

## PŘEHLED PLÁNOVANÝCH VÝZNAMNÝCH STAVEB NA ÚZEMÍ LIBERECKÉHO KRAJE VE VAZBĚ NA POTŘEBU STAVEBNÍCH SUROVIN

Tato kapitola souvisí s budoucí poptávkou po drceném a těženém kamenivu, zejména pak po stavebním kamenivu a štěrkopiscích, jakožto nezbytné komoditě pro technickou realizaci plánovaných staveb nadmístního významu na území Libereckého kraje.

Maximum produkce stavebních surovin směřuje a bude v kraji nadále směřovat do krytí potřeb rozvoje dopravní a technické infrastruktury. Nutná potřeba stavebních surovin vychází z analýzy dosavadních trendů na budování a úpravy silnic, dálničních obchvatů a železnic, bytovou výstavbu a o stavby průmyslových zón. Rozložení budoucích těžebních kapacit je třeba důkladně hodnotit jejich prostorovou distribucí ve vztahu ke klíčovým investičním záměrům kraje, zejména pro potřeby všech projektovaných tras a veřejně prospěšných staveb. Prioritním kritériem využitelnosti ložisek je jejich umístění co nejbližší k plánovaným stavbám a dosažení co nejnižších synergických a kumulativních vlivů vlivem nákladní automobilové dopravy a snížení zatížení dopravou přes města a obce.

V souladu se závazným celostátním dokumentem Státní surovinová politika ČR je evidentní, že s ekonomickým vývojem přímo úměrně souvisí rozvoj výstavby obytných, provozních a průmyslových budov a dopravní infrastruktury. K tomu jsou nezbytné dostatečné zdroje stavebních surovin, zejména stavebního kamene a štěrkopísků, proto trvá vysoký zájem o stavební suroviny. Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektů je žádoucí, když jsou potřebné surovinové zdroje vhodné kvality co nejbližší realizaci staveb. Konkrétní dostupnost lokálních zdrojů stavebních surovin pro velké liniové stavby právě řeší detailně regionální surovinové koncepce.

Dle dokumentu Ministerstva dopravy (Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050) zcela chybí kvalitní železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přílehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska) a dále chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Česká Lípa, Jablonec n/N, Semily). **V silniční infrastruktuře** se mezi hlavní zásady rozvoje silniční sítě řadí výstavba chybějících úseků na hlavní síti TEN-T do roku 2030 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie), dále výstavba chybějících úseků na globální síti TEN-T do roku 2050 v parametrech odpovídajícím prognózovaným intenzitám provozu (prognózy z dopravního modelu v dokumentu Dopravní sektorové strategie), dále zkvalitnění napojení všech krajských měst na páteřní kapacitní silniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (Praha, na Moravě rovněž Brno) do roku 2030, zajištění odpovídajícího dopravního napojení průmyslových zón na silniční infrastrukturu v souladu s příslušnými usneseními vlády a rovněž zajištění napojení významných rozvojových investic na silniční infrastrukturu na úrovni alespoň silnic I. tř. 53. **V železniční dopravě infrastruktuře je velkou prioritou** dobudování tranzitních železničních koridorů, včetně železničních uzlů do roku 2018-2020 (s výjimkou uzlů Praha a Brno, pro které budou stanoveny samostatné harmonogramy v Dopravních sektorových strategiích), dále modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030, dále modernizace železničních tratí na globální síti TEN-T nejpozději do roku 2050 a napojení všech krajských měst na kvalitní železniční síť ve směru do hlavních hospodářských center státu (v Čechách Praha) do roku 2030 a v neposlední řadě zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2020 a zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu

zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu stanoveného v Dopravních sektorových strategiích). Po stránce legislativní a normativní je klíčový připravit prostor pro zahájení přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení a zahájit jejich přípravný a realizační proces v souladu s výstupy Dopravních sektorových strategií tak, aby úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Ostatní železniční tratě významné pro dopravní obslužnost nebo nákladní dopravu se podle státního dokumentu doporučují postupně optimalizovat dle harmonogramů a elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií.

Podle aktualizované Politiky územního rozvoje se považují za klíčové pro území Libereckého kraje vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti spojení a možnosti vymezení koridoru železničního spojení Praha–Mladá Boleslav–Liberec–hranice ČR/Polsko, popř. železničního koridoru Praha – Hradec Králové/Liberec – hranice ČR/Polsko–Wrocław. Nepochybně důležitou prioritou je zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec (Součást TEN-T), tj. vymezení úseků Úlibice–Hradec Králové (E442) a úseku R10/R35 Turnov–Rovensko pod Troskami–Úlibice (E442) a převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojeními se Svobodným státem Sasko – tj. stavba D8–Děčín–Česká Lípa–Svor–Bílý Kostel nad Nisou–Liberec–R35.

V rámci analýzy plánovaných staveb se rovněž vycházelo z Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje, která byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Libereckého kraje dne 30. 3. 2021 usnesením č. 112/21/ZK. Aktualizace č. 1 ZÚR LK byla po jejím vydání doručena spolu s úplným zněním Zásad územního rozvoje Libereckého kraje veřejnou vyhláškou a dne 27. 4. 2021 nabyla účinnosti.

Aktualizace č. 1 ZÚR LK by měla řešit následující konkrétní dopravní závady identifikované v ÚAP LK:

- I/35 Turnov – hranice LK (směr Hradec Králové)
- I/13 Krásná Studánka – Dětrichov
- I/13 průtah Frýdlant
- I/16 průtah Horka u Staré Paky
- I/38 průtah Obora (Doksy)
- II/272 Liberec – Osečná
- II/284 průtah Lomnice

Na základě Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje Libereckého kraje za uplynulé období (usnesením č. 46/14/ZK ze dne 25. 2. 2014) je nutné zpřesnit vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv. Hlavní zásady koncepce rozvoje dopravní infrastruktury byly v ZÚR LK vymezeny v zásadách:

- Problematické vazby na multimodální koridory evropského významu (III. A a IV.), které má zajišťovat zejména silnice I/35 a R35.
- Komplikovaná dopravní dostupnost některých částí LK (východní Frýdlantsko, Ralsko a Podještědsko, Semilsko).
- Problematické průtahy zastavěným územím měst a obcí s vysokou intenzitou dopravy.
- Nevyhovující železniční napojení Prahy, Ústeckého a Královehradeckého kraje.
- Zhoršená dopravní dostupnost z periferních částí kraje
- Nadměrná hluková zátěž v okolí hlavních silničních tahů procházejících zastavěným územím

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje vymezují koridory pro veřejně prospěšné stavby, když například pro silniční dopravu stanovují koridor mezinárodního významu silnice I/35, úsek Bílý Kostel nad Nisou-Hrádek nad Nisou-hranice ČR, koridor republikového významu silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice – hranice Libereckého kraje, jakož i další koridory nadregionálního a regionálního charakteru. Pro železniční dopravu jsou stanoveny koridory mezinárodního významu úsek hranice LK-Turnov-Liberec, modernizace, nové úseky, elektrizace, zdvojkolejnění, úsek Liberec-Frýdlant-hraniční přechod Polsko, optimalizace, elektrizace, úsek Liberec-Chrastava-Bílý Kostel nad Nisou-Hrádek nad Nisou, optimalizace, elektrizace. Koridory republikového významu jsou například úsek Turnov-Rovensko pod Troskami, modernizace, nové úseky, elektrizace, nebo úsek Rynoltice-Česká Lípa, optimalizace, elektrizace.

**Klíčovým dokumentem jsou** Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“, který představuje aktualizovanou základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2023 a dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Jedná se o aktualizaci platné koncepce schválenou usnesením č. 136 ze dne 27. února 2018.

Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017 definují stejně jako původní koncepce zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení priorit připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Tato „Dopravní sektorové strategie - Aktualizace 2017“ je předkládána vládě ČR jako plnění tohoto úkolu, přičemž zároveň reaguje na hlavní výzvy střednědobého i dlouhodobého horizontu. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2023 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pro průběžné vyhodnocování a periodické aktualizace jsou zejména zajištění postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech na území České republiky v souladu se schválenou koncepcí při zohlednění aktuálních poznatků. Materiál „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ obsahuje aktualizovaný stav přípravy staveb obsažených ve jmenném seznamu infrastrukturních opatření včetně posouzení jejich priorit ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu tak, jak byla tato opatření stanovena a hodnocena v platné koncepci. Materiál je zaměřen na železniční, silniční, vodní a leteckou dopravní infrastrukturu a na této infrastruktuře realizovanou dopravu, a to jak osobní, tak nákladní. Na základě předpokladů (prognózy) rozvoje dopravy jsou formulována doporučení pro rozvoj dopravní infrastruktury. Řešeny jsou i vzájemné vazby mezi jednotlivými dopravními módy.

