



# STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

**Poznámka:** Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/679, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů a aplikačních zákonů ČR).

Nejsou dotčena práva podle § 16 odst. 2 písm. e) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) oprávněných osob uvedených v § 16 a § 17 téhož zákona.

2. schůze rady města dne: 18.01.2022

**Bod pořadu jednání: 49**

**Studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice**

**Stručný obsah: Schválení podpory rychlého železničního spojení v ose Praha – Mladá Boleslav – Liberec a uplatnění společných připomínek Libereckého kraje a statutárního města Liberec k dílčímu plnění studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice.**

---

## MML, Odbor kancelář architektury města

**Důvod předložení:** Uplatnění společných připomínek Libereckého kraje a statutárního města Liberec k dílčímu plnění studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav - Turnov - Liberec - státní hranice.

**Zpracoval:** Janků Vojtěch, Ing. - pracovník odboru kancelář architektury města

**Projednáno s:** Ing. Jaroslav Zámečník, CSc., primátor statutárního města Liberec

**Předkládá:** Jand'ourek Jiří, Ing. arch. Ing. - vedoucí odboru kancelář architektury města

**K projednání v radě přizván(a):**

**Předpokládaná doba projednání (min):** 5

**Po schválení předložit na jednání:**

## Návrh usnesení

Rada města po projednání

### ***bere na vědomí***

informaci o dílčím plnění Studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav - Turnov - Liberec - státní hranice (zpracovatel: SUDOP Praha, a.s., 11/2021),

### ***schvaluje***

1. podporu rychlého železničního spojení i záměru vytyčení a ochrany nejlépe invariantního, kvalitního, dlouhodobě konkurenceschopného územního koridoru v ose Praha - Mladá Boleslav - Liberec - Görlitz s předpokládanou postupnou realizací dílčích etap, s prioritou modernizace úseku Liberec - Hodkovice nad Mohelkou, přímého napojení Libereckého kraje do stanice Mladá Boleslav město a realizace spojky mezi Doubím u Turnova a Loukovem u Mnichova Hradiště,
2. uplatnění společných připomínek Libereckého kraje a statutárního města Liberec k dílčímu plnění této studie proveditelnosti dle přílohy č. 1,

### ***ukládá***

uplatnit společné připomínky Libereckého kraje a statutárního města Liberec u Správy železnic, s. o., zadavatele studie proveditelnosti.

P: Jand'ourek Jiří, Ing. arch. Ing. - vedoucí odboru kancelář architektury města

T: 31.01.2022

## **Důvodová zpráva**

V průběhu prosince 2021 se určení zástupci Libereckého kraje a statutárního města Liberec seznámily s výsledky dílčího plnění vypracování studie proveditelnosti trati Mladá Boleslav - Turnov - Liberec - státní hranice určenými k připomínkování. Prozatím žádná zpracovávaná varianta nedospěla ke kladnému ekonomickému hodnocení projektu a je nutné tedy snížit jejich investiční a provozní náročnost. Koordinátor veřejné hromadné dopravy Libereckého kraje ve spolupráci se statutárním městem Liberec vypracoval připomínky k projektu a náměty k úsporám investičních nákladů projektu. Liberecký kraj i statutární město Liberec podporuje velkorysejší variantu řešení konvenční trati s traťovou rychlostí 200 km/h a cestovní dobou 60 minut z Liberce do stanice Praha hl.n.

### **Přílohy:**

- 1) Společné připomínky Libereckého kraje a statutárního města Liberec ke studii proveditelnosti
- 2) Návrh variantního vedení tratí územím statutárního města Liberec

## Sledované cíle LK + SML:

- 1) **vytyčit a chránit jediné, kvalitní, dlouhodobě konkurenceschopný územní koridor** (PUR, ZÚR, ÚP);
- 2) zrychlit spojení Liberce do Jablonce n. N. (10 km = 10 minut);
- 3) **spojení Liberce s vnitrozemím** srovnatelné s jinými regiony;
- 4) kvalitní napojení Českolipska, Semilska a Turnovska;
- 5) vytvořit podmínky pro bezemisní veřejnou dopravu v širokém regionu (základem napájecí stanice Liberec);
- 6) návaznost na osobní i nákladní silniční dopravu (spádová P+R, nákladíště).

