



Naše zn. 74460/2019-SŽDC-GR-O26
Listů/příloh 8/0

Vyřizuje Ing. David Fuksa
Telefon +420 972 235 369
Mobil +420 725 919 470
E-mail fuksa@szdc.cz

Datum 3. prosince 2019

Posuzovací protokol Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

1 Identifikační údaje

Název akce: Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Doba zpracování: 2016 – 2019

Řešená lokalita: Spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec, zahrnující jak stávající železniční síť v ose trati Praha-Vysočany (resp. odb./budoucí výh. Skály) – Neratovice – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov – Liberec, dále Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Milovice a Nymburk hl. n. – Čachovice – Mladá Boleslav hl. n., včetně nezbytně ovlivněných bezprostředně navazujících úseků, tak nově navržené úseky, zastoupené např. úseky Milovice – Čachovice, Nepřevázka – Mladá Boleslav město, propojení ve směru Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav-Debř a nová trasa v úseku Lukov u Mnichova – Doubí u Turnova – Liberec dle navrhovaných variant řešení.

Kraje: Praha, Středočeský, Liberecký

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1, zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: Společnost "MP+AF – CITYPLAN – Praha-Mladá Boleslav-Liberec" (METROPROJEKT Praha a.s., náměstí I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2 Nové Město; AF – CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4),

vedoucí projektu Ing. David Pöschl

Studie proveditelnosti (dále jen SP) byla zadána v roce 2016 a jejím předmětem bylo opětovné prověření rozvoje železničního spojení Prahy a Liberce přes Mladou Boleslav. SP navazuje na vícero předchozích studií věnovaných tomuto železničnímu spojení, zvláště na předchozí studii proveditelnosti z roku 2014, která se soustředila výhradně na řešení rychlého železničního spojení, cíleného na dosažení cestovní doby Praha – Liberec kratší než 1 h, v celé trase dvoukolejného, čemuž odpovídala i velmi vysoká investiční náročnost řešení ve všech navrhovaných variantách. Při současné existenci velmi dobrého paralelního silničního spojení prostřednictvím D10/I/35, s velmi limitovanými možnostmi rozvoje přepravního potenciálu železničního spojení v mezinárodním měřítku (jak osobní, tak nákladní železniční dopravy) pak nebylo zdaleka dosaženo ekonomické efektivity žádné z variant. I proto je aktuální SP

v rozsahu řešení obsažených v jednotlivých variantách více zaměřena na prověření výrazněji odlišného podílu investičních opatření, byť s odpovídajícím dopadem do délky jízdních a cestovních dob jednotlivých relací, zvláště pak Praha – Liberec. SP byla uzavřena výslednou verzí ze září 2019 a projednáním formou závěrečných stanovisek jednotlivých hodnotitelů.

2 Umístění řešené lokality

Rozsah technického řešení je vymezen níže uvedenými stávajícími železničními tratěmi (technicky jsou také řešeny v nezbytné míře přilehlé úseky navazujících tratí):

- trať č. 030 v úseku Turnov – Liberec;
- trať č. 070 v úseku odb. Skály – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov;
- trať č. 071 v úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.;
- trať č. 064 v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město;
- trať č. 232 v úseku Lysá nad Labem – Milovice.

Součástí řešení na základě variant je také návrh novostaveb tratí v níže uvedených úsecích:

- tzv. Všejská spojka, propojující tratě č. 232 a 071 mezi ŽST Milovice a Čachovice;
- tzv. Bezděčinská spojka, zajišťující přímé zaústění tratě č. 071 do ŽST Mladá Boleslav město (bez potřeby průjezdu ŽST Mladá Boleslav hl. n.);
- tzv. Dalovická spojka, zajišťující přímé zaústění tratě č. 070 ze směru Bakov nad Jizerou do ŽST Mladá Boleslav město;
- tzv. Čtveřinská (nebo Ohrazenická) spojka, která propojuje tratě č. 030 a 070 mimo vlastní ŽST Turnov.



3 Cíl studie proveditelnosti

Cílem studie proveditelnosti je vypracování návrhů v ose železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec, plnění níže uvedené cíle projektu, a to v navržených projektových variantách, řešících především největší nedostatek trasy, spočívající v nízké přepravní atraktivitě železničního spojení především mezi největšími sídly, při současné potřebě zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu. Dále je cílem SP porovnání těchto návrhů mezi sebou z hlediska technického, dopravně technologického, přepravního, průchodnosti územím (z hlediska územně-plánovacího i životního prostředí) a ekonomického, jako podklad pro výběr optimální varianty, která bude zároveň vykazovat dostatečné socioekonomické přínosy a bude tedy ekonomicky efektivní.

4 Cíle projektu

1) Využitelné železniční spojení nejvýznamnějších sídel

Spojení Prahy, Liberce, Jablonce nad Nisou a Mladé Boleslavi. Za konkurenceschopné spojení je považováno takové, kdy je cestovní doba mezi centry těchto měst srovnatelná s jinými druhy veřejné dopravy a zároveň spojení nabízí odpovídající množství spojů. Cestovní doba z centra Prahy do Mladé Boleslavi města by neměla překročit 55 minut alespoň v intervalu 60minutovém, cestovní doba z centra Prahy do Liberce by neměla překročit 100 minut při alespoň intervalu 60minutovém ve špičkách.

2) Zlepšení dopravní obslužnosti v okolí Prahy

Vzhledem k příměstskému charakteru úseku Praha – Mladá Boleslav v blízkosti aglomerace hlavního města Prahy zhodnocen přínos z hlediska napojení významných sídel v okolí Prahy. Za zlepšení dopravní obslužnosti je považována zejména nabídka dostatečného počtu spojů v období dopravní špičky.

3) Rychlé napojení Libereckého kraje a Mladoboleslavska jihovýchodním směrem

Zlepšení spojení především s Hradcem Králové, Pardubicemi a Moravou efektivním využitím nově navrženého spojení, např. prostřednictvím nové dálkové vazby apod.

4) Využitelné napojení dalších významných sídel na páteřní trase nebo v jejím dosahu

Zlepšení dostupnosti např. Mnichova Hradiště, Turnova, Železného Brodu – Semil/Tanvaldu, Česká Lípy/Nového Boru, aj., a to v rámci vazeb do nejvýznamnějších sídel.

5) Zlepšení dopravní obslužnosti provázaností dopravních módů

Cílem je vytvoření podmínek pro lepší provázanost mezi různými módy dopravy, například novými přestupními terminály, zastávkami apod.

6) Možnost etapizace

Za účelem zajištění reálné proveditelnosti je nutná možnost smysluplné etapizace. Důležité je řešení kapacity pro nákladní dopravu, elementární konkurenceschopnosti železniční sítě v oblasti a dále také postupné zkvalitňování objednávané dálkové a příměstské osobní dopravy.

7) Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury

Především k minimalizaci nákladů dochází v případě podstatného zlepšení technického stavu objektů a zařízení nebo snížením jejich zatížení.

8) Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu

Efektivnějšího provozu nákladní železniční dopravy je dosaženo tehdy, pokud je možné v souvislosti s projektovým stavem dosáhnout pravidelného provádění vlaků požadované délky, tzn. bez potřeby jejich dělení apod., což souvisí s potřebou dosažení odpovídající užitečné délky staničních kolejí v místech předpokládaného křižování vlaků nákladní dopravy, případně návrhem zdvoukolejnění trati. Efektivitě provozu rovněž přispívá návrh řešení odstraňujícího potřebu úvratových jízd při současném zkrácení přepravní vzdálenosti a návrh potřebného rozsahu odstavných kapacit (odstavných kolejí), optimálně co nejbližší zdroji přepravní zátěže, určených ke krátkodobé deponii vozů určených k vyrovnávání nepravidelností v přistavbě vozů na nakládku a odstavování vozů po nakládce ať už z příčin výlukové činnosti na navazující železniční síti či vlivem nepravidelností (zpoždění) v jízdě vlaků nákladní dopravy.

Cíl lze považovat za dosažený, pokud jsou splněny všechny požadavky, ale to i s možným využitím přípustných úlev a výjimek, například pro parametr rychlosti.

Prostředkem k naplnění cílů je modernizace resp. v rámci této SP novostavby trati v dílčích úsecích, při respektování normových požadavků a při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí a okolní zástavbu. Podmínkou je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost navržené varianty.

5 Navržené varianty

SP byla zadána na základě potřeby rozpracování nabízejících se řešení v ose Praha – Mladá Boleslav – Liberec, a to při zohlednění výsledků předchozích studií jednoznačně potvrzujících, že původní dominantní cíl zajištění spojení Praha – Liberec v cestovní době do 1 h je vzhledem k investiční náročnosti všech dosud prověřovaných řešení ekonomicky neobhájitelný. I proto jsou varianty řešení stávající SP zaměřeny na zlepšení obslužnosti tohoto spojení ve větší diferenci variant v rozsahu investičních opatření, aby bylo možné hodnotit řešení ve větším rozptýlu nákladů a přínosů. Zároveň musí řešení projektových variant odstranit alespoň největší limity stávající resp. ve výchozím stavu se nacházející železniční síť (po dokončení realizovaných či pokročile připravovaných investičních akcí) vůči výhledově očekávanému rozvoji nákladní dopravy.

V průběhu zpracování SP došlo rozpracováním v počátku navržených sedmi projektových variant k redukci na konečné čtyři projektové varianty, které byly dopracovány v kompletním posouzení/vyhodnocení. Finální varianty především obsahují rozhodnou část nově navrhované/modernizované železniční infrastruktury výrazně zlepšující podmínky pro nákladní dopravu, a to v úseku Lysá nad Labem/Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město (předměstí). Do uvedené oblasti je pak soustředěna naprostá většina přínosů spojených s nákladní dopravou (možným rozšířením rozsahu dopravy, snížením provozních nákladů zkrácením přepravní vzdálenosti a návrhem elektrizace v celé oblasti investičního řešení).

Varianta Bez projektu

Varianta Bez projektu odpovídá výchozímu technickému stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešených úseků a jejich udržení ve výchozí kvalitě po dobu hodnocení projektu. Řeší zejména nutnou údržbu a opravy stávajících drážních zařízení a objektů pro zajištění provozu v požadované kvalitě a rozsahu a zajištění bezpečného užívání a pohybu osob. Varianta Bez projektu představuje odhad budoucích nároků technického a provozního vybavení infrastruktury za předpokladu zachování výchozích technických parametrů.

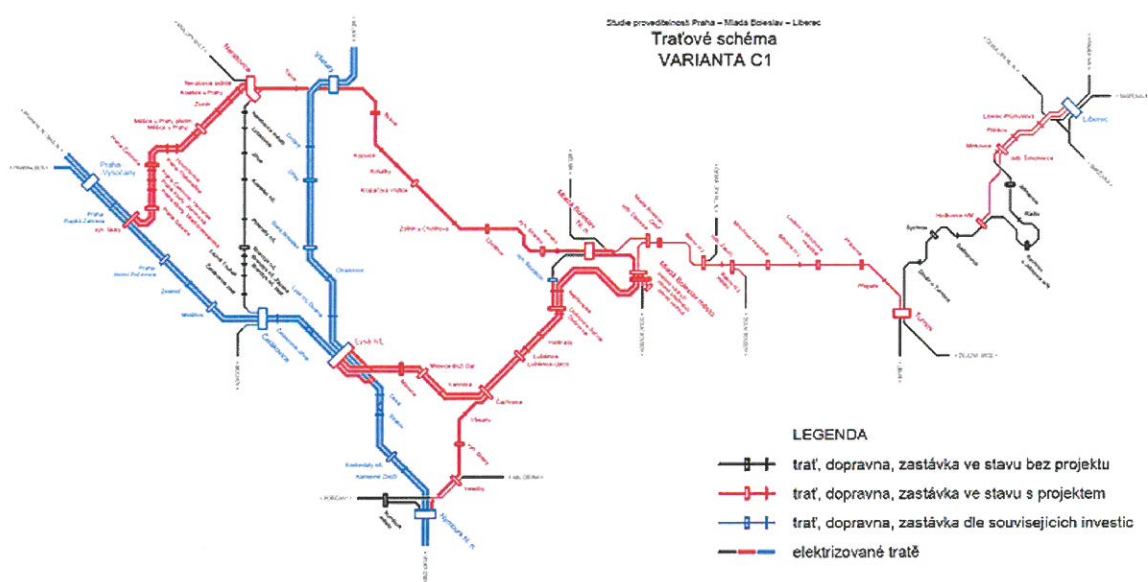
Projektová varianta C1

Ve variantě C1 je navržena rekonstrukce traťové koleje v úseku Praha – Mladá Boleslav – Turnov se zvýšením rychlosti do 120 km/h, v úseku výh. Skály – Neratovice je navrženo zdvoukolejnění. Pro zajištění přímé obsluhy ŽST Mladá Boleslav město ze směru Turnov a Česká Lípa je navržena tzv. Dalovická spojka, procházející přes Krásnou Louku (místně

využívaná volnočasová přírodní plocha charakteru louky v inundačním území řeky Jizery), jež je v návrhu řešení překonávána železniční estakádou zohledňující potřebu minimalizace dopadů umístění nové trati do tohoto prostoru, a to technickým i architektonickým řešením. Všechny železniční stanice v uvedeném úseku jsou rekonstruovány a jsou peronizovány nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temeny kolejnic a s bezbariérovým přístupem. V úseku Praha – Mladá Boleslav město je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Dále je navržena novostavba dvoukolejné trati Lysá nad Labem – Čachovice (tzv. Všejsanská spojka), rekonstrukce úseku Nymburk – Čachovice zahrnující zdvoukolejnění trati Čachovice – Bezděčín a novostavba dvoukolejné trati Bezděčín – Mladá Boleslav město (tzv. Bezděčinská spojka). Stávající jednokolejná trať Lysá nad Labem – Milovice je zrušena. Návrhová rychlost činí v úseku Lysá nad Labem – Čachovice 200 km/h, v úseku Čachovice – Mladá Boleslav do 160 km/h. Všechny stávající železniční stanice v uvedeném úseku jsou rekonstruovány a jsou peronizovány nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temeny kolejnic a s bezbariérovým přístupem. V úseku Nymburk hl. n./Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz.