Z hlediska distribuce stavebních surovin na všechny realizované či plánované liniové stavby uváděné v koncepci „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ je zapotřebí vycházet z aktuálních podkladů Regionální surovinové politiky, které ČGS průběžně zpracovává, aktualizuje a ze státní aktualizované surovinové politiky. Ve schválené Surovinové politice České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů se mimo jiné v kapitole 3.1.1.2. uvádí „Problematika zdrojů stavebního kamene a štěrkopísků v jednotlivých částech ČR je podrobně rozpracovávána v regionálních surovinových koncepcích, které zpracovala ČGS pro potřeby všech krajských úřadů a které budou v návaznosti na schválení státní surovinové politiky aktualizovány formou rozpracování státní surovinové politiky do větší podrobnosti pro podmínky regionů“ V kapitole 3.2.2 „Záměry v oblasti stavebních surovin“ se dále uvádí „**Konkrétní dostupnost lokálních zdrojů stavebních surovin pro velké liniové stavby řeší detailně regionální surovinové koncepce**“.

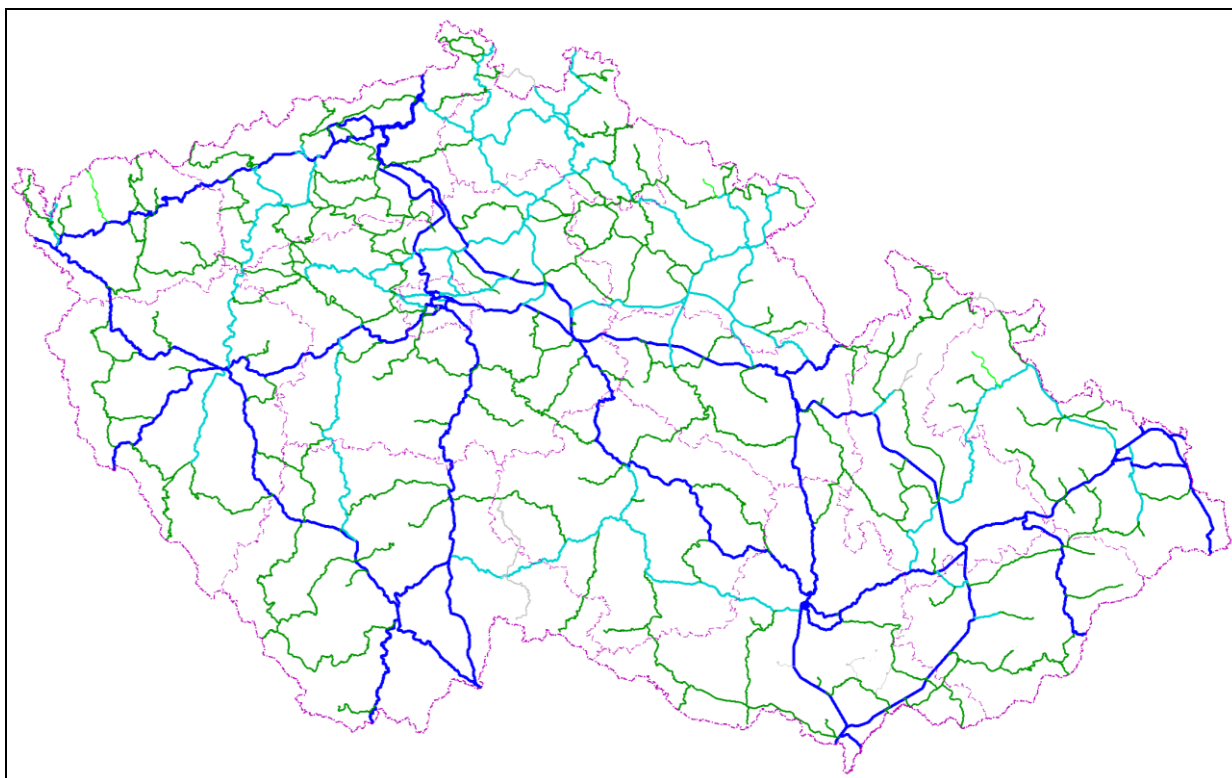
V souvislosti s využíváním stavebních surovin, jakožto klíčové komodity nezbytné pro plánované veřejně prospěšné stavby, **právě poukazujeme na velmi nepříznivou až**

**kritickou situaci nízkých disponibilních vytěžitelných zásob stavebního kamene** v některých krajích, včetně Libereckého kraje. Řada ložisek stavebních surovin je dotěžována, popř. je již ve velkém stupni před dotěžením a jejich objemy disponibilních/vytěžitelných zásob nepřesahují 1 mil. m<sup>3</sup>. To znamená, že se jedná o **ložiska, která nemohou dlouhodobě saturovat potřebné výrobní sortimenty stavebního kameniva na plánované dopravní stavby celostátního a krajského významu**, obzvláště když na řadě z těžených ložisek se výrazně zhoršila kvalita dobývané suroviny, která tímto nejsou schopna naplňovat požadavky trhu jak v potřebných objemech, tak i kvalitě. Z důvodu markantního ubývání kvalitních zásob ložisek stavebního a těženého kameniva a z důvodů poptávky po vyšší kvalitě sortimentních skladeb dochází v některých případech k nutnosti expedice suroviny vyšších kvalitativních tříd na delší vzdálenosti. To s sebou obnáší větší zatížení komunikací a zatížení životního prostředí a zároveň tak i zvýšení ceny kameniva. Polohu některých rezervních, doposud nevyužívaných ložisek stavebních surovin lze při-tom hodnotit jako výhodnou právě vzhledem k jejich umístění a k poloze plánovaných klíčových dopravních staveb a v souvislosti s plánovanými dílčími úseky staveb uváděných v koncepci „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“. Z tohoto důvodu je **nutné nacházet takové rezervní zdroje, aby byla minimalizována délka dovozových tras a s tím spojené ekonomické náklady a negativní environmentální jejich vlivy přepravy**. Dopady spojené s přepravou jsou přitom při transportu hromadných substrátů, jako je kamenivo, nejvíce problematické. Minimalizace délky přepravních tras a jejich přemístění na rychlostní komunikace a dálniční síť je z hlediska environmentálních vlivů nanejvýš žádoucí. Krajinně únosné využívání místních ložisek je pro ochranu životního prostředí přínosné, neboť minimalizuje dopravu surovin na velké vzdálenosti.

V dokumentu „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ se jednoznačně poukazuje na nedostatečnou kapacitu na železniční síti na území ČR s ohledem na Liberecký kraj, zejména se jedná o úzká místa z hlediska nedostatečné kapacity vybraných staveb úseků Turnov - Liberec, Žst. Turnov, Liberec - Česká Lípa, Turnov - Železný Brod, Železný Brod - Tanvald, Liberec - Frýdlant v Č., úpravy tratě Liberec - Hrádek n. N a Žst. Liberec. Za další prioritní stavby na území Libereckého kraje se v dokumentu „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ uvádí - elektrizace tratí na Liberecku, dále modernizace spojení Praha – Liberec, revitalizace tratí Česká Lípa – Litoměřice - Lovosice, rekonstrukce tratě Liberec - Tanvald - Harrachov / Josefův, úpravy tratě Liberec - Frýdlant v Čechách, modernizace tratě Hradec Králové - Jičín – Turnov, revitalizace tratě Jaroměř - Stará Paka - Turnov, modernizace tratě Děčín - Česká Lípa - Liberec, revitalizace tratě Chlumec nad Cidlinou - Stará Paka - Trutnov, Rynoltická spojka, elektrizace tratě Turnov - Jaroměř a elektrizace tratě Všetaty - Turnov - Tanvald - viz obr. č. 1-4 a dále obr. č. 10-11.

Na základě analýzy nedostatků železniční sítě byla opatření řešící mezery a nedostatky v síti TEN-T doplněna o následující železniční stavby - RS Praha – Wroclaw (Návrh nové tratě Praha – Wroclaw vyplývající z návrhu sítě TEN-T jako opatření do roku 2050), dále rekonstrukce železničního uzlu (Žst. Liberec) a v neposlední řadě modernizace tratě Poříčany - Praha-Běchovice a modernizace nákladní spojky 1. a 3. tranzitního železničního koridoru v úseku ŽUP - Praha-Radotín - Praha-Malešice - Praha-Běchovice (dle výsledků studie tangent ROPID). Zcela identicky bylo poukázáno na nedostatky na vybraných úsecích stávající silniční sítě a výsledkem bylo přidělení jednotlivých opatření k patřičným nedostatkům na silniční síti. Zejména se jedná o vybrané stavby - silniční okruh kolem Prahy (východní a severní část - S198, S199, S200, S201, 248), dostavba úseku dálnice Hradec Králové - Jaroměř S183, S18 a úseku dálnice Jaroměř – státní hranice ČR/Polsko S185, S186 apod. - viz obr. č. 1-4 a dále obr. č. 10-11.

