tvoří na severu pohoří Krkonoše – nejvyšší vrchol Sněžka 1602 m n. m., na východě pohoří Orlické hory – nejvyšší vrchol Velká Deštná 1115 m n. m.).

Na severozápadě sousedí s krajem Libereckým, na západě a jihozápadě s krajem Středočeským, na jihu a jihovýchodě pak s krajem Pardubickým. Nejnižším místem řešeného území je bod, kde řeka Cidlina opouští území kraje – cca 208 m n. m.

Osu území tvoří řeka Labe, pramenící v Krkonoších a opouštějící kraj jižně od Hradce Králové. Východní část kraje odvodňuje řeka Orlice, vlévající se do Labe v Hradci Králové, západní část odvodňuje řeka Cidlina. K významným tokům patří ještě podkrkonošské přítoky Labe Úpa a Metuje. Broumovský výběžek odvodňuje řeka Stěna, levostranný přítok Kladské Nisy.

Přírodní podmínky v kraji jsou velmi rozmanité. Jsou zde roviny s teplým a mírným podnebím, pahorkatiny a pískovcová skalní města v podhůří a hraniční hory s podnebím chladným. Pestrost podnebí a geologických podmínek se odráží v pestrosti stanovišť a bohatosti rostlinných a živočišných druhů. Evropským unikátem jsou společenstva v Krkonoších, kde se setkávají druhy chladnomilné (zavlečené sem za dob ledových) s druhy teplomilnými.

Správní území kraje o rozloze více než 4 758 km² obývá téměř 555 000 obyvatel, žijících ve 448 obcích a městech (z toho 1 statutární město a 42 města). Kromě krajského města Hradec Králové správu dále vykonává 15 měst s rozšířenou působností.

Řešené území zahrnuje jak výrazně urbanizované prostory měst Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov, tak i oblasti rekreace a cestovního ruchu nadregionálního významu – Krkonoše, Orlické hory, Broumovsko a Český ráj.

ANALÝZA DOSAVADNÍHO VÝVOJE SÍTĚ DÁLNIC, RYCHLOSTNÍCH SILNIC A SILNIC I., II. A III. TŘÍDY

Výchozím podkladem byla Studie dopravní infrastruktury Královéhradeckého kraje, zpracovaná v roce 2003 a schválená zastupitelstvem kraje v roce 2004. Vývoj dopravní koncepce však pokračuje dál. Jsou postupně upřesňována navrhovaná řešení jednotlivých přeložek silnic v rámci návrhů jednotlivých územních plánů obcí, u nevýznamných silnic III. třídy dochází k jejich vyřazení ze silniční sítě a naopak dochází k zařazení úseků místních komunikací do silniční sítě. Prvním krokem pro provedení analýzy tak je provedení aktualizace stávající sítě silnic I., II. a III. třídy. V rámci analýzy pak byla vytipována jednotlivá území, která jsou tímto vývojem zasažena. Tyto vyvolané změny jsou řazeny podle okresů.

V okrese Hradec Králové se tyto změny dotýkaly především již realizovaného úseku dálnice D11, a to až po katastr obce Vlčkovice a navazující úsek rychlostní silnice R35 směrem na Vysoké Mýto. S tím souvisely i změny v navazujícím komunikačním systému, a to změny ve vedení silnice II/327 v prostoru Chlumce nad Cidlinou, křížení silnic III. třídy s touto dálnicí a vedení navazujícího úseku rychlostní silnice R35 směrem na Vysoké Mýto. V tomto okrese se pak změny dotýkaly především prostoru Nového Bydžova, kde bylo původně navrhované řešení již překonáno novým návrhem. To se týká i dalšího území na trase silnice II/324 u obcí Skochovice a Stěžery. Dalším prostorem, v němž bylo nutné aktualizovat původní záměry, jsou obce Dobřenice, Vysoká nad Labem, prostor Hradce Králové (Pouchov, Věkoše, Slezské Předměstí a jiné řešení vedení doprovodné silnice k rychlostní silnici R35). V jižní části území Hradce Králové bylo pak nutno upravit úsek tzv. jižní spojky pouze na úsek mezi dnešní silnicí I/11 a I/37. Z ostatních záměrů bylo významné nově navrhované připojení silnice II/299 na silnici I/11 v prostoru Třebechovic pod Orebem a nové řešení připojení silnice II/298 v tomto prostoru. Ostatní nové záměry souvisejí se zařazením místních komunikací do silnic III. třídy či naopak s jejich vyřazením.

Na území okresu Jičín bylo nejzávažnější problematikou otázka vedení rychlostní silnice od Úlibic na území Libereckého kraje. Zde bylo nutné zohlednit výsledky projednání ÚP VÚC okresu Jičín a dále sledovat pouze přeložku silnice I/35 v severní trase v silniční kategorii. Prostor Nové Paky pak aktualizovat podle řešení zapracovaném v novém ÚP. Dále bylo nutné u silnice R35 v úseku Úlibice – Hradec Králové aktualizovat její trasu podle aktuálního stavu přípravy této stavby. Za velmi významný záměr lze považovat zkvalitnění propojení od Jičína na Jaroměř, s navrhovanými obchvaty jednotlivých sídel na trase silnic II/501 a II/284. Ostatní nové záměry souvisejí především se zařazením místních komunikací do silnic III. třídy či naopak s jejich vyřazením, případně nově řeší jednotlivé dopravní závady silnic nižší kategorie.

V okrese Náchod bylo hlavní změnou stávající silniční sítě silnic I. třídy realizace úseku obchvatu České Skalice. Ostatní návrhy na úrovni silnic I. třídy zůstávají v platnosti. U silnic II. třídy jsou pak upřesňována vedení silnic v prostoru Jaroměře, Nového Města nad Metují, Hronova, Broumova, včetně přístupu do broumovského výběžku. Ostatní nové či původní záměry se týkají především místních nároků na zlepšení vedení silnic III. třídy.

V okrese Rychnov nad Kněžnou bylo v uplynulém období jedinou realizovanou stavbou dokončení obchvatu silnice I/11 v prostoru Vamberka. Na silnici I/14 je nutné znovu vyhodnotit dopravní přínos obchvatových tras u města Rychnov nad Kněžnou a Solnice. U silnice I/11 v úseku Častolovice – Vamberk je navrhované řešení stabilizováno. U silnic I. třídy bylo dále nezbytné aktualizovat vedení silnice I/36 v prostoru Borohrádku. Stejně tak i u silnice II/319 v prostoru Pěčina a Rokytnice v Orlických horách a silnice II/304 v úseku Pohoří. U silnic III. třídy bylo nutné aktualizovat návrhy přeložek v prostoru obce České Meziříčí, dále se změny týkaly především zařazení místních komunikací do silnic III. třídy či naopak s jejich vyřazením.

Na území okresu Trutnov bylo nutné aktualizovat vedení navrhovaných přeložek u silnic I. třídy u silnice I/14 v prostoru Vrchlabí a dále v úseku Čistá - Rudník – Javorník, dále u silnice I/16 u jejího výhledového vedení v souvislosti s možnou realizací vodní nádrže Vestřev, a to po silnici I/37 s návazným úsekem silnice II/295 směrem na Vrchlabí a v další návaznosti i na propojení silnice I/14 do prostoru Červeného Kostelce. S tím částečně souvisejí i navrhovaná řešení přeložek silnice II/299 v úseku Vestřev – Dvůr Králové nad Labem – silnice R11. Novým významným záměrem je propojení ve vazbě Jičín – Jaroměř se všemi navrhovanými přeložkami.

Rozdělení silnic do kategorií dle významu v podstatě zůstává beze změn, i když jednotlivé připomínky je nutné vyhodnotit. Tyto obecně nebraly v úvahu celokrajský význam silnic, ale byly vznášeny z pohledu místních potřeb. Pro další údaje o intenzitách dopravní zátěže je výchozím podkladem dopravní sčítání z roku 2005. To může částečně ovlivnit i vyhodnocení priority realizace jednotlivých úseků či staveb.

Na základě provedené analýzy byly vytipovány stavby pro realizaci v první etapě do roku 2013 (viz následující tabulková část)

SILNIČNÍ SÍŤ - Dálnice a rychlostní silnice
Doporučení 1. etapy
(2008-2013)

| číslo silnice | úsek silnice |
|-----------------------------|--------------------------|
| Královéhradecký kraj | |
| D11 | Vlčkovice - Jaroměř |
| R11 | Jaroměř - Královec |
| R35 | Úlibice - Hradec Králové |

SILNIČNÍ SÍŤ – Silnice I. třídy
Doporučení 1. etapy
(2008-2013)

| číslo silnice | úsek silnice |
|-----------------------------|---|
| Královéhradecký kraj | |
| Silnice I/11 | přeložka Hradec Králové - Třebechovice pod Orebem |
| Silnice I/11 | Čestice - Doudleby nad Orlicí - Vamberk |
| Silnice I/14 | přeložka Vamberk |
| Silnice I/14 | přeložka Dobruška (Běstvin) |
| Silnice I/14 | přeložka Nové Město nad Metují |
| Silnice I/14 | nová trasa Vysokov - Červený Kostelec |
| Silnice I/14 | Javorník - Rudník - Čistá |
| Silnice I/14 | přeložka Lánov - Vrchlabí |
| Silnice I/16 | přeložka Nová Paka - Vidochov (Vrchovina) |
| Silnice I/32 | přeložka Kopidlno |
| Silnice I/32 | přeložka Jičíněves |
| Silnice I/32 | přeložka Staré Místo |
| Silnice I/33 | D11 - Hořenice - Svinišťany |
| Silnice I/33 | dokončení přeložky Česká Skalice |
| Silnice I/33 | obchvat Náchoda |
| Silnice I/35 | Úlibice - Újezd pod Troskami (nová trasa) |
| Silnice I/35 | rozšíření úseku mezi D11 a I/33 na čtyřpruhové uspořádání |
| Silnice I/36 | Borohrádek - Čestice |
| Silnice I/14, I/37 | přeložka Trutnov |

SILNIČNÍ SÍŤ - Silnice II. třídy
Doporučení I. etapy
(2008-2013)

| číslo silnice | úsek silnice |
|----------------------------------|--|
| okres Hradec Králové | |
| II/298 | přeložka Třebechovice pod Orebem - I/11 |
| II/308 | Hradec Králové - Libřice - přeložky |
| II/323 | D11 - Nechanice - I/35 - přeložky |
| II/324 | Stěžery (I/11) - Nechanice - přeložky |
| II/326 | obchvat Myštěves |
| II/326 + II/324 | JV obchvat Nový Bydžov |
| Okres Jičín | |
| II/281 | Sobotka - přeložka |
| II/284 | Lázně Bělohrad - hranice okresu Trutnov - přeložky |
| II/286 | Jičín - Valdice - přeložka |
| II/300 | Hořice - průtah |
| II/326 | hranice okresu Hradec Králové - I/35 - přeložky |
| II/501 | Špice (I/16) - Lázně Bělohrad - přeložky |
| okres Náchod | |
| II/285 | přeložky v úseku hranice okresu Trutnov - Velichovky |
| II/303 | přeložka silnice II/303 Běloves - Velké Poříčí |
| | Pasa - stoupací pruhy |
| | Hronov - přeložka |
| II/614 | Červený Kostelec |
| okres Rychnov nad Kněžnou | |
| II/298 | hranice okresu Hradec Králové - Dobruška - přeložky |
| II/321 | Solnice - jižní obchvat (v budoucím koridoru nové I/14) |
| | Solnice - východní obchvat |
| okres Trutnov | |
| II/284 | přeložka Bílé Poličany - Miřejov |
| II/285 | přeložky v úseku hranice okresu Náchod - křižovatka s II/325 |
| | |
| II/295 | Dolní Branná - přeložka |

ANALÝZA DOSAVADNÍHO VÝVOJE ŽELEZNIČNÍCH DRAH CELOSTÁTNÍCH A REGIONÁLNÍCH

U železniční dopravy, a tedy u vedení železničních tratí, v uplynulém období nedošlo zatím k žádným změnám. U jediného významného záměru v kraji, a to v řešení odstranění dvojí úvratí v úseku Starkoč – Náchod, však došlo k významnému posunu. Na základě studie bylo řešení v podstatě již stabilizováno, a to ve zcela nové trase. Aktuální základní údaje o jednotlivých železničních tratích byly na základě informací jejich provozovatelů poskytnuty Krajským úřadem Královéhradeckého kraje. V tabulce jsou shromážděna aktuální data o technickém stavu jednotlivých tratí a o jejich dopravním vytížení, především z hlediska potřeb osobní dopravy.

