

# Silnice I/14

## Nové Město nad Metují – přeložka

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 03/2020



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

# Nové Město nad Metují – přeložka

## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

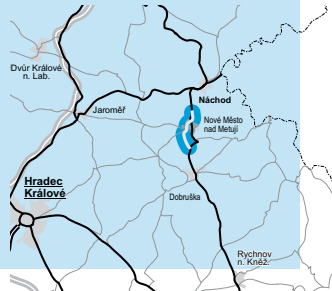
**Projektovanou přeložkou silnice I/14 Nové Město nad Metují dojde především k odvedení tranzitní dopravy ze stávající obížděné trasy po nevyhovujících silnicích II. a III. třídy.**

Silnice I/14 nemá charakter dálkového silničního tahu, převážně plní funkci spojnice správních a hospodářských center severovýchodních Čech. Tvoří významnou spojnicí mezi silnicemi I/33 a I/11 (Náchod–Vamberk). Nejvýraznější závadou stávající silnice I/14 je její přímý průtah historickým jádrem Nového Města nad Metují, které je městskou památkovou rezervací a jedinečným stavebně historickým renesančním urbanistickým celkem.

Začátek přeložky navazuje na připravovanou úpravu trasy silnice I/14 v oblasti Náchoda s vazbou na silnici I/33 (hraniční přechod Náchod–Běloves) a D11 (hraniční přechod Královec–Lubawka).

Stávající silnice I/14 má v řešeném úseku parametry, které svými hodnotami nevyhovují jejímu charakteru a významu. Na začátku stavby její podélný sklon přesahuje hodnotu 6%, směrové vedení s těmito hodnotami sklonu v průtahu obcí Vrchoviny vytváří značnou dopravní záradu. Největší záradou je však již zmíněný průtah historickým jádrem města.

Na základě těchto skutečností a vzhledem k nárůstu nákladní dopravy je navrhováno řešit celou problematiku přeložkou silnice v úseku, který začíná před obcí Vrchoviny a končí v obci Spy na křižovatce silnic I/14 a III/30821 v návaznosti na již provedenou rekonstrukci silnice I/14 ve směru na Dobrušku.



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Přeložka silnice I/14 Nové Město nad Metují je navržena v kategorii S 9,5/80. Její délka je 6278 metrů. Zamýšlená stavba začíná nad obcí Vrchoviny, kde navazuje na přeložku silnice I/14 Vysokov–Vrchoviny (ta je řešena v rámci stavby obchvatu Náchoda). Obec Vrchoviny přeložka obchází po JV straně. Zastavěnou částí Nového Města nad Metují trasa sleduje železniční trať, řeku Metuji překračuje estakádou dlouhou 290 metrů (vedle železničního mostu).

Místní část Vladivostok trasa obchází ze západní strany a nad ní se přibližně směrově napojuje do trasy stávající silnice III/30821. Po ní je přeložka vedena do obce Spy, kde je ukončena v křižovatce se stávající silnicí I/14. Další pokračování trasy směrem na Dobrušku již bylo rekonstruováno dříve.

V trase jsou navrženy následující křižovatky: průsečná křižovatka v km 1,650 se stávající silnicí I/14, okružní křižovatka v km 2,600 s přípojkou od silnice III/28520 a s přeloženou ulicí generála Klapálka. Dále se jedná o stykovou křižovatku v km 3,055 s Nádražní ulicí a okružní křižovatku v km 3,157 s ulicí Havlíčkovou (se silnicí II/285). Průsečná křižovatka v km 3,830 napojuje na přeložku silnici III/30821 a místní komunikaci do bývalé cihelny.

V obci Spy jsou zachovány křižovatky s místními komunikacemi. Od křižovatky na konci úseku

