

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta dopravní



Semestrální práce z projektu:

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ

Téma:

ŽELEZNIČNÍ UZEL MLADÁ BOLESLAV

VE VZTAHU K

5. ŽELEZNIČNÍMU KORIDORU

OBSAH:

•	Obsah.....	1
•	1. V.železniční koridor Praha – Liberec.....	2
○	1.1.Historie.....	2
○	1.2.Současný plán.....	3
▪	1.2.1.Úvod.....	3
▪	1.2.2.Varianty přestavby.....	3
▪	1.2.3. Slovní popis vedení V. koridoru v trase Praha – Milovice – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec.....	4
•	2. Železniční uzel Mladá Boleslav.....	9
○	2.1.Uspořádání mladoboleslavského železničního uzlu.....	9
○	2.2.Úloha mladoboleslavského železničního uzlu.....	10
○	2.3.Možnosti napojení mladoboleslavského železničního uzlu na trasu V. železničního koridoru.....	10
•	3. Závěr.....	12
•	4. Prameny.....	13
•	5. Příloha: Podrobnější schéma trasy V. železničního koridoru.....	14

1. V. ŽELEZNIŽNÍ KORIDOR PRAHA - LIBEREC

1.1. HISTORIE

Dějiny železničního spojení mezi Libercem a Prahou se začínají psát před 146 lety. První vlak dorazil do Liberce již v roce 1859, když 1.května tehdejšího roku společnost „Jihoseveroněmecká spojovací dráha“ uvedla do provozu poslední úsek tratě Pardubice – Liberec z Turnova do severočeské metropole. Tentýž rok přijel do Liberce i první vlak „Saských královských státních drah“ z německé Žitavy (trať otevřena 1.prosince). Vedle již existující tratě Praha - Děčín - Drážďany zde šlo teprve o druhé mezistátní spojení Rakouska se Saskem.

Zhruba v téže době se objevují první snahy o zřízení železnice z Turnova do českého vnitrozemí, které vrcholí 15.října roku 1865 zprovozněním tratě „Turnovsko-kralupsko-pražské železnice“ z Turnova přes Mladou Boleslav a Neratovice až do Kralup nad Vltavou, kde se začíná rodit železniční křižovatka tvořená dosud již zmíněnou tratí „Společnosti státní dráhy“ z Prahy do Děčína a tratí „Buštěhradské železnice“ z Kladna. Důkazem, že přímé spojení Prahy s Libercem bylo při stavbě železniční spojnice dvou tehdy největších českých měst až na druhém místě, je fakt, že odbočka z Neratovic do dnes pražských Čakovic byla vybudována až 23.října 1871 a prodloužena byla na nynější pražské hlavní nádraží teprve 28.října 1872. Tímto propojením byla nakonec dovršena stavba tzv. „Turnovsko-kralupsko-pražské železnice“ a v českých zemích tak vznikla první železniční trať, která nebyla postavena jako součást žádné mezinárodní spojnice, nýbrž pouze jako čistě vnitrostátní spojení.

Od roku 1872, kdy hlavní město Prahu a největší severočeské město Liberec spojily ocelové kolejnice, je vývoj železnice v této relaci v podstatě obdobný jako i v jiných lokalitách dnešní České republiky: Železniční doprava zaznamenávala obrovský boom až do období tzv. první republiky, kdy začínala pociťovat nástup konkurenční silniční dopravy. Po druhé světové válce byla úloha železnice soustředována především do přepravy nákladů pro národní hospodářství, ale přitom pomalu a jistě chátrala. Po rozpadu plánované ekonomiky na přelomu 80. a 90. let 20. století výrazně poklesl objem nákladní přepravy a železnice se mohla začít opět věnovat zvyšování kvality osobní přepravy.

Mezitím však byla v roce 1982 uvedena do provozu silniční čtyřproudá rychlostní komunikace R10 z Prahy do Mladé Boleslavi, prodloužená v roce 1990 do Turnova, a v roce 2003 byla dokončena další čtyřproudá rychlostní komunikace R35 z Turnova do Liberce. Nejnovější úsek železniční tratě Praha – Liberec je však stále z roku 1872...

Důsledkem nastíněného historického vývoje jsou fakta: jízdní doba linkového autobusu z Prahy-Černého Mostu do Liberce činí 70 minut při vzdálenosti 96 km, kdežto nejrychlejší vlak urazí vzdálenost 140 km po kolejích mezi Prahou hl. n. a Libercem (s přestupem v Turnově) za 2 hodiny 35 minut. Z toho jasně vyplývá, že železniční doprava je v této relaci pro běžné použití nekonkurenceschopná. Proto bylo rozhodnuto železniční spojení Praha - Liberec modernizovat do podoby železnice začátku 21. století. Cílem je převést větší část přepravy osob ze silnice na železnici s pozitivními dopady na životní prostředí a bezpečnost dopravy.

1.2. SOUČASNÝ PLÁN

1.2.1. ÚVOD

Určité snahy o zlepšení železničního spojení Prahy s Libercem bylo možné zaznamenat už za socialismu, nicméně jejich vztah k realitě byl velmi vzdálený. V roce 2002 byla Českými drahami objednána u projektantské společnosti SUDOP PRAHA, a.s. „Studie možností rychlého železničního spojení Praha – Liberec“, jejímž účelem bylo vyjmenovat nutná opatření pro dosažení konkurenceschopné jízdní doby mezi oběma městy 80 - 90 minut a navrhnout výslednou trasu modernizované železnice. Často totiž byla diskutována otázka, zda je vhodnější modernizovat dnešní stopu tratě mezi Prahou a Mladou Boleslaví vedenou přes Neratovice a Všetaty, nebo přes Lysou nad Labem a Milovice (s nutností výstavby nové traťové spojky Milovice - Vlkava). Na konferenčním projednání dne 3. 10. 2003 bylo jednomyslně rozhodnuto sledovat novou trasu přes Milovice. Důvody jsou především zkvalitnění dopravní obsluhy rozvíjejícího se města Milovice a snazší (tedy i levnější) technické řešení. Parametry modernizace (nejvyšší traťová rychlost 160 km/h, zdvoukolejnění, elektrizace, provoz jednotek s naklápěcími skříněmi) velmi nápadně připomínají podmínky kladené na modernizaci čtyř tranzitních koridorů, proto se tomuto projektu také začalo pracovně říkat „5. koridor“.

Pro traťový úsek Praha - Mladá Boleslav byla v roce 2003 zpracována předprojektová dokumentace hrazená z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a Středočeského kraje, který spolu s krajem Libereckým vnímá tento projekt jako svou prioritu. Předprojektová dokumentace pro úsek Mladá Boleslav - Turnov byla zpracována v roce 2004 a následoval úsek Turnov - Liberec. Ten je i nejnáročnější, neboť zde bude nutné vybudovat několik dlouhých tunelů, které však mají klíčový dopad na délku jízdních dob (z dnešních nejkratších 40 min. až na 15 min.). Celková jízdní doba vlaku InterCity Praha hl. n. - Liberec se zastavením v Praze-Vysočanech, Mladé Boleslavi hl. n. a Turnově bude cca 77 min. (při jízdě mimo Turnov 69 – 70 min.), do Mladé Boleslavi hl. n. cca 38 min. Zastávkový osobní vlak urazí vzdálenost mezi Prahou hl. n. a Mladou Boleslaví městem asi za 68 min.