| Číslo tratě | Úsek mezi stanicemi | Druh tratě | Počet vlaků osobní přepravy v pracovní dny | | | Počet přepravených cestujících | Počet kolejí | Elektrizace | Traťová rychlost v úseku | | |
|-------------|--|------------|---|----|--------|--------------------------------|--------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| | | | Os | Sp | R (Ex) | | | | Současná rychlost | Vyhovuje v % délky úseku | Požadovaná rychlost úseku |
| (1) | (2) | (3) | (4) | | | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) |
| 016 | Holice – Borohrádek | 3 | 18 | 0 | 0 | 195 | 1 | 3 | cizí | cizí | 80 |
| 020 | Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou | 1 | 16 | 0 | 31 | 4800 | 2 | 1 | 100 | 50 | 140 |
| | Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové | 1 | 25 | 1 | 31 | 6050 | 2 | 1 | 100 | 95 | 140 |
| | Hradec Králové - Týniště | 1 | 32 | 17 | 12 | 6640 | 2 | 1 | 100 | 95 | 140 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--|---|----|----|----|------|---|---|--------------|--------------|-----------|
| | nad Orlicí | | | | | | | | | | |
| | Borohrádek - Týniště nad Orlicí | 1 | 31 | 7 | 8 | 2050 | 1 | 1 | 100 | 60 | 100 |
| | Choceň – Borohrádek | 1 | 17 | 7 | 8 | 1580 | 1 | 1 | 100 / 80 | 80 / 100 | 100 |
| 021 | Týniště nad Orlicí - Doudleby nad Orlicí | 2 | 38 | 10 | 4 | 3750 | 1 | 3 | 100 / 80 | 100 / 95 | 100 |
| | Doudleby nad Orlicí - Žamberk | 2 | 19 | 7 | 4 | 1640 | 1 | 3 | 70 / cizí | 80 / cizí | 80 |
| 022 | Častolovice – Rychnov nad Kněžnou | 2 | 42 | 0 | 0 | 1420 | 1 | 3 | 60 / 50 | 30 / 70 | 80 |
| | Rychnov nad Kněžnou - Solnice | 3 | 22 | 0 | 0 | 460 | 1 | 3 | 50 | 90 | 70 |
| 023 | Doudleby nad Orlicí - Vamberk | 3 | 25 | 0 | 0 | 340 | 1 | 3 | 50 | 80 | 80 |
| | Vamberk - Rokytnice v Orlických horách | 3 | 17 | 0 | 0 | 320 | 1 | 3 | 50 | 35 | 60 |
| 026 | Týniště nad Orlicí - Václavice | 2 | 34 | 0 | 0 | 1650 | 1 | 3 | 90 / 80 | 85 / 80 | 100 |
| | Václavice – Náchod | 1 | 50 | 6 | 0 | 2050 | 1 | 3 | 70 | 40 | 100 |
| | Náchod – Hronov | 1 | 44 | 6 | 0 | 1950 | 1 | 2 | 90 | 90 | 100 |
| | Hronov – Meziměstí | 1 | 30 | 6 | 0 | 1650 | 1 | 2 | 80 | 55 | 100 |
| | Meziměstí – Broumov | 3 | 33 | 0 | 0 | 950 | 1 | 3 | 60 | 55 | 80 |
| | Broumov – Otovice | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 50 | 0% | ??? |
| 028 | Opočno – Dobruška | 3 | 22 | 0 | 0 | 310 | 1 | 3 | 50 | 90 | 60 |
| 030 | Hradec Králové - Jaroměř | 1 | 34 | 5 | 28 | 6200 | 2 | 1 | 100 | 70 | 140 |
| | Jaroměř - Stará Paka | 2 | 16 | 0 | 18 | 1950 | 1 | 3 | 90 / 80 / 70 | 85 / 60 / 85 | 100 |
| | Stará Paka – Semily | 2 | 21 | 0 | 18 | 1450 | 1 | 3 | cizí | cizí | 100 |
| 031 | Pardubice - Hradec Králové | 1 | 56 | 0 | 18 | 7050 | 2 | 1 | cizí / 100 | cizí / 90 | 140 |
| 032 | Jaroměř – Starkoč | 1 | 23 | 5 | 10 | 2250 | 1 | 2 | 100 / 80 | 70 / 65 | 120 / 100 |
| | Starkoč - Červený Kostelec | 2 | 21 | 5 | 10 | 1640 | 1 | 2 | 80 | 70 | 100 |
| | Červený Kostelec - Trutnov | 2 | 23 | 5 | 10 | 1950 | 1 | 2 | 80 / 70 | 35 / 35 | 100 |
| 033 | Václavice – Starkoč | 1 | 52 | 6 | 0 | 950 | 1 | 2 | 60 | 95 | 100 |
| 040 | Trutnov – Hostinné | 2 | 20 | 16 | 0 | 1240 | 1 | 3 | 75 | 90 | 80 |
| | Hostinné - Kunčice nad Labem | 2 | 20 | 16 | 0 | 1040 | 1 | 3 | 75 | 80 | 80 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|----|----|---|------|---|---|-----------|-----------|---------|
| | Kunčice nad Labem - Martinice v Krkonoších | 2 | 6 | 16 | 0 | 560 | 1 | 3 | 75 | 65 | 80 |
| | Martinice v Krkonoších - Stará Paka | 2 | 18 | 16 | 0 | 720 | 1 | 3 | 75 | 15 | 80 |
| | Stará Paka - Nová Paka | 2 | 31 | 16 | 0 | 1270 | 1 | 3 | 75 | 60 | 80 |
| | Nová Paka – Ostroměř | 2 | 16 | 16 | 0 | 860 | 1 | 3 | 75 | 60 | 80 |
| | Ostroměř - Nový Bydžov | 2 | 16 | 16 | 0 | 940 | 1 | 3 | 100 | 80 | 100 |
| | Nový Bydžov - Chlumeč nad Cidlinou | 2 | 18 | 16 | 0 | 1140 | 1 | 3 | 100 | 90 | 100 |
| 041 | Hradec Králové - Ostroměř | 2 | 34 | 0 | 0 | 1850 | 1 | 2 | 70 | 55% | 120 |
| | Ostroměř – Jičín | 2 | 31 | 0 | 0 | 740 | 1 | 2 | 80 | 50 | 120 |
| | Jičín – Turnov | 2 | 20 | 0 | 0 | 950 | 1 | 2 | 60 / cizí | 55 / cizí | 120 |
| 043 | Trutnov – Královec | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 60 | 70 | 80 |
| | Královec – Žacléř | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 50 | 50 | 80 / 50 |
| 044 | Kunčice nad Labem - Vrchlabí | 3 | 48 | 0 | 0 | 850 | 1 | 3 | 50 | 90 | 80 |
| 045 | Trutnov - Svoboda nad Úpou (fa VIAMONT) | 3 | 34 | 0 | 0 | 830 | 1 | 3 | 60 | 60 | 80 |
| 047 | Trutnov - Horní Adršpach | 3 | 16 | 0 | 0 | 380 | 1 | 3 | 50 | 45 | 80 / 60 |
| | Horní Adršpach - Teplice nad Metují | 3 | 18 | 0 | 0 | 540 | 1 | 3 | 50 | 70 | 80 / 60 |
| 062 | Chlumeč nad Cidlinou - Městec Králové | 3 | 25 | 0 | 0 | 580 | 1 | 3 | 60 | 95 | 80 |
| 063 | Kopidlno - Dolní Bousov | 3 | 12 | 0 | 0 | 120 | 1 | 3 | 70 / 60 | 70 / 50 | ??? |
| 064 | Kněžnice – Libuň | 3 | 10 | 0 | 0 | 140 | 1 | 3 | cizí | cizí | 60 |
| | Libuň – Mladějov | 3 | 15 | 0 | 0 | 260 | 1 | 3 | cizí | cizí | 60 |
| | Mladějov - Dolní Bousov | 3 | 21 | 0 | 0 | 360 | 1 | 3 | cizí | cizí | 60 |

Popis sloupců:

- (1) – je uvedeno číslo tratě
- (2) – je uveden popis úseku mezi železničními stanicemi se stejnou charakteristikou trati
- (3) – je uvedeno číselné označení:
 - 1 – celostátní tratě mezinárodního významu
 - 2 – celostátní tratě ostatní
 - 3 – regionální tratě
- (4) – je uveden číselně počet párů vlaků osobní přepravy

- (5) – je uveden číselně počet přepravených cestujících
- (6) – je uvedeno číselné označení:
- 1 – jednokolejné
- 2 – jednokolejné s navrhovaným zdvoukolejněním
- 3 – dvou a více kolejné
- (7) – je uvedeno číselné označení:
- 1 – byla již realizována
- 2 – nebyla zatím realizována, ale předpokládá se
- 3 – nepředpokládá se
- (8) - je uvedena současná maximální rychlost v úseku
- (9) - je uvedeno kolik procent délky úseku vyhovuje nárokovaným potřebám
- (10) – je uvedena požadovaná rychlost v cílovém stavu;

| Číslo tratě | Úsek mezi stanicemi | Druh tratě | Vyhodnocení | | | Poznámka (připravované akce) |
|-------------|--|------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| | | | Technické parametry tratí | Zabezpečovací zařízení | Využitelnost hromadnou dopravou | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) |
| 016 | Moravany - Borohrádek | 3 | 1 | | 3 | |
| 020 | Velký Osek - Chlumec nad Cidlinou | 1 | 4 | 3 | 3 | zdvoukolejnění částečné |
| | Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové | 1 | 2 | 2 | 1 | zdvoukolejnění částečné |
| | Hradec Králové - Týniště nad Orlicí | 1 | 2 | 2 | 1 | zdvoukolejnění |
| | Borohrádek - Týniště nad Orlicí | 2 | 1 | 1 | 1 | |
| | Choceň - Borohrádek | 2 | 3 | 2 | 1 | |

| | | | | | | |
|-----|--|---|---|---|---|--|
| 021 | Týniště nad Orlicí- Doudleby nad Orlicí | 1 | 2 | 3 | 1 | modernizace |
| | Doudleby nad Orlicí - Žamberk | 1 | 3 | 2 | 2 | modernizace |
| 022 | Častolovice - Solnice | 3 | 2 | 3 | 2 | modernizace |
| 023 | Doudleby nad Orlicí - Vamberk | 3 | 1 | 2 | 3 | |
| | Vamberk - Rokytnice v Orlických horách | 3 | 1 | 1 | 3 | |
| 026 | Týniště nad Orlicí - Václavice | 2 | 1 | 2 | 2 | |
| | Václavice - Náchod | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | Náchod - Hronov | 1 | 1 | 2 | 2 | zvýšení propustnosti |
| | Hronov - Meziměstí | 1 | 3 | 2 | 2 | zvýšení propustnosti |
| | Meziměstí - Broumov | 3 | 2 | 2 | 2 | |
| | Broumov - Otovice | 3 | 1 | 1 | - | |
| 028 | Opočno - Dobruška | 3 | 1 | 1 | 4 | |
| 030 | Hradec Králové - Jaroměř | 1 | 2 | 2 | 1 | zdvoukolejnění |
| | Jaroměř - Stará Paka | 2 | 2 | 2 | 3 | |
| | Stará Paka - Semily | 2 | 2 | | 2 | |
| 031 | Pardubice - Hradec Králové | 1 | 2 | 2 | 1 | zdvoukolejnění |
| 032 | Jaroměř - Starkoč | 1 | 2 | 2 | 1 | modernizace, nová spojka Česká Skalice – Náchod, elektrizace |
| | Starkoč - Červený Kostelec | 2 | 3 | 2 | 1 | elektrizace |
| | Červený Kostelec - Trutnov | 2 | 3 | 3 | 1 | elektrizace |
| 033 | Václavice - Starkoč | 1 | 5 | 2 | 2 | |
| 040 | Trutnov - Hostinné | 2 | 2 | 1 | 2 | |
| | Hostinné - Martinice v Krkonoších | 2 | 2 | 1 | 2 | |

| | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|----------------|--------------------------------|
| | Martinice v Krkonoších - Stará Paka | 2 | 2 | 1 | 2 | |
| | Stará Paka - Nová Paka | 2 | 2 | 1 | 2 | |
| | Nová Paka - Ostroměř | 2 | 2 | 1 | 2 | |
| | Ostroměř - Nový Bydžov | 2 | 1 | 1 | 2 | |
| | Nový Bydžov - Chlumeck nad Cidlinou | 2 | 1 | 1 | 2 | |
| 041 | Hradec Králové - Ostroměř | 2 | 4 | 3 | 2 | nové trasování HK - Liberec |
| | Ostroměř - Jičín | 2 | 3 | 3 | 2 | nové trasování HK – Liberec |
| | Jičín - Turnov | 2 | 4 | 3 | 2 | nové trasování HK – Liberec |
| 043 | Trutnov - Královec | 3 | 1 | 1 | 4 | |
| | Královec - Žacléř | 3 | 1 | 1 | 4 | |
| 044 | Kunčice nad Labem - Vrchlabí | 3 | 2 | 2 | 2 | |
| 045 | Trutnov - Svoboda nad Úpou | 3 | 1 | 1 | 3 | |
| 047 | Trutnov - Horní Adršpach | 3 | 2 | 1 | 2 léto, 3 zima | |
| | Horní Adršpach - Teplice nad Metují | 3 | 2 | 1 | | |
| 061 | Jičín - Nymburk | 3 | 2 | 2 | 3 | |
| 062 | Chlumeck nad Cidlinou - Městec Králové | 3 | 2 | 2 | 3 | |
| 063 | Kopidlno - Dolní Bousov | 3 | 1 | 1 | 4 | |
| 064 | Stará Paka - Lomnice nad Popelkou | 3 | 1 | | 3 | |
| | Lomnice nad Popelkou - Libuň | 3 | 1 | | 4 | |
| | Libuň - Sobotka | 3 | 1 | | 3 | |
| | Sobotka - Dolní Bousov | 3 | 1 | | 3 | |

Popis sloupců:

(1)– je uvedeno číslo tratě

(2)– je uveden popis úseku mezi železničními stanicemi se stejnou charakteristikou trati

(3)– je uvedeno číselné označení:

1 – celostátní tratě mezinárodního významu

2 – celostátní tratě ostatní

3 – regionální tratě

(4) - je uvedeno číselné označení:

1 – úseky vyhovující sledované kategorii

2 - úseky, na kterých lze požadovaných parametrů dosáhnout beze změny trasy

3 – úseky s lokálními závadami

4 – úseky vyžadující nové vedení trasy

5 – vedení trasy je nutné uvažovat ve zcela jiném koridoru

(5) - je uvedeno číselné označení:

1 – úseky vyhovující

2 – úseky s lokálními závadami

3 – úseky vyžadující přestavbu zásadního charakteru

(6) - je uvedeno číselné označení:

(1) – páteřní tratě IDS

(2) – významné tratě IDS

(3) – místní tratě IDS

(4) – tratě s minimálním významem pro IDS

(7) – v poznámce uvedeny významné připravované akce

q ANALÝZA VZÁJEMNÝCH VAZEB SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Vzájemné vazby mezi silniční a železniční dopravou se projevují především v otázce hromadné přepravy osob. V této problematice je výchozím dokumentem zpracovaná studie Integrovaná doprava v Královéhradeckém kraji (Finespa – 06.2005), která se zabývala členěním jednotlivých tratí do jednotlivých kategorií, a to především z hlediska jejich využitelnosti v rámci integrovaného systému kraje. Železniční tratě, nebo jejich úseky, byly na základě mnoha kritérií zařazeny do čtyř základních kategorií:

Tratě 1. kategorie

Jedná se o skupinu nejdůležitějších tratí, které jsou dobře konkurenceschopné autobusové i automobilové dopravě. Zajišťují především rychlé radiální spojení významnějších sídel s Hradcem Králové nebo okolními regiony. Významnou funkcí tratí první kategorie je také svoz cestujících z autobusů, které ve stanovených uzlech tratě napájí. Na tratích první kategorie je doprava provozována nejméně v hodinovém taktu a většinou je alespoň v hlavních přepravních časech zahuštěna na půlhodinový interval.

V jednohodinovém až dvouhodinovém taktu je na tratích první kategorie provozována také rychlejší doprava formou spěšných vlaků nebo rychlíků objednávaných státem.

Tratě 2. kategorie

Tratě 2. kategorie jsou významnou částí dopravního systému Královéhradeckého kraje. Tyto železniční tratě zajišťují významná radiální spojení regionu s Hradcem Králové, důležité tangenciální přepravní proudy a napájí tratě první kategorie.

Tratě druhé kategorie jsou provozovány v hodinovém taktu osobních vlaků, nebo v prokládaném taktu 120 minut rychlých vlaků a 120 minut zastávkových vlaků. Na slabších úsecích je na tratích se zastávkovou dopravou možno zavést dvouhodinový takt.

Také tratě druhé kategorie plní funkci páteře regionální dopravy. Zajišťují přepravu cestujících mezi hlavními uzly, do nichž sváží cestující autobusové přípoje.

Prodloužení páteře a svozy budou představovat tratě 3. kategorie

Tratě 3. kategorie slouží především pro regionální dopravu a svoz cestujících na páteř. Přestup z autobusů je méně častý a je spíše doplňkem v méně významných směrech, než aby byl základní přepravní nabídkou. Tyto tratě budou provozovány zpravidla s delšími intervaly mezi spoji, a to buď podle místních potřeb, nebo ve dvouhodinovém taktu, který může být v opodstatněných případech zahuštěn na hodinu.