## Nejsilnější dopravní proudy v Libereckém kraji jsou:

- 1) mezi Libercem a Jabloncem n. N.;
- 2) do Prahy.

## Nabízené příležitosti:

- 1) návrhy vlakových tras (grafikonu) mezi M. Boleslaví a Libercem míří k časovým svazkům více vlaků stejného směru za sebou, resp. ke křížování vlaků přímo v přestupních uzlech => jsou možné i jednokolejné úseky, resp. úspory IN;
- 2) opatření primárně pro nákladní dopravu zhodnotit i pro osobní vlaky (Nymburk => ŠKODA AUTO => Mladá Boleslav město);
- 3) prozatím využít již modernizovaných tratí (Praha – Lysá n. L. – Nymburk);
- 4) prioritně řešit dílčí úseky s nejvyššími přínosy ve zkrácení času a trasy;
- 5) rozšířit řešení o nejsilnější relaci Liberec – Jablonec n. N. a využít synergií vlaku a tramvaje;
- 6) realizace dílčích etap v kvalitním (cílovém) územním koridoru;
- 7) souběžnou trasou s dálnicí a omezením variant zabránit znehodnocení dalšího (širšího) území před emisemi z dopravy (zejména před hlukem);
- 8) slabé / zbytné / nahrazené úseky vyřadit mimo projekt;
- 9) organizační zkrácení cestovních dob omezením zastávek;
- 10) využít kvalitní a volnou infrastrukturu k navýšení provozu;
- 11) napájecí stanice Liberec základem pro rozvoj bezemisní dopravy v široké oblasti, možnost využití i pro tramvaje, dobíjení baterií, apod.

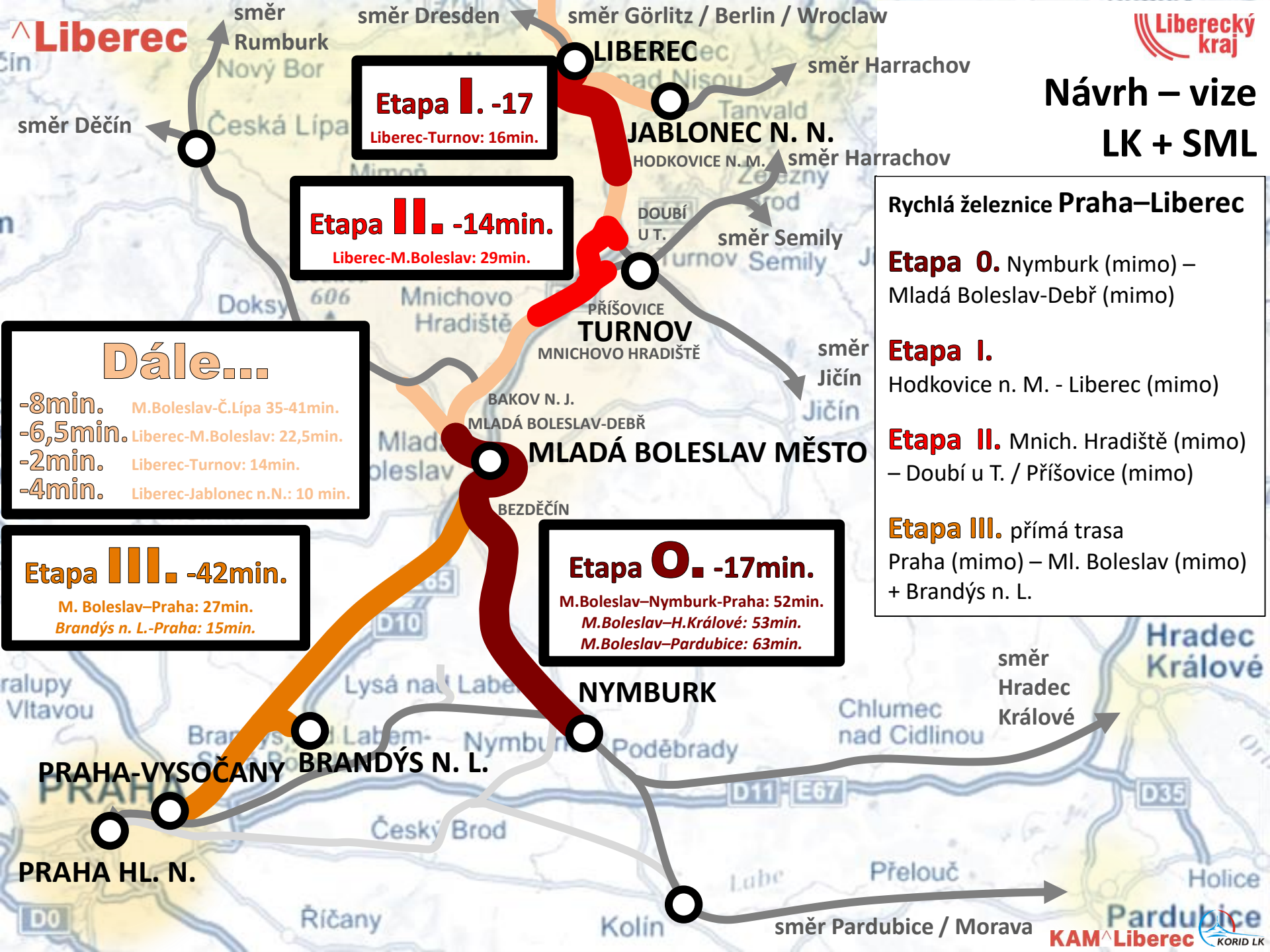
## Hlavní rizika z pohledu LK + SML:

- 1) navržené řešení nebude dlouhodobě konkurenceschopné;
- 2) nepodaří se dosáhnout ekonomické efektivity projektu;
- 3) **navržená řešení nebudou skladebná s kvalitním (cílovým) územním koridorem** (viz nyní var. 1+1, vize SUDOP);
- 4) emise z dopravy se rozšíří do nových, dosud nepostižených lokalit.

## Připomínky, doporučení, návrhy dalšího postupu:

- 1) obhájit navržený rozsah nákladní dopravy a zajistit podporu z Polska;
- 2) zájmy ŠKODA AUTO v nákladní dopravě využít pro dostupnost centra Mladé Boleslavi (trať z Nymburka, Bezděčinská a Ptácká spojka);
- 3) pro LK jsou klíčové oba konce řešeného úseku:
  - a) **přeložka Liberec – Hodkovice n. N.** (okamžitá konkurenceschopnost z Liberce do směrů Turnov, Železný Brod, Semily, Jičín),
  - b) **spojka Ptácká** (okamžitá konkurenceschopnost z Mladé Boleslavi směr Česká Lípa, Děčín, Nový Bor, Rumburk, Turnov, Železný Brod, Semily, Harrachov);
- 4) **spojka mimo Turnov:** Doubí u T. – M. Hradiště (konkurenceschopnost z Liberce směr M. Boleslav, Nymburk, H. Králové, Pardubice, Morava);
- 5) nové **přímé spojení Praha – Mladá Boleslav** v delším časovém horizontu (konkurenceschopnost z Liberce, Turnova, České Lípy směr Praha), dočasně využít modernizované tratě přes Nymburk, odložit Milovickou spojku;
- 6) **zbytné úseky zvážit** – úspora investičních i provozních nákladů (Nové Město p. S. – Jindřichovice p. S., Liberec – Rychnov u J. – Hodkovice n. M., Jablonec n. N. – Hodkovice n. M., ŽST Hodkovice n. M. jen pro nákladní dopravu, Hodkovice n. M. – Sychrov – Doubí u T., Loukov – Sychrov, ŽST Bakov n. J., ŽST M. Boleslav hl. n., Bezděčín – Mladá Boleslav hl. n., Lysá n. L. – Milovice – Čakovice);
- 7) projekt **doplnit o zlepšení dostupnosti Jablonce n. N. a České Lípy** a uspořít zbytné (ŽST Hodkovice n. M., ŽST Bakov n. J.);
- 8) uvážit **benefit napájecí stanice Liberec pro další směry** a tratě;
- 9) projekt doplnit o návaznosti na osobní i nákladní silniční dopravu - **spádová P+R** (Česká Lípa, Turnov, Semily, Tanvald, Jablonec n. N., Liberec, Raspenava), **veřejná nákladíště** (Bezděz, Turnov, Velké Hamry, Košťálov, Hodkovice n. M., Raspenava), redukce zbytného, započítat benefity;
- 10) **zvýšené využití** kvalitní infrastruktury (interval 30/60 v relacích Liberec – Turnov – Semily a Turnov - M. Boleslav, prodloužení spojů do Görlitz, Hradce Králové, Pardubic, apod.);
- 11) využít benefit organizačního **zkrácení cestovních dob se spoji či úseky bez zastávek** (Frýdlant předměstí – Nové Město p. S., Liberec – Jablonec n. N., Liberec – Turnov / Mnichovo Hradiště), snížení kapacitních požadavků omezením zastávkových linek zredukuje investiční a provozní náklady,
- 12) více prověřit kapacity pro nákladní dopravu (špička, užitné délky),
- 13) zredukovat rozsah opatření mimo hlavní trasu (např. mimoúrovňová křížení).