V úseku Turnov – Liberec byla navržena výstavba nového jednokolejného úseku Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice a zdvoukolejnění úseku odb. Šimonovice – Liberec. Železniční stanice Hodkovice nad Mohelkou je rekonstruována a peronizována nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temeny kolejnic a s bezbariérovým přístupem. V ostatních stanicích a úsecích je zachován stav shodný s variantou Bez projektu, doplněný o výstavbu vlakového zabezpečovače ETCS.

Navržené úpravy umožňují zvýšení rozsahu osobní dopravy zejména příměstského charakteru v relaci Praha – Všetaty – Mladá Boleslav/Mělník. Dále jsou zlepšeny podmínky pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy dálkových linek R21 a R22 vedených do ŽST Mladá Boleslav město. Z hlediska nákladní dopravy jsou zlepšeny podmínky pro provoz v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (elektrizace, zlepšení sklonových poměrů) a v úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (elektrizace, možnost provezení vlaků délky 740 m). V prostoru mezi dálnicí D10 a průmyslovou zónou Plazy bylo navrženo nové nákladní kolejiště, které umožní zvýšení kapacity pro vlakový provoz při ŽST Mladá Boleslav město zejména v souvislosti se vzrůstajícím objemem manipulace ze zaústěné vlečky Škoda Auto (s potenciálem dalšího růstu). Nejvýznamnější pro nákladní dopravu je však elektrizace a částečné zdvoukolejnění trati Nymburk – Mladá Boleslav se zlepšují možnosti provážení nákladních vlaků, novostavby tratí v ose Bezděčinské a Všejsanské spojky je pak umožněno vedení nákladních vlaků mimo ŽST Mladá Boleslav hl. n. a ve směru Lysá nad Labem, tzn. bez potřeby minimálně úvratových jízd přes ŽST Nymburk hl. n.

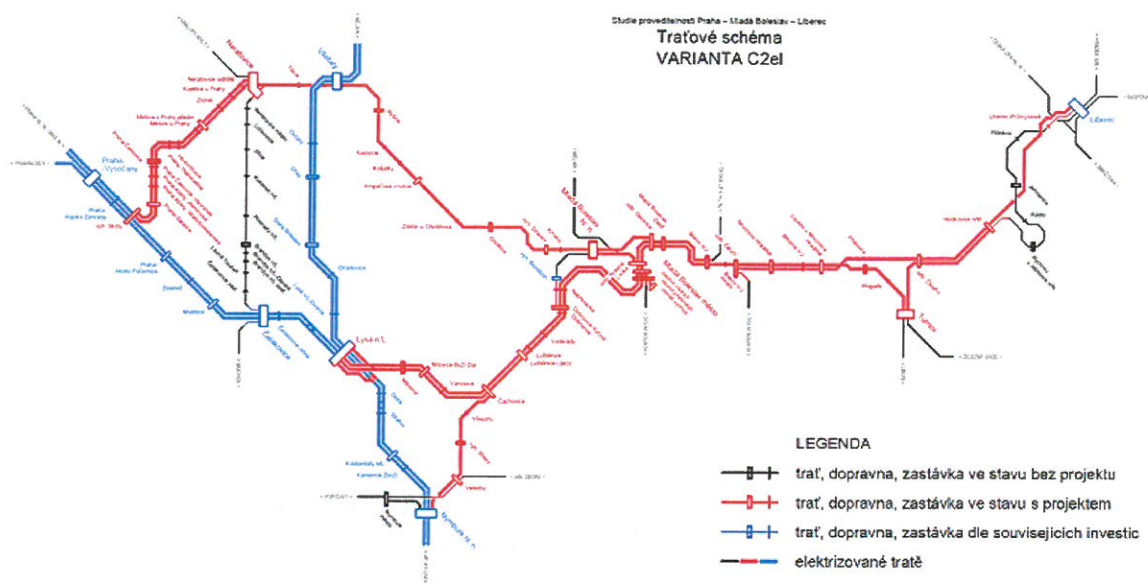


V úseku Turnov – Liberec je dosažena systémová jízdní doba nutná pro zavedení segmentu Sp přímého spojení Mladá Boleslav – Turnov – Liberec (zvláště pak v úseku Turnov – Liberec systémová jízdní doba 30 minut), na stávající trati dojde k uvolnění kapacity pro potřeby nákladní dopravy.

Projektová varianta C2el

Varianta C2el rozšiřuje variantu C1 o částečné zdvoukolejnění úseku Mladá Boleslav město – Loukov u Mnichova Hradiště, přímé propojení tratí 070 a 030 mimo vlastní ŽST Turnov (tzv. Čtveřínskou spojku) a o výstavbu nového dvoukolejného úseku Čtveřín – Hodkovice nad Mohelkou. Trať je v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec oproti variantě C1 vedena v odlišné trase s návrhovou rychlostí do 200 km/h. V úseku Praha – Liberec je trať elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz.

Oproti variantě C1 varianta C2el zlepšuje podmínky pro nákladní dopravu i v úseku Mladá Boleslav – Turnov, zejména díky elektrizaci a zdvoukolejnění. Rozsah navrhovaného řešení varianty C2el především oproti ostatním projektovým variantám umožňuje zavedení expresní vrstvy Praha – Liberec.



Projektová varianta Ceko

Na základě průběžných výsledků přepravní prognózy a ekonomického hodnocení, kde se žádná z hodnocených variant nepřiblížila hranici ekonomické efektivity, byla zpracována varianta Ceko, vycházející z varianty C1 a omezující rozsah investičních opatření na úseky s prokazatelným přínosem pro ekonomické hodnocení (resp. nejlepším poměrem nákladů ku přínosům jak z osobní, tak především z nákladní dopravy). Investiční opatření jsou tak soustředěna do úseku Praha – Mladá Boleslav, kde je rozsah řešení shodný s variantou C1. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze ŽST Bakov nad Jizerou (včetně odb. Zálučí), zejména za účelem zvýšení rychlosti projíždějících rychlíků. Ostatní úseky, stejně jako úsek Turnov – Liberec, jsou ponechány ve stavu shodném s variantou Bez projektu.

Projektová varianta Deko

Varianta Deko je další z optimalizovaných variant. Technické řešení je totožné s variantou Ceko, s výjimkou úseku Všetaty – Mladá Boleslav (mimo), který zůstává shodný s variantou Bez projektu. Oproti ostatním variantám bude vynecháním uvedeného úseku dosaženo menších přínosů pro obslužnost Mladé Boleslavi vlaky osobní dopravy (na všetatské větvi menší úspora jízdní doby, nedosažení systémové jízdní doby, menší úspora počtu náležitostí apod.), v menší míře bude ovlivněno zlepšení podmínek pro nákladní dopravu (potřeba vozidel

nezávislé trakce, omezení délky nákladního vlaku, absence elektrizované objízdné trasy za trať Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav apod.). Nicméně většina přínosů z osobní i nákladní dopravy soustředěná do milovické větve, stejně jako rozhodných přínosů pro osobní dopravu na vřetatské větvi při zajištění spojení Praha – Neratovice – Mělník, je ve variantě Deko zachována při současně nezanedbatelném snížení investiční náročnosti.