Také tratě třetí kategorie mají nezanedbatelný přepravní význam. Přesto by však bylo možné v některých případech (z ekonomických důvodů) uvažovat o nahrazení železniční dopravy autobusy. V jiných případech by však zastavení provozu vedlo i při nahrazení autobusovou dopravou k citelnému zhoršení dopravní obslužnosti a s tím spojeným dalším problémům v regionu. To se týká například tratí

s významnou turistickou frekvencí. Rozsah provozu na těchto tratích je částečně technickým a částečně také politickým rozhodnutím. Pro další jemnější členění významu regionálních tratí třetí kategorie je zde doplněno hodnocení na 3a, 3b a 3c, které sestupně dále třídí tratě dle významu pro dopravní obslužnost.

Tratě s minimálním významem pro osobní regionální dopravu představují tratě 4. kategorie

Tratě 4. kategorie jsou tratě, které jsou zpravidla pomalé, nekonkurenceschopné autobusům nebo nemají vhodné trasování a mívají důležitá sídla. V řadě případů mají tyto tratě více ze zmíněných nevýhod. Dopravní obslužnost v těchto trasách zajistí výhodněji autobusová doprava.

Přehled o zařazení jednotlivých úseků tratí do těchto kategorií udává následující tabulka:

| Trat' | Úsek | Kategorizace |
|--------------|--|---------------------|
| 016 | Borohrádek – Holice | 3 |
| 020 | Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou | 3 b |
| | Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl. n. | 1 |
| | Hradec Králové hl. n. - Týniště nad Orlicí | 1 |
| | Týniště nad Orlicí – Borohrádek | 1 |
| | Borohrádek – Choceň | 1 |
| 021 | Týniště nad Orlicí - Doudleby nad Orlicí | 1 |
| | Doudleby nad Orlicí – Žamberk | 2 |
| 022 | Častolovice - Rychnov nad Kněžnou | 2 |
| | Rychnov nad Kněžnou – Solnice | 2 |
| 023 | Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách | 3 a |
| 026 | Týniště nad Orlicí - Nové Město nad Metují | 2 |
| | Nové Město nad Metují – Václavce | 2 |
| | Václavice – Náchod | 2 |
| | Náchod – Hronov | 1 |
| | Hronov – Meziměstí | 2 |
| | Meziměstí – Broumov | 2 |
| | Broumov - Otovice zastávka | 4 |
| 028 | Opočno pod Orlickými horami – Dobruška | 4 |
| 030 | Jaroměř - Dvůr Králové nad Labem | 3 b |
| | Dvůr Králové nad Labem - Stará Paka | 3 b |
| 031 | Pardubice hl. n. - Hradec Králové hl. n. | 1 |
| | Hradec Králové hl. n. – Jaroměř | 1 |
| 032 | Jaroměř - Starkoč | 1 |
| | Starkoč - Červený Kostelec | 1 |
| | Červený Kostelec - Trutnov hl. n. | 1 |
| 033 | Starkoč - Náchod | 2 |
| 040 | Chlumeck nad Cidlinou - Nový Bydžov | 2 |
| | Nový Bydžov – Ostroměř | 2 |

| | | |
|-----|-------------------------------------|-----|
| | Ostromeř - Nová Paka | 2 |
| | Nová Paka - Stará Paka | 2 |
| | Stará Paka - Martinice v Krkonoších | 2 |
| | Martinice v Krkonoších - Stará Paka | 2 |
| | Kunčice nad Labem - Trutnov hl. n. | 2 |
| 041 | Hradec Králové – Ostromeř | 2 |
| | Ostromeř – Jičín | 2 |
| | Jičín – Turnov | 2 |
| 043 | Trutnov hl.n. – Královec | 4 |
| | Královec - Žacléř | 4 |
| 044 | Kunčice nad Labem – Vrchlabí | 2 |
| 045 | Trutnov hl.n. - Svoboda nad Úpou | 3 a |
| 047 | Trutnov - Horní Adršpach | 3 a |
| | Horní Adršpach - Teplice nad Metují | 3 a |
| 061 | Kopidlno – Jičín | 2 |
| 062 | Chlumeck nad Cidlinou – Křinec | 3 b |
| 063 | Dolní Bousov – Kopidlno | 4 |
| 064 | Dolní Bousov – Sobotka | 3 a |
| | Sobotka – Libuň | 3 c |
| | Libuň - Lomnice nad Popelkou | 4 |
| | Lomnice nad Popelkou - Stará Paka | 3 b |

Na základě provedené analýzy je nutné navrhnout systém páteře regionální dopravy, a to vytipováním spádových obcí a přestupních uzlů mezi silniční a železniční dopravou. Železniční doprava by měla být nosnou pro propojení spádových obcí a vzdálenějších cílů a k zajištění rychlé přepravy obyvatel mezi těmito body. Autobusová doprava by měla mít funkci návozu cestujících do uzlových přestupních míst.

GRAFICKÁ ČÁST

SYNTETICKÁ ČÁST

TEXTOVÁ ČÁST, TABULKOVÁ ČÁST, KARTOGRAMY

□ **NÁVRH KONCEPCE SILNIČNÍ DOPRAVY**

Výchozí předpoklady základní koncepce silniční dopravy a širší dopravní vazby

Současná silniční síť a plánované záměry na silniční síti Královéhradeckého kraje vycházejí z celkové schválené koncepce silniční sítě České republiky, ze schválených ÚP VÚC včetně závěrů z projednaného konceptu ÚP VÚC okresu Jičín. Současně jsou tvořeny s ohledem na aktualizované záměry vedení silniční sítě a navrhovaná řešení zapracovaná v jednotlivých územních plánech měst a obcí a vycházejí i z dalších podkladových materiálů, a to ze Studie dopravní infrastruktury Královéhradeckého kraje a z Generelu silniční dopravy Královéhradeckého kraje. Koncepce rozvoje silniční sítě v severovýchodní části České republiky je založena na realizaci výstavby dálnice D11 (R11) v trase Praha - Hradec Králové - Jaroměř - Trutnov - Královec – Polsko a na nové trase rychlostní silnice R35 v úseku Úlibice - Hradec Králové - Olomouc, která prochází napříč územím ve směru severozápad – východ.

Vedení dálnic a rychlostních silnic vytváří podmínky pro kvalitativně vyšší úroveň napojení tohoto území nejen na velké sídelní aglomerace České republiky, ale i pro propojení dotčeného území s okolními státy.

Na tento systém navazuje síť silnic I. třídy. Jejich vedení je z větší části možné považovat za stabilizované, proto je u nich sledováno především zkvalitnění jejich vedení tak, aby odpovídalo návrhovým parametrům a výhledovým potřebám, tedy především vedení mimo zastavěné území jednotlivých sídel. Tuto základní silniční síť dále doplňují silnice II. třídy, u kterých je především sledováno odstranění jednotlivých dopravních závad, úpravy šířkového uspořádání stávajícího vedení a případné přeložky, související se změnami vedení silnic vyšších tříd.

Ze závěrů upravené verze Studie vychází i koncepce rozpracovaných Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (ZÚR KHK).

Návrh silniční sítě

Dálnice a rychlostní silnice

Dálnice D11 (R11) (Praha - Hradec Králové - Královec) - prochází řešeným územím nejprve po jeho jižním okraji, jižně od stávající trasy silnice I/11. Před městem Hradec Králové se stáčí směrem severním na Jaroměř a Trutnov a dále směrem na Královec, kde přechází do Polské republiky. V úseku severně od Jaroměře je trasa uvažována dle vládního usnesení v kategorii rychlostních silnic, tedy jako silnice R11. Rozhodující pro území je situování dálničních křižovatek, které umožní napojení stávající silniční sítě. V současné době je v provozu úsek od Prahy po MÚK Sedlice. Ve fázi výstavby je úsek po železniční trati č. 020 Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové. Trasa navrhovaného navazujícího úseku byla zapracována podle schválených jednotlivých územních plánů velkých územních celků, a to z 2. změn ÚP VÚC Hradecko - pardubické sídelní regionální aglomerace a z ÚP VÚC Trutnovsko - náchodsko.

Rychlostní komunikace R35 (Úlibice - Hradec Králové - Mohelnice - Olomouc) - prochází v nové trase napříč územím Královéhradeckého kraje v podstatě v souběhu se stávající trasou silnice I/35. Vytváří tak podmínky pro nová napojení a vazby, což má důsledky ve snížení intenzit nejen na stávající trase silnice I/35, ale i na dalších silničních tazích. V úseku od hranice s Libereckým krajem po Úlibice byla zapracována trasa na základě projednání konceptu ÚP VÚC okresu Jičín, tedy v tzv. severním koridoru v silniční kategorii ve dvoupruhovém uspořádání s vystřídanou možností předjíždění.

V dalším navazujícím úseku mezi Úlibicemi a Hradcem Králové je trasa této silnice již uvažována v kategorii rychlostní čtyřpruhové silnice. Její navrhovaná trasa vychází ze schváleného ÚP VÚC - 2. změn Hradecko - pardubické sídelní regionální aglomerace. To se týká i pokračování R35 jihovýchodním směrem od dálnice D11 jižně od Hradce Králové. Tento úsek je v současné době ve fázi výstavby, do tohoto území však zasahuje jen okrajově.

Silnice I. třídy

Silnice I/11 (Poděbrady - Hradec Králové - Žamberk - Šumperk) - je vedena ve směru východ - západ po jižním okraji Královéhradeckého kraje. V úseku mezi Poděbrady a Hradcem Králové byla problematika velmi vysokého dopravního zatížení již vyřešena realizací úseku dálnice D11, a tak v tomto úseku již plní funkci doprovodné trasy k dálnici D11. V prostoru Hradce Králové je dlouhodobě uvažováno s přeložením současné trasy do polohy severního obchvatu s napojením na dnešní trasu před Třebechovicemi pod Orebem. V dalším pokračování se uvažuje s přeložením do nové trasy jižně od Častolovic a severně od Kostelce nad Orlicí. Na tuto přeložku navazuje severní obchvat Doudleb nad Orlicí, který se napojí na již realizovaný úsek severního obchvatu Vamberka. Další vedení je sledováno v současné stopě až na hranice kraje, s výjimkou úseku přeložení trasy v prostoru Rybné nad Zdobnicí.

Silnice I/14 (Liberec - Vrchlabí - Trutnov - Náchod - Vamberk - Ústí nad Orlicí - Česká Třebová) - prochází napříč územím ve směru severozápad - jihovýchod. Od jihovýchodu se předpokládá přeložka současné trasy v prostoru Záměl, Potštejn a následně i výhledové přeložení trasy po jihovýchodním okraji Vamberka s napojením na silnici I/11. Zde se využívá již realizovaného úseku přeložky silnice I/11, od níž se trasa odklání v následující křižovatce směrem na Rychnov nad Kněžnou a Solnici, kde je vedena ve stávající trase. Případné řešení obchvatových tras je u těchto měst uvažováno jako územní rezerva. Dále trasa silnice zůstává vedena ve stávající trase. Pouze v prostoru sídla Běstvin je navrhována směrová rektifikace směrového oblouku.

V prostoru Nového Města nad Metují a obce Vrchoviny je navrženo přeložení trasy do nového koridoru dle ÚP VÚC Trutnovsko - náchodsko. Poté navrhovaná trasa sleduje opět svou dnešní trasu, a to až po prostor obce Vysokov, kde se navrhovaná trasa odklání západním směrem do nové křižovatky se silnicí I/33. Odtud až po Červený Kostelec je vedení silnice I/14 uvažováno ve zcela nové trase, která začíná jejím odkloněním od obchvatové trasy silnice I/33 kolem Náchoda a pokračuje severním směrem východně od obcí Kramolna, Trubějov a Olešnice s napojením na současnou trasu na východním okraji Červeného Kostelce. V dalším pokračování se předpokládá pouze řešení problematiky nevhodného směrového vedení v prostoru Úpice.

Úsek až po Trutnov patří z hlediska směrových parametrů a šířkového uspořádání mezi nejhorší úseky silnic I. třídy v České republice a nelze jej, vzhledem ke složité konfiguraci terénu, upravit na odpovídající parametry. V dlouhodobém časovém horizontu se tak předpokládá přeložení silnice do nové trasy, a to od Červeného Kostelce směrem západním s napojením na navrhovanou trasu silnice R11 a na stávající trasu silnice I/37. Variantním řešením je její odpojení od stávající trasy až v prostoru Rтынě v Podkrkonoší, kde by na tuto navázala i přeložka silnice II/567 od Hronova.

V dalším pokračování od Trutnova je vedení silnice stabilizováno. Z dlouhodobého hlediska se předpokládají pouze krátké přeložky, které především upravují současné směrově nevyhovující parametry, a to v prostoru obcí Javorník a Rudník. Další významná přeložka se uvažuje v prostoru Vrchlabí, kde je nová trasa uvažována jižním obchvatem s navázáním na již realizovanou přeložku silnice II/295 na západním okraji města.

Silnice I/16 (Mladá Boleslav - Jičín - Trutnov - Královec) - je ve směru od Mladé Boleslavi až po Novou Paku (Kumburský Újezd) vedena v odpovídajících směrových parametrech. Proto se v tomto úseku předpokládá pouze doplnění některých mimoúrovňových křižovatkových větví v prostoru Jičína. V navazujícím úseku se připravuje přeložení této silnice do obchvatové trasy po jižní straně Nové Paky s napojením na současnou trasu za obcí Vrchovina a s rektifikací směrových oblouků v prostoru obce Vidochov. Po odbočení silnice II/293 v obci Horka u Staré Paky dopravní význam silnice

výrazně klesá a její stávající vedení je možné až po Trutnov považovat za stabilizované. V tomto úseku se předpokládají přeložky pouze v prostoru obce Pilníkov. Pokračování trasy silnice severně od Trutnova směrem na Královec pozbude po realizaci rychlostní silnice R11 zcela dopravního významu, proto by měl být úsek následně převeden do kategorie silnic II. třídy. V souvislosti s možnou realizací vodní nádrže Vestřev je navrhováno vedení silnice I/16 ve zcela nové trase, a to severně od ní, tedy severně obcí Dolní Kalná, Horní a Dolní Olešnice, s navazující územní rezervou přeložky silnice II/295, navazující na navrhovaný obchvat Dolní Branné (dle ÚP VÚC Trutnovsko – náchodsko). V této souvislosti je uvažována i další navazující přeložka silnice I/16, a to směrem k dálnici D11 (R11), a to do navrhované křižovatky, do které je napojena výhledová přeložka silnice I/14.

Silnice I/31 (okruh Hradec Králové) - je okružní silnicí vnitřního komunikačního systému města Hradec Králové. Tato zůstává i nadále vedena ve stávající stopě. Současné značné dopravní zatížení je v návrhu eliminováno zejména vyřešením navazujícího vnějšího komunikačního systému a přeložením dálkových tras mimo zastavěné území města.

Silnice I/32 (Poděbrady - Jičín) - byla již dříve z větší části rekonstruována v odpovídajících parametrech. Zbývající nevyhovující úseky jsou v návrhu řešeny severním obchvatem Kopidlna, přeložkou vedenou v souběhu se železniční tratí mezi obcemi Jičíněves a Bartoušov a východním obchvatem Starého Místa.