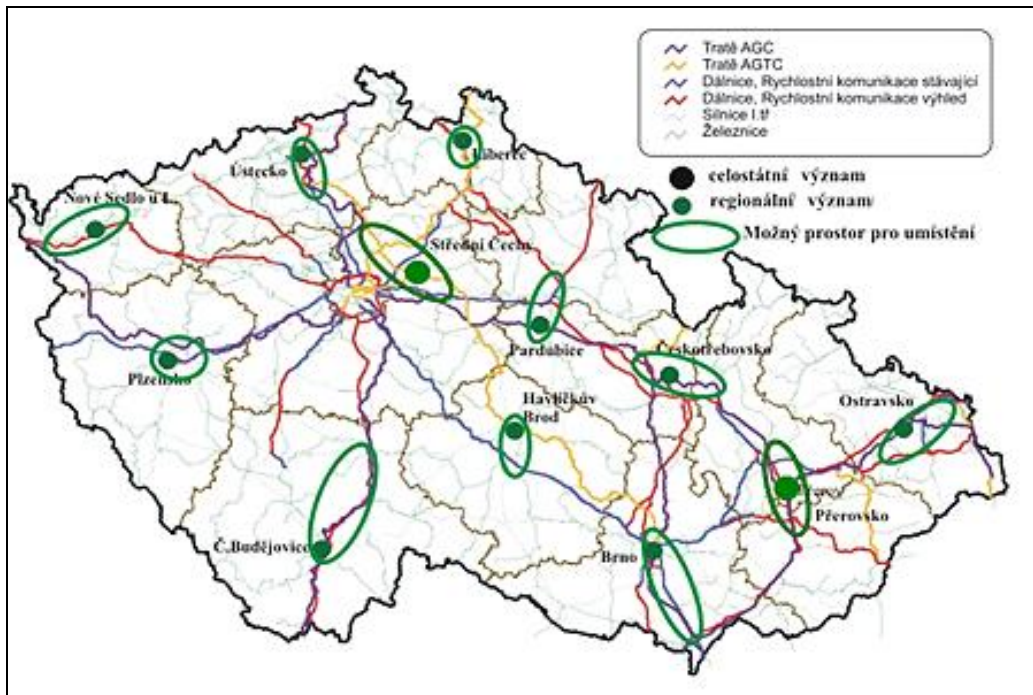




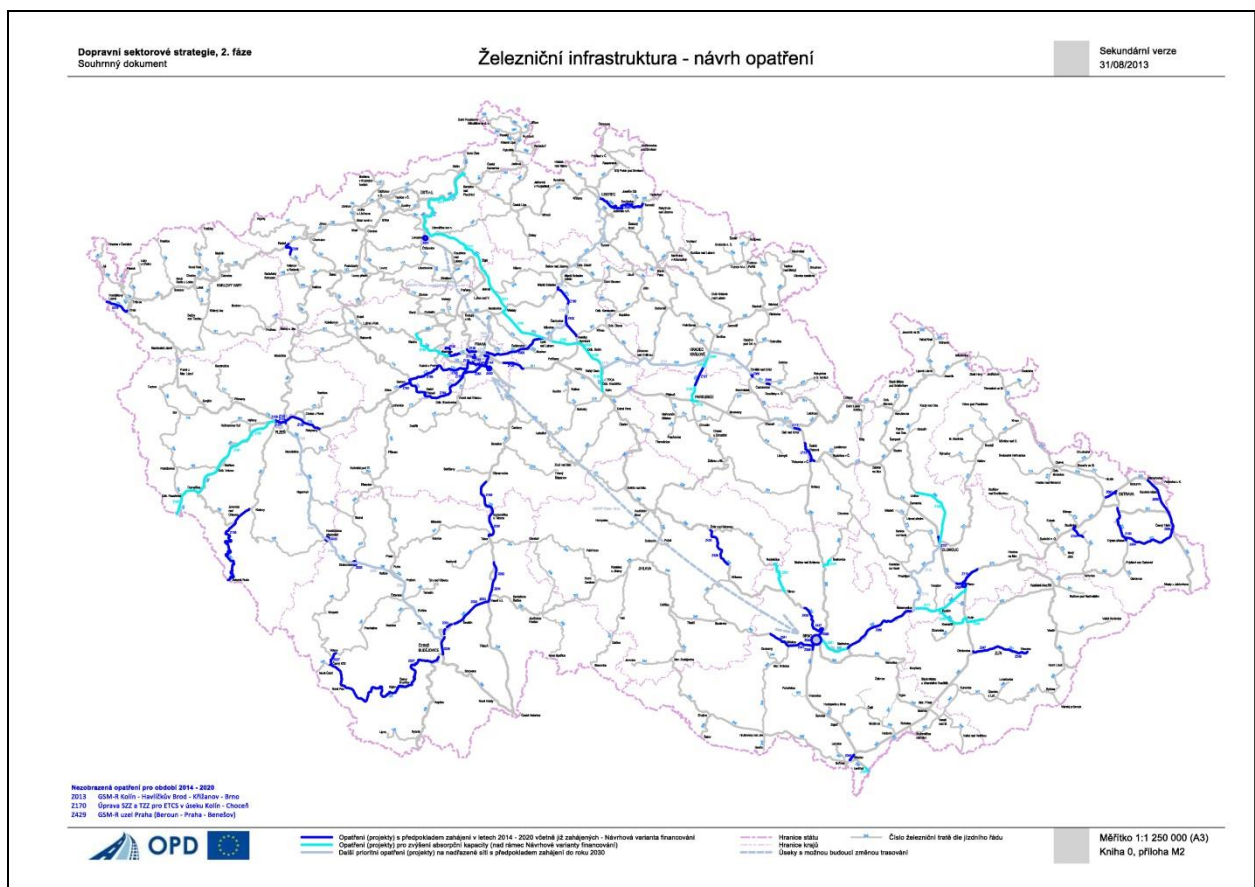
- Kategorie E – Část dráhy celostátní, v současné době zařazená do Evropského železničního systému
- Kategorie C – Ostatní části dráhy celostátní
- Kategorie R – Regionální dráhy (provozovatel SŽDC)
- Kategorie R – Regionální dráhy (jiný provozovatel dráhy)
- Ostatní – dráhy jiných vlastníků, peážní tratě apod.

*Obrázek č. 1: Kategorizace železničních tratí (návrh MD ČR, Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).*

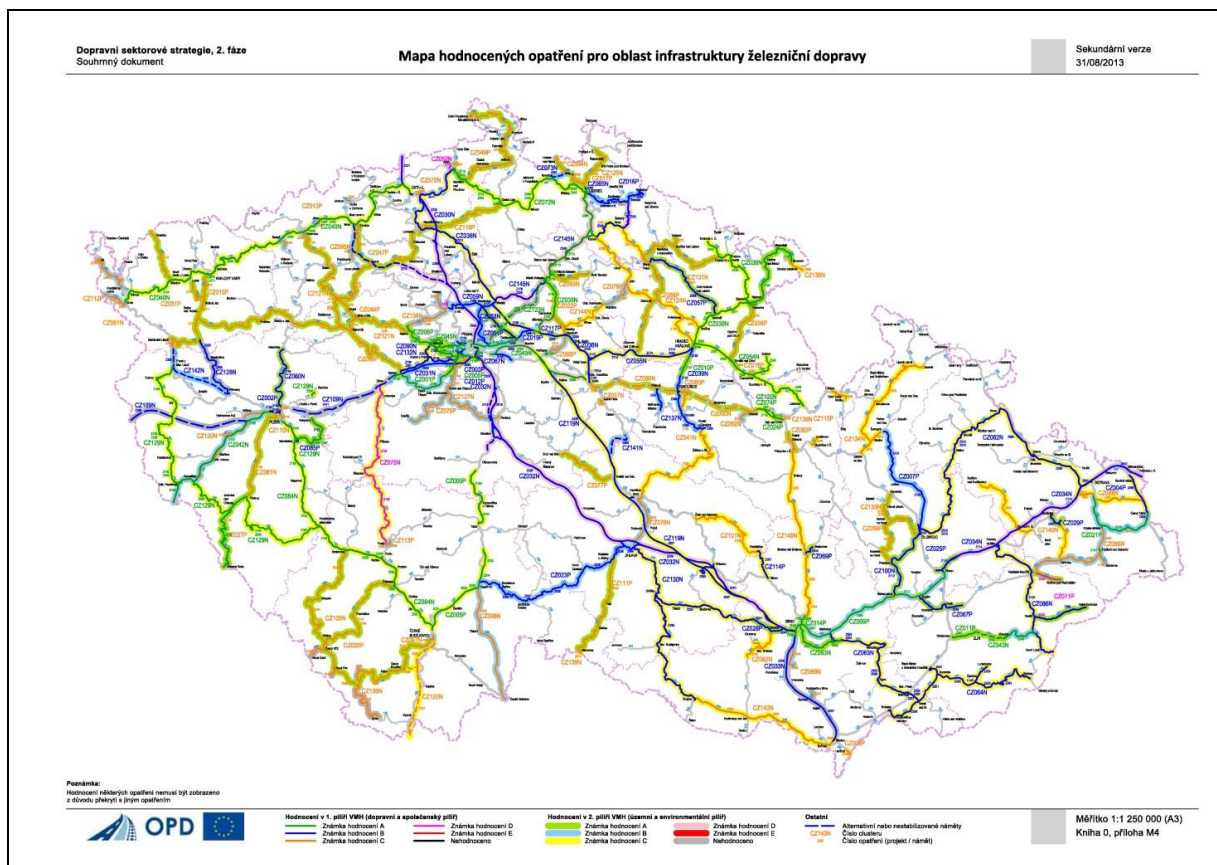
V návrhové části „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“ je ve výhledovém stavu u současných existujících železničních tratí uvažováno s cílovým návrhem dle uvedené koncepce. V grafické podobě ukazuje navrhovanou cílovou kategorizaci následující obrázek č. 2.