1.2.2. VARIANTY PŘESTAVBY

Studie nabídly několik variant rekonstrukcí v následujících parametrech:

Úsek Praha – Mladá Boleslav

Název	Max. rychlost [km/h]	Počet traťových kolejí	Elektrizace:	Náklady [mil.Kč] (CÚ 2003)	Jízdní doba [min]
2M120	Praha - Neratovice: 120/150 Neratovice - Všetaty: 140 Všetaty - M.Boleslav: 120/150	1	ANO	10 262,3	41:00
2M160	Praha - Neratovice: 120/150 Neratovice - Všetaty: 140/160 Všetaty - M.Boleslav: 150/160	Praha - Všetaty: 1 Všetaty - M.Boleslav: 2	ANO	13 311,3	38:00
3R referenční	Praha - Lysá n/L: norm. stav Lysá n/L - Milovice: 70 Milovice - Vlkava: nová trať Vlkava - M.Boleslav: optim.	Praha - Lysá n/L: 2 Lysá n/L - M.Boleslav: 1	ANO	3 774,2	45:00
3M120	Praha - Lysá n/L: norm. stav Lysá n/L - Milovice: 70 Milovice - M.Boleslav: 160	Praha - Milovice - Boží Dar: 2 Milovice - Boží Dar - M.Boleslav: 1	ANO	9 148,3	42:15

3M160: Varianta V1	Praha - Lysá n/L: 120/140 Lysá n/L - M.Boleslav: 160	Praha – Čelákovice: 2 Čelákovice – Mladá Boleslav: 2	ANO	11 225,9	37:20
3M160: Varianta V2	Praha - Lysá n/L: 120/140 Lysá n/L - M.Boleslav: 160	Praha – Čelákovice: 3 Čelákovice – Mladá Boleslav: 2	ANO	12 065,3	37:20
3M160: Varianta V3	Praha - Lysá n/L: 120/140 Lysá n/L - M.Boleslav: 160	Praha – Čelákovice: 4 Čelákovice – Mladá Boleslav: 2	ANO	15 000,0 můj odhad	37:20

Úsek Mladá Boleslav – Liberec

Název	Max.rychlost [km/h]	Počet traťových kolejí	Elektri- zace	Náklady [mil.Kč] (CÚ2003)	Jízdní doba [min]
4M120	M.Boleslav - Turnov: 120/150 Turnov - odb.Šimonovice: 160 odb.Šimonovice - Pilínkov: 120/150 Pilínkov - Liberec: 80/100	M.Boleslav - Hodkovice n/M: 1 Hodkovice n/M - odb.Šimonovice: 2 odb.Šimonovice - Liberec: 1	ANO	17 376,8	31:25
4M160	M.Boleslav - Pilínkov: 160 Pilínkov - Liberec: 80/100	2	ANO	20 065,9	30:20

1.2.3. SLOVNÍ POPIS VEDENÍ V. KORIDORU V TRASE PRAHA – MILOVICE – MLADÁ BOLESLAV – TURNOV – LIBEREC

Já osobně se jednoznačně přikláním k vedení trasy V. železničního koridoru v trase přes Milovice, což je trasa, která je finančně výhodnější, logičtější a jednodušeji proveditelná v kontextu s parametry, které by měly být na železničním spojení takového významu bez debaty vyžadovány. Nebudu zde tedy více komentovat varianty vedení trasy přes Neratovice, neboť budování rychlého a kvalitního spojení tímto směrem nepovažuji za správné.

První (dvojkolejný) úsek trati mezi žst. Praha hl.n. (nově km 0,000) a přemostěním Balaběnka (nově km 4,728) je předmětem jiné stavby - tzv. Nového spojení. Nově budované tratě Nového spojení jsou budovány vesměs pro maximální rychlost 80 – 100 km/h.

V následující části mezi Balaběnkou a odbočkou Skály (nově km 12,330) je současná trať vedena v tříkolejném úseku, přičemž trať 070 (Praha – Turnov přes Neratovice) využívá dvě severněji položené koleje k levostrannému provozu a trať 231 (Praha – Kolín přes Lysou nad Labem) dvě jižní koleje k provozu pravostrannému. V tomto úseku dojde jen k nepatrnému zvětšení poloměrů dvou oblouků a ke zřízení nové zastávky Praha – Rajska zahrada v km 11,250 s lávkou pro pěší v km 11,158 přes trať a frekventovanou ulici Chlumecká, umožňující přestup cestujících na metro B ve stanici Rajska zahrada. Varianta V1 navrhuje zastávku jako tříkolejnou, V2 jako čtyřkolejnou. Maximální rychlost v úseku by měla zůstat téměř nezměněna, tj. 90 – 100 km/h pro klasické vlakové soupravy a 110 – 120 km/h pro soupravy naklápěcí.

Úsek mezi odbočkou Skály a žst. Čelákovice (nově km 26,878) zahrnuje zvětšení poloměrů 9 oblouků (varianta V1) či dokonce 10 (varianta V2), z nichž nejvýraznější by mělo být za Mstěticemi a před Čelákovicemi, která napřimuje trať vedením přes současný depozitář Národního technického muzea a do stanice se zapojuje souběžně s regionální tratí od Mochova. V zast. Zeleneč by mělo dojít k posunutí nástupišť (v oblouku) cca o 200 m blíže ku Praze do nového km 19,108 před železniční přejezd do přímé. U žst. Mstětice,

sloužící převážně pro nákladní dopravu, je navrhováno vysunutí nástupišť mimo vlastní stanici do čelákovického zhlaví (nově km 21,957). Optimalizace úseku zahrnuje zvýšení traťové rychlosti až do 140 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro naklápěcí soupravy. Varianta V1 počítá s úsekem odb. Skály – žst. Čelákovice ve dvoukolejném uspořádání, varianta V2 ve tříkolejném (respektive dvoukolejném s předjízdou kolejí, v úseku Praha – Horní Počernice - Zeleneč umístěnou jižně od stávajících dvou, v úseku Zeleneč – Čelákovice severně od stávajících dvou a zast. Zeleneč by měla čtyřkolejně uspořádat) a varianta V3 dokonce ve čtyřkolejném. Je to z důvodu silného dopravního vytížení, které vznikne sloučením dálkové dopravy z / do Liberce a Hradce Králové spolu s připočtením dopravy příměstské z / do Milovic, Mladé Boleslavi a Kolína a také nezapomínejme na dopravu nákladní, která vzroste po výstavbě kontejnerového terminálu v Lysé nad Labem určitě i na tomto úseku do Prahy. Pokud by bylo po mém, navrhl bych tříkolejný úsek rovnou mezi Horními Počernicemi a Lysou nad Labem s územní rezervou pro čtvrtou kolej. Mám strach, aby se úsek Lysá nad Labem – Čelákovice nestal po optimalizaci navrženou firmou SUDOP PRAHA, a.s. ve dvoukolejném uspořádání příliš úzkým hrdlem v síti Českých drah.

Na traťovém úseku mezi Čelákovicemi a Lysou nad Labem (nově km 35,231) je navrhována zastávka Čelákovice – Jiřina v novém km 28,267 a výstavba nového ocelového mostu v km 28,815 – 28,975 z důvodu zvýšení podplavné výšky z 5,10 m na 7,00 m. Zvýšení spodní hrany mostu a zřízení průběžného kolejového lože bude mít a následek zvýšení nivelety koleje asi o 3,00 m, což není v tomto prostoru zcela vhodné, nicméně je toto opatření realizovatelné. Dále je v úseku navrhováno zvětšení poloměrů 5 oblouků. Žst. Lysá nad Labem byla v nedávné době rekonstruována a vybavena moderním zabezpečovacím zařízením. Z tohoto důvodu budou provedeny úpravy pokud možno v minimálním rozsahu, nutné pro prodloužení dvoukolejné tratě dále na Milovice. Výhledově se v Lysé nad Labem počítá s výstavbou kontejnerového terminálu, jeho zapojení ale bezprostředně nenavazuje na kolejové úpravy v souvislosti s modernizací tratě Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Traťová rychlost se v tomto úseku bude pohybovat rovněž do 140, respektive 160 km/h pro klasické, respektive naklápěcí soupravy.