Silnice I/33 (Hradec Králové - Jaroměř - Náchod - Polská republika) - je jednou z nejvýznamnějších silničních tras v Královéhradeckém kraji. Úsek mezi Hradcem Králové a Jaroměří je ponechán zcela ve stávající trase a řešení dopravní problematiky tohoto úseku se předpokládá realizací výstavby dálnice D11, kde by stávající trasa plnila funkci doprovodné silnice k dálnici D11. Navazující úsek od Jaroměře po hraniční přechod je řešen řadou přeložek současné trasy mimo zastavěné území jednotlivých obcí. Kromě dokončení obchvatové trasy kolem České Skalice jsou to severní obchvat Jaroměře (od navrhované křižovatky s dálnicí D11 až za obec Dolany), následuje jižní obchvat obce Svinišťany. V prostoru Náchoda se předpokládá přeložení trasy silnice do polohy severního obchvatu města s novým napojením na hraniční přechod.

Silnice I/35 (Liberec - Jičín - Hradec Králové - Litomyšl - Moravská Třebová - Mohelnice) - bude i po realizaci navrhované trasy silnice R35 významnou obslužnou dopravní osou tohoto území, plnící funkci doprovodné silnice k rychlostní silnici R35. Vzhledem k tomu, že současné dopravní problémy jsou v návrhu řešeny právě novou trasou silnice R35, je možné považovat její současné vedení za odpovídající předpokládanému dopravnímu významu, kromě úseku mezi budoucí mimoúrovňovou křižovatkou s dálnicí D11 a současnou křižovatkou se silnicí I/33. Tento úsek je nutno z kapacitních důvodů rozšířit na čtyřpruhové uspořádání. Dále se na dnešní trase silnice I/35 nepředpokládají žádné změny či přeložky, kromě těch, které jsou vyvolány realizací rychlostní silnice R35. Řešení úseku severozápadně od Úlibic je popsáno v rámci popisu trasy R35.

Silnice I/36 (Chlumec nad Cidlinou - Pardubice - Holice) - má dopravní význam zejména pro připojení prostoru Pardubic na dálnici D11 ve směru na Prahu a do dotčeného území zasahuje pouze okrajově. Z hlediska širších dopravních vazeb, a to v souladu se záměry zakotvených v ÚP VÚC Pardubického kraje, je její vedení prodlouženo od Holic až po napojení na silnici I/11 s novým vedením trasy severně od Borohrádku.

Silnice I/37 (Ždírec nad Doubravou - Chrudim - Pardubice - Hradec Králové - Trutnov) - je jednou z nejvýznamnější dopravních os tohoto území ve směru sever - jih, zajišťující nejen propojení největších sídelních útvarů, ale i vazby dálkového charakteru. Vzhledem k jejímu významu a zatížení je ve směru od Hradce Králové až po Chrudim uvažováno se čtyřpruhovým uspořádáním. V severním pokračování od Jaroměře po Trutnov se předpokládá podstatné snížení dopravního významu, a to jako doprovodné trasy k rychlostní silnici R11. V prostoru Trutnova se předpokládá přeložka

současné trasy po západním okraji zástavby s vybudováním nové křižovatky se silnicí I/16.

„Jižní spojka“ (Hradec Králové) – je novým propojením silnice I/37 a dnešní silnice I/11 v jihozápadním sektoru města.

Silnice II. třídy

Silnice II/252 (Pomezí Boudy – Horní Maršov) – je vedena v sevřeném údolím Malé Úpy do prostoru Pomezí Bud, kde je situován i hraniční přechod pro osobní dopravu do Polské republiky. Parametry silnice tak jsou omezeny terénními možnostmi. Vedení silnice je možné považovat za stabilizované.

Silnice II/279 (hranice kraje - hranice kraje) – zasahuje do severozápadní části řešeného území pouze okrajově a vzhledem ke svému minimálnímu dopravnímu významu zůstává vedena v dnešní trase.

Silnice II/280 (II/326 - Smidary - Kopidlno - Libáň - hranice kraje) - zůstává v podstatě vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Navrhovány jsou pouze její krátké přeložky u obce Zliv a v prostoru Kopidlna, a to v souvislosti s přeložkou silnice I/32 a s řešením jejího napojení na tuto silnici. Ostatní záměry jsou dlouhodobého charakteru a přeložky jsou uvažovány v prostoru jižně Libáně a v prostoru Smidar.

Silnice II/281 (Újezd pod Troskami – Sobotka – hranice kraje) - zůstává vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Uvažovány jsou pouze přeložky v místě napojení na nadřazený systém, a to v prostoru Sobotky a Újezda pod Troskami.

Silnice II/283 (Stará Paka – hranice kraje) - zasahuje do území pouze okrajově a vzhledem k minimálnímu dopravnímu významu zůstává vedena ve své dnešní trase.

Silnice II/284 (hranice kraje - Nová Paka - Lázně Bělohrad - Miletín - Lanžov) – tuto silnici lze považovat za součást velmi významného propojení, a to ve vazbě na silnice II/501 a II/285, tedy ve směru Jičín (I/16) – Lázně Bělohrad – Jaroměř. Z tohoto důvodu jsou na ní navrhovány přeložky v prostoru Lázní Bělohrad (severní objezd) a v prostoru Miletína po jeho severním okraji s pokračováním přeložky až po hranice okresu, s napojením na dnešní trasu silnice II/285 u Bílých Poličan. V této souvislosti by bylo vhodné provést přečíslování silnic II. třídy. Silnice II/284 by měla být vedena v trase Nová Paka - Lázně Bělohrad – Hořice a silnice II/501 v trase Lužany – Lázně Bělohrad – Miletín.

Silnice II/285 (Sedlec II/325 - Velichovky - Jaroměř - Nové Město nad Metují - Olešnice v Orlických horách) má dopravní význam především pro spojení mezi Jičínem a Jaroměří a dále na Nové Město nad Metují, kde se také předpokládá odstranění stávajících dopravních závad v prostoru Sedlece, Vilantic, Hustířan a severně od Velichovek, dále pak v prostoru obce Městec, s možným výhledovým převedením dopravy i mimo obec Nahořany. Ostatní úseky této silnice, a to západně od Jaroměře a východně od Nového Města nad Metují, zůstávají vedeny, vzhledem k podstatně nižšímu dopravnímu významu, v současné trase.

Silnice II/286 (Mísečky - Jilemnice - Lomnice nad Popelkou - Jičín) – je další z významných silnic II. třídy. Její současná problematika spočívá v jejím vedení centrem Jičína. Z tohoto důvodu je vedení v návrhu přeloženo do nové trasy, a to s odpojením nové trasy severně od Valdic a napojením na dnešní silnici I/16 u Robous. Přeložka je pro město velmi významná, zejména vzhledem k odvedení těžké dopravy z centrální části města. V následném pokračování silnice severním směrem je navrhována přeložka v prostoru Železnice, a to v poloze východního obchvatu.

Silnice II/295 (Špindlerův Mlýn - Vrchlabí - Studenec) - je hlavní přístupovou komunikací do oblasti středních Krkonoš od silnice I/16 a kromě přeložky v prostoru Dolní Branné zůstává vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Nové vedení by bylo uvažováno pouze v souvislosti s přeložkou silnice I/16, vyvolanou realizací vodní nádrže Vestřev. V prostoru Vrchlabí byla již její trasa realizována v poloze západního obchvatu.

Silnice II/296 (Mladé Buky I/14 - Pec pod Sněžkou) - je významnou přístupovou trasou ze směru od silnice I/14 do prostoru Pece pod Sněžkou. Její trasa byla v podstatě rekonstruována do odpovídajících parametrů v závislosti na terénních podmínkách. Její vedení je tedy možné považovat za stabilizované.

Silnice II/297 (Čistá I/14 - Janské Lázně - Svoboda nad Úpou) – je propojující silnicí mezi silnicemi I/14 a II/296 a zpřístupňuje prostor Černého Dolu a Janských Lázní. Trasa silnice překonává značné výškové rozdíly. Přestože tak je její vedení značně ovlivněno složitou konfigurací terénu, je plně stabilizováno.

Silnice II/298 (hranice kraje – Třebechovice pod Orebem - Opočno - Dobruška - Bohdašín) patří mezi dopravně významnější silnice II. třídy. Propojuje silnice I/35, I/11 a I/14 východně od Hradce Králové. Současně na ní leží významné sídelní útvary Třebechovice pod Orebem, Opočno a Dobruška. Přeložky stávajícího vedení silnice jsou navrženy po severním okraji obce Krňovice před připojením na silnici I/11, dále východní objezd Třebechovic pod Orebem a následné vyrovnání směrových oblouků v úseku mezi Očelicemi a Opočnem a obchvat Očelic a Opočna. Přeložení trasy po jižním okraji Dobrušky s novým napojením na silnici I/14 bylo již realizováno. Severovýchodně od Dobrušky dopravní význam silnice klesá, proto je v tomto úseku i nadále plně využívána stávající trasa.

Silnice II/299 (Debrné - Dvůr Králové nad Labem - Choustníkovo Hradiště I/37 / Jaroměř - Třebechovice pod Orebem) - od severu využívá i nadále své současné trasy. Navrhované změny v centru Dvora Králové nad Labem souvisí s navrhovaným vnitřním komunikačním systémem města (propojení ulic Tyršova a Jiráskova). Na západním okraji města je ve formě územní rezervy navrhována přeložka v prostoru obce Verdek s napojením na stávající komunikační systém města, umožňující jižní objezd centrální části s navázáním na navrhovaný jihovýchodní obchvat města. Variantně je uvažováno s možnou přeložkou od obce Nemojov s napojením do MÚK Kocbeře s rychlostní silnicí R11, a to z důvodu zlepšení přístupnosti prostoru Hostinného od rychlostní silnice. Východně od Dvora Králové nad Labem se předpokládá přeložení současné trasy do polohy jižního obchvatu obce Zboží a napojení na navrhovanou trasu silnice R11. V dalším pokračování silnice se předpokládá v prostoru Jaroměře její přeložení s jižním obchvatem Josefova. Dále již je vedení této silnice ponecháno ve stávající trase až po Třebechovice pod Orebem, kde je uvažováno s přeložkou severozápadně od obce s napojením na navrhovanou přeložku silnice I/11.

Silnice II/300 (Hořice - Miletín - Dvůr Králové nad Labem - Kocbeře I/37 / I/14 - Žacléř - Královec I/16) - bude v prostoru Hořic v souvislosti s realizací trasy rychlostní silnice R35 napojena nově uvažovanou MÚK. V centrální části města se předpokládá realizace nového úseku průtahové komunikace, umožňující objezd vlastního centra města. V dlouhodobém časovém horizontu je uvažováno i s jejím přeložením do polohy severního objezdu města s částečným využitím stávající silnice II/501 a novým napojením na dnešní silnici I/35. Další navrhovaná přeložka je v prostoru Miletína a v prostoru Dvora Králové nad Labem, kde je vedení silnice uvažováno v poloze východního objezdu města. V úseku od silnice I/14 po Žacléř má silnice rozdílný charakter. Silnice je zde vedena v omezených šířkových parametrech s řadou směrových oblouků minimálních poloměrů. Zde je nezbytná úprava na odpovídající šířkové uspořádání. Úsek východně od Žacléře lze naopak považovat za odpovídající dopravnímu významu.

Silnice II/301 (Poříčí I/14 - Chvaleč - Police nad Metují) – poměrně významná silnice II. třídy, která umožňuje jedno z mála propojení severní části území Broumovského výběžku ve směru na Trutnov. V celém svém průběhu je charakteristická omezenými směrovými i šířkovými parametry a místy i značnými podélnými sklony. Přesto zůstává vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/302 (Starostín (státní hranice) - Meziměstí - Broumov - Otovice (státní hranice)) - má i přes vazby na hraniční přechody charakter místního spojení sídel v severním příhraničí. Za nejvýznamnější dopravní závalu lze považovat její vedení napříč zástavbou a kolem centrální části Broumova. V dlouhodobém časovém horizontu je navrhován jižní obchvat města s tím, že v I. etapě by byla realizována pouze jeho část, a to propojení k silnici II/303 umožňující odvedení dopravy ze zastavěného území obce Hejtmánkovice.

Silnice II/303 (Janovičky - Broumov - Police nad Metují - Hronov - Náchod) - z hlediska dopravní obsluhy tohoto území se jedná o nejvýznamnější silnici zpřístupňující prostor Broumovska, a to v úseku Náchod – Broumov. Pokračování na Janovičky pak odpovídá pouze významu ostatních silnic III. třídy. Silnice má vzhledem ke složité konfiguraci terénu v celém svém průběhu omezené směrové parametry. Proto zůstává vedena v současném koridoru s přeložkami v úseku po východní straně obce Pěkov, rozšíření úseku stoupání na „Pasa“, průtahu Hronovem v souběhu se železniční tratí a jižně od Hronova východně od železniční tratě s novým napojením na přeložku silnice I/33 před hraničním přechodem.

Silnice II/304 (Úpice - Hořičky - Česká Skalice - Bohuslavice - Opočno - Týniště nad Orlicí) - zůstává v úseku od Úpice až po Bohuslavice vedena ve své dnešní trase bez podstatných změn. Jižně od Bohuslavic jsou výhledově navrhovány mírné rektifikace směrových oblouků. Jinak i další úsek zůstává veden ve stávající trase, kromě nového výhledového připojení na silnici I/11 na východním okraji Týniště nad Orlicí.

Silnice II/305 (Týniště nad Orlicí - Borohrádek) - zůstává v tomto území vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/307 (Vlčkovice - Chvalkovice – Velký Třebešov) - zůstává vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Před napojením na silnici I/33 je uvažováno s přeložkou po západním okraji obce Velký Třebešov. S touto je však vzhledem k dopravnímu významu silnice možné uvažovat až v časově dlouhodobějším horizontu.

Silnice II/308 (Hradec Králové - Bohuslavice - Nové Město nad Metují) - zůstává téměř v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Přeložky jsou navrhovány pouze na vjezdu do Hradce Králové a jihovýchodní obchvaty obcí Černilov, Libřice a Bohuslavice.

Silnice II/309 (Dobruška - Bačetín - II/310) zůstává téměř v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/310 (hranice kraje - Rokytnice v Orlických horách - Deštné v Orlických horách - Olešnice v Orlických horách) - zůstává vzhledem ke složité konfiguraci terénu a vzhledem k nižšímu dopravnímu významu v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/311 (Deštné v Orlických horách - Bartošovice v Orlických horách - hranice kraje) - zůstává v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/316 (Kostelec nad Orlicí - hranice kraje) - zůstává v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn a nově je řešeno pouze její nové připojení na přeložku silnice I/11.

Silnice II/317 (hranice kraje - Borohrádek) - zůstává téměř v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/318 (Častolovice - Rychnov nad Kněžnou - II/310) – má dopravní význam především v úseku od Častolovic po Rychnov nad Kněžnou. Z tohoto důvodu je navrhována poměrně dlouhá přeložka mimo zastavěné území jednotlivých obcí. Východně od Rychnova nad Kněžnou dopravní význam silnice postupně klesá, a tak je její vedení stabilizováno ve stávající trase.

Silnice II/319 (Rychnov nad Kněžnou - Rokytnice v Orlických horách - Bartošovice v Orlických horách) - zůstává téměř v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Z navrhovaných přeložek je to pouze rektifikace směrových oblouků jižně od obce Javornice a v Rokytnici v Orlických horách v poloze severního obchvatu.