Obrázek č. 2: Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 (Zdroj: MD ČR, Identifikované regiony – maximální varianta).



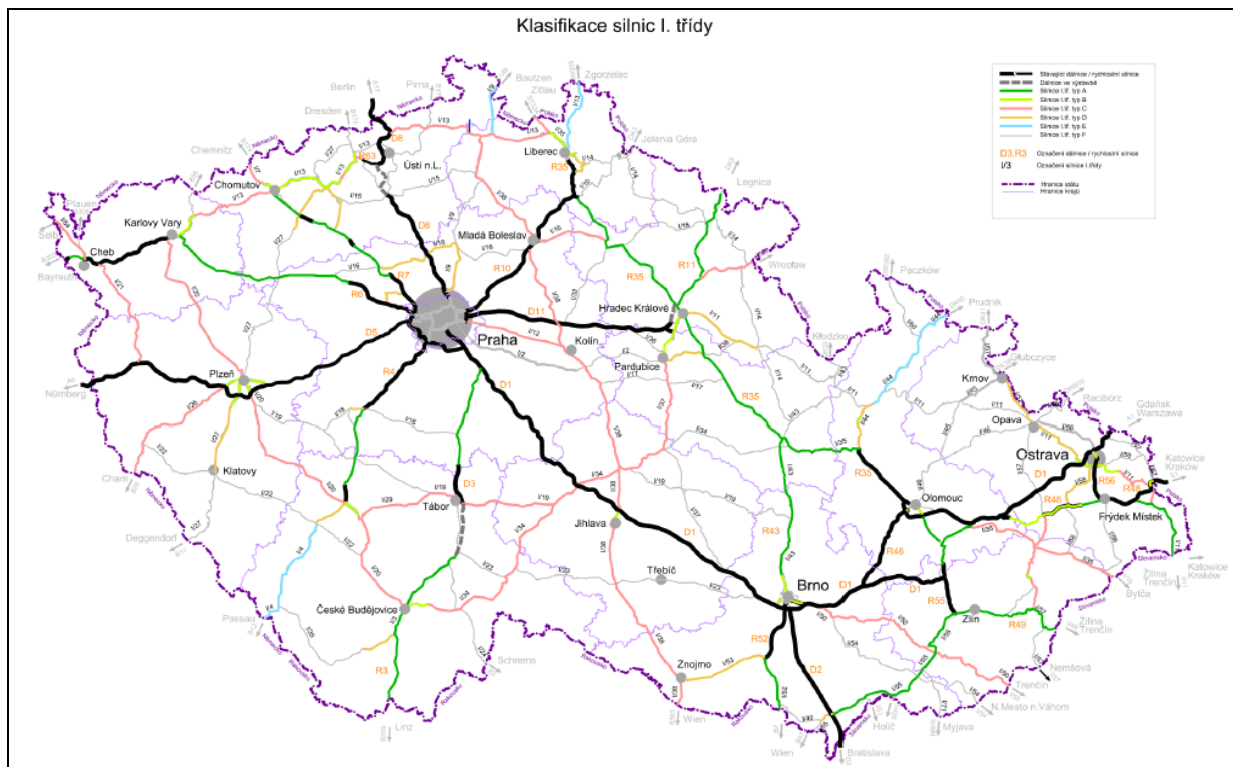
Obrázek č. 3: Mapa projektů pro oblast infrastruktury železniční dopravy na roky 2014 – 2020 (23) s výhledem do 2030 (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).



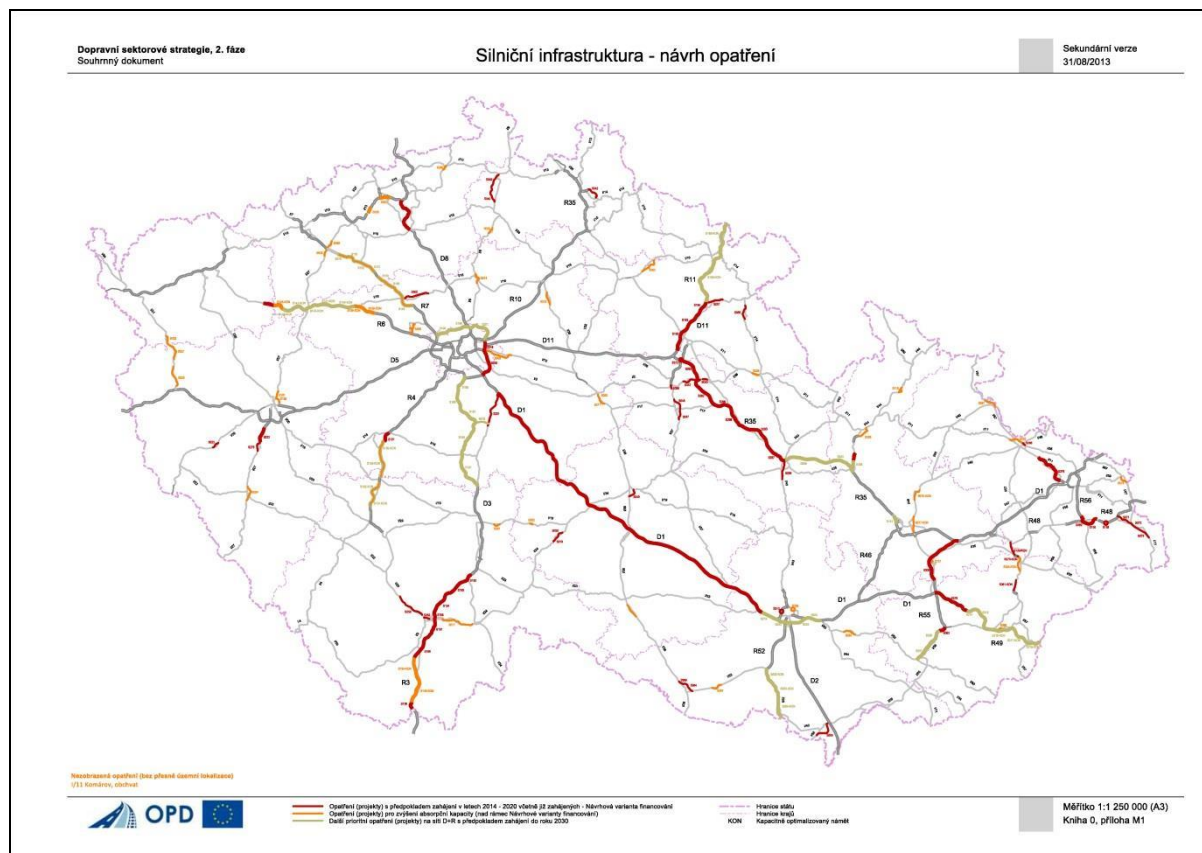
Obrázek č. 4: Mapové zobrazení výsledků VMH – železniční infrastruktura (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

Za prioritní silniční stavby s ohledem na Liberecký kraj se v dokumentu „Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017“, uvádí, dostavba obchvatu Česká Lípa - Nový Bor, silnice R35 Úlibice - Ohrazenice (Turnov), I/35 Turnov – Jičín, I/35 Jičín - Hradec Králové, dále dílčí úseky silnic I/9 Česká Lípa, I/9 Dubá, I/9 Jestřebí - Nový Bor, I/9 Nový Bor – Rumburk-st.hranice, I/13 Děčín – Liberec, I/13 Děčín - Cvikov, I/13 Stráž nad Nisou – Frýdlant, I/13 Frýdlant obchvat, I/14 Liberec – Jablonec nad Nisou, I/14 Jablonec nad Jizerou - Víchová, I/14 Jablonec nad Nisou – západní obchvat, I/15 Litoměřice- Kravaře, I/10 Jablonec n.N. - Smržovka - Tanvald, I/16 Horka u Staré Paky, I/38 Mladá Boleslav - Jestřebí apod. - viz obr. 5-7 a dále obr. č. 8-9.