Traťový úsek Lysá nad Labem – Milovice je navrhován v celé délce jako novostavba dvoukolejné elektrizované tratě. Za zhlavím žst. Lysá nad Labem je navržen nejprve pravostranný oblouk o poloměru 800 m a následně levostranný o poloměru 530 m pro traťovou rychlost 100, respektive 130 km/h. Těmito oblouky trať obchází prostor určený výhledově pro stavbu zmíněného kontejnerového terminálu a posléze se dostává na most, kterým mimoúrovňově kříží trať 231 na Nymburk. Za tímto obloukem je již navržena traťová rychlost 160 km/h bez přerušení až před vstup trati do údolí Jizery u Mladé Boleslavi - Bezděčína. Milovice jsou velmi dynamicky se rozvíjející obcí, proto je možné, že dojde ještě v předstihu k elektrizaci stávající tratě tak, aby mohly být zařazeny přímé vlakové spoje Milovice – Praha a zpět elektrickými příměstskými jednotkami. V tom případě by bylo rozumné rovnou přikročit k modernizaci žst. Milovice pro cílový stav včetně zřízení přeložky před stanicí od km 40,800, čímž bychom se zbavili dvou protisměrných oblouků před stanicí a na přeložku bychom mohli později rovnou napojit obloukem o poloměru 1500 m novostavbu trati Lysá nad Labem – Milovice.

Úsek Milovice – Vlkava je opět novostavbou elektrifikované dvoukolejné tratě pro maximální rychlost 160 km/h a jsou na něm navrhovány dvě nové zastávky: Milovice – Boží Dar (situována severně od letiště, bývalé sovětské vojenské základny) a Vanovice. Trať bude obsahovat 4 oblouky velkorysých poloměrů (1500 až 3000 m). V žst. Vlkava se do tratě Praha – Mladá Boleslav – Liberec připojuje současná jednokolejná trať č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav.

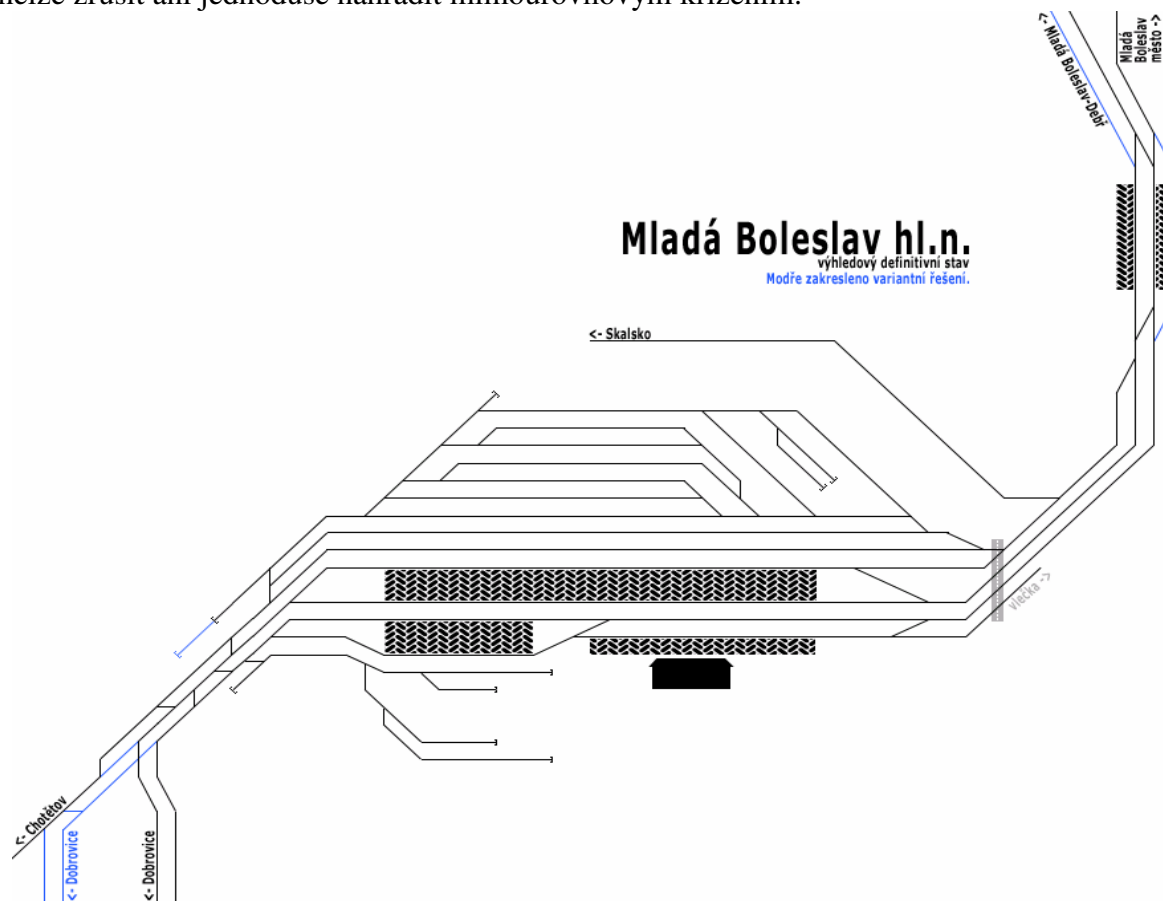
Za žst. Vlkava modernizovaná trať sleduje stávající osu, přičemž druhá traťová kolej je navržena vlevo od stávající. Mezi stanicemi Vlkava a Dobrovice dojde k zvýšení poloměrů

dvou oblouků – před a za současnou žst. Luštěnice, místo níž je v novém km 55,426 navržena zastávka.

Za žst. Dobrovice je navržena přístavba druhé traťové koleje vpravo od stávající. V km 64,418 podchází trať rychlostní silniční komunikaci R10. Šířka prostoru pod mostem je však pouhých 8 m, proto bude nutné silniční most rozšířit. Od obce Bezděčín směrem k žst. Mladá Boleslav bude díky obtížným směrovým poměrům snižována traťová rychlost až na 80 km/h pro klasické a 100 km/h pro naklápací soupravy v oblouku o poloměru pouhých 330 m. Mezi km 66,5 a 68 je navržena přeložka, představující nové dvoukolejné zapojení do žst. Mladá Boleslav.

Žst. Mladá Boleslav hl.n. je důležitou, avšak nešťastně umístěnou stanicí s poměrně zastaralým uspořádáním. Disponuje pouze sypanými nástupišti a stísněné poměry v úzkém údolí nedovolují jakékoliv zásadnější změny v uspořádání kolejí. Modernizace stanice je navržena stavebně mimo V.koridor a měla by se dočkat realizace jako jeho první část – je navržena na období let 2006 až 2009 za celkových nákladů cca 1,1mld. Kč.

Navrhována je rekonstrukce dopravních kolejí. Jádrem stanice bude ostrovní nástupiště číslo 1 o dvou nástupních hranách délky 200 m a ostrovní nástupiště číslo 2 o hranách délek 350 a 390 m. Poslední nástupní hranou bude boční nástupiště číslo 1a délky 60 m pro lokální tratě. Hlavními jsou koleje číslo 1 a 2, koleje číslo 5 a 7 jsou určeny pro nákladní vlaky, jsou bez nástupiště a mají užitnou délku 580 a 650 m. Ostatní dopravní koleje mají užitnou délku pod 500 m. Dobrovicko – chotětovské zhlaví (jihozápadní) je navrženo pro rychlost 70 km/h. Hlavní koleje jsou zde v oblouku o poloměru 500 m a převýšení 25 mm. Debrské zhlaví (severovýchodní) je navrženo pro rychlost 60 km/h. Poloměr v hlavních kolejích je 300 m a převýšení 20 mm. Oblouk je možné přestavět na rychlost 70 km/h za cenu zvýšení převýšení, prodloužení přechodnic a úpravy navazujících výhybek. Technicky obtížné by však bylo vyřešení přejezdu v převýšení 95 mm v km 68,729, protože silniční komunikaci nelze zrušit ani jednoduše nahradit mimoúrovňovým křížením.