# Návrh – vize LK + SML



**Etapa I. -17**  
Liberec-Turnov: 16min.

**Etapa II. -14min.**  
Liberec-M.Boleslav: 29min.

**Dále...**

- 8min. M.Boleslav-Č.Lípa 35-41min.
- 6,5min. Liberec-M.Boleslav: 22,5min.
- 2min. Liberec-Turnov: 14min.
- 4min. Liberec-Jablonec n.N.: 10 min.

**Etapa III. -42min.**

- M. Boleslav–Praha: 27min.
- Brandýs n. L.–Praha: 15min.

**Etapa O. -17min.**

- M.Boleslav–Nymburk–Praha: 52min.
- M.Boleslav–H.Králové: 53min.
- M.Boleslav–Pardubice: 63min.

**Rychlá železnice Praha–Liberec**

**Etapa 0.** Nymburk (mimo) – Mladá Boleslav-Debř (mimo)

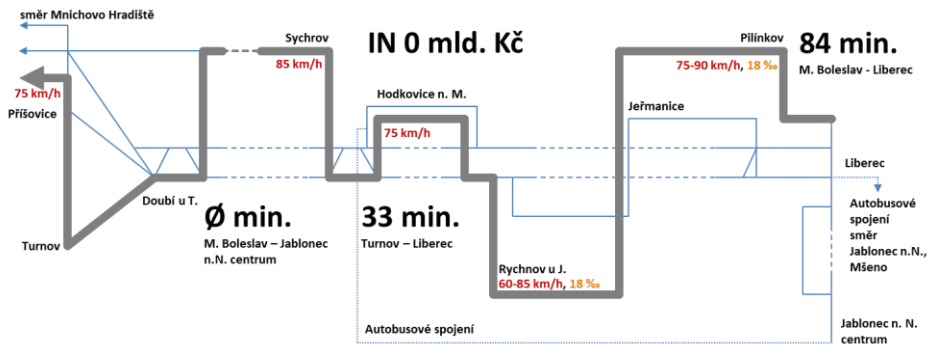
**Etapa I.** Hodkovice n. M. - Liberec (mimo)