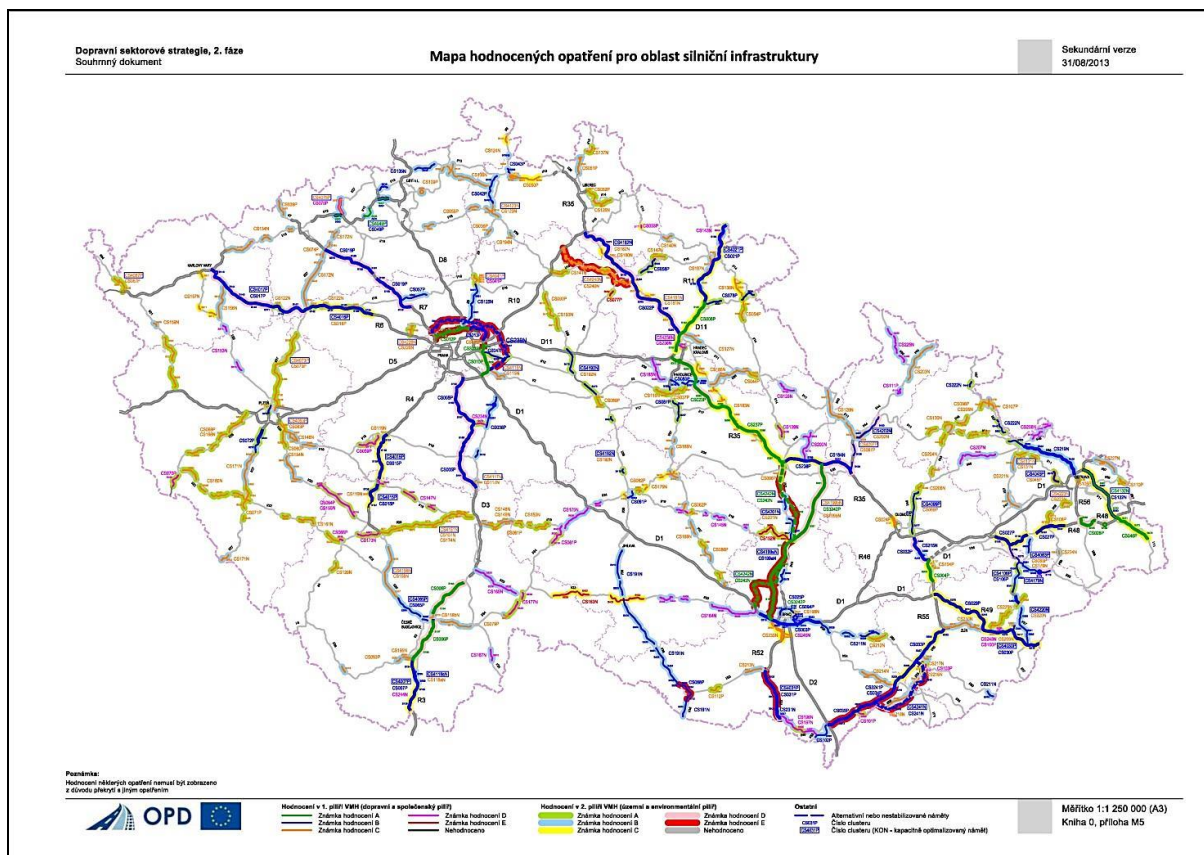




Obrázek č. 5: Klasifikace existující státní silniční sítě (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

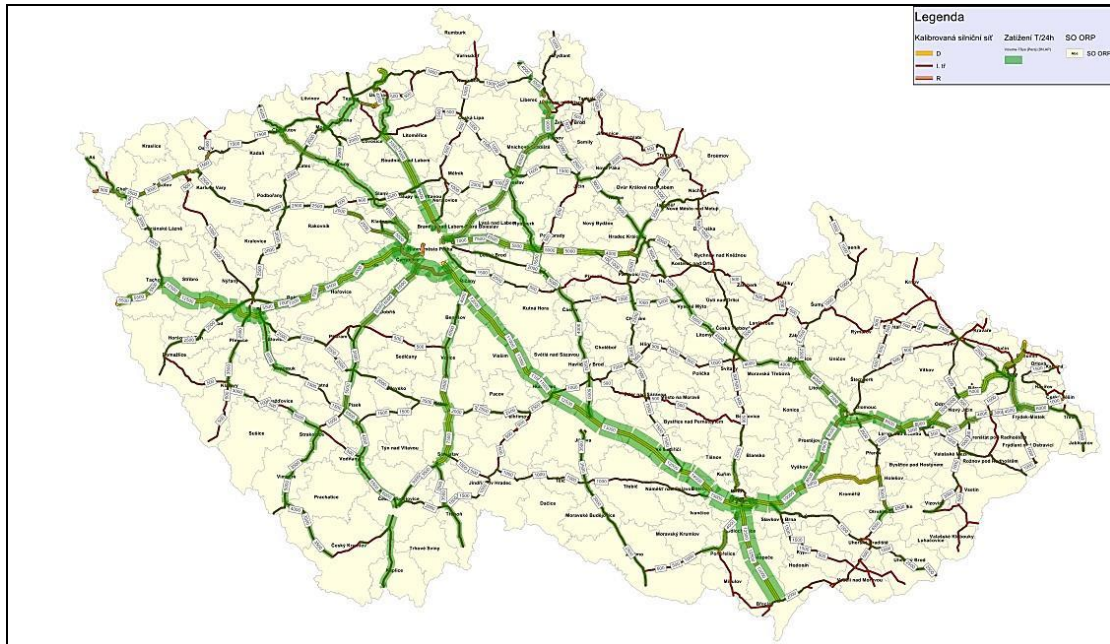


Obrázek č. 6: Mapa projektů pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014 – 2020 (23) s výhledem do 2030 (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

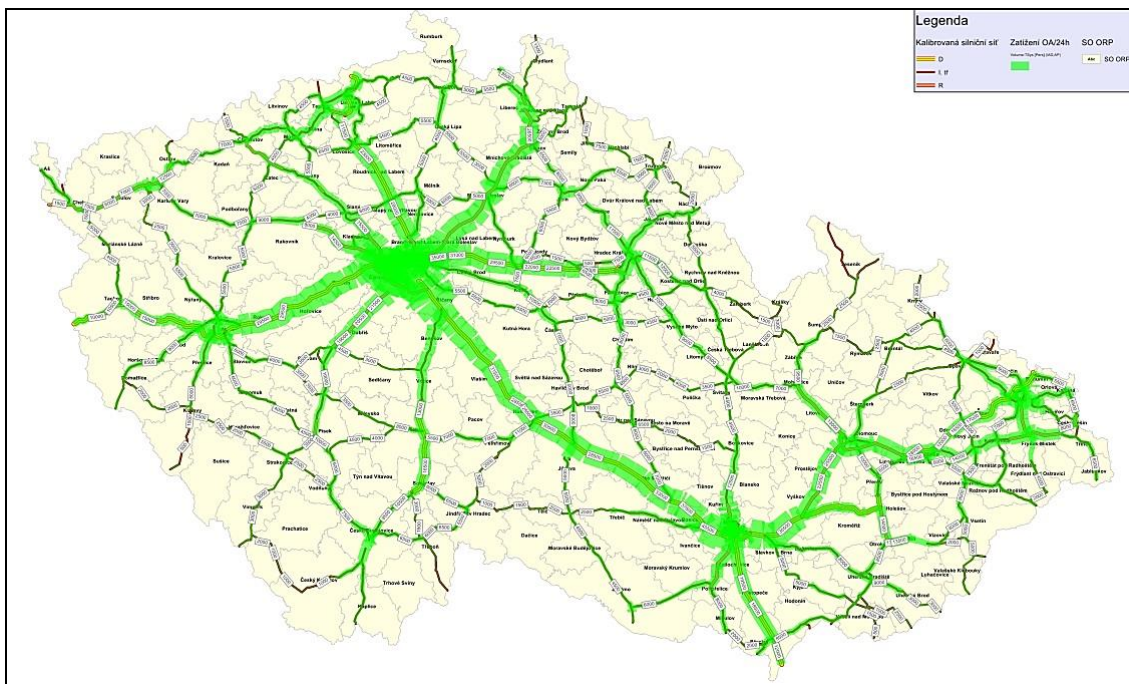


Obrázek č. 7: Mapové zobrazení výsledků VMH – silniční infrastruktura (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

Následující obrázky dokumentují kartogram dopravního zatížení stávajícího stavu k roku 2050, generovaný zpracovaným strategickým modelem (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017). Tloušťka pentle odpovídá výši dopravního zatížení. Výsledky jsou vygenerovány pro nulový stav rozvoje dopravní infrastruktury. V případě vyššího rozvoje dopravní infrastruktury, který pravděpodobně nastane, lze předpokládat i vyšší hodnoty dopravních intenzit. Nulový scénář byl však zvolen jako výchozí základna pro další posuzování v rámci projektu.