Silnice II/320 (Přepychy II/304 - Libel II/321) - zůstává v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/321 (Častolovice - Solnice - Deštné v Orlických horách) - zůstává v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Jedinou navrhovanou přeložkou je nové napojení na silnici I/14 ve směru od Kvasin a nové připojení na silnici I/14, a to ve stopě výhledové trasy silnice I/14.

Silnice II/323 (I/35 - Nechanice - D11 - hranice kraje) – jedná se o poměrně významnou trasu ve vazbě od Hořic na dálnici D11, a tak jsou navrhovány přeložky její trasy u obcí Suchá, Nechanice a po východní straně obce Dobřenice.

Silnice II/324 (hranice kraje - Nový Bydžov - Nechanice - Stěžery - I/11 / II/333 - hranice kraje) - sleduje ve směru od Městce Králové až po napojení na silnici I/11 i nadále dnešní trasu. Vzhledem k vyššímu významu silnice jsou na ní navrhovány přeložky mimo zastavěné území jednotlivých sídel, a to severně obce Skochovice, jižní obchvat Nového Bydžova, severně od Nechanic, jižně od Lubna a východně od Stěžer, s novým napojením na dnešní silnici I/11.

Silnice II/325 (Rudník - Hostinné - Mostek - Lanžov - I/35) zůstává v celé své délce vedena ve své dnešní trase bez podstatných změn. Jediná změna stávající trasy souvisí s řešením v prostoru centra Hostinného.

Silnice II/326 (Nový Bydžov - Sukorady - I/35) - využívá maximálně vyhovujících úseků současné trasy a přeložky jsou navrhovány pouze v případě jejího průchodu zastavěným územím obcí, a to po jihovýchodní straně obce Sukorady, po severním okraji obce Bašnice a jihovýchodně od obce Myštěves. Přeložka v prostoru Metličan souvisí s navrhovaným jižním obchvatem silnice II/324 kolem Nového Bydžova.

Silnice II/327 (I/35 - Smidary - Nový Bydžov - Chlumec nad Cidlinou – D11 - hranice kraje) - zůstává v tomto území, vzhledem ke svému minimálnímu dopravnímu významu, vedena v dnešní trase bez podstatných změn. Přeložka je navrhována pouze v prostoru Nového Bydžova, a to po západní straně města, v prostoru Smidar a východně od obce Nepolisy.

Silnice II/328 (Jičíněves - hranice kraje) - zůstává v celé své délce vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/333 (Hradec Králové - hranice kraje) - zůstává v tomto území vedena v dnešní trase bez podstatných změn.

Silnice II/501 (Libáň – Staré Místo / I/16 – Lázně Bělohrad – Hořice) – má dva významově rozdílné úseky. V prvním úseku od Libáně nemá většího dopravního významu, a tak je zde její vedení v zásadě stabilizováno. V druhém úseku je silnice součástí významného propojení od Jičína na Jaroměř a jsou zde navrhovány přeložky v prostoru Chotče a Lázní Bělohrad.

Silnice II/502 (Jičín – Holín) – má dopravní význam pouze v rámci vnitřního komunikačního systému města Jičína.

Silnice II/567 (Rtyně v Podkrkonoší - Hronov) - silnice má význam především pro regionální propojení silnic I/14 a II/303, tedy propojení od Hronova směrem na Trutnov, a zůstává vedena ve své dnešní trase bez podstatných změn. Zamýšlené změny se týkají především prostoru Horního Kostelce, kde jsou navrhovanou přeložkou řešeny nevyhovující odskočené křižovatky. Dále dochází ve směru na Rtyni v Podkrkonoší k mírným rektifikacím směrových oblouků. V případě varianty výhledového přeložení silnice I/14 ve směru rychlostní silnice R11 s odpojením v prostoru Rtyně v Podkrkonoší by byla silnice II/567 připojena do místa odpojení silnice I/14 od stávající jižní přeložkou kolem obce.

Silnice II/614 (Červený Kostelec) – jedná se o jižní propojení kolem města mezi původní a navrhovanou trasou silnice I/14.

Silnice II/635 – je původní trasou silnice I/35, která v návrhu plní funkci doprovodné trasy k rychlostní silnici R35 a veškeré přeložky jsou vyvolány právě realizací rychlostní silnice.

Silnice III. třídy

Přeložky silnic III. třídy řeší především problematiku místních bodových dopravních závad, a to v závislosti na význam silnice a závažnosti dopravních závad. Dále jsou uvažovány některá propojení sídel s využitím stávajících místních komunikací. Navrhované přeložky jsou u těchto silnic:

Silnice III/01422 – navrhováno nové napojení na silnici I/14 ze směru od obce Přibyslav;

Silnice III/03524 – navrhováno nové propojení od Valdic na Kbelnici, tedy propojení dnešní silnice I/35 a II/286;

Silnice III/27935 – přeložka řeší nové napojení silnice na silnici II/281 v Sobotce ve vazbě na její navrhovanou přeložku

Silnice III/28510 – přeložka mimo zástavbu obce Rožnov souvisí s realizací dálnice D11 a situováním mimoúrovňové křižovatky u Semonic. Přeložka řeší předpokládané vyšší dopravní zatížení na průjezdu obcí, a to od silnice II/285 na dálnici D11;

Silnice III/28522 – přeložka řeší problematiku místních dopravních závad stávajícího vedení v Novém Městě nad Metují v místě napojení na nadřazený systém;

Silnice III/2867 – přeložka řeší problematiku průjezdu centrální částí obce Železnice;

Silnice III/29810 – přeložka východně od obce Vysoká nad Labem řeší problematiku předpokládaného vyššího zatížení silnice od budoucí mimoúrovňové křižovatky na rychlostní silnici R35 v radiálním směru na Hradec Králové;

Silnice III/29912 – přeložka kolem městské části Hradce Králové Věkoše řeší problematiku předpokládaného vyššího zatížení silnice od budoucí křižovatky s přeložkou silnice I/11 v radiálním směru na Hradec Králové;

Silnice III/2997 – přeložka kolem městské části Hradce Králové Pouchov řeší problematiku předpokládaného vyššího zatížení silnice od budoucí křižovatky s přeložkou silnice I/11 v radiálním směru na Hradec Králové;

Silnice III/3012 – jedná se o nové připojení silnice na silnici I/14 v centru Úpice;

Silnice III/3023 – přeložka v Teplicích nad Metují řeší nevhodné křížení trati s úpravou jižního příjezdu do města, včetně nového napojení na silnici III/30322;

Silnice III/3028 – přeložka Křinice – Broumov řeší nové napojení obce na Broumov;

Silnice III/3036 – přeložka v západní části města Náchoda odstraňuje stávající nevhodné vedení na průjezdu městem s novým napojením na dnešní silnici I/33;

Silnice III/30311 – přeložka v úseku Hronov – Žďárky řeší nové napojení na silnici II/303 mimo zástavbu Hronova;

Silnice III/30317 – přeložka v obci Bezděkov nad Metují je nově napojena na silnici III/30316 ve středu obce;

Silnice III/30323 – přeložka jižně od Jetřichova řeší nevhodný průjezd částí obce a výrazně zkvalitňuje propojení od Broumova na Teplice nad Metují;

Silnice III/3049 – přeložka po východním okraji obce Žernov odstraňuje nevhodné směrové a sklonové parametry stávající trasy a výrazným způsobem zkvalitňuje propojení od České Skalice na Červený Kostelec;

Silnice III/30429 – je propojením obce Bolehošť a silnice II/304 a plně využívá stávajícího úseku místní komunikace;

Silnice III/30815 – přeložka je vedena jižní obchvatovou trasou kolem Českého Meziříčí;

Silnice III/3107 – úsek od Orlického Záhoří po stávající silnici II/3107 je veden po dnešní místní komunikaci a je navržen jako pokračování silnice III. třídy;

Silnice III/31011 – přeložky v úseku Říčky v Orlických horách – Souvlastní a Souvlastní - II/310 se předpokládají pouze v souvislosti s realizací vodní nádrže Pěčín;

Silnice III/3128 – přeložka po východním okraji Rybné nad Zdobicí je novým napojením na silnici I/11 mimo zástavbu obce;

Silnice III/31813 – úsek Liberk – Prorubky je veden po dnešní místní komunikaci a je navržen jako pokračování silnice III. třídy;

Silnice III/31817 – úsek Ovčín - Velký Uhřínov je veden po dnešní místní komunikaci a je navržen jako pokračování silnice III. třídy;

Silnice III/31910 – v Rokytnici v Orlických horách jsou navrhovány dvě přeložky, a to nový vstup do centra od západu a krátká přeložka v centru obce;

Silnice III/3209 – přeložka u obce Čestice je novým napojením na silnici I/11, a to vstřícně do křižovatky s navrhovanou silnicí I/36. Přeložkou je zároveň řešeno i křížení se železniční tratí;

Silnice III/32329 – přeložka u obce Libčany obchází obcí po jihozápadní straně mimo současnou zástavbu;

Silnice III/32414 – přeložka je novým napojením silnice na dnešní silnici I/11 na západním okraji Chlumce nad Cidlinou

Silnice III/32510 – přeložka silnice kolem obce Jeřice obchází zástavbu obce po jižní straně. V prostoru Hořic je pak přeložena do souběhu se železniční tratí, a tak je přímo napojena na dnešní silnici I/35;

Silnice III/32527 – přeložka silnice v prostoru Hořic navazuje na přeložku silnice III/32510 a je též vedena v souběhu se železniční tratí;

Silnice III/3267 – přeložka u obce Dobrá Voda u Hořic je vyvolána realizací rychlostní silnice R35;

Silnice III/32747 – přeložka v obci Ohnišťany je novým propojením se silnicí III/28047 v severozápadní části obce;

Silnice III/32752 – přeložka u obce Ostroměř je vyvolána realizací rychlostní silnice R35;

Silnice III/32837 – přeložka u obce Jičíněves odstraňuje nevhodné současné směrové poměry;

Silnice III/32840 – přeložka u obce Vitiněves řeší současné úrovňové křížení se železniční tratí a je částečně vedena mimo zástavbu obce;

Místní komunikace Lochenice – Skalička - je navržena k zařazení mezi silnice III. třídy

Propojení silnic I/37 a III/29810 – je součástí doplnění komunikačního systému Hradce Králové ve vazbě na tzv. “jižní spojku“

Silniční hraniční přechody

V současné době jsou nejvýznamnějším nadregionálním silničním hraničním přechodem **Náchod - Kudowa Zdrój**. Tento hraniční přechod je dlouhodobě značně využíván zejména kamionovou dopravou. K výraznému odlehčení přechodu by mělo dojít po vybudování rychlostní silnice R11 a nového hraničního přechodu v Královci.

Další silniční hraniční přechody mají především regionální význam. Jedná se o **Pomezí Boudy – Przelecz Okraj**, jeho situování v nadmořské výšce asi 1000 m n.m., navíc v prostoru KRNP s přístupovými silnicemi neumožňujícími rozsáhlejší úpravy, však limituje možnosti jeho využívání, a **Královec – Lubawka**, který je přístupný silnicí I/16 od Trutnova nebo i prostřednictvím silnice II/300, vedoucí od silnice I/14 přes Žacléř. Obě trasy mají vzhledem k terénním podmínkám značně omezené parametry, což ovlivňuje současné možnosti jejich využívání. V tomto prostoru se předpokládá výstavba nového hraničního přechodu, a to na trase rychlostní silnice R11, který by převedl veškerou nákladní dopravu bez omezení tonáže. Dále jde o hraniční přechod **Starostín – Golinsk**, pro jehož vyšší využívání je limitující problém přístupnosti celého prostoru Broumovského výběžku. Z vnitrozemí je v podstatě přístupný pouze silnicí II/303 s řadou dopravních závad. Následuje silniční hraniční přechod **Otovice – Tlumaczów**, u kterého je pravděpodobnost většího využívání spíše v možnosti vazeb Walbrzych – Klodzko přes území ČR, a hraniční přechod **Orlické Záhory – Mostowice**, ale pouze pro místní potřeby.

Otevření nových hraničních přechodů pro těžkou tranzitní dopravu či rozšíření provozu u stávajících se zásadně neuvažuje. Nové přechody regionálního charakteru jsou vázány na záměr přeložky Lachov - Bohdašín – Libná pro zlepšení dostupnosti Broumova ve směru od Trutnova. Možnou novou trasou se zde jeví propojení z prostoru Bohdašín, severně od Horní Teplice na Libnou a přes Polskou republiku na Petříkovice s hraničními přechody **Libná - Chelmsko Ślaskie** a **Petříkovice – Okrzeszyn**.

| Hraniční přechod | Charakter | Rozsah dopravy | Provozní doba |
|---------------------------------------|------------|----------------|---|
| Orlické Záhoří - Mostowice | 1,3 | P,C,M,OA,N1 | Nepřetržitá |
| Náchod - Kudowa Slone | 1,3 | P,C,M,OA,B,N | Nepřetržitá |
| Otovice - Tlumaczów | 1,3 | P,C,M,OA,B | Nepřetržitá |
| Starostín - Golińsk | 1,3 | P,C,M,OA,B,N | Nepřetržitá, N - do 6 t celkové hmotnosti |
| Královec - Lubawka | 1,3 | P,C,M,OA,B,N | Nepřetržitá, N - do 6 t užitečné hmotnosti |
| Pomezní Boudy - Przelecz Okraj | 1,3 | P,C,M,OA | Nepřetržitá |

Charakter: 1 - hraniční přechod pro občany všech států

2 - přechod pro malý pohraniční styk (Smlouva mezi Českou a Polskou republikou o malém pohraničním styku, Praha 17.1.1995, ve znění Smlouvy, podepsané dne 8. 6. 2000 ve Varšavě)

Rozsah dopravy: P - pěší, **C** - cyklisté, **M** - motocykly, **OA** - osobní automobily, **B** - autobusy, **N** - nákladní doprava, **N1** - nákladní vozidla evidovaná v ČR a PR do užitečné hmotnosti 3,5 t (s výjimkou přeprav nebezpečných nákladů).

Ostatní hraniční přechody mají především lokální význam pro místní propojení či pro potřeby turistických tras. Tyto přechody jsou zřizovány vždy na základě místních potřeb.