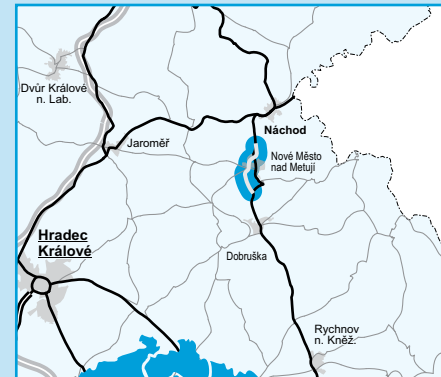
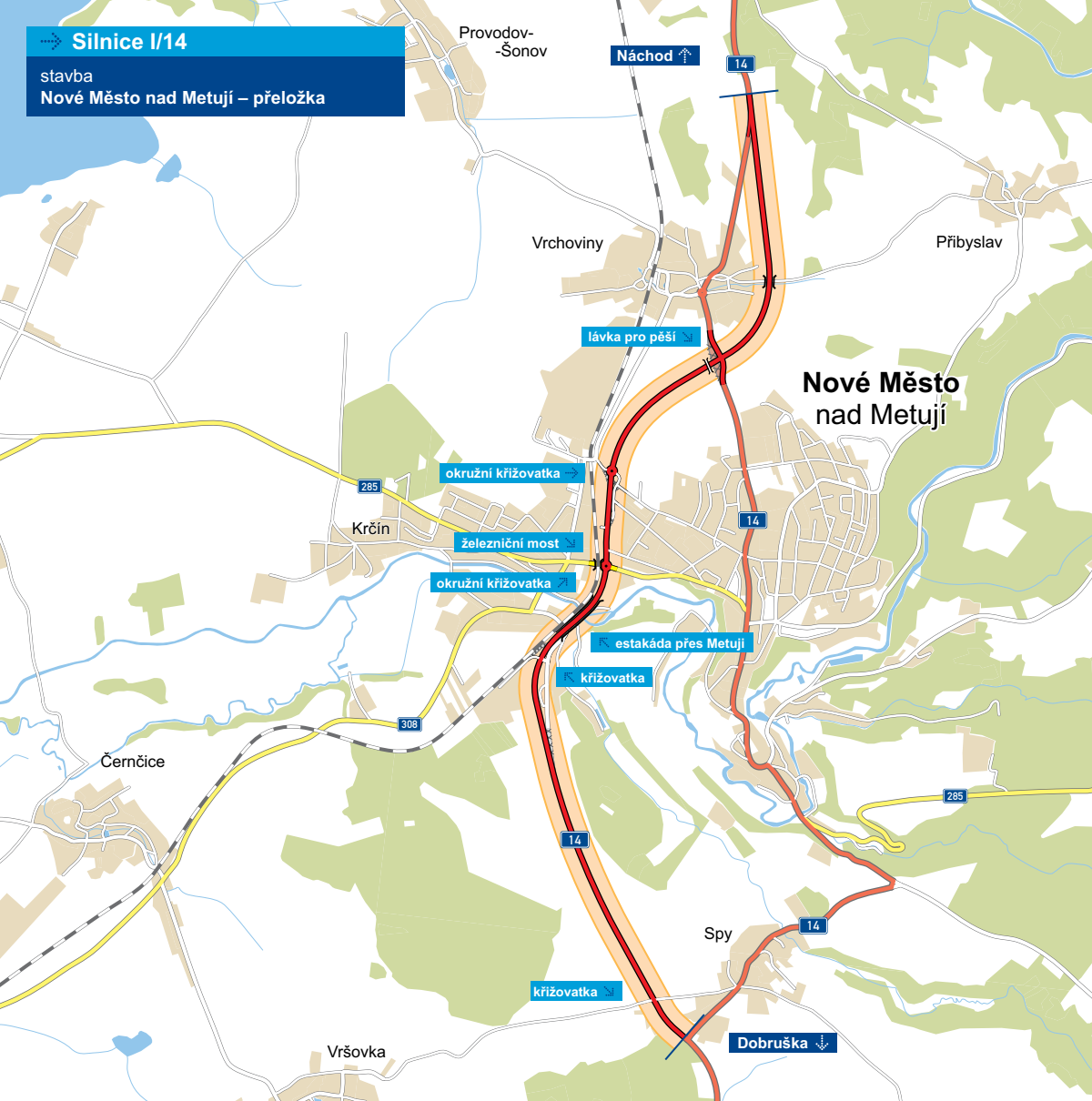
bude do části trasy stávající silnice I/14 přeložena silnice II/285. Nad obcí Spy bude zachováno napojení čerpačnice.

Největším mostem v trase je již zmíněná estakáda přes Metuji, délky 290 metrů. Dále je na trase navržen most ve Vrchovinách délky přibližně 50 metrů. Na železniční trati je navržen nový železniční most u křižovatky s Havlíčkovou ulicí. Ten odstraní stávající nevyhovující šířkové uspořádání na silnici II/285 (jen jeden jízdní pruh pro oba směry) na uspořádání dvoupruhové. Pro pěší a cyklisty je navržena lávka v křižovatce se stávající silnicí I/14 do Vrchovin.