6 Dopravní technologie a přepravní prognóza

Dopravní technologie

Návrh provozního konceptu na řešených tratích a rozsahu osobní dopravy vychází z jednotlivých záměrů objednatelů dopravy. Téměř shodně ve všech projektových variantách je řešen úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav. V důsledku zvýšení rychlosti, elektrizace tratě a zdvoukolejnění úseku Praha – Neratovice je možné uvažovat s konceptem příměstské dopravy se špičkovým intervalem 30 minut osobních vlaků a 30 minut spěšných vlaků nebo rychlíků (v závislosti na variantě). Parametry infrastruktury umožňují dosáhnout taktových uzlů v ŽST Neratovice (X:00 a X:30) a v ŽST Mladá Boleslav hl. n. (X:30) při využití volných tras v úseku Praha hl. n. – výh. Skály.

Varianta C1 představuje rozšíření infrastruktury o tzv. Všejskou a Bezděčinskou spojku a zdvoukolejnění úseku Čachovice – Bezděčín. Vzniká tak dvoukolejná, elektrizovaná trať s návrhovou rychlostí 160 – 200 km/h spojující ŽST Mladá Boleslav město s ŽST Lysá nad Labem a s optimalizovanou tratí Praha – Lysá nad Labem. Z hlediska osobní dopravy je trať určena zejména pro převedení rychlíkové linky R21 převedené z původní trasy přes Neratovice, čímž bude zejména umožněno její přímé vedení do centra Mladé Boleslavi s přestupní vazbou na linku R22 a vlaky regionální dopravy v taktovém uzlu X:30. Linka R21 je doplněna spěšnou linkou pro dosažení souhrnného intervalu 60 minut, což je zároveň maximum volných tras na trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. V případě změny trasování expresní linky Praha – Hradec Králové (na pilotní úsek RS1 VRT Polabí) je možné uvolněnou trasu využít pro spojení Praha – Mladá Boleslav a vytvořit tak souhrnný interval 30 minut. Tato možnost je ve studii pouze dopravně-technologicky doložena a není součástí přepravní prognózy a ekonomického hodnocení. Stávající trať Vřetaty – Mladá Boleslav je pak využita pro regionální linku Praha – Mladá Boleslav město, jejíž časová poloha vytváří půlhodinový proklad s vlaky vedenými přes Lysou nad Labem, byť s delší cestovní dobou.

Na zbylých úsecích Mladá Boleslav – Turnov a Turnov – Liberec jsou navržena opatření pro zajištění systémových jízdních dob. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je navržena rekonstrukce trati se zvýšením rychlosti až na hodnotu 120 km/h. V úseku Turnov – Liberec je navržena nová tunelová trasa Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice a zdvoukolejnění úseku Šimonovice – Liberec. Místo zastavení rychlíků a spěšných vlaků je přemístěno z Rychnova u Jablonce nad Nisou do Hodkovic nad Mohelkou včetně přetrasování příslušných autobusových linek obsluhujících Jablonec nad Nisou.

Z hlediska nákladní dopravy reflektuje varianta C1 potřeby související se vzrůstajícím objemem manipulace z vleček zaústěných do ŽST Mladá Boleslav město, zejména závodu Škoda Auto, a. s., který je nejvýznamnějším přepravcem v regionu. Stávající omezení představuje kapacitně vyčerpaný úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, včetně dopravně-technologického uspořádání obou stanic. Proto je při ŽST Mladá Boleslav město navržen nový nákladní obvod Mladá Boleslav předměstí s novým napojením vlečkového areálu umožňující přímé vedení nákladních vlaků ve směru Nymburk a Lysá nad Labem mimo prostor vlastních stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, navíc po sklonově příznivější trase tzv. Bezděčinské spojky. Nové předávací kolejiště umožňuje také sestavu vlaků délky 740 m. Nových parametrů infrastruktury je využito pro navýšení podílu železniční dopravy při vnitropodnikové dopravě mezi závody Mladá Boleslav a Kvasiny a také při expedici hotových výrobků v ucelených vlcích ve směru Děčín a dále za hranice republiky bez potřeby úvratě a případně přepracování zátěže v ŽST Nymburk hl. n.

Varianta C2el rozšiřuje návrh infrastruktury z varianty C1 pro možnost zavedení expresní vrstvy vlaků Praha – Liberec. Kromě elektrizace v celém úseku Praha – Mladá Boleslav – Liberec se jedná o navýšení podílu dvoukolejných úseků nutných pro letmé křižování expresních vlaků s vlaky nižší vrstvy, jejichž poloha je dána převážně taktovými uzly, a zřízení tzv. Čtveřinské spojky. Pro snížení cestovních dob je také navrženo opuštění stávající trati v prostoru žst. Sychrov a vedení v nové tunelové trase mezi Turnovem a Hodkovicemi nad Mohelkou.

Varianta Ceko vychází z varianty C1, avšak rozsah infrastrukturních opatření omezuje na oblast s nejvyšším přepravním potenciálem v osobní i nákladní dopravě, tj. na úsek Praha – Mladá Boleslav. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze ŽST Bakov nad Jizerou za účelem odstranění rychlostního propadu. V úseku je tak dosažena cestovní doba linky R21 umožňující dosažení taktového uzlu X:30 v ŽST Mladá Boleslav město a těsného křižování v ŽST Turnov při uzlu L:00. V úseku Turnov – Liberec je zachován stav shodný s variantou Bez projektu.

Varianta Deko vychází právě z varianty Ceko, avšak nezahrnuje projektovou úpravu úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. Z důvodu neelektrizace tohoto úseku nejsou zavedeny přímé vlaky relace Praha – Všetaty – Mladá Boleslav v závislé trakci, které jsou nahrazeny přípojnou linkou Všetaty – Mladá Boleslav město v nezávislé trakci.

Rozsah osobní dopravy na předmětné trati je zastoupen v osobní dopravě vlaky dálkové i regionální dopravy a ve výhledovém stavu je zastoupen následujícími linkami (interval spojů uveden v pořadí špička/sedlo):

- **Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n...** v intervalu 60/120 minut;
- **Ex Praha hl. n. – Mladá Boleslav město – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec** ve variantě C2el v intervalu 60/120 minut;
- **R10, R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n...** v intervalu 60/120 minut;
- **R21, R Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov (– Tanvald)** ve variantě Bez projektu v intervalu 120/120 minut, ve variantě C2el v intervalu 60/120 minut;
- **R21, R Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Turnov (– Tanvald)** v projektových variantách C1, Ceko a Deko v intervalu 120/120 minut;
- **R22, R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. – Česká Lípa hl. n. – Rumburk** ve variantě Bez projektu v intervalu 120/120 min;
- **R14, R Pardubice hl. n. – Jaroměř – Turnov – Liberec** v intervalu 120/120 minut;
- **R42, Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín** v intervalu 60/120 minut, vedena prokladem k R10 na výsledný interval v úseku Praha – Nymburk 30/60 minut;
- **R43, Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav hl. n. (město)** ve variantě Bez projektu ukončena v ŽST Mladá Boleslav hl. n. zastoupena jednotlivými spoji, v projektových variantách C1, a Ceko (ukončena až v Mladé Boleslavi město) v úseku Praha-Vršovice – Všetaty v intervalu 30/60 minut a v úsecích Všetaty – Mělník/Všetaty – Mladá Boleslav město v intervalu 60/120 minut, ve variantě C2el linka vedena pouze v trase Praha – Mělník v intervalu 60/120 minut, a to prokladem na úseku Praha – Všetaty k lince R21, ve variantě Deko je linka vedena pouze v trase Praha – Mělník v intervalu 60/120 minut s tím, že v úseku Praha – Všetaty je doplněna na výsledný interval 30/60 minut;
- **Sp Všetaty – Mladá Boleslav město** ve variantě Deko v intervalu 60/120 minut;
- **Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město** v projektových variantách C1, Ceko a Deko v intervalu 120/0 minut, vedena prokladem k R21 na výsledný interval 60/120 minut;
- **S2, Os Praha Masarykovo n. – Lysá nad Labem – Kolín** v intervalu 30/60 minut;
- **S9 (v SP označena jako S22), Os (Strančice –) Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice** ve variantě Bez projektu v intervalu 30/60 minut, vedena prokladem k S2 na výsledný interval 15/30 minut, v projektových variantách je linka ukončena v ŽST Milovice-Boží Dar;