Koncepce silniční dopravy – tabulková část

| Číslo silnice | Úsek silnice | Územně plánovací příprava | Časový horizont realizace | Délka přeložky v km | Poznámka |
|---------------|--|---------------------------|---------------------------|---------------------|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| D11 | Vlčkovice - Kukleny | 1 | 1 | 2,0 | |
| | Kukleny - Plotiště | 1 | 1 | 4,5 | |
| | Plotiště - Smiřice | 1 | 1 | 9,0 | |
| | Smiřice - Jaroměř, sever | 1 | 1 | 9,0 | |
| | Jaroměř, sever - Trutnov, jih | 1 | 1 | 21,0 | |
| | Trutnov, jih - Královec | 1 | 1 | 18,5 | |
| R35 | Úlibice | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Úlibice - Hradec Králové(D11) | 1 | 1 | 36,0 | |
| I/35 | Jinolice - Úlibice | 1 | 1 | 5,0 | |
| | hranice kraje - Jinolice | 1 | 1 | 10,5 | |
| | D11 - I/33 | 1 | 1 | 1,5 | rozšíření na čtyřpruhové uspořádání |
| 11 | Hradec Králové - Třebechovice pod Orebem | 1 | 1 | 13,3 | |
| | Častolovice, Kostelec nad Orlicí | 1 | 1 | 7,0 | |
| | Doudleby nad Orlicí | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Rybná nad Zdobnicí | 1 | 2 | 1,4 | |
| 14 | Vrchlabí - jižní obchvat | 1 | 1 | 5,0 | |
| | Čistá | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Rudník (Bolkov) | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Rudník (křižovatka s II/325) | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Rudník - Javorník | 1 | 1 | 2,0 | |
| | Úpice - tunel | 1 | 2 | 0,5 | |
| | I/37 - Červený Kostelec | 2 | 3 | 13,0 | |
| | I/37 - Rtyně v Podkrkonoší | 2 | 3 | 13,5 | varianta k přeložce I/37 - Červený Kostelec |
| | Vysokov - Červený Kostelec | 1 | 1 | 10,0 | |
| | Vysokov | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Spy - Nové Město nad Metují - Vrchoviny | 1 | 1 | 6,0 | |
| | Běstviny | 1 | 1 | 1,0 | |
| | Solnice | 2 | 3 | 3,0 | |
| | Rychnov nad Kněžnou | 2 | 3 | 4,5 | |

| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|---|---|------|--|
| | Vamberk | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Potštejn | 1 | 2 | 2,0 | |
| 16 | Pilníkov | 3 | 2 | 0,5 | |
| | Horka u Staré Paky - Vestřev | 2 | 3 | 10,0 | v souvislosti s územní rezervou pro vodní nádrž |
| | Vestřev - D11 | 2 | 3 | 12,0 | |
| | Nová Paka - Vidochov | 1 | 1 | 7,0 | |
| | VIčice | 3 | 2 | 1,5 | |
| 32 | Kopidlno | 1 | 1 | 3,5 | |
| | Jičíněves | 1 | 1 | 2,5 | |
| | Staré Místo | 1 | 1 | 2,5 | |
| 33 | Jaroměř, sever - Dolany - Svinišťany | 1 | 1 | 6,0 | bude realizována etapově v návaznosti na D11 |
| | Česká Skalice – dokončení obchvatu | 1 | 1 | 2,5 | |
| | Vysokov - Náchod - Běloves | 1 | 1 | 6,0 | |
| 36 | hranice kraje - Borohrádek - Čestice | 1 | 1 | 5,5 | nahradí dnešní trasu II/318 |
| 37 | Trutnov | 1 | 1 | 3,5 | |
| | Hradec Králové – jižní spojka | 1 | 1 | 3,0 | |
| 280 | Libáň | 3 | 3 | 1,0 | |
| | Kopidlno | 1 | 1 | 2,0 | v souvislosti s I/32 |
| | Smidary | 3 | 3 | 0,6 | |
| 281 | Sobotka | 3 | 1 | 1,0 | |
| | Újezd pod Troskami | 3 | 3 | 1,0 | |
| 284 | Lázně Bělohrad | 1 | 1 | 2,5 | |
| | Miletín | 1 | 1 | 1,0 | |
| | Bílé Poličany | 1 | 1 | 2,5 | |
| 285 | Sedlec | 1 | 1 | 1,0 | včetně úpravy II/304 |
| | Vilantice | 1 | 1 | 1,0 | |
| | Hustířany | 1 | 1 | 1,0 | |
| | Velichovky | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Městec | 1 | 2 | 1,5 | |
| | Nahořany | 2 | 3 | 2,0 | |
| | Olešnice v Orlických horách | 3 | 3 | 0,5 | |
| 286 | Valdice - Jičín | 1 | 1 | 4,0 | |
| | Železnice | 1 | 2 | 2,5 | |
| 295 | Dolní Branná | 1 | 1 | 1,3 | |
| | Vrchlabí - Dolní Branná - I/16 | 2 | 3 | 3,8 | s přeložkou silnice I/16 v souvislosti s územní rezervou pro vodní nádrž |

| | | | | | |
|-----|--|---|---|-----|---|
| 298 | Opočno | 1 | 1 | 3,0 | |
| | Čánka | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Očelice | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Ledce | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Třebechovice pod Orebem | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Krňovice | 1 | 2 | 1,0 | |
| 299 | Josefov - propojení na I/33 | 1 | 2 | 3,0 | |
| | Dvůr Králové nad Labem, střed - Verdek | 2 | 2 | 4,0 | |
| | Nemojov - Kocbeře | 3 | 3 | 7,0 | variantní řešení doporučené k dalšímu sledování |
| | Zboží | 1 | 1 | 2,0 | |
| | Třebechovice pod Orebem | 1 | 2 | 2,0 | |
| 300 | Hořice - střed | 3 | 1 | 0,5 | |
| | Hořice - obchvat | 1 | 2 | 2,0 | |
| | Dvůr Králové nad Labem, východní obchvat | 1 | 1 | 2,8 | |
| | Miletín | 1 | 2 | 2,0 | |
| 302 | Hejtmánkovice - II/303 | 1 | 2 | 1,5 | |
| | Broumov - obchvat | 2 | 3 | 5,0 | |
| 303 | Malé Poříčí | 1 | 1 | 3,0 | |
| | Pěkov | 2 | 2 | 3,5 | |
| | Pěkov - "Pasa" | 1 | 1 | 2,5 | rozšíření o stoupací pruh |
| | Hronov | 1 | 1 | 2,5 | |
| 304 | Opočno | 3 | 1 | 0,5 | v souvislosti s přeložkou II/298 |
| | Týniště nad Orlicí | 1 | 2 | 2,3 | |
| | Úpice | 3 | 2 | 0,5 | |
| 305 | Albrechtice nad Orlicí - I/11 | 3 | 2 | 1,0 | |
| 307 | Velký Třebešov | 3 | 2 | 0,5 | |
| 308 | Černilov | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Libřice | 1 | 2 | 1,5 | |
| | Slatina - Slezské Předměstí | 1 | 1 | 2,0 | |
| | I/11 - železniční nadjezd (Kladská ul.) | 1 | 1 | 0,6 | |
| | Bohuslavice | 1 | 3 | 2,0 | |
| 316 | Kostelec nad Orlicí | 3 | 2 | 2,5 | |
| 318 | Rychnov nad Kněžnou - Synkov - Slemeno | 2 | 2 | 6,0 | |
| 319 | Betlém | 3 | 2 | 0,5 | |
| | Rokytnice v Orlických horách | 1 | 2 | 1,6 | |

| | | | | | |
|-------|---|---|---|-----|---|
| 321 | Kvasiny - I/14 | 1 | 1 | 0,5 | |
| | Připojení na 1/14 | 1 | 1 | 1,0 | přeložka silnice v trase územní rezervy silnice 1/14 |
| 323 | Suchá | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Dobřenice | 1 | 1 | 2,5 | |
| | Nechanice | 1 | 1 | 1,5 | |
| 324 | Lubno - Nechanice | 1 | 2 | 1,4 | |
| | Nechanice | 1 | 1 | 1,3 | |
| | Skochovice | 1 | 2 | 1,5 | |
| | Stěžery | 1 | 1 | 2,5 | |
| | Nový Bydžov, Metličany - II/327 (jihovýchod) | 1 | 1 | 4,0 | |
| | Nový Bydžov - jihozápadní část obchvatu | 1 | 2 | 2,5 | |
| 325 | Hostinné střed | 3 | 2 | 0,5 | |
| 326 | Bašnice | 1 | 1 | 0,8 | |
| | Sukorady | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Myštěves | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Metličany | 1 | 1 | 1,0 | |
| 327 | Smidary | 3 | 2 | 0,8 | |
| | Chlumec nad Cidlinou - podle železniční tratě | 3 | 2 | 0,8 | |
| | Nepolisy - Zadražany | 1 | 2 | 3,0 | |
| | Nový Bydžov - SZ propojení II/327 a II/324 | 1 | 2 | 5,0 | |
| 501 | Choteč | 1 | 1 | 2,0 | |
| | Lázně Bělohrad | 1 | 1 | 1,5 | |
| | Libáň | 3 | 2 | 2,0 | |
| 567 | Horní Kostelec | 3 | 2 | 1,0 | |
| | Rtyně v Podkrkonoší - Bohdašín | 2 | 3 | 2,0 | k variantě přeložky I/14 (I/37 – Rtyně v Podkrkonoší) |
| 614 | Červený Kostelec - jižní přeložka | 1 | 1 | 2,5 | |
| 635 | Hořice - II/325 - Milovice | 1 | 1 | 2,0 | souvisí se stavbou R35 |
| | Milovice - II/323 | 1 | 1 | 1,2 | souvisí se stavbou R35 |
| | Všestary – Plotiště nad Labem | 1 | 1 | 2,5 | souvisí se stavbou R35 |
| 01422 | Nové Město nad Metují | 3 | 3 | 1,0 | |
| 03524 | Valdice - Kbelnice | 3 | 3 | 3,0 | |
| 27935 | Sobotka | 3 | 3 | 0,6 | |
| 28510 | Rožnov | 3 | 1 | 0,8 | |
| 28522 | Nové Město nad Metují | 3 | 3 | 0,7 | |

| | | | | | |
|-------|---|---|---|-----|--|
| 2867 | Železnice | 3 | 3 | 0,5 | |
| 29810 | Vysoká nad Labem | 3 | 2 | 1,8 | |
| 29912 | Věkoše | 3 | 2 | 1,3 | |
| 2997 | Pouchov | 3 | 2 | 2,5 | |
| 3012 | Úpice | 3 | 1 | 0,2 | |
| 3023 | Teplíce nad Metují | 3 | 2 | 1,5 | |
| 3028 | Křínice - Broumov | 3 | 3 | 2,5 | |
| 3036 | Náchod | 3 | 3 | 1,0 | |
| 30311 | Hronov - Žďárky | 3 | 3 | 1,5 | |
| 30317 | Bezděkov nad Metují | 3 | 3 | 0,6 | |
| 30323 | Jetřichov | 3 | 2 | 1,5 | |
| 3049 | Žernov | 3 | 1 | 1,5 | |
| 30429 | Bolehošť - II/304 | 3 | 3 | 1,0 | propojení stávajících silnic |
| 30815 | České Meziříčí | 3 | 3 | 3,5 | |
| 3107 | Orlické Záhoří | 3 | 2 | 7,0 | prodloužení stávající silnice |
| 3128 | Rybná nad Zdobnicí | 3 | 2 | 0,2 | v souvislosti s přeložkou silnice I/11 |
| 31813 | Liberk - Prorubky | 3 | 2 | 1,5 | propojení stávajících silnic |
| 31817 | Ovčín - Velký Uhřínov | 3 | 3 | 4,0 | propojení stávajících silnic |
| 31910 | Rokytnice v Orlických horách | 3 | 3 | 1,2 | |
| 31910 | Rokytnice v Orlických horách | 3 | 3 | 0,1 | |
| 3209 | Čestice | 3 | 2 | 0,5 | |
| 32329 | Libčany | 3 | 3 | 1,2 | |
| 32414 | Chlumec nad Cidlinou | 3 | 1 | 0,3 | |
| 32510 | Jeřice | 3 | 2 | 0,8 | |
| 32510 | Hořice | 3 | 2 | 1,4 | |
| 32527 | Hořice | 3 | 3 | 0,6 | |
| 3267 | Dobrá Voda u Hořic - R35 | 3 | 1 | 1,8 | souvisí se stavbou R35 |
| 32747 | Ohnišťany | 3 | 3 | 0,5 | |
| 32752 | R35 - Ostroměř | 3 | 1 | 1,5 | souvisí se stavbou R35 |
| 32837 | Jičíněves | 3 | 3 | 0,5 | |
| 32840 | Vitiněves | 3 | 2 | 1,0 | |
| | Lochenice - Skalička | 3 | 2 | 2,3 | zařazení MK do silnic III. třídy |
| | propojení I/37 a III/29810 Hradec Králové | 3 | 1 | 1,5 | |

Vysvětlivky:

- (1) uvedeno číslo silnice společně pro celý úsek (např. 14, 324, 30311)
- (2) uvedeno jméno počáteční a koncové obce (její části) úseku stejné charakteristiky (např. Hradec Králové - Hořice)
- (3) uvedeno číselné označení:
- 1 – záměry zapracované do návrhu ZÚR
 - 2 – záměry zapracované do návrhu ZÚR jako územní rezerva
 - 3 – ostatní záměry v území
- (4) uvedeno číselné označení období předpokládaného řešení:
- 1 – 2007-2013
 - 2 – 2013-2020
 - 3 – po roce 2020
- (5) uvedena délka přeložky v km
- (6) vysvětlující poznámka, případně odkaz na komentář

q NÁVRH KONCEPCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Předpokládaný rozvoj železniční dopravy

Předpokládaný rozvoj železniční dopravy je nutné rozdělit do jednotlivých kategorií podle jejich předpokládaného významu. Pro zařazení tratí do jednotlivých kategorií a stanovení jejich (především rychlostních) parametrů je nutné vycházet z evropských dohod AGC a AGTC o železničních magistrálách. Jedná se především o tratě v základních směrech sever - jih, což jsou na našem území Děčín (Německo) - Praha - Horní Dvořiště / České Velenice (Rakousko), Petrovice (Polsko) - Břeclav (Rakousko / Slovensko) a východ - západ Cheb / Domažlice (Německo) - Praha - Petrovice (Polsko) / Mosty u Jablunkova (Slovensko), Děčín (Německo) - Nymburk - Kolín - Brno - Břeclav (Rakousko / Slovensko). Územím kraje neprochází žádný z tzv. železničních koridorů ve smyslu evropských přepravně-obchodních dohod. Nepředpokládá se ani výhledové vedení vysokorychlostních tratí.

Prioritním záměrem střednědobého časového horizontu je modernizace hlavních železničních koridorů, modernizace ostatních tratí celostátního významu a uvedení regionálních tratí do normového stavu. U železničních tratí regionálního významu se nepředpokládá vložení investic na zlepšení stávajících parametrů. Tyto tratě tedy budou udržovány především v současných trasách bez zásadních prostorových změn. Samostatným okruhem pak bude zvyšování propustnosti výkonnosti vybraných úseků pro taktovou osobní dopravu v rámci integrovaných dopravních systémů (IDS).

Na rozdíl od dopravy silniční není aktuální rozšiřování železniční sítě, neboť v hlavních dopravních osách pokrývá rozhodující přepravní směry. Pro zlepšení nabídky a dosažení konkurenceschopnosti na rozhodujících přepravních směrech v kraji je na vybraných úsecích nutné provést rekonstrukční a modernizační práce. Základními cíli těchto akcí je zvýšení cestovní rychlosti, rozšíření nabídky spojů a zvýšení spolehlivosti. Prioritou musí být dosažení kvalitního železničního spojení rozhodujících sídel, míst přepravních potřeb, turistických oblastí a také sousedních krajských měst. Nejvýznamnější modernizační aktivitou bude zdvoukolejnění některých mezistaničních úseků na tratích s potřebou zavedení tzv. taktové osobní dopravy v rámci IDS, se stavbami buď na pozemku dráhy nebo v jejím ochranném pásmu, elektrifikace vybraných tratí a moderní zabezpečovací systémy traťové i staniční, včetně zabezpečení přejezdů.