Za žst. Mladí Boleslav dochází k rozpletu tratí směrem na Bakov nad Jizerou (a dále Turnov a Liberec, stávající trať 070) a do Mladé Boleslavi města (a dále na Dolní Bousov, Sobotku a Libuň, stávající trať 064). Jednou z možných staveb v tomto prostoru je zřízení zastávky Mladá Boleslav Česana v blízkosti objektů automobilky ŠKODA AUTO, a.s. v místě dnešního přesmyku obou železničních tratí. V zastávce by byla zřízena dvě boční nástupiště. Realizace zastávky přímo nesouvisí s modernizací hlavního nádraží a může být budována v předstihu v souvislosti s odstraněním dnešního přesmyku tratí, během modernizace tratě, popřípadě i následně.

Směrově náročný úsek do Bakova nad Jizerou je v první části do Debře navržen ve stávající stopě s rychlostí 100/125 km/h. Dále je možné pokračovat při rychlosti 70 - 90 km/h po současné trati, případně využít jednu z nově navržených tras. Ty hned za žst. Mladá Boleslav - Debř vyrážejí na estakádu přes údolí, aby se v zápětí zanořily do tunelu kolmo na stávající kolej. Varianta pro 120/150 km/h si vystačí s jedním tunelem o délce 1175 metrů, kdežto návrh pro 140/160 km/h potřebuje dva tunely o délkách 215 a 1200 metrů.

Na mnichovohradištském zhlaví stanice Bakov nad Jizerou je navrženo narovnání tratě z poloměru 250 na 980 metrů, vedené částečně přes depo a umožňující maximální rychlost 120, respektive 130 km/h.. V samotném Bakově se předpokládá mírný posun oblouku, problém zde nastává u velkorysejší varianty 4M160 - druhá kolej by musela poněkud zdevastovat místní parčík. Další přeložky začínají až před Mnichovým Hradištěm: podle slabší modernizační varianty se počítá s posuny os oblouků před, za i přes stávající žst. Mnichovo Hradiště až na rychlost 120, respektive 140 km/h, či 120, respektive 150 km/h. Razantnější modernizační varianta 4M160 však předpokládá vedení souběžně se silnicí R10 mimo město dlouhým obloukem o velkorysém poloměru 4300 m a zřízení zastávky Mnichovo Hradiště v místě dnešního sjezdu s rychlostní silniční komunikací. Následuje pro obě varianty stejné narovnání esíčka na rychlost 160 km/h.

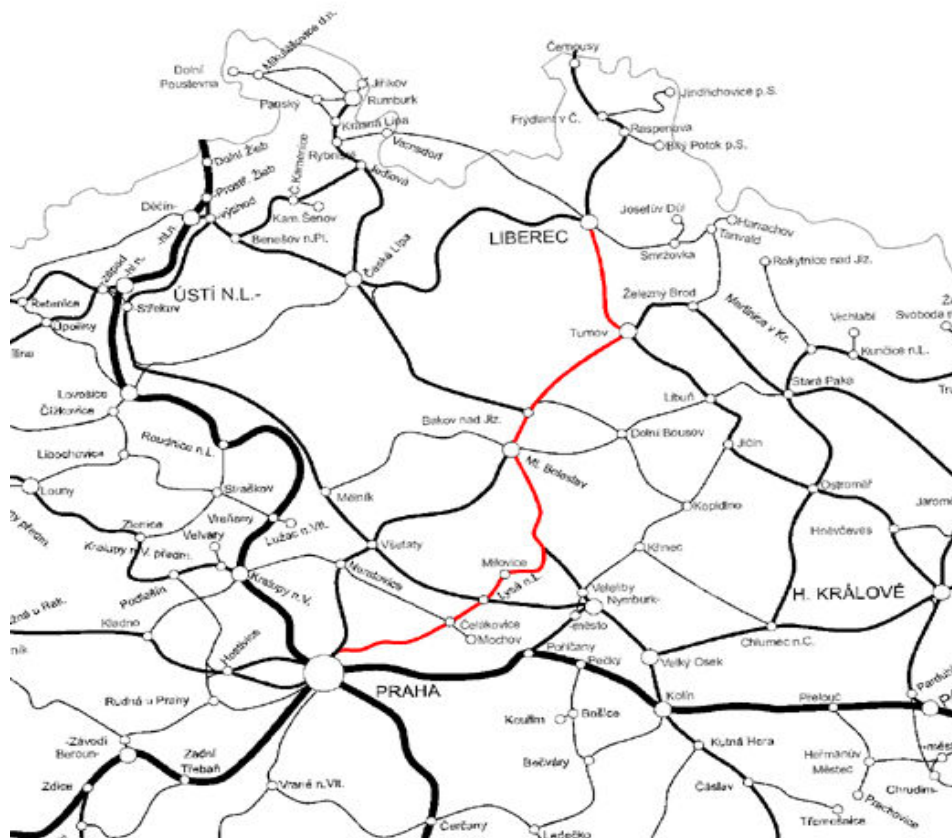
Další větší přeložka následuje u přemostění Jizery před Příšovicemi a je rovněž možná ve dvou variantách, vždy ale s novým mostem. Velkorysá varianta před přemostěním stále sleduje silnici R10 a vyhýbá se obci Loukov u Mnichova Hradiště, úspornější vedení trasy počítá jen s narovnáním dvou oblouků. Před Turnovem odbočuje směrem na Liberec celý vějíř variantních tras. Zaústění do Turnova je provedeno v mírně srovnané trase s rychlostí 90/110 km/h, či více srovnané trase s rychlostí až 120 km/h. S tou bych jednoznačně souhlasil a dále bych vytvořil odbočku na Liberec nedaleko od mimoúrovňové křižovatky rychlostních silničních komunikací „Ohrazenice“ též pro rychlost 120 km/h a triangl bych uzavřel současnou tratí 030 s inovovaným železničním svrškem. Samotná stanice Turnov se mění k lepšímu již dnes (došlo k výstavbě ostrovních nástupišť a částečné rekonstrukci kolejí).

Pro přestavbu V. koridoru je zcela rozhodujícím úsek Turnov - Liberec: ze současných 40 minut se jízdní doba může snížit až na 15 minut. Výrazný podíl na takové změně má odstranění přejezdu sedla u Jeřmanic dlouhým tunelem, který zlepší sklonové poměry a navíc radikálně zkrátí trasu. Hned za Turnovem existují tři varianty: dvě odbočují nedaleko za stanicí mostem přes rychlostní silnici směrem k Liberci a tunelem (délka 725 m) či tratí po povrchu se přibližuje k oblouku mezi Ohrazenicemi a Sychrovem. Zde existuje jak možnost pokračování v nové trase s tunelem o délce 2293 m pod Sychrovem a Radimovicemi, tak v současné trase s lokálními přeložkami přes žst. Sychrov a zast. Sedlejšovice. Obě varianty disponují možným napojením od Příšovic mimo Turnov. Zmiňovanou třetí variantou je právě přímé spojení z Příšovic směrem k Liberci. Vede po mostě přes silnici R10 a následně po asi dvoukilometrové estakádě při rychlosti 130/160 km/h. Napojuje se do oblouku u obce Doubí za Turnovem a se zbylými trasami se setkává u popisovaného oblouku mezi Ohrazenicemi a Sychrovem. Za Sychrovem dovolují výrazněji přesunuté oblouky rychlost 120 - 140/150 - 160 km/h až po Hodkovice nad Mohelkou. Odtud vedou v obou variantách dvě koleje: jedna vždy po staré trati přes Jeřmanice a druhá ze stanice prakticky

přímo po několika mostech a po úbočí vrchu Javorníka, až se stáčí do údolí a u osady Žďárek se noří do tunelu. Ten variantně odbočuje vpravo (délka 1990 metrů) a po podjetí dnešní tratě tunel končí a obě koleje se opět spojují v odbočce Šimonovice. Dále vedou po srovnaných obloucích při rychlosti 120/150 km/h až do Pilínkova. Druhá tunelová varianta pokračuje od potůčku Bystré přímo a zpod masívu Ještědu se dostává na povrch až u Pilínkova (tunel je pak dlouhý 5060 metrů). Z Pilínkova lze pokračovat v dnešní stopě, případně v přímém směru s tunelem a rychlostí 100/130 km/h. Jeden návrh dokonce počítá s vyústěním vrcholového tunelu právě až před opětovným napojením na dnešní trasu. V tom případě by byl tunel ještě zhruba o 1 km delší. Všechny tratě ústí do esíčka před Libercem (rychlost 80/100 km/h).