- **S3, Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav město** ve variantě Bez projektu v úseku Praha-Vršovice – Všetaty v intervalu 60/60 minut a v úsecích Všetaty – Mělník/Všetaty – Mladá Boleslav město v intervalu 120/120 minut, v projektových variantách C1, C2el a Ceko v úseku Praha-Vršovice – Všetaty v intervalu 30/60 minut a v úsecích Všetaty – Mělník/Všetaty – Mladá Boleslav město v intervalu 60/120 minut, ve variantě Deko není na rozdíl od ostatních variant provozována v úseku Všetaty – Mladá Boleslav město;
- **Os Všetaty – Mladá Boleslav město** ve variantě Deko v intervalu 60/120 minut;
- **S20, Os (Lysá nad Labem –) Milovice-Boží Dar – Mladá Boleslav město** v intervalu 120/120 minut;
- **S34, Os Praha Masarykovo n. – Praha-Čakovice** v intervalu 60/60 minut;
- **S31, Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město** v intervalu 60 – 120/120 minut;
- **S33, Os (Mělník –) Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město** v intervalu 120/120 minut;
- **S33, Os Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách** v intervalu 60/120 minut;
- **S30, Os Mladá Boleslav hl. n. – Turnov** v intervalu 120/120 minut;
- **S35, Os Mladá Boleslav hl. n. – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov** v jednotlivých spojích;
- **L21, Sp Mladá Boleslav město – Turnov – Liberec** v projektové variantě C1 v intervalu 120/120 minut;
- **L21, Sp Semily – Turnov – Liberec** v projektové variantě C2el v intervalu 120/120 minut;
- **L3, Os Stará Paka – Turnov – Liberec** v intervalu 120/120 minut;
- **L4, Os Mladá Boleslav hl. n. – Česká Lípa hl. n.** v intervalu 120/120 minut;

V následující tabulce jsou vyčísleny cestovní doby (v minutách) hlavních relací mezi sídly Praha, Mladá Boleslav a Liberec. Vyčísleny jsou pouze relace s maximálně jedním přestupem. Tučně znázorněné cestovní doby jsou zajištěny ve špičkovém intervalu 60 minut, ostatní jsou zajištěny ve špičkovém intervalu 120 minut.

Relace	Bez proj.	C1	C2el	Ceko	Deko
Praha hl. n. – Liberec (Ex)	–	–	77	–	–
Praha hl. n. – Liberec (R21 + R14)**	151	121	126	131	131
Praha hl. n. – Liberec (R43 + L21)	–	105	–	–	–
Praha hl. n. – Mladá Boleslav město (Ex)	–	–	41	–	–
Praha hl. n. – Mladá Boleslav město (R21)	84*	47	60*	47	47
Praha hl. n. – Mladá Boleslav město (Sp)	–	47	–	47	47
Mladá Boleslav město – Liberec (Ex)	–	–	35	–	–
Mladá Boleslav město – Liberec (R21 + R14)**	–	70	–	70	70
Mladá Boleslav město – Liberec (L21)	–	56	56	–	–

* – s přípojem Os mezi Mladou Boleslaví hl. n. a Mladou Boleslaví městem;

** – výhledově lze při dosažení uzlu X:00 v Turnově linkou R14 cestovní dobu v projektových variantách o cca 20 minut zkrátit.

Nejkratších cestovních dob a nejvyššího počtu spojů ve špičkové hodině je dosahováno ve variantě C2el, což je důsledkem zavedení expresního segmentu dopravy a největšího podílu zdvoukolejnění. Cestovní doby v kombinaci rychlíků linek R21 a R14 jsou pak negativně ovlivněny v délce přestupu křížováním linky R14 v Železném Brodě namísto v Turnově, což však není řešitelné v rámci této studie proveditelnosti.

V projektových variantách lze očekávat navýšení rozsahu nákladní dopravy zejména v úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město/předměstí a v úseku Lysá nad Labem – Čachovice vlivem přepravních potřeb závodu Škoda Auto, a. s., jejichž naplnění bude umožněno zkapacitněním trati a výstavbou nových úseků trati. Z tohoto pohledu jsou projektové varianty

C1, C2el, Ceko a Deko invariantní, neboť na předmětném úseku nabízejí shodné zkapacitnění, elektrizaci a zajištění normativu délky nákladních vlaků 740 m. U ostatních relací lze dle výsledků přepravní prognózy očekávat změnu spíše průměrného denního počtu vlaků při zachování shodného počtu tras resp. počtu vlaků v maximální variaci, neboť nedochází k výrazným změnám v průběhu hodnotícího období.

Ve variantách s projektem dojde vlivem zlepšení propustnosti infrastruktury, elektrizace a prodloužení staničních kolejí k těmto dalším změnám oproti variantě Bez projektu:

- zavedeny další 4 páry vlaků vnitropodnikové dopravy Mladá Boleslav – Solnice;
- zavedeny 2 páry vlaků kontejnerové přepravy do Ruska;
- 80 % vlaků jedoucích ve variantě Bez projektu přes Nymburk (úvratí s případným přepracováním zátěže) ve směru Lysá nad Labem bude převedeno do nové kratší bezúvratové trasy přes Všejskou spojku;
- zvýšen normativ délky vlaků z cca 600 m na cca 720 m (zvýšení normativu je využitelné pouze pro relace Mladá Boleslav – Německo, u ostatních relací není zvýšení možné z důvodu jiných omezení).

V projektových variantách bude obsluha vleček Preymesser Řepov a SD Kovo prováděna přímo z ŽST Mladá Boleslav předměstí, kam budou směřovány Pn vlaky se zátěží na tyto vlečky. Oproti variantě Bez projektu tak nebude nutné zavádět Mn vlaky v relaci Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město obsluhující zmíněné vlečky. V úseku budou zachovány pouze Mn vlaky pro potřeby obsluhy vlečky Škoda Auto se zátěží pro Pn vlaky úsekové vlakovorby Nymburk hl. n. – Liberec apod.

Následující tabulka představuje výhledový rozsah nákladní dopravy pro sledované varianty, a to vyjádřený jako maximální denní počet vlaků (maximální variace) v předmětném úseku.

Varianta	Bez projektu	C1, C2el, Ceko, Deko
Nymburk hl. n. – Veleliby	49	35
Veleliby – Čachovice	48	34
Čachovice – Dobrovice	48	57
Dobrovice – Bezděčín	45	57
Bezděčín – Mladá Boleslav hl. n.	45	9
Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město/předměstí	51	2
Bezděčín – Mladá Boleslav východ	–	48
Lysá nad Labem – Čachovice	–	26

Ve všech projektových variantách je dosaženo proti variantě Bez projektu personální úspory, která činí ve variantě C1 a C2el 70,888 zaměstnanců, ve variantě Ceko 26,888 zaměstnanců a ve variantě Deko 24,315 zaměstnanců.