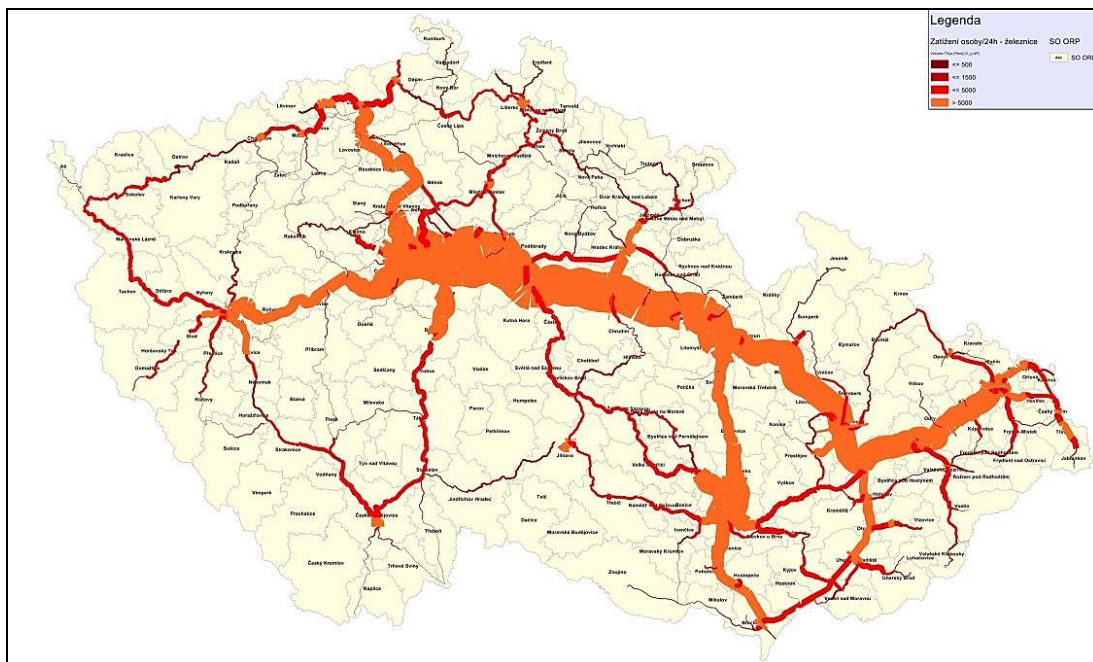


Obrázek č. 8: Kartogram zatížení silniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2050, voz/24h (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

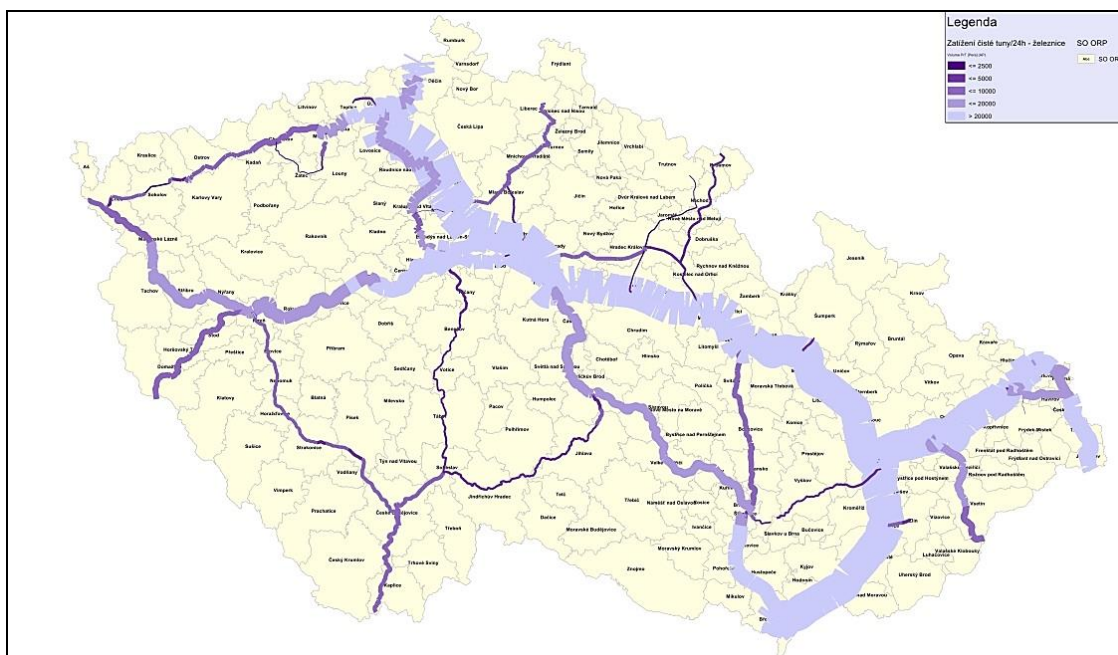


Obrázek č. 9: Kartogram zatížení IAD (individuální automobilová doprava), dopravní model rok 2050, vozidla/24hod (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).





Obrázek č. 10: Kartogram zatížení železniční osobní dopravou, dopravní model rok 2050, osoby/24h (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).



Obrázek č. 11: Kartogram zatížení železniční nákladní dopravou, dopravní model rok 2050, tuny/24h (zdroj: Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017).

**Z krajských koncepčních dokumentů vyplývají následující opatření:**

Zásadní prioritou kraje je výstavba silničních tahů mezinárodního a celostátního významu, tj. dálnic a rychlostní komunikace R35, výstavba a optimalizace železničních tratí koridorů na trase Praha – Liberec – Hradec Králové – Polsko, výstavba přeložek, obchvatů a homogenizace silničních tahů krajského významu a homogenizace a odstraňování kritických míst a úseků na silničních tazích místního významu.

### **Zejména se jedná o:**

- a) zajištění dostatečného množství stavebních surovin z vlastních zdrojů v Libereckém kraji s min. dovozem a přesunem stavebních surovin na nejkratší vzdálenost.
- b) chybějící kvalitní a rychlé napojení na páteřní koridorovou síť a zanedbaná údržba tratí, budov, mostů, tunelů, propustků, zastaralé a chybějící zabezpečovací a sdělovací zařízení.
- c) propojení tří zemí SRN, Polsko a ČR zprovozněním a modernizováním stávajících tratí a převedení kamionové dopravy na železnici.
- d) nejmenší negativní vliv železnic na životní prostředí a jejich velká přepravní kapacita

**Urychlené vybudování a modernizace železničního spojení mezi Libercem a Prahou je rovněž v souladu s Programovým prohlášením koalice pro volební období 2020–2024, kde se důrazně podporuje hledání koridoru pro rychlé železniční spojení mezi Libercem a Prahou a zároveň požaduje zrychlení spojů na stávající trati s cílem zvýšit konkurenceschopnost dálkové železniční dopravy. V současné době je z Liberce do Prahy vedená neelektrizovaná jednokolejná trať délky 140 km s maximální rychlostí 100 km/h, ale na více místech jede vlak rychlostí jen 30 - 40 km/h. Zkapacitnění a rozsáhlá modernizace železnice pro rychlejší spoje mezi Libercem a Prahou je jedním z priorit plánovaných staveb a investičních projektů. V současné době je zpracovaná studie proveditelnosti, která navrhuje ekonomicky a technicky proveditelné řešení rychlejší trati Praha – Liberec s pokračováním do Hradce Králové a Polska. Další vizí je rozsáhlá modernizace a zrychlení železnice na trati z České Lípy do Liberce. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rekonstrukci českolipské trati nyní projektuje a samotnou stavbu plánuje na roky 2022 - 2024. Podle informací SŽ se bude pokračovat ve zrychlování tratí, konkrétně na úsecích Železný Brod - Tanvald, Chrastava - Žitava a Bakov nad Jizerou - Česká Lípa – Jedlová. Podle programového prohlášení koalice pro volební období 2020-2024 v bodě 3. Pod názvem “Doprava a dostupnost kraje” se mimo jiné uvádí:**