Já osobně jsem zastáncem myšlenky, že když něco dělám, tak to dělám pořádně, to znamená, že souhlasím s výstavbou dvoukolejné varianty z Mladé Boleslavi až do Hodkovic nad Mohelkou, ze kterými bych pro jednu kolej nevyužíval dočasně stávající trať, nýbrž bych obě koleje dále směřoval nejdelší tunelovou variantou, takže celý tah Praha – Liberec by byl dvoukolejný, elektrifikovaný a uzpůsobený pro maximální rychlost až 160 km/h, a rozhodně by si tak nezadal s výstavbou tzv. „tranzitních železničních koridorů“. Takový způsob modernizace železničního spojení je samozřejmě velice finančně náročný, ale v evropských zemích je běžné, že se opouštějí staré směrově i sklonově nevyhovující traťové úseky a budují se nové velkorysé tunelové varianty, které šetří životní prostředí i čas cestujících, kterého si každý poslední dobou cení čím dál tím více.

Než se dočkáme realizace výstavby tzv. V. železničního koridoru, budeme si muset ještě nějaký ten čas počkat, dokončení spojení Prahy s Mladou Boleslaví výše zmíněným vedením trasy se totiž předpokládá až v roce 2018, Mladé Boleslavi s Libercem dokonce v roce 2024. Zbývá totiž nalézt stále mnoho kompromisů a také mnoho již zmíněných peněz. Vždyť důstojné spojení Prahy s Libercem, hodné evropského státu počátku třetího tisíciletí, vychází dle studií SUDOPu minimálně na nějakých 28 miliard korun.



2. ŽELEZNIČNÍ UZEL MLADÁ BOLESLAV

2.1. USPOŘÁDÁNÍ MLADOBOLESLAVSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU

„Turnovsko-kralupsko-pražská železnice“ (dnes trať číslo 070) byla do Mladé Boleslavi přivedena 15.října roku 1865. Vedle dnešního hlavního nádraží na ní v obvodu města vznikly i vlečky do místního cukrovaru a lihovaru a na území dnešní městské části Mladá Boleslav – Debř úzkorozchodná vlečka do továrny Josefův důl. Bohužel pro obyvatele města samotného je tato trať vedena, ze stavebního hlediska výhodně, údolím řeky Jizery, což se začalo stávat nevýhodným pro stále větší a větší počet obyvatel města, přistěhovávajících se ve druhé polovině 20. století do nových obrovských panelových sídlišť, vybudovaných na náhorní plošině východně od řeky Jizery, za prací, kterou lidem dala tamější automobilka ŠKODA.

„Rakouská severozápadní dráha“ (dnes trať číslo 071) byla do mladoboleslavského hlavního nádraží přivedena o pět let později též údolím Jizery, a sice z jihovýchodu od Nymburka přesně 29.října 1870.

„Místní dráha Sudoměř-Skalsko-Stará Paka“ (dnes tratě 076 a 064) protla Mladou Boleslav horizontálně napříč o další čtvrtstoletí později, slavnostního otevření se dočkala 26.listopadu 1905. Nebyla ovšem ve směru od Skalska zaústěna do Chotětovského zhlaví hlavního nádraží, nýbrž ho jen tak nepatrně „lízla“ a na hlavní trať Praha – Turnov se nenápadně přimkla až za oblastí debřského zhlaví ve směru na Turnov. To je důvodem, proč dnes vlaky na trať číslo 076 vyjíždějí úvratí. Ve směru na Dolní Bousov, Sobotku a dnešní žst. Mladá Boleslav město se zase po chvílce od tratě Praha – Turnov odmyká, nejprve směrem západním, aby pak mimoúrovňově překročila Turnovskou trať a směrem na východ pokračovala do oblasti dnešního městského centra a dále do nitra Českého ráje.

Poměrně nedávno, dne 26. října roku 2003, byl vyřešen několik desetiletí trvající problém úrovnového křížení městské třídy Václava Klementa s železniční tratí ČD 064 Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka, a sice zahloubením žst. Mladá Boleslav město a navazujícího úseku ve směru na hlavní nádraží v oblasti u Slovanky. Celá stavba s oficiálním názvem „ČD DDC, přeložka železniční trati km 16,8 – 18,4 Mladá Boleslav (Na Slovance)“ byla předána do užívání v pondělí 15. prosince 2003.

Na nákladech stavby v celkové výši 483 milionů korun (plus dalších 54 mil. korun na přemístění opravy MUVek do žst. Mladá Boleslav Debř a výstavbu nové kolejové váhy na hlavním nádraží, obě tyto akce se realizovaly ještě před zahájením stavby na Slovance) přispěl SFDI částkou 175 mil. Kč, stavební části související s automobilkou financovala ŠKODA AUTO, a.s. částkou cca 85 mil. Kč a zbytek hradilo město z bankovních úvěrů.

Nelze nic namítat proti mimoúrovňovému křížení, je ve prospěch obou druhů doprav – výrazně zpravidelnil provoz na obou dopravních tepnách a především podstatně zvýšil bezpečnost provozu. Nějakou dobu byla ve hře i varianta zahloubení silniční komunikace, zvolení zahloubení železniční trati je ale pravděpodobně rozumnějším řešením. Nicméně je na místě zamyšlení, zda-li toto řešení nevzniklo příliš unáhleně a nerozvážně...

Uspořádání železničního uzlu tedy vypadá následovně: čtyři jednokolejné tratě (z toho dvě celostátní a dvě regionální) z pěti směrů se střetávají v jednom centrálním bodě, a sice na hlavním nádraží, které leží ve vztahu k samotnému městu Mladá Boleslav ve značně excentrické poloze a stává se tak čím dál tím méně atraktivní pro cestující veřejnost, šetřící v dnešní uspěchané době každou korunu a tím pádem i každou vteřinu, což spolu se srovnáním uspořádání silniční a železniční sítě v této oblasti vede k naprosté nekonkurenceschopnosti železniční dopravy v relacích Mladá Boleslav – Praha a Mladá

Boleslav – Liberec. Centrum města je sice obsluženo - dnes již zahluobenou - dvojkolejnou stanicí Mladá Boleslav město, ale pokud chce člověk cestovat např. do obou zmíněných krajských metropolí, musí na hlavním nádraží přestoupit. I to je jedním z důvodů, proč v současnosti vlak v relaci Praha – Mladá Boleslav přepraví denně ve srovnání s autobusy tři sedminy a s individuální automobilovou dopravou třicetinu množství cestujících osob...

2.2. ÚLOHA MLADOBOLESLAVSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Úkolem železnice je doprava osobní a doprava nákladní. Osobní železniční doprava má v Mladé Boleslavi ve srovnání s uzly obdobné velikosti obrovskou nevýhodu, a tou je zastaralost a nevhodné směrové uspořádání železniční sítě ve vztahu k hlavnímu městu České republiky i k severočeské krajské metropoli ve srovnání se silničním spojením obou měst, reprezentovaným již zmíněnou rychlostní komunikací R10, respektive R35. Skoro to dle mého názoru vypadá tak, že pokud se nebude železniční infrastruktura mezi Mladou Boleslaví a oběma krajskými centry v brzké době modernizovat, stane se doprava po železnici výsadou železničních fandů či fanatiků, tuláků a možná některých zmatených ekologů, kteří si to buď vůbec neuvědomí nebo zkrátka přimhouří oko nad tím, že jedou na naftu.