Přepravní prognóza

Ve všech projektových variantách dochází k výraznějšímu nárůstu počtu cestujících ve vlacích v relaci Praha – Mladá Boleslav a v úseku Praha – Neratovice. Zároveň s tím dochází k poklesu počtu cestujících v autobusové dopravě v úseku dálnice D10 Praha – Mladá Boleslav a též částečně v úseku Praha – Neratovice. V úseku Mladá Boleslav – Liberec vykazují výraznější nárůst počtu cestujících ve vlacích pouze varianty C1 a C2el, a to zejména vlivem zavedení přímého železničního spojení ať už regionálního charakteru ve variantě C1, tak expresního charakteru ve variantě C2el. Intenzity cestujících ve vlacích za 24 hodin pro jednotlivé reprezentativní úseky dotčených tratí jsou uvedeny v následující tabulce (vztaheny k časovému horizontu 2035).

Varianta	Bez proj.	C1	C2el	Ceko	Deko
Praha-Čakovice – Neratovice	3 800	7 700	7 700	7 600	6 700
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	2 100	2 500	3 100	2 200	800
Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město	1 300	2 200	1 400	1 800	900
Milovice – Čachovice	–	5 300	4 300	4 300	4 900
Mnichovo Hradiště – Turnov	1 500	3 800	4 800	2 000	2 100
Turnov – Liberec	1 500	3 700	5 100	1 500	1 500

Nejvýraznějším potenciálem v projektových variantách z hlediska prognózy železniční nákladní dopravy a následných přínosů v ekonomickém hodnocení disponuje relace Mladá Boleslav – Nymburk, resp. doprava generovaná výrobním procesem společnosti Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Jedná se jednak o vnitropodnikovou dopravu mezi závody v Mladé Boleslavi a v Kvasinách (naproti tomu doprava mezi Mladou Boleslaví a Vrchlabím je mnohem méně významná a na základě vyjádření přepravce se neuvažuje s jejím rozšířením) a dále o expedici hotových výrobků z Mladé Boleslavi. Možnosti růstu železniční dopravy jsou v současném stavu limitovány stavem železniční infrastruktury trati Nymburk – Mladá Boleslav město a na trati Týniště nad Orlicí – Solnice. Na obou tratích jsou v současnosti připravovány stavby, po jejichž realizaci dojde k navýšení kapacity tratí pro potřeby vnitropodnikové nákladní dopravy a následnému zavedení 2 párů vlaků denně a 3 párů vlaků s hotovými automobily v relaci Mladá Boleslav – Nymburk – Německo, což je zohledněno již ve variantě Bez projektu.

Po realizovaných stavebách zůstane omezujícím úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město a samotné napojení vlečkového areálu v ŽST Mladá Boleslav město. V důsledku omezené kapacity (týká se varianty Bez projektu) nebude umožněna změna modal splitu železniční dopravy z 55 % na 65 %, která je avizována interními rozvojovými dokumenty Škoda Auto. Naopak v projektových variantách je novým zapojením vlečkového areálu a vybudováním Bezděčinské spojky umožněno navýšení rozsahu železniční nákladní dopravy.

Následující tabulka prezentuje přepravní výkon (tis. čt/rok) na vybraných úsecích.

Varianta	Bez projektu	C1, C2el, Ceko, Deko
Čachovice – Bezděčín	2 022	2 497
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	602	602
Mladá Boleslav-Debř – Bakov nad Jizerou	788	788

7 Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (MD ČR, 2017). Investiční náklady projektových variant byly vyčísleny dle materiálu „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ (schváleného rozhodnutím CK MD ČR dne 22. 3. 2016).

Ve všech variantách je navržen začátek výstavby na rok 2025. Hlavním faktorem, který ovlivňuje celkovou dobu výstavby, je kromě předpokládané doby realizace velkých inženýrských objektů především rozsah/délka projektově řešené železniční infrastruktury. Doba výstavby v jednotlivých projektových variantách je proto odlišná. Hodnotící období je zakončeno po 30 letech rokem 2054.

Varianta	Bez projektu	C1	C2el	Ceko	Deko
Doba výstavby [rok]	–	10	10	8	7
Rok ukončení výstavby	–	2034	2034	2032	2031
První rok provozu	–	2035	2035	2033	2032
CIN v CÚ 2018 [mil. Kč]	–	48 269	56 821	37 049	32 450
Údržba a opravy [mil. Kč]	24 906	20 255	22 626	23 259	25 479
FRR [%]	–	N/A	N/A	N/A	N/A
FNPV [mil. Kč]	–	-30 261	-37 806	-25 226	-23 584
ERR [%]	–	3,85	2,61	5,15	5,88
ENPV [mil. Kč]	–	-3 968	-9 180	453	2 405
B/C Ratio	–	0,865	0,733	1,020	1,116

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost, což odpovídá tomuto typu projektu. **Výsledky ekonomické analýzy prokázaly dosažitelnost hodnot ukazatelů potvrzujících ekonomickou efektivitu/proveditelnost projektových variant Ceko a Deko, jelikož hodnota ERR je větší než užitá diskontní sazba (5,0 %) a ENPV nabývá kladných hodnot.**

Nejpodstatnějším přínosem ve všech variantách je úspora času v osobní i nákladní dopravě (především díky významnému zkrácení cestovních/přepravních dob), úspora provozních nákladů vozidel (především silničních v osobní i nákladní dopravě), ale i úspora externích nákladů dopravy v osobní i nákladní dopravě (vyplývající především ze zkrácení délky přepravní trasy).

V citlivostní analýze byly zkoumány vlivy možných změn jednotlivých vstupů (hlavně investičních nákladů a očekávaných přínosů plynoucích z přepravních proudů v osobní a nákladní dopravě) a v následné analýze rizik byla také vytipována a ohodnocena nejslabší místa projektu, mezi něž z pohledu ekonomického hodnocení rozhodně patří právě vysoké investiční náklady (jsou zároveň z pohledu projektu kritické) a rovněž největší přínosy, tedy převedení vlaků nákladní dopravy (převážně vlivem úspory v přepravní době), úspory cestovních dob v osobní dopravě, úspory externalit apod. Přepínací hodnota kritických proměnných je uvedena v následující tabulce.

Varianta	C1	C2el	Ceko	Deko
Investiční náklady [%]	-13,48	-26,71	1,96	11,64
Periodické provozní náklady – opravy [%]	67,94	–	-13,18	–
Provozní náklady osobní dopravy [%]	–	–	21,61	–
Úspory silniční nákladní dopravy [%]	81,02	–	-11,12	-43,43
Úspory cestovní doby v osobní dopravě [%]	–	–	-17,78	-79,31
Úspory cestovní doby v nákladní dopravě [%]	98,32	–	-14,24	-54,22
Externality v osobní dopravě [%]	96,81	–	-15,04	-58,58
Externality v nákladní dopravě [%]	85,02	–	-12,59	-47,39

8 Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty, naplňují cíle mnohdy obdobně, avšak lze nalézt i rozhodné difference. Rekapitulace výsledků ze studie je uvedena v následujícím tabelárním přehledu.