Návrh železniční sítě

Celostátní tratě

trať č. 020 - (Velký Osek) – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – (Choceň) - Tato trať je klíčová pro spojení s Prahou, je tzv. odklonovou tratí I. železničního tranzitního koridoru, je jednokolejná a elektrifikovaná v celé délce. Zde se předpokládá modernizace a částečné zdvoukolejnění v úseku Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí, se zvýšením traťové rychlosti na minimálně 120 km/hod, včetně úpravy kolejiště přestupní stanice Týniště nad Orlicí. Nejproblematictější úsekem trati 020 je z hlediska rychlosti úsek Převýšov – Velký Osek a právě trasování přes Velký Osek. Je nutno uvažovat o výstavbě Libické spojky, spojky mezi odbočkou Kanín a Libicí nad Cidlinou. Tento úsek však leží ve Středočeském kraji.

trať č. 021 - Týniště nad Orlicí – Častolovice – Doudleby nad Orlicí – (Letohrad) - obsluhuje Podorlicko a umožňuje spojení s Náchodskem a Broumovskem a dále do Wroclawi. Na trati se uvažuje s modernizací v úseku Týniště nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí – (Letohrad).

trať č. 026 Týniště nad Orlicí – Náchod – Hronov – Meziměstí – trať je stabilizována v současné trase s tím, že v úseku Náchod – Hronov – Meziměstí se počítá se zvýšením propustnosti. Pro potřeby zrychlení dopravy je nutno uvažovat o rekonstrukci zabezpečovacího zařízení ve stanicích Bohuslavice, Náchod a Opočno.

trať č. 030 – Hradec Králové - Jaroměř - Stará Paka – (Semily – Turnov) – trať je významná zejména z hlediska dálkové dopravy – propojení s Libereckým krajem. Na trati je nutno uvažovat zejména s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení ve stanicích Dvůr Králové nad Labem, Mostek, Stará Paka.

trať č. 031 - Pardubice - Hradec Králové – napojuje území kraje na I. tranzitní koridor, tedy na dopravní směr západ – východ, resp. jih, a tvoří dopravní osu aglomerace. Je jednokolejná a elektrifikovaná v celé délce. Na trati se předpokládá modernizace a zdvoukolejnění úseku Hradec Králové hl. n. – Pardubice hl. n. se zvýšením traťové rychlosti na minimálně 120 km/hod, včetně odstranění míst s omezenou propustností v uzlech Hradec Králové a Pardubice (mimo území je záměr výstavby tzv. Medlešické spojky, která řeší přímé napojení tratě č. 238 z Chrudimi do žst. Pardubice hl. n., což by podstatně zlepšilo podmínky pro meziměstské železniční spojení Chrudim - Pardubice - Hradec Králové – (Jaroměř).

trať č. 032 - Jaroměř – Trutnov – je pokračováním spojení z Hradce Králové směřující do oblasti východních Krkonoš, s odbočkou na Náchod. Významným navrhovaným záměrem je modernizace a elektrizace trati v úseku Jaroměř – Náchod s výstavbou tzv. Vysokovské spojky, kterou dojde k odstranění úvraťového propojení tratí č. 032 Jaroměř - Trutnov a č. 026 Týniště nad Orlicí - Meziměstí (úvratě ve Starkoči a Václavicích). Na základě Politiky územního rozvoje ČR je nutné modernizovat i návazný úsek na Trutnov a Královec, což je součástí koridoru ŽD2 ve směru na Walbrzych.

č. 033 Starkoč – Václavice – umožňuje dnes úvraťové propojení v trase Jaroměř – Náchod a dále i spojení z oblasti Trutnovska na Novoměstsko, Rychnovsko a na I. tranzitní koridor do Chocně. Z tohoto důvodu by mělo být zachováno i v budoucnosti.

č. 040 Chlumeck nad Cidlinou - Ostroměř - Stará Paka - Martinice v Krkonoších - Hostinné – Trutnov – trať je stabilizována ve své současné trase.

trať č. 041 - Hradec Králové – Jičín – Turnov – umožňuje spojení s Jičínem, s oblastí Českého ráje, popř. Libereckým krajem. Má nevhodné směrové vedení a není elektrifikována. Tato trať by měla projít modernizací, pro kterou byla zpracována vyhledávací studie „Studie proveditelnosti pro modernizaci železničního spojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“ – SUDOP Praha a.s. 2006. Ve studii bylo ověřováno několik variant s tím, že doporučovanou variantou byla vyhodnocena modernizace tratě č. 041 Turnov – Jičín – Hořice – Hradec Králové, a to s částečným využitím stávající trasy, s odstraněním nevyhovujících úseků navrhovanými přeložkami tratě a s navázáním od Hořic na trať Hradec Králové – Jaroměř v prostoru jižně od Smiřic. V tomto úseku trasa přeložky sleduje trasu dnes rušené železniční tratě Hněvčeves – Smiřice. I přes poměrně vysoké investiční náklady má tato varianta největší účinnost z hlediska přepravy cestujících i z hlediska zkrácení jízdních dob, ale tato je zatím vyhodnocována. Velmi významným uzlem na trati je železniční stanice Stará Paka, o jejíž modernizaci se rovněž uvažuje.

č. 061 Nymburk - Kopidlno – Jičín – trať je stabilizována ve své současné trase. Vzhledem ke zrychlení dopravy je nutno uvažovat o dílčích stavebních úpravách, rekonstrukci zabezpečovacího zařízení ve stanicích a o obnově žst. Bartoušov.

Všechny výše uvedené tratě jsou drahami celostátními, ve smyslu zákona o drahách č. 266/94 Sb. Realizuje se na nich rozhodující část výkonů železniční přepravy a přepravy cestujících v obvodu kraje.

Regionální tratě

Ostatní tratě jsou pak regionálního charakteru a pokrývají především místní přepravní potřeby, když spojují menší sídla s přípojnou vazbou na hlavní tratě. Mezi tyto tak patří:

č. 016 Borohrádek – Moravany – trať je stabilizována ve své současné trase;

č. 022 Častolovice - Solnice – trať je nezbytné modernizovat, nutnost hradla nebo výhybny v prostoru obce Synkov - Slemeno, nutno uvažovat o zvýšení traťové rychlosti v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou. Dále je nutné rekonstruovat nevhodné zabezpečovacího zařízení ve stanici Rychnov nad Kněžnou a nevhodné zaústění trati ve stanici Častolovice (trať 021).

č. 023 Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách – trať je stabilizována ve své současné trase;

č. 026 Meziměstí – Broumov - Otovice – trať je stabilizována ve své současné trase. V úseku Meziměstí – Broumov je nutno uvažovat o zvýšení traťové rychlosti na 80 km/hod. V úseku

Broumov – Otovice je v současnosti zastavena osobní doprava, s jejím objednáním se v současnosti nepočítá ani v případě obnovení nákladní dopravy v úseku Scinawka Sredna – Broumov v souvislosti s těžbou šterku.

č. 028 Opočno – Dobruška – trať je stabilizována ve své současné trase;

č. 043 Trutnov – Královec – Žacléř – trať je stabilizována ve své současné trase. Na základě Politiky územního rozvoje ČR je nutné modernizovat i úsek na Trutnov - Královec, což je součástí koridoru ŽD2 ve směru na Walbrzych;

č. 044 Kunčice nad Labem – Vrchlabí – trať je stabilizována ve své současné trase;

č. 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou – trať je stabilizována ve své současné trase; nutno uvažovat o zvýšení traťové rychlosti v celém úseku na minimálně 80km/hod.

č. 046 Smiřice – Hněvčeves – trať je sice stabilizována ve své současné trase, ale v současné době je osobní doprava zastavena, v důsledku toho SŽDC zahájila řízení o zrušení dráhy;

č. 047 Trutnov - Teplice nad Metují – trať je stabilizována ve své současné trase; v rámci směrových poměrů je nutno uvažovat o alespoň částečném zvýšení traťové rychlosti a dále je nutné zlepšit možnosti křižování ve stanicích Janovice u Trutnova a Radvanice;

č. 062 Chlumeck nad Cidlinou – Křinec – trať je stabilizována ve své současné trase;

č. 063 Kopidlno - Dolní Bousov – trať je stabilizována ve své současné trase; v současné době je osobní doprava objednáována pouze v sobotu a neděli;

č. 064 Dolní Bousov - Libuň - Stará Paka – trať je stabilizována ve své současné trase; do budoucna se předpokládá neobjednání vlaků v úseku Libuň – Lomnice nad Popelkou;

Regionální tratě lze většinou charakterizovat špatným stavem umělých a pozemních staveb, sníženou únosností spodku či zanedbaným železničním svrškem a zastaralým zabezpečovacím zařízením. Důsledkem toho je na mnoha úsecích snížena traťová rychlost. Následkem těchto omezení jsou poměrně dlouhé jízdní doby.

Další záměry se týkají česko – polského příhraničí ve vazbě na změny hraničního režimu, včetně pohybu osob za prací. Po vstupu obou zemí do schengenského prostoru vzrostly stávající aktivity a potřeby v dopravě v oblasti česko - polského příhraničí. Zejména v působnosti Euroregionu Glacensis lze očekávat akceleraci v již zahájených aktivitách, a to na zvýšení počtu regionálních spojů na přechodu Meziměstí – Mieroszów, např. v relaci Náchod – Walbrzych, obnovení osobní železniční dopravy na existujícím hraničním přechodu Královec – Lubawka v relaci Trutnov – Kamienna Góra – Walbrzych, vybudování přeshraničního traťového úseku Náchod – Kodowa Zdrój a opětovné vybudování přeshraničního traťového úseku Otovice – Tlumaczów. Tato nová přeshraniční propojení jsou však uvažována v dlouhodobějším časovém horizontu.

Železniční hraniční přechody

Na dotčeném území jsou situovány dva železniční hraniční přechody, a to **Královec – Lubawka** a **Meziměstí – Mieroszów**. Přechod Královec – Lubawka má omezené možnosti využívání především s ohledem na kvalitu a parametry navazující železniční sítě. Přechod Meziměstí – Mieroszów je sice významným hraničním přechodem, který zajišťuje spojení Praha – Náchod – Walbrzych – Wrocław, ale tuto skutečnost omezují dlouhé jízdní časy. Kromě těchto současných železničních hraničních přechodů byly příhraniční vazby dříve zprostředkovávány nebo uvažovány i na dalších přechodech. Tyto však byly zrušeny nebo dřívější záměry zůstaly nedokončeny. Většinou se zvažuje jejich možné obnovení, ale realizace záměrů naráží na vysoké investiční náklady na jejich zprovoznění. Hlavní otázkou je tak návratnost vložených investic, protože by tato propojení sloužila především místním potřebám. Jedná se o propojení **Otovice – Tlumaczów** a **Náchod – Kudowa Zdrój**.

| Hraniční přechod | Rozsah dopravy |
|-----------------------|----------------|
| Meziměstí – Mieroszów | OS+N |
| Královec – Lubawka | N |

Rozsah dopravy: OS – osobní doprava, N – nákladní doprava

Koncepce železniční dopravy – tabulková část

| Číslo tratě | Úsek mezi stanicemi | Druh tratě | Kategorie tratě | Připravované akce | Etapa |
|-------------|--|------------|-----------------|--|-------|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 016 | Moravany - Borohrádek | 2 | 3 | | |
| 020 | Velký Osek - Chlumec nad Cidlinou | 1 | 3 | Modernizace a částečné zdvoukolejnění mimo území kraje. Vedení trati mimo Velký Osek tzv. Libickou spojkou | 2 |
| | Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové | 1 | 1 | Modernizace a částečné zdvoukolejnění | 2 |
| | Hradec Králové - Týniště nad Orlicí | 1 | 1 | Modernizace a zdvoukolejnění | 1 |
| | Týniště nad Orlicí - Borohrádek | 1 | 1 | | |
| | Borohrádek - Choceň | 1 | 1 | | |
| 021 | Týniště nad Orlicí-Doudleby nad Orlicí | 1 | 1 | Modernizace | 2 |
| | | | | Modernizace žst. Týniště nad Orlicí | 1 |
| | Doudleby nad Orlicí - Žamberk | 1 | 2 | Modernizace | 2 |
| 022 | Častolovice - Solnice | 2 | 2 | Modernizace | 2 |
| 023 | Doudleby nad Orlicí - Vamberk | 2 | 3 | | |
| | Vamberk - Rokytnice v Orlických horách | 2 | 3 | | |
| 026 | Týniště nad Orlicí - Václavice | 1 | 2 | | |
| | Václavice – Náchod | 1 | 2 | | |

| Číslo tratě | Úsek mezi stanicemi | Druh tratě | Kategorie tratě | Připravované akce | Etapa |
|-------------|-------------------------------------|------------|-----------------|--|-------|
| | Náchod – Hronov | 1 | 1 | Modernizace a zvýšení propustnosti | 2 |
| | | | | Nové přeshraniční propojení (Náchod – Kudowa Zdrój) | 2 |
| | Hronov – Meziměstí | 1 | 2 | Modernizace a zvýšení propustnosti | 2 |
| | Meziměstí - Broumov | 1 | 2 | | 2 |
| | Broumov – Otovice | 2 | 4 | Obnova provozu a přeshraničního propojení | 3 |
| 028 | Opočno – Dobruška | 2 | 4 | | |
| 030 | Hradec Králové - Jaroměř | 1 | 1 | Modernizace a zdvoukolejnění | 1 |
| | Jaroměř - Stará Paka | 1 | 3 | | |
| | Stará Paka – Semily | 1 | 3 | | |
| 031 | Pardubice - Hradec Králové | 1 | 1 | Modernizace a zdvoukolejnění | 1 |
| 032 | Jaroměř – Starkoč | 1 | 1 | Modernizace, nová spojka Česká Skalice – Náchod, elektrizace | 1 |
| | Starkoč - Červený Kostelec | 1 | 1 | Modernizace a elektrizace | 2 |
| | Červený Kostelec - Trutnov | 1 | 1 | Modernizace a elektrizace | 2 |
| 033 | Václavice – Starkoč | 1 | 2 | | |
| 040 | Trutnov – Hostinné | 1 | 2 | | |
| | Hostinné – Martinice v Krkonoších | 1 | 2 | | |
| | Martinice v Krkonoších - Stará Paka | 1 | 2 | | |
| | Stará Paka - Nová Paka | 1 | 2 | Modernizace žst. Stará Paka | 1 |
| | Nová Paka - Ostroměř | 1 | 2 | | |
| | Ostroměř - Nový Bydžov | 1 | 2 | | |
| | Nový Bydžov - Chlumeck nad Cidlinou | 1 | 2 | | |
| | | | | | |
| 041 | Hradec Králové - Ostroměř | 1 | 2 | Modernizace (nové trasování Hradec Králové – Liberec) | 3 |

| Číslo tratě | Úsek mezi stanicemi | Druh tratě | Kategorie tratě | Připravované akce | Etapa |
|-------------|---------------------------------------|------------|-----------------|---|-------|
| | Ostroměř – Jičín | 1 | 2 | Modernizace (nové trasování Hradec Králové – Liberec) | 3 |
| | Jičín – Turnov | 1 | 2 | Modernizace (nové trasování Hradec Králové – Liberec) | 3 |
| 043 | Trutnov – Královec | 2 | 4 | Modernizace | 2 |
| | Královec – Žacléř | 2 | 4 | | |
| 044 | Kunčice nad Labem - Vrchlabí | 2 | 2 | | |
| 045 | Trutnov - Svoboda nad Úpou | 2 | 3 | | |
| 047 | Trutnov - Horní Adršpach | 2 | 3 | | |
| | Horní Adršpach - Teplice nad Metují | 2 | 3 | | |
| 061 | Jičín – Nymburk | 1 | 2 | | |
| 062 | Chlumec nad Cidlinou - Městec Králové | 2 | 3 | | |
| 063 | Kopidlno - Dolní Bousov | 2 | 4 | | |
| 064 | Stará Paka - Lomnice nad Popelkou | 2 | 3 | | |
| | Lomnice nad Popelkou - Libuň | 2 | 4 | | |
| | Libuň – Sobotka | 2 | 3 | | |
| | Sobotka - Dolní Bousov | 2 | 3 | | |