- podporovat maximální využití prostředků z evropských fondů 2021-2027 v oblasti rekonstrukcí a modernizace krajských silnic a výstavby nových důležitých úseků. Ve spolupráci s obcemi a městy,
- příprava projektů obchvatu Mimoně, nové napojení průmyslové zóny Liberec - Jih, nové silnice do Semil z nové trasy I/35, dokončení obchvatu Zákup nebo úseku Lomnice – Jilemnice,
- podpora výstavby silnice I/35 Turnov - Hradec Králové ve variantě vystřídaný třípruh ve schváleném severním koridoru, se zahrnutím podmínek obcí a měst na trase a se všemi opatřeními k omezení hluku a dalších dopadů stavby na obyvatele a životní prostředí,
- spolupráce s ministerstvem dopravy na přípravě staveb nových silnic I. třídy v dopravně nedostatečně řešených trasách - obchvat České Lípy, Sosnová - Nový Bor, nová trasa I/13 mezi českou Lípou a Děčínem, I/13 Krásná Studánka - Albrechtice – Frýdlant,
- do oprav a modernizace krajských silnic investovat nejméně 500 mil. Kč ročně s cílem rychlejšího zlepšení jejich stavu. V rámci návrhu rozpočtu Libereckého kraje zajistíme minimálně 100 mil. Kč ročně, další zdroje budeme hledat v evropských fondech a státních dotačních titulech, financování modernizace a oprav krajských silnic, zajištění ročně minimálně 125 mil. Kč na zimní a minimálně 140 mil. Kč na běžnou údržbu krajských silnic,
- prioritně stanovit plán oprav krajských silnic, mostů a dopravních investic, projednáme ho s dotčenými městy a obcemi, podpora obcí a měst při omezování zatížení tranzitní kamionovou dopravou a eliminaci jejích negativních dopadů na krajských silnicích,



- podpora zlepšení mezikrajského spojení se Středočeským krajem, Hradcem Králové a Ústím nad Labem,
- podpora projektu prodloužení tramvaje do centra Jablonce na Nisou v rámci schváleného Memoranda Liberec - Jablonec n. N. - Liberecký kraj,
- podpora hledání trasy pro rychlé železniční spojení mezi Libercem a Prahou s dobou jízdy do 60 minut, Liberecký kraj zadá vlastní vyhledávací studii jako alternativu k řešení nabízenému ministerstvem dopravy a správou železnic, Liberecký kraj bude nadále požadovat zrychlení vlaků na stávající trati a zahrnutí rychlíků Liberec-Praha do objednávky ministerstva dopravy s cílem zvýšit nabídku spojení do hlavního města,
- podpora zkvalitnění železniční dopravy v regionu dalším zavedením taktového spojení (odjezd vždy ve stejný čas) s cílem zrychlení spojení na trase Liberec - Česká Lípa pod 60 minut,
- Kraj bude požadovat elektrifikaci a zásadní zrychlení vlaků na trati Liberec - Turnov - Hradec Králové - Pardubice, Liberec - Děčín, Praha - Mladá Boleslav - Liberec - SRN/Polsko.
- Kraj zachová provoz vlaků na všech místních železničních tratích a jednat o jejich postupné modernizaci, aby dokázaly konkurovat silniční dopravě,
- Kraj bude spolupracovat se správou železnic při přípravě rekonstrukcí železničních stanic s důrazem na jejich bezbariérovost. Dalším cílem je zachování kapacity pro osobní i nákladní dopravu a možné využití nákladišť pro železniční nákladní dopravu,
- podpora zlepšení lokálního přeshraničního dopravního spojení v Euroregionu Nisa, včetně rozvoje systému společné jízdenky EURO-NISA-Ticket. Ve spolupráci s německými a polskými partnery podpora zavedení dalšího přeshraničního vlakového spojení,
- Liberecký kraj ve spolupráci s obcemi převezme projekční přípravu a realizaci dokončení sítě regionálních cyklostezek, od páteřních cyklotras až po nové singltreky v regionu. Hlavním cílem bude podpora dobudování chybějících úseků cyklomagistrál Libereckého kraje, jako součásti dopravní sítě a základní obslužnosti Libereckého kraje.

#### **Stavební suroviny budou zapotřebí v dosavadní produkci na:**

- dobudování dopravní infrastruktury (výstavba dálnic, rychlostních komunikací a silničních obchvatů, modernizace železničních tratí a výstavba koridorů, např. pro kolejové svršky a spodky a kolejová lože, pro násypové materiály zemních těles na konsolidační, sanačně-aktivní, živičné a cemento-betonové vrstvy, pro konstrukční vrstvy vozovek, pro betonové konstrukce a asfaltové směsi a materiál pro kryty vozovek);
- budování obslužné infrastruktury (výstavba průmyslových a administrativních center a pro výrobu stavebních hmot – betonárny a obalovny);
- ostatní stavební aktivity (protipovodňové úpravy aj.).

## Hlavní prioritní plánované záměry silničních staveb a koridorů nadmístního významu na území Libereckého kraje

Tabulka č. 1: Hlavní prioritní plánované záměry silničních staveb a koridorů nadmístního významu na území Libereckého kraje.

kód VPS	popis stavby VPS – lokalizace	dotčená území obcí
<b>KORIDORY MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU</b>		
D02R	Zlepšení napojení na III.A MMK koridor Dresden – Wrocław, propojení mezinárodních tahů územní rezerva pro výhledové zkapacitnění silnice I/35, úsek Bílý Kostel nad Nisou – Hrádek nad Nisou - hranice ČR/Polsko	územní rezerva pro výhledové zkapacitnění silnice I/35, úsek Bílý Kostel nad Nisou – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/Polsko a zajistit územní ochranu koridoru vymezením územní rezervy pro výhledové zkapacitnění stabilizovaného úseku silnice I/35 Nové vymezení územní rezervy pro výhledové rozšíření stávající silnice I/35 na čtyřpruhové uspořádání v souladu s Kategorizací dálnic a silnic I. třídy do roku 2040.
S5_D01C	Zlepšení silničního spojení Hradec Králové - Liberec, součást TEN-T.	kapacitní silnice S5, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK/KHK
S5_D01R	územní rezerva pro kapacitní silnici S5, úsek Ohrazenice - Turnov - Rovensko pod Troskami - hranice LK/KHK (prověření variantního řešení – jihozápadní obchvat Rovenska pod Troskami)	územní ochrana koridoru vymezením územní rezervy pro jeho budoucí prověření v širších územních souvislostech, koordinovat a zpřesňovat dopravní napojení města Semily (II/283). Karlovice, Ktová, Lažany, Mírová pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov
I/35	Silnice I/35 silnice I/35, resp. dálnice D35, mezinárodní tah E442, hranice Polsko/ČR - Hrádek nad Nisou - Liberec – Hradec Králové - Olomouc se stává jednou z nejvýznamnějších připravovaných dopravních staveb. Na území ČR je dnes v západovýchodním směru jediným kapacitním dopravním propojením dálnice D1	Silnice (I/35) R35, mezinárodní tah E442, Hrádek nad Nisou - Liberec – Hradec Králové – Olomouc. V rámci EIA je na etapu Turnov-Úlibice vydán závěr zjišťovacího řízení. Podle informací OÚPSŘ se na základě závěru zjišťovacího řízení stále zpracovává dokumentace EIA k tomuto záměru.
<b>KORIDORY REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU</b>		
S11_D03/1	silnice I/13, úsek Svor – Nový Bor – Manušice (silnice I/9) – hranice LK/ÚK	koordinovat vazby na koridory silnice I/9 v prostoru Svoru a Manušic, Česká Lípa, Horní Libchava, Nový Bor, Okrouhlá, Skalice u České Lípy, Svor, Radvanec, Volfartice, Žandov
S11_D03/2	silnice I/13, úsek Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí	Jablonné v Podještědí, Kunratice u Cvikova koordinovat vazby na koridory silnice I/9 v prostoru Svoru a Manušic
S11_D03/3	silnice I/13, úsek Rynoltice – Jablonné v Podještědí (Lvová)	Jablonné v Podještědí, Rynoltice koordinovat vazby na koridory silnice I/9 v prostoru Svoru a Manušic
<b>KORIDORY NADREGIONÁLNÍHO VÝZNAMU</b>		
D06A	silnice I/9, obchvat Svor	Svor
D05B/1	silnice I/9, úsek (I/13) Manušice – Česká Lípa - Dubice	Česká Lípa, Manušice, Dubice, koordinovat vazby na koridory silnic I/38 v prostoru Jestřebí, I/15 v prostoru Zahrádek, I/13 v prostoru Manušic, křižovatku silnic I/9 a I/15 řešit v co největším rozsahu západně od současné silnice I/9,
D05B/2	silnice I/9, úsek Sosnová – Zahrádky – Jestřebí (I/38)	Sosnová, Zahrádky, Jestřebí