Varianta	Bez proj.	C1	C2el	Ceko	Deko
Naplnění cílů projektu					
1. Využitelné spojení nejvýznamnějších sídel	ne	ano	ano	část.	část.
- Praha – Mladá Boleslav	ne	ano	ano	ano	ano
- Praha – Liberec/Jablonec nad Nisou	ne	ano	ano	část.	část.
2. Zlepšení dopravní obslužnosti v okolí Prahy	ne	ano	ano	ano	ano
3. Rychlé napojení Libereckého kraje a Mladoboleslavska jihovýchodním směrem	ne	ano	ano	část.	část.
- zkrácení cestovní doby z Mladoboleslavska	ne	ano	ano	ano	ano
- zkrácení cestovní doby z Liberecka	ne	ano	ano	část.	část.
4. Využitelné napojení dalších sídel	ne	ano	ano	část.	část.
5. Zlepšení dopravní obslužnosti provázaností dopravních módů	ne	ano	ano	ano	ano
6. Možnost etapizace	ne	ano	ano	ano	ano
7. Odstranění nevyhovujícího tech. stavu	ne	ano	ano	ano	ano
8. Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu	ne	ano	ano	ano	ano
Výsledky ekonomického hodnocení					
Ekonomická efektivita (ERR ≥ 5,0 %)	–	ne	ne	ano	ano

Ad cíl 1) Využitelné železniční spojení nejvýznamnějších sídel lze považovat za splněný, je-li po projektu dosaženo konkurenceschopných cestovních dob především mezi centry měst Praha, Mladá Boleslav, Liberec a Jablonec nad Nisou. Cíl je naplněn ve variantách C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je naplněn pouze z části, jelikož je projekt omezen pouze na část celého spojení, a to mezi Prahou a Mladou Boleslaví.

Ad cíl 2) Zlepšení dopravní obslužnosti v okolí Prahy lze považovat za splněný, je-li rozsahem projektové varianty řešeno zvýšení dostupnosti železniční dopravy např. krácením jízdních a cestovních dob, návrhem nových zastávek apod. v části sítě obsluhované příměstskou osobní dopravou, a to v dostatečné četnosti spojů. Tento cíl je pak naplněn ve všech projektových variantách.

Ad cíl 3) Rychlé napojení Libereckého kraje a Mladoboleslavska jihovýchodním směrem lze považovat za splněný tehdy, je-li dosaženo projektem zkrácení cestovních dob z obou regionů. Tento cíl je naplněn ve variantách C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je naplněn částečně, jelikož je projekt omezen pouze na část celého spojení, a to mezi Prahou a Mladou Boleslaví.

Ad cíl 4) Využitelné napojení dalších významných sídel na páteřní trase nebo v jejím dosahu lze považovat za splněný, je-li dosaženo zkrácení cestovních mezi takovými sídly. Tento cíl je naplněn ve variantách C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je naplněn částečně, jelikož je projekt omezen pouze na část celého spojení, a to mezi Prahou a Mladou Boleslaví.

Ad cíl 5) Zlepšení dopravní obslužnosti provázaností dopravních módů lze považovat za splněný, je-li dosaženo zlepšení návazností například novými přestupními terminály, prostřednictvím nových zastávek apod. Tento cíl je naplněn ve všech projektových variantách, a to v rámci rozsahu sítě projektově řešené danou variantou.

Ad cíl 6) Možnost etapizace lze považovat za splněný, je-li možné rozsah projektu rozdělit na dílčí stavby, které mohou samostatně generovat přínosy již v průběhu dostavby zbytku projektu v rámci dané varianty. Tento cíl je naplněn ve všech projektových variantách.

Ad cíl 7) Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury lze považovat za splněný, je-li v rozsahu sítě v rámci varianty projektem řešené dosaženo podstatného zlepšení technického stavu objektů a zařízení. Tento cíl je naplněn ve všech projektových variantách, byť v různé míře dané rozsahem dané projektové varianty (ve variantách C1 a C2el v celé délce spojení Praha – Liberec, ve variantách Ceko a Deko mezi Prahou a Boleslaví).

Ad cíl 8) Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu lze považovat za splněný, je-li dosaženo rozsahem projektu dostatečné kapacity pro odbavení výhledového rozsahu nákladní dopravy především v oblasti Mladoboleslavska, s možností odbavení nejdelších možných vlaků výhledově uvažovaných v hlavní síti pro nákladní dopravu (740 m), zároveň je elektrizována předmětná železniční síť ve směru stěžejních dopravních výkonů při napojení se na hlavní síť pro nákladní dopravu a pokud je dosaženo úspory v přepravní době např. vlivem eliminace potřeby úvratových jízd v daných přepravních relacích. Tento cíl je naplněn ve všech projektových variantách.

Z výše uvedeného vyplývá, že všechny základní cíle projektu splňují pouze varianty C1 a C2eI, avšak nejsou ekonomicky efektivní. Varianty Ceko a Deko naplňují cíle prakticky rovnocenně, nicméně varianta Ceko při podrobnějším náhledu na ekonomické hodnocení je sice ekonomicky efektivní variantou, avšak z provedené citlivostní analýzy se jedná o variantu velmi rizikovou, se značnou pravděpodobností ztráty ekonomické efektivity v průběhu další přípravy. Varianta Deko jako jediná má dobré dispozice v rezervách kritických vstupů do ekonomického hodnocení.

9 Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími hodnotiteli, tedy s Ministerstvem dopravy, IPR Praha, ROPID, IDSK, Krajským úřadem Středočeského kraje, Krajským úřadem Libereckého kraje, KORID LK, ŽESNAD.CZ a se složkami SŽDC. K výsledné verzi vydali hodnotitelé tato vyjádření:

- **ROPID** – dopis čj. 0901/19/MV ze dne 26. listopadu 2019. **Preferována varianta Ceko** splňující lépe představy objednatele, **avšak přijatelná je i varianta Deko**, v navazující přípravě je žádáno zapracování všech dosud nezpracovaných připomínek v rámci SP z předchozích stanovisek.
- **IDSK** – dopis čj. 1442/19 ze dne 28. listopadu 2019. **Doporučena varianta Ceko.**
- **ŽESNAD.CZ** – dopis čj. 90/2019 ze dne 26. listopadu 2019. **Doporučena varianta Deko.** Žádost o urychlenou přípravu, která umožní další rozvoj železniční nákladní dopravy v předmětné oblasti. Kladen důraz na potřebu elektrizace kmenové infrastruktury mezi Lysou nad Labem/Nymburkem a Mladou Boleslaví.
- **Krajský úřad Libereckého kraje** – dopis čj. KULK 90362/2019 ze dne 28. listopadu 2019. **Doporučení varianty Deko**, byť se jedná o řešení pouze v úseku Praha – Mladá Boleslav blížící se nejvíce preferované cílové variantě. Doporučení je podmíněno pokračováním prověření řešení pro úsek Mladá Boleslav – Liberec.
- **IPR Praha** – dopis čj. 12078/19 ze dne 2. prosince 2019. **Doporučena varianta Ceko.** Zdůrazněna potřeba hledání konkurenceschopného železničního spojení Prahy a Liberce s doporučením řešení zahrnujícím novou trať s rychlostí nad 200 km/h, trasovanou přes Brandýs nad Labem, přičemž stávající řešení je považováno cílově za regionálně významné.
- **Magistrát města Mladá Boleslav, odbor stavební a rozvoje města, oddělení územního plánování** – dopis čj. 93967/2019/ÚP/peto ze dne 28. listopadu 2019. Bez doporučení varianty. Žádáno uvedení řešení v poloměrech oblouků v prostoru Řepova do souladu se záměrem projektu „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“, tzn. v souladu s aktuálním požadavkem na úpravu vymezení koridoru uplatněnému k návrhu Územního plánu Mladá Boleslav.
- **Magistrát města Mladá Boleslav, odbor stavební a rozvoje města** – dopis čj. 93941/2019 ze dne 28. listopadu 2019. Bez doporučení varianty. Statutární město Mladá Boleslav nesouhlasí s vedením trasy nově navržené Dalovické spojky.
- **SŽDC O6** – dopis čj. 73059/2019-SŽDC-GR-O6 ze dne 27. listopadu 2019. **Doporučena varianta Deko.**
- **SŽDC O11** – dopis čj. 73408/2019-SŽDC-GR-O11 ze dne 28. listopadu 2019. **Doporučena varianta Ceko nebo Deko.** Požadavek na zapracování připomínek uplatněných k nejaktuálnější verzi SP, které nebyly zohledněny, což se týká