V nákladní dopravě to vypadá zcela jinak. Na území města se nalézá továrna na výrobu automobilů firmy ŠKODA AUTO, a.s., která po vstupu německého investora v roce 1992 po počáteční stagnaci mohutně expanduje a stává se, až bych se nebál říci, výkladní skříní české ekonomiky. Obrovský areál fabriky je odedávna vlečkou, ústící do žst. Mladá Boleslav město ležící přímo vedle továrny, připojen na železniční síť České republiky. Další železniční stanici, která má co dočinění s automobilovým průmyslem, je žst. Dobrovice, ležící v blízkosti mladoboleslavského železničního uzlu na trati 071 do Nymburka. Dobrovice jsou vlečkovou stanicí pro německého importéra osobních vozidel asijských značek pro střední Evropu, firmu MOSOLF. Tržby, které tyto dvě železniční stanice získávají z přeprav osobních automobilů, jsou velice slušné a nezanedbatelné pro České dráhy jako celek. Oproti minulým dobám se zvýšily nároky Škodovky na přepravu zboží po síti ČD. Z továrny jsou v současné době předávány na železnici ucelené vlaky, a sice z toho důvodu, aby se jen s minimem zásilek posuňovalo. Posun se omezuje na nejnižší možnou míru, aby se eliminovalo riziko poškození či rozkrádání zásilek.

„Železniční stanice Mladá Boleslav“ provádí v současné době v segmentu cargo vlakotvorbu do německé stanice Glauchau, dále pro Itálii a Sarajevo, kam se vlaky naváží přes ÖBB ve Villachu, a také dva vlaky s rozloženými autodíly do polské Poznaň, kde jsou automobily v montážním závodě Volkswagen kompletovány. Přes mladoboleslavskou stanici jezdí ještě ucelené vlaky s karoseriemi osobních škodovek do montážního závodu Vrchlabí, kde se z nich vyrábějí vozy na zakázku. To je denně pět až šest ucelených nákladních vlaků.

2.3. MOŽNOSTI NAPOJENÍ MLADOBOLESLAVSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU NA TRASU V. ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU

První možnost, jak železniční uzel Mladá Boleslav do železničního koridoru zapojit, je již popsána v kapitole 1.2.3. V tomto případě se nejedná téměř o žádné převratné změny ve směrovém vedení tratě a počítá se s tím, že žst. Mladá Boleslav hl. n. bude i nadále centrálním přestupním železničním uzlem.

Druhou možnost zapojení představuje vějíř variant respektující žst. Mladá Boleslav město jako nejdůležitější stanici pro osobní dopravu jak regionální, tak dálkovou. Podstatou takového řešení je opuštění koryta řeky Jizery pro takt Praha – Liberec vytvořením dvou

nových železničních spojek – debřskou a řepovskou – napojujících žst. Mladá Boleslav město na současné tratě 070 ve směru na Turnov a Liberec a 071 ve směru na Vlkavu a Prahu. Další úpravy by spočívaly v tom, že by se žst. Mladá Boleslav město rozšířila zhruba na šest až sedm staničních kolejí v úrovni současných dvou zahloubených. „Zákop“, který byl vytvořen stavbou zahloubení trati na Slovance, by měl být prohlouben a rozšířen pro možnost umístění dvou kolejí. Ulice Ptácká by měla být přemostěna a za mostem by se trať rozvětvila na debřskou spojku, napojující se kolem obce Podlázky obloukem o poloměru 500 m do turnovské tratě, a současnou trať, vedoucí na hlavní nádraží a napojující se obloukem o poloměru pouhých 180 m do téže tratě. Řepovská spojka na druhé straně je dlouhá asi osm kilometrů a vede velmi nenáročným terénem ze žst. Dobrovice kolem vrchu Chlum do Řepova, kde se napojuje na stávající místní trať z Dolního Bousova. V současné době je pro tuto spojku držena územní rezerva jako vlečka ŠKODA AUTO, a. s. Existují dvě ještě výrazně kratší a také výrazně dražší tunelové varianty vedení spojky přímo pod vrchem Chlum ze zastávky Voděřady mezi Luštěnicemi a Dobrovicemi.

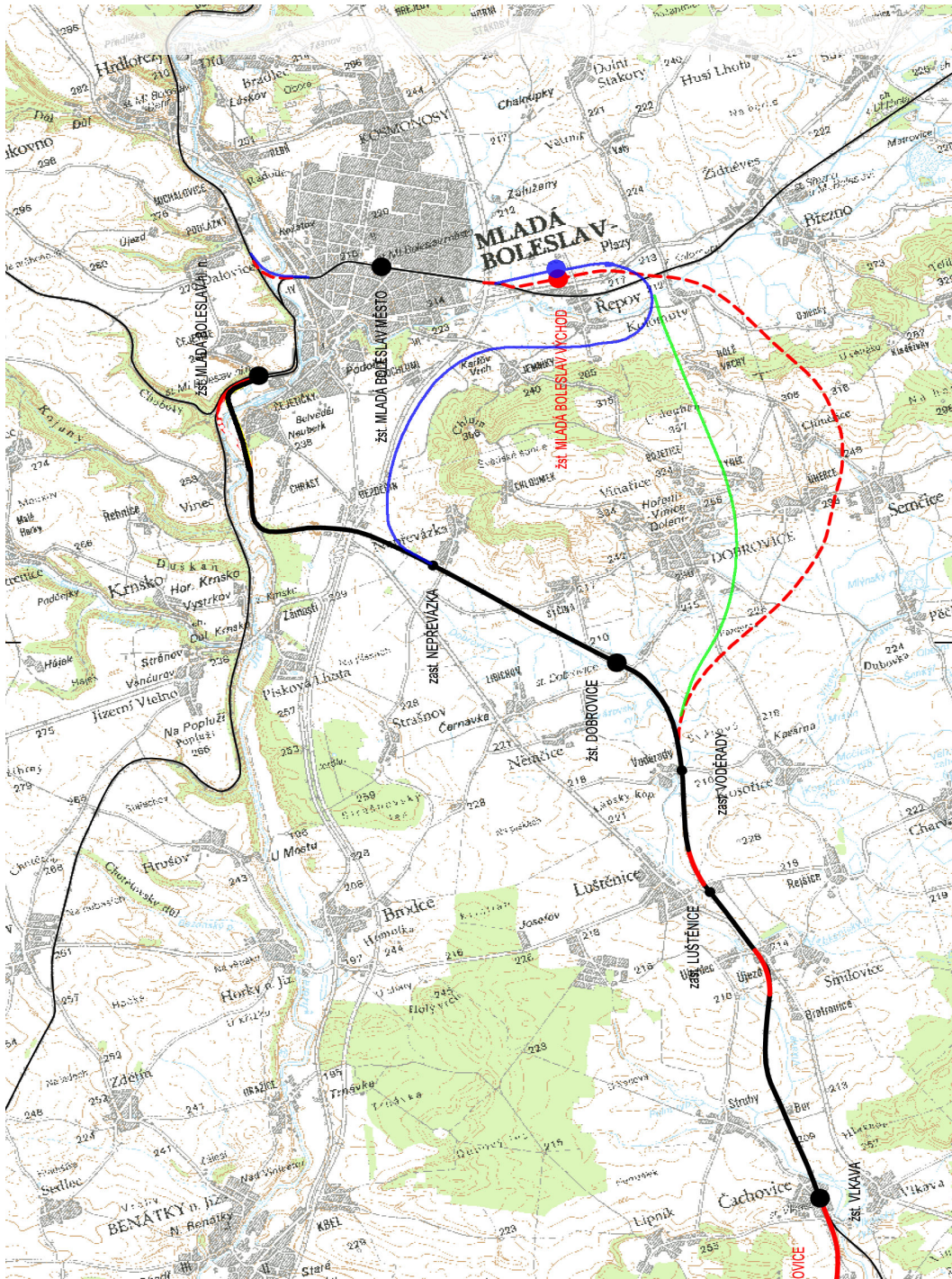
S debřskou spojkou se bohužel, stejně tak jako s novým podzemním nádražím, v současnosti nepočítá, takže v i případě vložení odbočky u řeky Jizera hrozí, že se úsek Mladá Boleslav město - odbočka Jizera stane nejužším místem celého mladoboleslavského železničního uzlu, pokud by se přistoupilo k realizaci spojky řepovské.