**Etapa II.** Mnich. Hradiště (mimo) – Doubí u T. / Příšovice (mimo)

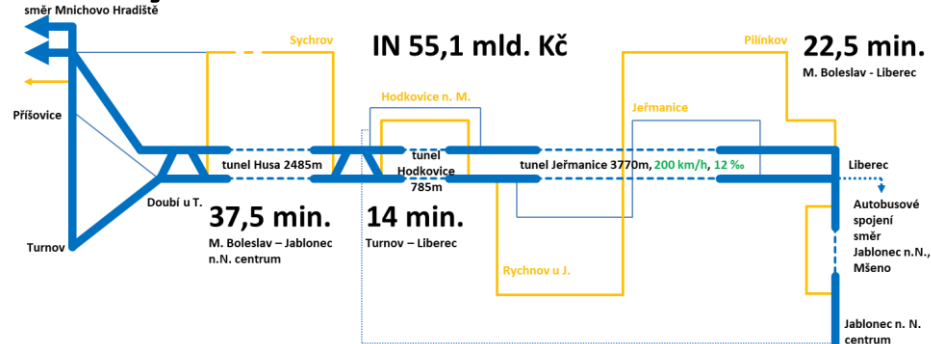
**Etapa III.** přímá trasa Praha (mimo) – Ml. Boleslav (mimo) + Brandýs n. L.