především kapacity mezistaničního úseku Neratovice – Všetaty, a to před započítáním navazující přípravy např. v rámci ASP.

- **SŽDC O13** – e-mail ze dne 27. listopadu 2019 odkazující na platnost stanoviska čj. 68897/2019-SŽDC-GR-O13 ze dne 11. listopadu 2019. **Doporučena varianta Ceko.**
- **SŽDC O14** – dopis čj. 73046/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 27. listopadu 2019. Bez doporučení či nedoporučení varianty.
- **SŽDC O24** – dopis čj. 73232/2019-SŽDC-GR-O24 ze dne 28. listopadu 2019. **Doporučena k další přípravě variantu Deko** s přihlédnutím k připomínkám zasláným v předchozím stanovisku.
- **SŽDC O26** – jakožto předkladatel předmětné SP za objednatele **doporučuje k další investiční přípravě variantu Deko.** Zároveň je doporučeno neprodlené pokračování v další přípravě především ve větvi Lysá nad Labem/Nymburk – Čachovice – Mladá Boleslav. Technickou a architektonickou podobu inženýrských objektů tzv. Dalovické spojky je nezbytné v další investiční přípravě dále řešit v interakci se zástupci statutárního města Mladá Boleslav. Naopak ve větvi výh. Skály – Všetaty je doporučeno vyčkat především závěrů souběžně řešené kolizní Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (RS4), která v případě existence sjezdu z RS4 do prostoru Neratovic ovlivní rozsah dopravy na výše uvedené větvi konvenční sítě. Této větve se dále kolizně dotýká záměr dosud neprovořovaný na tzv. bypass Prahy pro nákladní dopravu v ose Dřívý – Neratovice – Kralupy nad Vltavou, jenž by téměř s jistotou ovlivnil konfiguraci projektového stavu ŽST Neratovice a mezistaničního úseku Neratovice – Všetaty. Poté, co bude zjevný rozsah vlivu závěrů ze studie proveditelnosti RS4 doporučuje O26 zadat ASP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, s rozšířením oblasti řešení minimálně o osu nákladního bypassu Prahy a traťový úsek Dvůr Králové nad Labem – Turnov z důvodu přímé vazby na proveditelnost úprav v provozním konceptu kmenového spojení Praha – Liberec. Vzhledem k současnému předpokladu vývoje investičních nákladů je v rámci ASP doporučeno aktualizovat větev Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav jak samostatně v nové variantě, tak v rámci ostatních projektových variant. Na základě vyhodnocení průběhu zpracování SP je doporučeno před či v rámci případné ASP zpřesnění dopravního modelu v oblasti významných aglomerací.
- **SŽDC SSZ** – e-mail ze dne 26. listopadu 2019 odkazující na interní sdělení ze dne 18. listopadu 2019. Bez doporučení varianty. Žádáno rozdělení projektových variant na samostatné varianty v každé větvi (Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav a výh. Skály – Všetaty – Mladá Boleslav)).
- **SŽDC OŘ Praha** – dopis čj. S4213/SP-55727/2019-SŽDC-OŘ PHA-OPS ze dne 28. listopadu 2019. **Doporučena varianta Ceko.**
- **SŽDC OŘ Hradec Králové** – dopis čj. 41154/2019-SŽDC-OŘ HKR-NT ze dne 26. listopadu 2019. **Preference varianty C2el.**

Stanoviska obsahující připomínky závažnějšího charakteru byla konferenčně, případně individuálně projednána. **S ohledem na výše uvedená doporučení hodnotitelů je doporučena k další investiční přípravě varianta Deko, s neprodleným pokračováním přípravy staveb ve větvi Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav a potřebou aktualizace studie proveditelnosti s rozšířením řešené sítě.** Nutné bude rovněž vyřešit střety s prověřovanými a připravovanými záměry ve větvi výh. Skály – Neratovice – Všetaty, uvést v soulad řešení se záměrem projektu „Bezpečná spojení a ŽST Mladá Boleslav východ“ v prostoru Řepova v Mladé Boleslavi a především bude nutné dále řešit průchodnost návrhu tzv. Dalovické spojky lokalitou Krásná Louka.

10 Návrh dalšího postupu

Z obdržení připomínek a doporučení varianty k navazující investiční přípravě Ministerstva dopravy, IPR Praha, Krajského úřadu Středočeského kraje, Krajského úřadu Libereckého kraje, Magistrátu města Mladá Boleslav, sdružení ŽESNAD.CZ, ROPID, IDSK a složek SŽDC vyplynulo

doporučení sledovat variantu Deko, s potřebou dalšího rozpracování řešení. Varianta Deko vykazuje dostatečnou ekonomickou efektivitu a převážně plní navržené cíle projektu.

Odbor strategie proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti;
2. bezprostředně pokračovat v investiční přípravě varianty Deko ve větvi Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav (– Bakov nad Jizerou), ve větvi výh. Skály – Všetaty až po vypořádání vazby především na Studii proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (RS4), případně po aktualizaci této SP;
3. v další přípravě prověřit a podle možnosti zohlednit stanoviska hodnotitelů ze závěrečného hodnocení v rozsahu, který nebyl vypořádán do finální verze SP.

11 Závěr

Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec je v souladu se záměry Evropské unie na rozvoji dopravních sítí bezprostředně navazujících na hlavní síť TEN-T, Ministerstva dopravy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, hlavního města Prahy, Středočeského a vzhledem k rozsahu výsledného projektového řešení, které lze považovat výhledově za etapu cílového řešení, okrajově i se záměry Libereckého kraje. Studie proveditelnosti prokázala, že byly nalezeny ekonomicky efektivní varianty plnící převážně cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec;

b) uložit

investorovi Stavební správě západ pokračovat v projektové přípravě dle varianty Deko při dodržení požadavků uvedených v kapitole 10. tohoto posuzovacího protokolu.


Ing. Mojmír Nejezchleb

náměstek GR pro modernizaci dráhy