Převedením osobní dopravy do centra města se stávající hlavní nádraží zcela uvolní nákladní dopravě (tudy by projížděly pouze osobní vlaky do Všetat, osobní doprava nyní ve stanici zabírá právě ty nejdelší dopravní koleje) a odpadla by dvojí úvrať vlaků na trase Mladá Boleslav město - Mšeno.

Bohužel, bývalé vedení Českých drah Dalibora Zeleného promarnilo historickou šanci a při schvalování záměru Města Mladá Boleslav zahloubit žst. Mladá Boleslav město včetně přílehlých traťových úseků prosadilo pro železnici naprosto nevýhodnou variantu, která neumožní, popř. velmi zkomplikuje přímé vedení hlavních tratí (Praha - Milovice - Turnov a Nymburk - Česká Lípa) centrem města, tedy převedení osobní dopravy z hlavního nádraží do centra města (v podzemí). A právě toto zde po technické stránce není žádný problém. Magistrát města spolu s tehdejšími vedeními Českých drah však raději zvolil variantu dvoukolejnou a zahloubenou železniční stanici s tím, že uvolněné drážní pozemky budou využity pro výstavbu čtyřpruhové rychlostní komunikace...

Nyní je již pozdě probíhající stavbu zahloubení nádraží zastavit a projekt přehodnotit. V blízké budoucnosti bude třeba část nyní budované opěrné zdi zbourat a postavit ji v jiné poloze. Nové vedení Českých drah však ještě může zasáhnout a celý dosavadní nepříznivý vývoj obrátit ve prospěch železnice, jelikož město chystá další důležité investice: výstavbu Bondy Centra včetně podzemního autobusového nádraží vedle zahlubované stanice a výstavbu mimoúrovňového křížení Ptácké ulice se železniční tratí. No uvidíme.

Vedení tratí v následující mapce vytvořil pan Ing. Martin Najman, který počítá i s výstavbou žst. Mladá Boleslav východ, která by se stala novou vlečkovou stanicí ŠKODY AUTO, a.s., a odstranila by tak nákladní dopravu ze žst. Mladá Boleslav město, čímž by se získal prostor pro dopravu osobní přímo v centru druhé největší středočeské metropole.



3. ZÁVĚR

Pokud má být železniční doprava v budoucnu schopna konkurovat dopravě silniční, měli by se vrcholní představitelé krajů, měst a dopravců naučit koordinovat svá rozhodnutí, týkající se jakýchkoliv dopravních opatření, a spolu s projektanty umožnit vznik takových projektů a v takových parametrech, které odlehčí jak našemu životnímu prostředí, tak nám lidem samotným. Železniční propojení Prahy s Mladou Boleslaví a Libercem (potažmo dále ve výhledu i se Spolkovou republikou Německo) mezi takové projekty bezesporu patří.

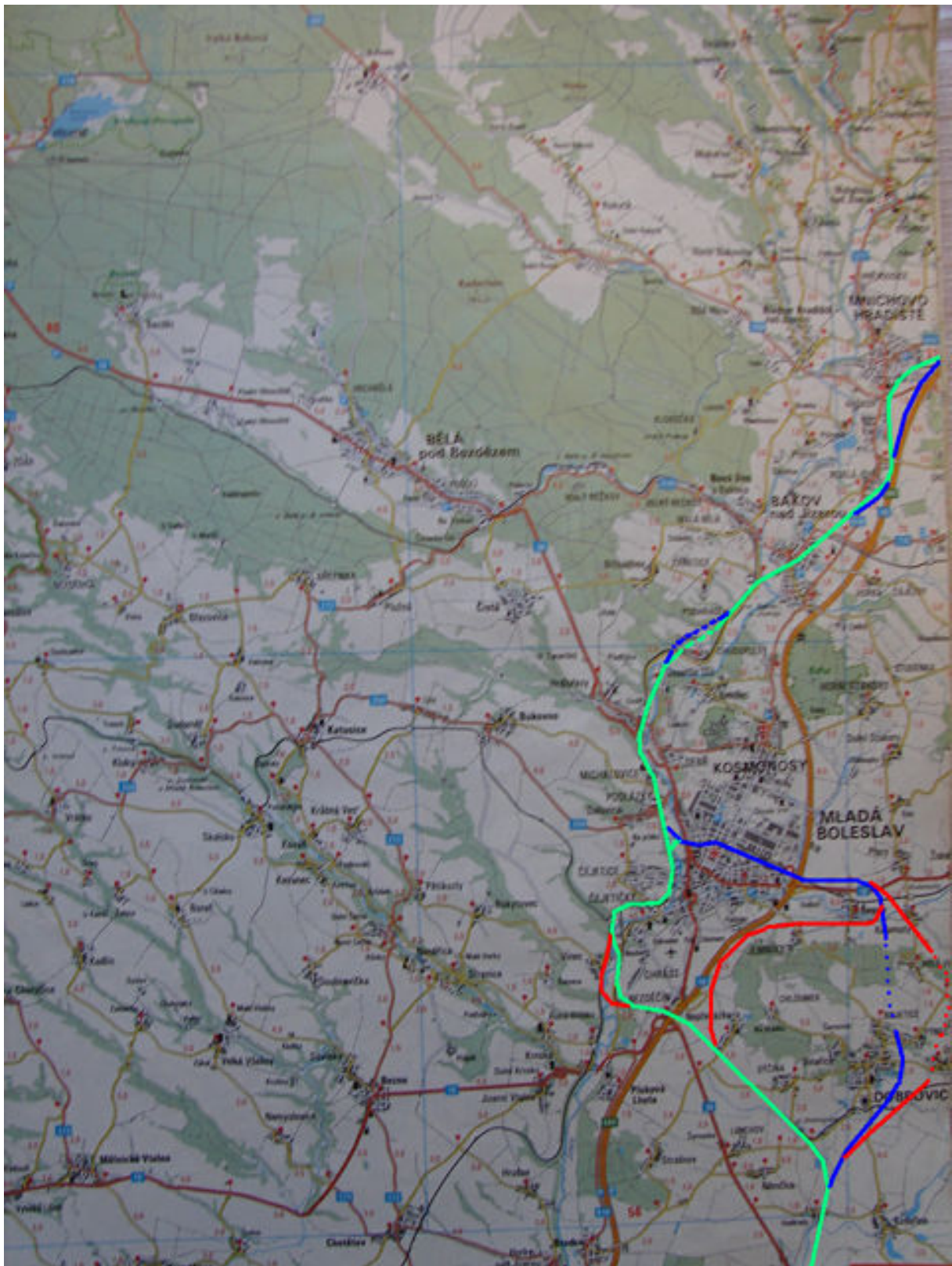
4.PRAMENY

- „Modernizace železniční infrastruktury Praha-Milovice-Mladá Boleslav s možným prodloužením do Liberce“ – technická zpráva a situační přílohy, SUDOP PRAHA, a.s., 2003, s laskavým dovolením vedoucího projektanta, pana Ing. Martina Vachtla, SUDOP PRAHA, a.s.
- názory a fragmenty diplomové práce pana Ing. Martina Najmana, SUDOP PRAHA, a.s.
- internetové stránky Českých drah, a.s.: www.cd.cz
- internetové stránky diskusního projektu o dopravě K-REPORT: www.k-report.net
- Atlas drah České republiky 2004/2005 1:200 000, Ing. Zdeněk Hudec a kol., Malkus, 2004
- Autoatlas Česká republika 1:100 000, autorský kolektiv, Geodézie ČS, Geodezie Brno, Freytag & Berndt, 1996