Varianty v úseku Turnov - Liberec

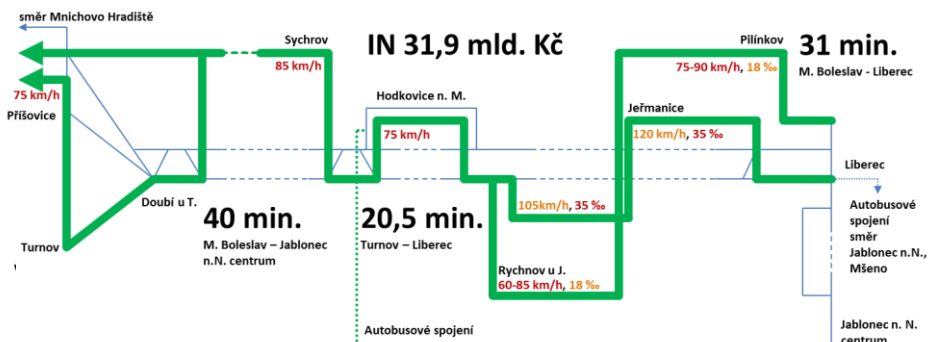
## Dnešní stav



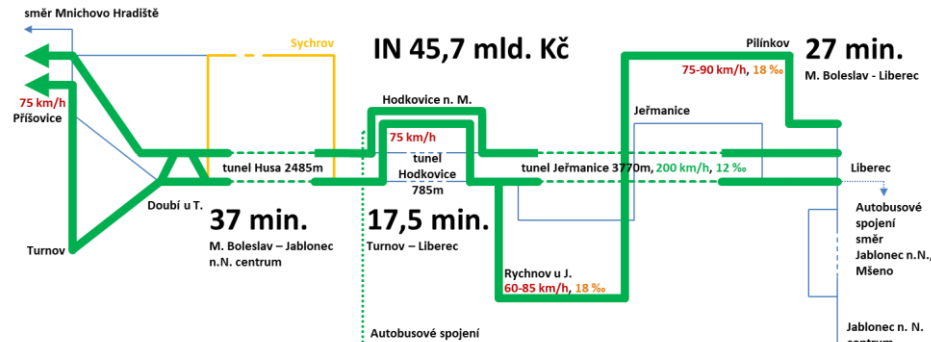
## Cílový stav



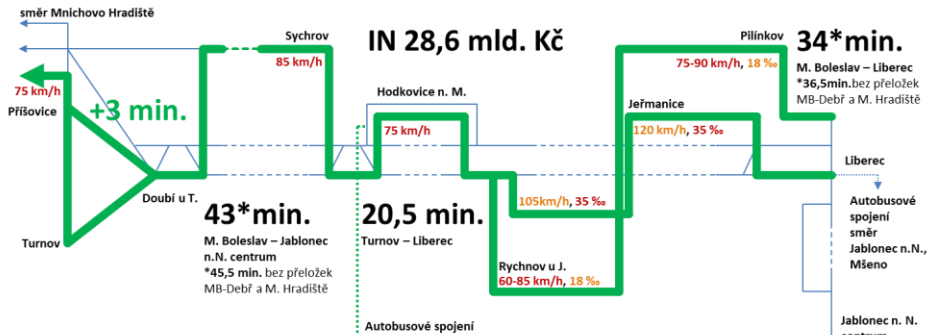
## Varianta 1+1



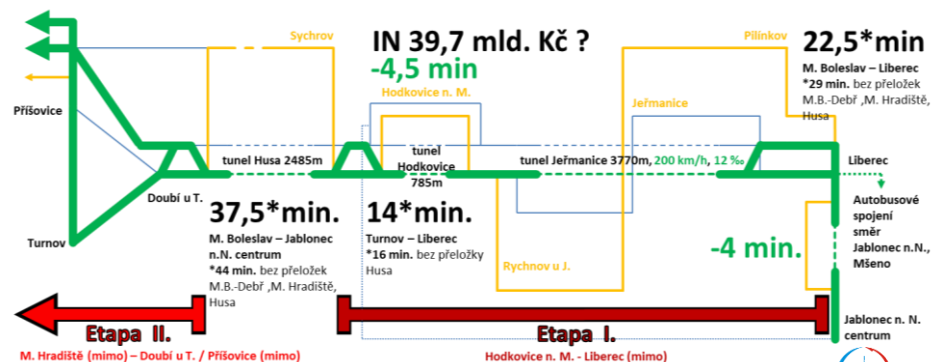
## Varianta 200



## Vize SUDOP



## Vize LK + SML



## Přehled a přínosy hlavních opatření v Libereckém kraji



Ozn.	Název	S U D O P	LK + SML	Délka [km]	Dvou- kolej- ně	Tunel [m]	Mosty [m]	Zvýšení rychlosti [km/h]	Zkrá- cení vzdá- leno- sti [km]	Úspa- ra času [min.]	Inve- stiční nároč- nost [mld. Kč]	Poznámka
J 1	Zrychlení Vratislavice	Ne	Ano	2,15	Ne	476 282		50=>80 (+60%)	0,2 (-9%)	1 (-33%)		
J 2	Přeložka Brandl	Ne	Ano	1,9	Ano	30 150		50=>80 (+60%)	1,13 (-37%)	3 (-43%)		Druhá kolej pro tramvaj
A	Nový Jeřmanic. tunel (var. 200)	var. 200	Ano	9,7	Ano	3770		80=>200 (+150%)	11,6 (-55%)	11,5 (-57%)		Přes stanici Hodkovice n. M. (bez "C" nevhodný propad rychlosti)
B	Zkráceně přes Jeřmanické sedlo (var. 1+1)	var. 1+1	Ne	13,1	Ne	Ne		80=>110 (+37%)	8,17 (38%)	10 (-50%)		Přes stanici Hodkovice n. M. Sklon 35 %,tj.bez ND.
A + C	Nový Jeřmanic. a Hodkovický tunel	Ne	Ano	9,7 1,88	Výhled	3770 785		80=>200 (+150%)	11,6 0,5 (51%)	17 (-74%)		Mimo stanici Hodkovice n. M.
D	Nový tunel Husa	var. 200	Ano	4,6	Výhled	2485		90=>200 (+122%)	1,8 (28%)	4,5 (-64%)		Mimo Sychrov (nelze s "E")
E	Spojka Loukov – Sychrov	var. 1+1	Ne	9,95	Ne	635		90=>160 (+78%)	6,7 (-40%)	14,5 (-76%)		Mimo Turnov (nelze s "D")
F	Spojka Loukov – Doubí	var. 200	Ano	6,98	Ne	Ne		90=>200 (+122%)	6,1 (-47%)	14 (-74%)		Mimo Turnov
G	Spojka Příšo- vice - Doubí	vize	Ne	2,97	Ne	Ne		90=>100 (+11%)	6 (-67%)	11,5 (-61%)		Mimo Turnov (s "D" nevhodný propad rychlosti)

