

Současná situace v dopravní obslužnosti nás nutí hledat řešení jak realizovat dopravní situaci v oblasti respektive v našem kraji. Vysokovská spojka - o ní se mluvilo již za první republiky. V té době byla železnice dominantním fenoménem v dopravě (dá se říci, že z 80 - 90%). Mohutný rozvoj silniční dopravy v současnosti nutí společnost, aby řešila dálniční a silniční síť budováním dalších úseků, které zlepší plynulost a bezpečnost dopravy.

{jathumbnail off}

Proto je z těchto důvodů železnice stále opomíjena, nákladní doprava mimo hlavní tratě zcela vymizela. Přitom jejím obnovením by se ulehčilo silnicím. Kamióny bezohledně ničí silnice přetěžováním a ty se musí donekonečna opravovat (prostě černá díra na peníze). Podle předpovědi ředitele jednoho dopravního projektování se v roce 2030 na silnicích nehneme i přes vybudovanou dálniční a silniční síť.

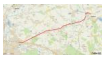
Ale teď konkrétně, jak bylo uvedeno, snaha o spojení České Skalice s Náchodem by byla sice elegantní, ale je tu jedno ale. Jednak Vysokovská spojka představuje tunel minimálně 2 až 3 km dlouhý a s převýšením až 20‰. Ražba tunelu je velice finančně náročná záležitost. K tomu by se měla vybudovat druhá kolej z Hradce Králové do Jaroměře, aby se zvládla budoucí dopravní zátěž. Tím by realizace vyloučila z přímého spojení do krajského města aglomerace Nového Města n. Met., Dobrušky a Opočna tj. oblast s až 40 000 obyvateli.

Jako alternativu jsem navrhoval spojku Bolehošť – Třebechovice, neboli Petrovickou spojku (varianta první) již v roce 2007. Napadla mě ještě jiná možnost: prodloužení trati číslo 028 z Dobrušky přes Opočno do Hradce Králové Slezské předměstí (Jižní spojka - varianta druhá). Vyžadovalo by to zaústění trati z Dobrušky do Opočna ze strany od Pohoří a dále by se trať vedla přes Mokré, Jílovice, Libníkovice, Librantice a Divec do HK Slezské předměstí.

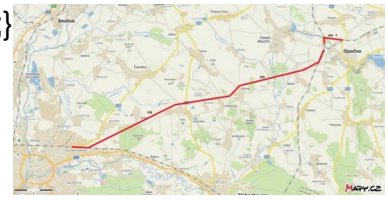
Je to čistě návrh, s dotčenými obcemi nebylo jednáno. Vzdálenost je cca 17 km a stavěla by se otevřeném terénu a mohla by splňovat parametry pro rychlost 100 km/hod a více. Tím by se řešilo přímé spojení zmíněné aglomerace s krajským městem a zároveň vzdálenost Náchod – HK by byla stejná jako přes Jaroměř (toto řešení mě napadlo teď). Navrhované spojení by

rozdělilo dopravní zatížení (přes Jaroměř jsou trasy do Liberce a Trutnova) a místo druhé koleje do Jaroměře by se investice mohly uplatnit zde. Ve zmíněných obcích by vznikly nové zastávky a případně nákladiště (úspora autobusových linek).

Proč navrhuji tuto možnost? Po dostavbě dálnice D11 do Jaroměře a po vybudování nového spojení na Českou Skalici, včetně obchvatu Náchoda vznikne rychlé silniční spojení dříve než zmíněná železnice a lidé budou stále jezdit auty. Proto si myslím, že by bylo vhodnější zvolit jinou trasu, než souběžnou se silnicí a dálnicí. Význam trati Dobrušky přes Opočno do HK by stoupl a nabízí se tu možnost vytvořit výkonné spojení do krajského města. Ušetřilo by to autobusové spoje, u nádraží v Dobrušce by se mohl vybudovat přestupní terminál z autobusu na vlak – plně by se využil systém IREDO. Předpokladem pro realizaci takovýchto dopravních řešení bude nutná výrazná podpora. Tento článek je doplňkem k mému návrhu řešení dopravní koncepce Královéhradeckého kraje.



.pagenavbar{z-index: 0;}





zpět na článek