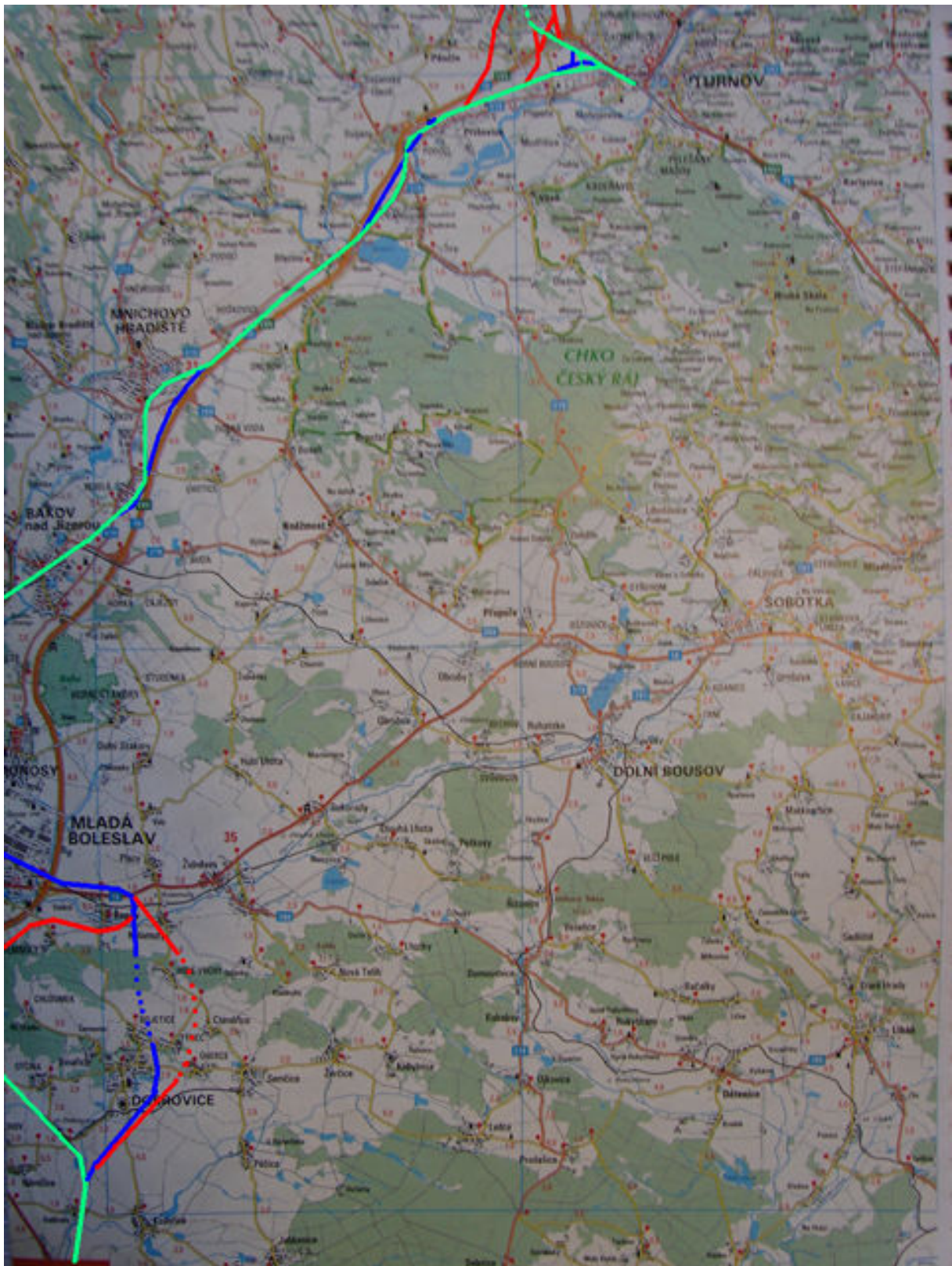
Mapa 2: Zeleneč - Luštěnice



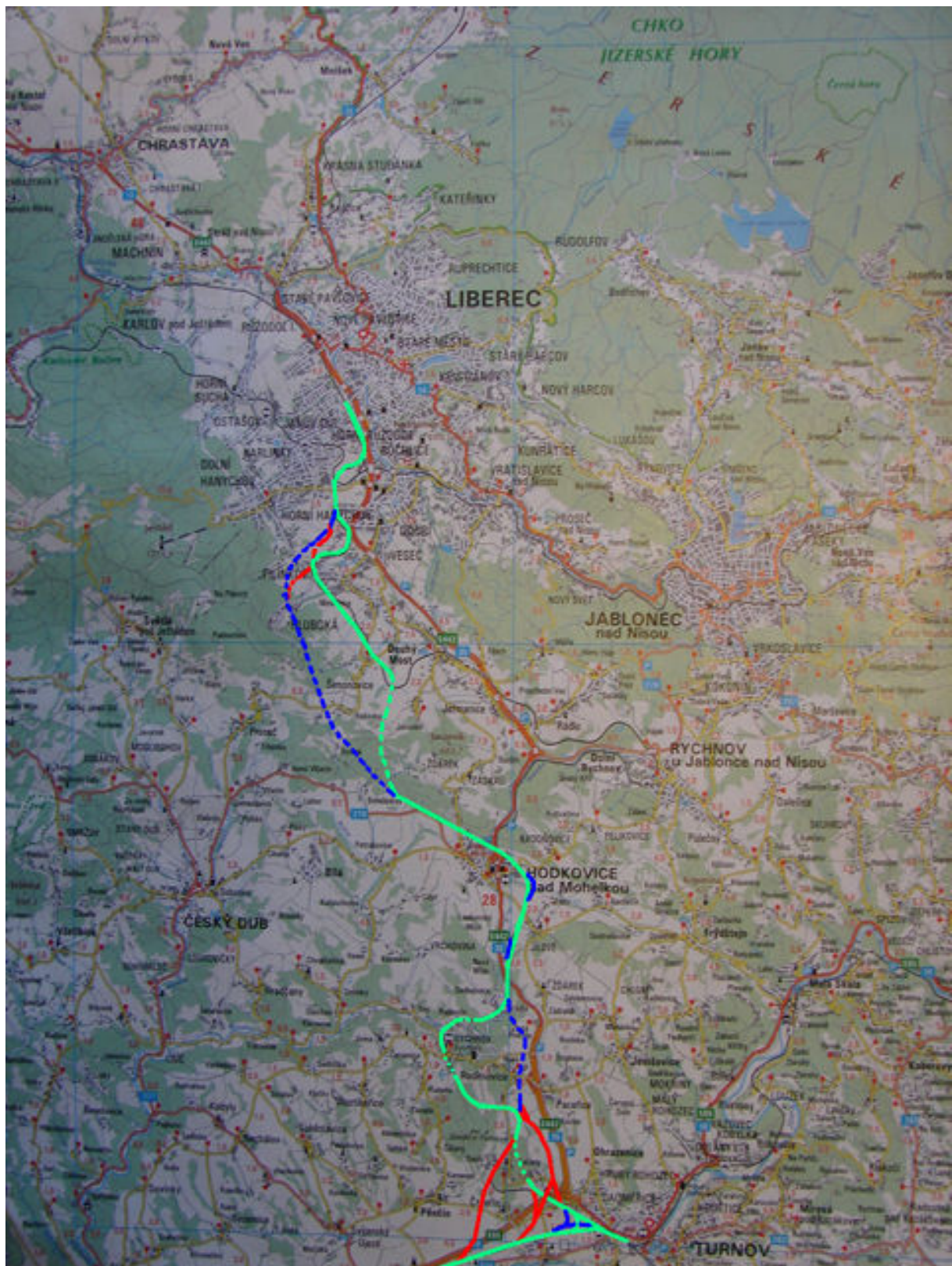
Mapa 3: Luštěnice – Mnichovo Hradiště



Mapa 4: Mnichovo Hradiště - Turnov



Mapa 5: Turnov - Liberec



Vysvětlivky: zelená – varianta preferovaná firmou SUDOP PRAHA, a.s.
modrá – variantní řešení preferované mnou osobně
červená – další variantní řešení