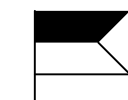

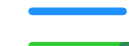



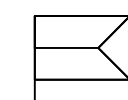

## Přehled a přínosy hl. opatření ve Středočeském kraji

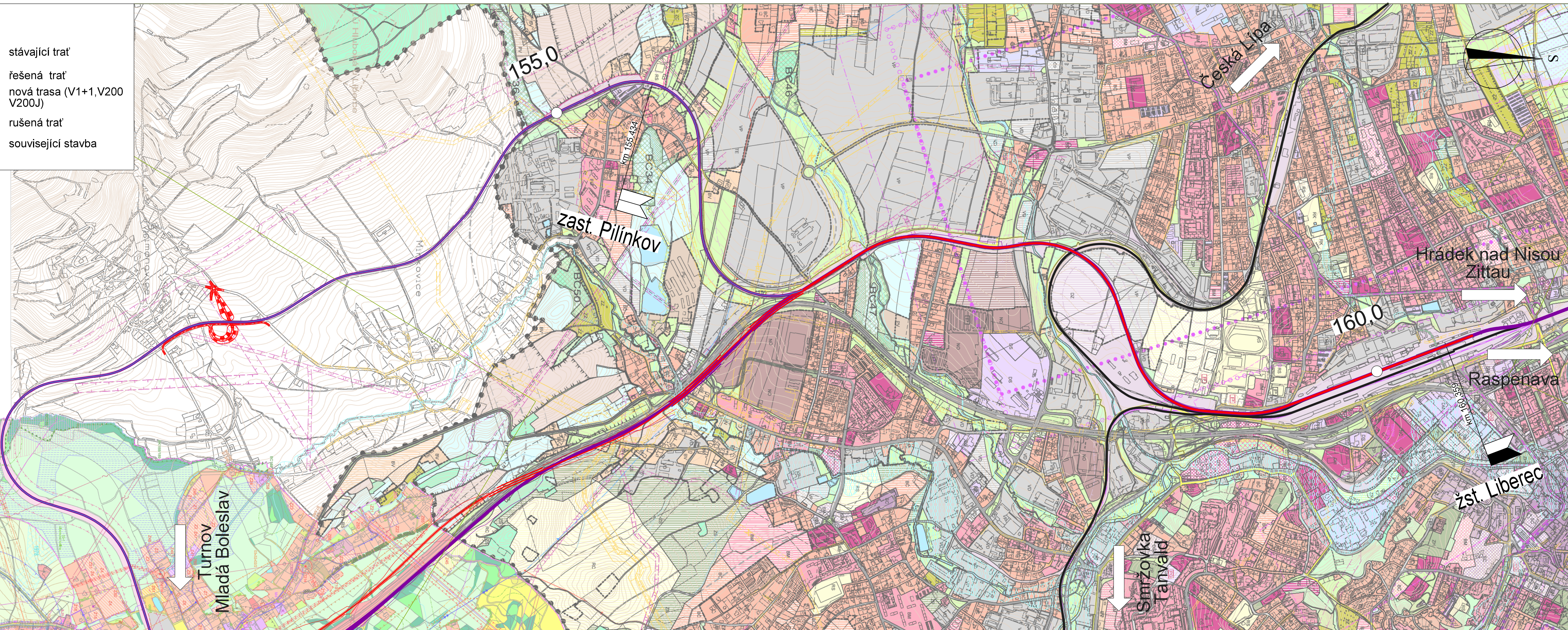


Ozn.	Název	SUDOP	LK + SML	Délka [km]	Dvoukolejně	Tunel [m]	Mosty [m]	Zvýšení rychlosti [km/h]	Zkrácení vzdálenosti [km]	Úspora času [min.]	Investiční náročnost [mld. Kč]	Poznámka
K	Obchvat M. Hradiště	Ano	Výhled	5,91	Výhled	Ne		90=>200 (+122%)	0,57 (-9%)	1,5 (-38%)		Paralelní stopa mimo stanici podél dálnice
L	Zrychlení Veselá a M. Hradiště	Ano	Výhled	6,632	Ne	Ne		90=>110 (+22%)	-0,15 (+2%)	0,5 (-13%)		Směrové korekce
M	Průjezd stanicí Bakov n. J.	Ano	Ano	<b>0,97</b>	Výhled	Ne		<b>40=&gt;100 (+150%)</b>	-	<b>2 (-80%)</b>		Plná rychlost přes stanici
N	Přeložka Debř – Bakov n. J.	Ano	Výhled	3,33	Ano	1200		90=>115 (+28%)	0,5 (-13%)	1 (-33%)		Napřímení mezi M.B.-Debř a Bakovem n. J.
O	Přeložka Bělá pod Bezdězem	Ne	Výhled	<b>6,915</b>	Ne	1930		<b>80=&gt;120 (+50%)</b>	<b>9,2 (-57%)</b>	<b>8 (-41%)</b>		Mimo Bakov n. J.
P	Spojka Ptácká	Ano	Ano	<b>2,1</b>	Ano	687		<b>60=&gt;80 (+33%)</b>	<b>4,1 (-66%)</b>	<b>11 (-79%)</b>		Přímo M.B.-Debř – M.B.město mimo hl.n.
R	Bezděčinská spojka	Ano	Ano	8,726	Ano	Ne		60=>120 (+100%)	0,6 (-7%)	5 (-50%)		Přímo Nymburk – M.B.město mimo hl.n.
X	Optimalizace Praha – Nymburk - Mladá Boleslav	Ano	Ano	55,08	Ano	Ne		<b>100 =&gt;160 (+60%)</b>	-	<b>17 (-25%) -proti SQ</b>		<b>Praha – M. Boleslav 52 min. (optimalizace stáv. tratí přes Nymburk a Lysou n. L.)</b>