Celá trasa přeložky silnice a související stavební objekty jsou zčásti situovány do volného terénu, zčásti zasahují do obytné zástavby (Nové Město, Spy). Začátek trasy prochází volným terénem po pozemcích převážně využívaných k zemědělským účelům. Trasa je mimo dosah obytné zástavby, nejbližší obytný objekt je vzdálen přibližně 80 metrů. Charakter zástavby v Novém Městě je převážně průmyslového typu, trasa je navíc vedena v těsném souběhu s železničními tratěmi, čímž jsou rušivé vlivy těchto komunikací sloučeny do jedné lokality.

## Silnice I/14

stavba  
Nové Město nad Metují – přeložka



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

# Nové Město nad Metují – přeložka

## STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Územní rozhodnutí bylo vydáno 19. 3. 2010. Na základě odvolání vlastníků dotčených pozemků jej Krajský úřad 12. 8. 2010 zrušil. Územní řízení bylo přerušeno do 31. 12. 2015 k doplnění žádosti o údaje a podklady. Byla podána žádost o prodloužení lhůty k doplnění všech podkladů do 31. 12. 2018 ve vazbě na nařízení soudu ke konání veřejného referenda v roce 2018. Proti prodloužení bylo podáno v 02/2016 odvolání, které řešilo Ministerstvo pro místní rozvoj, kam bylo postoupeno ze strany KÚKK kvůli rozhodnutí o námitce.

V 11/2017 vydal KÚKK zrušil usnesení stavebního úřadu Nové Město n/M k prodloužení lhůty k doplnění žádosti o vydání ÚR a vrátil věc k novému projednání. Po seznámení s rozhodnutím bylo rozhodnuto, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby bude vzata zpět. V 02/2018 vydal MÚ Nové Město n/M Usnesení, kterým zastavil územní řízení z roku 2008.

V rámci další přípravy stavby byla 30. 6. 2016 zpracována nová studie vedení dopravy. Na základě jednání bylo u čtyř nejlépe hodnocených variant zpracováno hodnocení HDM-4 s tím, že pouze varianta DÚR plní ekonomická kritéria. V roce 2017 bylo zpracováno vyhodnocení průchodnosti záměru stavby na ŽP a v roce 2018 aktualizace hlukové a rozptylové studie na základě aktualizovaného dopravního modelu pro variantu DUR dle výsledků posledního sčítání dopravy.

V 10/2018 se společně s komunálními volbami konalo místní referendum, kde obyvatelé odmítli stavbu obchvatu v trase dlouhodobě připravované ŘSD. Výsledek referenda je závazný. V roce 2020 bude zpracován koncept studie přednádražního prostoru vč. technicko-ekonomického posouzení. K podpisu smlouvy došlo na konci 01/2020. Studie prověří i možnost zakrytí navržené trasy v prostoru před nádražím (tunel, příp. jiné alternativní řešení) včetně vyhodnocení celé trasy dle DÚR.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
03/1997	05/2006	–	–	–	2028	2029

**Význam zkratk:** EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 6278 m

kategorie: S 9,5/80

počet všech stavebních objektů: 33

### Mostní objekty:

na silnici I/14: 2

železniční most: 1

lávka pro pěší: 1

celková délka mostů: 444 m

### Protihlukové stěny:

počet: 3 (celková délka: 2720 m)

### Opěrné a zárubní ždi:

počet: 6 (celková délka: 553 m)

### Úpravy ostatních komunikací:

počet: 21 (celková délka: 5971 m)

### Přeložky inženýrských sítí:

vodohospodářské objekty: 24

objekty elektro: 20

objekty sdělovací (telefonní): 19

přeložky plynovodu: 3

### Celkový objem zemních prací:

výkopy: 112 285 m<sup>3</sup>

násypy: 110 270 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Silnice I/14 Nové Město nad Metují - přeložka

### Místo stavby:

Královéhradecký kraj

### Katastrální území:

Vrchoviny, Nové Město nad Metují, Krčín,

Spý

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### Zpracovatel TES:

Pragoprojekt a.s.

### Zpracovatel DÚR:

Pragoprojekt a.s.

### Předpokládaná cena stavby:

785 590 000 Kč (bez DPH)

**Pozn.:** Tento leták byl aktualizován v březnu 2020. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.