Vysvětlivky:

(1)– je uvedeno číslo tratě

(2)– je uveden popis úseku mezi železničními stanicemi se stejnou charakteristikou trati

(3)– je uvedeno číselné označení:

1 – celostátní tratě

2 – regionální tratě

(4) - je uvedeno číselné označení:

1 – páteřní tratě IDS

2 – významné tratě IDS

3 – místní tratě IDS

4 – tratě s minimálním významem pro IDS

(5) – jsou uvedeny připravované akce

(6) – je uvedeno číselné označení období předpokládaného řešení:

1 – 2007–2013

2 – 2013–2020

3 – po roce 2020

q Vývoj dopravních vztahů vyvolaný výstavbou dálnice D11 a rychlostní silnice R35

Současný stav

Ke konci roku 2006 byl uveden do provozu úsek dálnice D11 Chýšť - MÚK Sedlice, čímž byl na území Královéhradeckého kraje zprovozněn první úsek dálnice či rychlostní silnice. Dálnice D11 je prozatím ukončena v MÚK Sedlice a provizorním sjezdem, sice v trase budoucí rychlostní silnice R35, je napojena na silnici II/333. Přes obce Libišany a Plačice je pak umožněn příjezd do Hradce Králové. To však platí pouze pro osobní automobily. Těžká nákladní doprava zůstala nadále vedena sjezdem v MÚK Chýšť na původní trasu silnice I/11. Dá se říci, že touto etapou výstavby se z celkového koncepčního hlediska vlastně nic nezměnilo. Na původní trase silnice I/11 se sice odlehčilo od osobních automobilů, ale tyto zase zatěžují úsek dnešní silnice II/333. Výstavba dálnice D11 v úseku km 83,700 (MÚK Sedlice) – 88,250 (železniční trať) pokračuje, ale zde zatím končí. Stále ještě nevyřešené majetkoprávní poměry časově posouvají možný termín zahájení stavby navazujícího úseku. Proto bude nutné vybudovat další provizorní sjezd (a to do konce roku 2008) s napojením na rekonstruovanou silnici III/32324 (Praskačka – Pohřebačka), protože provizorní sjezd v MÚK Sedlice s průjezdem přes obec Libišany je povolen výjimkou pouze do prosince 2008.

Z hlediska dopadů zprovozněného úseku D11 na navazující silniční síť silnic II. třídy se projevuje vyšším využíváním trasy silnice II/323 pro vazby mezi dálnicí D11 a prostorem Hořic. To bezpodmínečně vyžaduje realizaci přeložky silnice II/323 v prostoru Dobřenic. Provizorní sjezd umožňuje prostřednictvím silnic II/333 a II/324 využití nájezdu přes Byzhradec na silnici I/37 s novým vstupem do Hradce Králové, což vyvolává naprosto nežádoucí zatížení obytného a dopravně zklidněného území Bělehradu.

U rychlostní silnice R35 v současné době probíhá výstavba úseku od dálnice D11 MÚK Sedlice po MÚK Opatovice nad Labem, tj. po křižovatku se silnicí I/37 Hradec Králové – Pardubice s předpokládaným termínem dokončení 12/2009.

Předpokládaná 1. etapa realizace dálnice D11 a rychlostní silnice R35

V této etapě se předpokládá zprovoznění dalšího úseku dálnice D11 po MÚK Kukleny a zprovoznění úseku rychlostní silnice R35 od dálnice D11 po MÚK Opatovice nad Labem, tj. po křižovatku se silnicí I/37 Hradec Králové – Pardubice.

Tato etapa výstavby přinese nové napojení města Hradce Králové, a to od dálnice D11 prostřednictvím úseku rychlostní silnice R35 přes MÚK Opatovice nad Labem a v navazujícím radiálním směru v trase dnešní silnice I/37 s výrazným dopadem na zvýšení zatížení jižní části vnitřního systému města, tedy Gočárova okruhu. Lze předpokládat, že této trasy bude využívat i určitý podíl tranzitní dopravy od východu či jihovýchodu ze silnic I/11 a I/35 směřující na dálnici D11.

Předpokládaná 2. etapa realizace dálnice D11 a rychlostní silnice R35

V této etapě se předpokládá pouze prodloužení dálnice D11 po MÚK Plotiště nad Labem, tedy po křižovatku se silnicí I/35 od Jičína. Tato etapa výstavby přinese pouze rozložení vedení tranzitní dopravy mezi jižní a severní trasu průjezdu přes Hradec Králové. Podmínkou je však zkapacitnění úseku stávající silnice I/35 od MÚK Plotiště nad Labem po dnešní křižovatku silnic I/33 a I/35.

Neustálé zvyšování dopravního zatížení základního komunikačního systému města bude vyvolávat tlak na urychlenou realizaci navazující silniční sítě, kterou je v prostoru Hradce Králové především přeložka silnice I/11 do polohy severního obchvatu města.

Předpokládaná 3. etapa realizace dálnice D11 a rychlostní silnice R35

Pokračování výstavby dálnice D11 po MÚK Smiřice z hlediska navazující silniční sítě nevyvolá žádné podstatné změny. Touto etapou pouze dojde k přesunu dopravní zátěže ze současného úseku silnice I/33 do nové trasy dálnice D11. V této časové etapě bude již nezbytné dořešení nadměrného dopravního zatížení tranzitní dopravou komunikačního systému Hradce Králové, a to především realizací dalšího úseku rychlostní silnice R35 na území Pardubického kraje v nezbytném rozsahu, umožňující propojení silnice I/35 od Olomouce na dálnici D11. Další nezbytnou stavbou je severní obchvatová trasa silnice I/11 okolo Hradce Králové. Tyto stavby v zásadě vyřeší problém vedení největšího podílu tranzitní dopravy prostorem Hradce Králové, ale s tím souvisí i nutné zkvalitnění navazující silniční sítě v radiálním směru do města. Nové vedení nadřazené silniční sítě umožní i nová napojení města a zatížení některých radiálních tras. S tím souvisejí navrhované přeložky silnic III/29910 Vysoká nad Labem, II/308 Slatina – Slezské Předměstí, III/2997 Pouchov a III/29912 Vlkoše.

Předpokládaná 4. etapa realizace dálnice D11

V této etapě se předpokládá realizace navazujícího úseku dálnice D11 až po MÚK Jaroměř, sever s napojením na silnici I/37 Jaroměř – Trutnov. Tato etapa výstavby by však neměla smyslu bez současné realizace přeložky silnice I/33 severně od Jaroměře, tedy od obce Dolany po napojení na silnici I/37 a na dálnici D11. Tato etapa bude mít významný dopad pro město Jaroměř, kde dojde k výraznému odlehčení města od tranzitní dopravy, která tímto řešením bude vedena zcela mimo město. Vedení dálkových vazeb (trasa E67) však zůstane zatím i nadále směřována na hraniční přechod Běloves. Přeložka silnice I/33 do severní obchvatové polohy je v podstatě na etapovitosti výstavby dálnice D11 nezávislá, protože tuto problematiku je vzhledem k vysokému zatížení centrální části města těžkou tranzitní dopravou nutné řešit již dnes.

V navazující silniční síti má tato etapa vliv i na vazby silnice II/285 od Lázní Bělohrad. Lze předpokládat vazbu od obce Velichovky do MÚK Jaroměř jih, což znamená realizaci modernizace silnice III/28510 s přeložkou kolem obce Rožnov.

Předpokládaná 5. etapa realizace dálnice D11

V této etapě se předpokládá realizace úseku dálnice D11 po MÚK Trutnov jih. I když dojde k významnému zkvalitnění dopravních vazeb na Trutnov, východní Krkonoše a Dvůr Králové nad Labem, nebude tento úsek výrazněji zatížen a z hlediska širších vazeb k většímu přesunu dopravních vazeb zatím nedojde. Z toho vyplývá, že tento úsek by bylo možné realizovat etapově v polovičním profilu s tím, že dobudování na plný profil bude spojeno s návaznou etapou.

V navazující silniční síti se jeví nezbytná realizace přeložek silnice II/299 u obce Zboží a jihovýchodní obchvat silnice II/300 Dvůr Králové nad Labem a přeložka silnice I/37 u Trutnova.

Předpokládaná 6. etapa realizace dálnice D11

V této etapě se předpokládá plné dokončení dálnice D11 (R11) na našem území s propojením na území Polské republiky. Teprve touto etapou dojde k výrazné změně ve směřování dopravních vazeb v širších souvislostech. Dojde k převedení mezinárodního tahu E67 do nového koridoru a v souvislosti s předpokládanou návaznou pokračující výstavbou rychlostních silnic R35 a R43 je možné uvažovat i o přeložení tahu E65 do tohoto koridoru. Za optimální lze považovat vedení tahu E65 od Legnice ve směru na Trutnov, Hradec Králové, Svitavy a Brno s využitím tras D11, R35 a R43. Tento tah není nutné vázat na prostor Prahy, neboť je od Szczecina možné využívat trasu tahů E28 a E55 Szczecin – Berlin – Dresden – Praha.

Problematika etapizace výstavby rychlostní silnice R35

Zatímco postupná výstavba rychlostní silnice R35 od dálnice D11 směrem jihovýchodním má vcelku jasné etapy výstavby, vyplývající z nezbytných potřeb dopravní problematiky a zatížení současné silniční sítě, úsek od dálnice D11 směrem severozápadním je možné budovat etapovitě podle nutnosti odstranění jednotlivých dopravních závad na současné trase silnice I/35 a s ohledem na zatížení jednotlivých úseků. Tato etapovitá výstavba v tomto úseku není časově vázána na časový horizont realizace jednotlivých úseků dálnice D11 či rychlostní silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice.

Vývoj dopravních vztahů vyvolaný výstavbou dálnice D 11 a rychlostní silnice R 35 je znázorněn po jednotlivých etapách realizace v následujících kartogramech (1-6). Předpokládaná míra využití posuzovaných směrů je odlišena rozdílnou tloušťkou grafického vyjádření (zelená barva). Kartogramy obsahují vyznačení vyvolaných investic na navazující silniční síti (modrá barva). Poslední kartogram dokládá vývoj vedení mezinárodních silničních tahů přes území kraje.

q Železniční doprava – IDS

V návaznosti na zpracovanou studii Integrovaná doprava v Královéhradeckém kraji (Finespa – 06.2005), která se zabývala členěním jednotlivých tratí do jednotlivých kategorií, a to především z hlediska jejich využitelnosti v rámci integrovaného systému kraje, byla jako výchozí stanovena základní síť a rozmístění spádových obcí. Tyto jsou rozdílného charakteru a významu, který vychází především z velikosti sídla. Tyto jsou tedy rozděleny do třech základních skupin. Spádovou obcí I. kategorie je samozřejmě krajské město Hradec Králové, do II. kategorie pak patří okresní města Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov a Vrchlabí, jako významné centrum Podkrkonoší. Do III. kategorie patří ostatní významná sídla území, což je Broumov, Chlumec nad Cidlinou, Červený Kostelec, Dvůr Králové nad Labem, Hořice v Podkrkonoší, Jaroměř, Nová Paka a Nové Město nad Metují. Dále byly s ohledem na vhodnost využitelnosti železničních tratí pro hromadnou dopravu vytipovány významné uzlové body, kterými jsou Česká Skalice, Hostinné, Kopidlno, Kostelec nad Orlicí, Kvasiny, Opočno, Ostroměř, Rokytnice v Orlických horách, Stará Paka, Svoboda nad Úpou, Teplice nad Metují, Třebechovice pod Orebem a Týniště nad Orlicí. Je pochopitelné, že i spádové obce jsou ze širších hledisek uzlovými body. Uzlové body, do kterých je soustředěn svoz cestujících místními spoji autobusových linek, mají různý dosah, a to především s ohledem na jejich situování v území. Koncové přestupní uzly mají dosah více excentrický než uzlové body ležící na průběžném úseku páteře regionální dopravy.

Železniční tratě I. a II. kategorie by měly tvořit páteř regionální dopravy a železniční tratě III. kategorie její prodloužení. Svoz a rozvoz cestujících místními linkami autobusové dopravy by měl být realizován do nejbližšího přestupního uzlu, ležícího na páteři regionální dopravy. Na páteřích regionální dopravy by měl být zajištěn taktový provoz umožňující rychlé spojení se spádovými městy, a tím i na dálkovou železniční a autobusovou dopravu.

Závěrečná doporučení

- q **Předkládaná Studie je podkladem pro širokou diskusi odborné veřejnosti, která by měla vyústit ve formulaci závěrů směřujících k dotvoření obecně přijatelné koncepce rozvoje silniční a železniční infrastruktury kraje, respektive pro zpracování Dopravní politiky Královéhradeckého kraje.**
- q **Ve Studii obsažené návrhy řešení se doporučuje využívat jako podklady pro přehodnocení územně plánovací dokumentace měst a obcí. Rovněž se doporučuje koordinovat s tímto dokumentem dílčí oborové materiály s vazbou na silniční a železniční síť kraje.**
- q **Zpracovaná Studie slouží jako jeden z výchozích podkladů pro zpracování Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje.**
- q **Návrhy řešení dosud územně nestabilizovaných úseků obsažené ve Studii se doporučuje studijně prověřit oborovými podklady v podrobnějším měřítku pro upřesnění jejich směrového uspořádání (případně i nivelety) s ohledem na následné využívání v rámci předprojektové a projektové přípravy.**
- q **Doporučuje se prověřit vazby na ostatní druhy dopravy – leteckou a vodní včetně vazeb na dopravu nemotorovou, v úrovni analogového materiálu s cílem získání komplexního pohledu na rozvoj dopravních systémů kraje jako celku.**
- q **Na základě průběžného monitoringu rozvoje silniční a železniční sítě kraje a okolních regionů včetně celého středoevropského prostoru se navrhuje provádět periodickou aktualizaci předkládaného materiálu, zajišťující stále reálný náhled na vývojové tendence v dopravě.**
- q **Nadále pokračovat v zahájené spolupráci s okolními kraji, tj. v rámci NUTS2 Severovýchod – Libereckým a Pardubickým krajem a se Středočeským krajem, a Polskou republikou při řešení širších dopravních vazeb s potřebnou dlouhodobou vizí.**

GRAFICKÁ ČÁST