Y	Milovická spojka	Ano	Ne	14,54	Ano	Ne		100 =>160 (+60%)	12 (-45%)	11 (-21%)		<b>Praha – M. Boleslav 41 min.</b> Spojka Lysá n. L. - Čakovice.
Z	Novostavba Praha – Mladá Boleslav přímo	Ne	výhled	47,08	Ano	4240 360		<b>100 =&gt;250 (+150%)</b>	<b>23,2 (-30%) -proti "X"</b>	<b>25 (-48%) -proti "X"</b>		<b>Praha – M. Boleslav 27 min.</b> Novostavba Praha-Vysočany – Bezděčín s napojením Brandýsa n. L.





**LEGENDA**

-  Žel. stanice
-  stávající trať
-  řešená trať
-  nová trasa (V1+1, V200 V200J)
-  rušená trať
-  související stavba
-  Žel. zastávka
-  Odbočka/výhybna



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

<b>Investor:</b>  Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1	<b>Objednatel:</b>  Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1
---	---

<b>Zpracovatel:</b>  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> ING. MATĚJ MAREŠ <b>Garant profese:</b> -
--	--

<b>Středisko:</b> KONCEPCE DOPRAVY			
<b>Vedoucí střediska:</b> ING. ANDREA PLIŠKOVÁ	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b> ING. MATĚJ MAREŠ	<b>Vypracoval:</b> BC. MATĚJ BENEŠ	<b>Kontroloval:</b> JAN HETZER

<b>Název akce:</b> Studie proveditelnosti ZP a SP trati Mladá Boleslav - Turnov - Liberec - st. hr.	<b>Číslo smlouvy:</b> 20-319.205
	<b>Projektový stupeň:</b> SP

<b>Část:</b>	<b>Datum:</b> 11/2021
	<b>Číslo části:</b>

<b>C. Výkresy</b>	<b>C.5</b>
<b>Název přílohy:</b> Zákresy do ÚP, úsek Turnov - Liberec, část 3	<b>Měřítko:</b> 1:10 000
	<b>Počet formátů:</b> 5 x A4
	<b>Číslo přílohy:</b> <b>C.5.3.6</b>