D50	silnice I/9, úsek Jestřebí – Chlum	Jestřebí, Chlum
D07	silnice I. třídy, úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald	Jablonec nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Smržovka, Tanvald, koordinovat vazby na koridor silnice I/14 v prostoru Jablonce nad Nisou, a v širším pohledu zohlednit vztahy na koridor silnice I/35 Turnov – Rádelský Mlýn.
D08B	silnice I/13 úsek Liberec (Krásná Studánka) - Mníšek - Dětrichov	Dětrichov, Frýdlant, Liberec, Mníšek, Nová Ves
D09D	silnice I/13, obchvat Frýdlantu	Frýdlant, Raspenava,
D09R	územní rezerva pro silnici I/13, obchvat Frýdlantu (variantní řešení)	Frýdlant, Raspenava,
D10	silnice I/13, obchvat Pertoltice	Pertoltice
D11C	silnice I/14, úsek Liberec - Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou, Liberec, koordinovat vazby na koridor silnice I. třídy v úseku Jablonec nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – Smržovka - Tanvald.
D12B	silnice I/15, obchvat Zahrádky	Holany, Zahrádky, zohlednit vazby na úpravy koridoru silnice I/9 v úseku Jestřebí – Zahrádky
D13A+ D47	silnice I/15, obchvat Stvolínky - Kravaře - hranice LK/ÚK (Úštěk)	Blíževedly, Kravaře, Stvolínky, koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Ústecký kraj
D48	územní rezerva pro silnici I/10, úsek Tanvald – Desná (se silnicí I/14)	Tanvald, koordinovat vazby na koridory silnic I. třídy v prostoru Tanvaldu
D74A	silnice I/38, přeložka Jestřebí	Jestřebí, koordinovat vazby na koridor silnice I/9 (MÚK Jestřebí)
D49A	územní rezerva pro silnici I/10, úsek Kořenov – Harrachov	Kořenov, Harrachov, koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Polsko
D14A	silnice I/38, obchvat Doksy - Obora	Doksy, Bezděz, Obora
D15C	silnice I/16, přeložka Horka u Staré Paky	Čistá u Horek, Horka u Staré Paky, Studenec, koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Královéhradecký kraj
<b>KORIDORY REGIONÁLNÍHO VÝZNAMU</b>		
D16A	silnice II/272, úsek Liberec - Osečná	Janův Důl, Kryštofovo Údolí, Křižany, Liberec, Osečná, Světlá pod Ještědem
D17A	silnice II/272, úsek Osečná – Ralsko (Kuřívody)	Cetenov, Osečná, Ralsko
D18E	silnice II/283, úsek Žernov – Zelený háj	, Žernov, Zelený háj, řešení dopravního napojení z koridoru kapacitní silnice S5_D01C (Turnov – Úlibice) do prostoru Semil, zohlednit vazby na koridor kapacitní silnice S5 v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami
D18R	územní rezerva pro silnici II/283, úsek Volavec – Zelený háj	prověření variantního řešení dopravního napojení z koridoru kapacitní silnice S5 (Turnov – Úlibice) do prostoru Semil, vazba na koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5_D01R (varianta), zohlednit vazby na koridor územní rezervy pro kapacitní silnici S5_D01R (variantní řešení) v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami.
D19A	silnice II/262, úsek Žandov - Stružnice	Horní Police, Stružnice, Žandov
D21	silnice II/270, obchvat Doksy	Doksy
D22	silnice II/270, obchvat Jablonné v Podj.	Jablonné v Podještědí
D23A	silnice II/278, obchvat Český Dub	Český Dub
D24A	silnice II/291, úsek Kunratice – Frýdlant	Kunratice, Frýdlant, koordinovat vazby na koridor I/13, obchvat Frýdlantu
D25	silnice II/268, úsek Sloup – Pihel	Nový Bor, Sloup v Čechách
D51A	silnice II/262, obchvat Zákupy, (západní a jižní část)	Zákupy, západní část obchvatu zahrnuje i úsek přeložky silnice II/262
D52E	silnice II/268, jihozápadní obchvat Mimoň	Mimoň

D52F	silnice II/268, spojka Ralsko-Hradčany (propojení silnic II/268 a II/270)	Ralsko, Hradčany
D58	silnice II/289, přeložka Semily	Semily
D59	silnice II/292, přeložka Semily	Semily
D55	územní rezerva pro silnici II/270, severozápadní obchvat Mimoň	Mimoň
D61	silnice II/284, II/286, obchvat Lomnice nad Popelkou - Stružinec	Lomnice nad Popelkou, Stružinec
D62A	silnice II/278, obchvat Osečná	Osečná, koordinovat vazby na koridor silnice II. třídy Liberec – Osečná – Ralsko (Kuřívody)
D64	silnice II/293, obchvat Martinice v Krkonoších	Martinice v Krkonoších
<b>PŘEŠHRANIČNÍ SPOJENÍ</b>		
D43	silnice – Hrádek nad Nisou, silnice R35	Hrádek nad Nisou

## Hlavní prioritní plánované záměry železničních staveb

Tabulka č. 2: Hlavní prioritní plánované záměry železničních staveb.

Kód VPS	Popis VPS - lokalizace	Dotčená území obcí
<b>KORIDORY MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU</b>		
	Železniční spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec - hranice ČR/Polsko	koridor konvenční železniční dopravy ŽD8 navržený PÚR ČR, hranice Polsko/ČR - Liberec – Mladá Boleslav - Praha. Jedná se o zrychlení a zkapacitnění trasy Praha - Mladá Boleslav - Liberec - hranice ČR/Polsko
ŽD8_D26	úsek hranice SK/LK – Liberec, modernizace s novostavbami úseků, elektrizace, zdvojkolejnění	koordinovat s napojením Turnova konvenční železniční dopravou (koridory ŽD8_D26/1, ŽD8_D26/2), Koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Středočeský kraj modernizace s novostavbami úseků, elektrizace, zdvojkolejnění, koordinace s napojením Turnova konvenční železniční dopravou a koordinace vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Středočeský kraj.
ŽD8_D26/1	úsek hranice SK/LK – Turnov, optimalizace a dílčí přeložka jednokolejné trati, elektrizace	Přepeře, Příšovice, Svijany, Turnov, Upřesnit a koordinovat napojení Turnova na koridor ŽD8_D26D konvenční železniční dopravy a koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Středočeský kraj.
ŽD8_D26/2	úsek Turnov – Čtveřín, optimalizace, elektrizace, zdvojkolejnění úseku	Čtveřín, Lažany, Ohrazenice, Přepeře, Turnov Upřesnit a koordinovat napojení Turnova na koridor ŽD8_D26D konvenční železniční dopravy a koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Středočeský kraj.
ŽD8_D27	úsek Liberec – Frýdlant – hranice ČR/Polsko, optimalizace jednokolejné trati, elektrizace	Černousy, Frýdlant, Kunratice, Liberec, Mníšek, Oldřichov v Hájích, Raspenava, Stráž nad Nisou, Višňová, koordinovat vedení koridoru na hranicích LK zohlednit vazby na Polsko
D28	Železniční spojení Liberec - Chrastava - Hrádek nad Nisou - hranice ČR - Zittau (Německo) úsek Liberec – Chrastava – Bílý Kostel nad Nisou – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/Polsko, optimalizace, elektrizace, zdvojkolejnění úseku Liberec - Bílý Kostel nad Nisou	Bílý Kostel nad Nisou, Hrádek nad Nisou, Chotyně, Chrastava, Kryštofovo Údolí, Liberec, Stráž nad Nisou Koordinace vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Polsko a Německo, vazby s územní rezervou pro koridor železniční trati Bílý Kostel nad Nisou –Rynoltice.

VRT/RS5	Vysokorychlostní trať RS5 - Praha - Hradec Králové – st. hr. CZ/PL- Wrocław	V současné době je pouze ve fázi studie proveditelnosti rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Hradec Králové - Wrocław a vyhledávací studie. Délka trasy je u variant přes Liberec a přes Hradec Králové srovnatelná, cca 158 - 162 km. Ve směru přes Liberec je trasování různorodé, délka trasy na LK území se pohybuje od cca 124 do cca 141 km. Nižší investiční náročnost vykazuje směr přes Liberec (zejména díky kratší trase), Plán realizace do roku 2050. Spojení Praha – Wrocław by se stalo součástí koridoru München – Praha – Wrocław – Łódź – Warszawa – pobaltské země (návaznost na projekt Rail Baltica) a koridoru Praha – Wrocław – Poznań – Szczecin – Świnoujście. Bude navržena na návrhovou rychlost až 160 km/hod., případně vyšší do max. rychlosti 200 km/hod., aby mohly být využity v rámci rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław, začátek řešeného úseku bude v Praze v prostoru Balabenky.
VRT/RS4	Vysokorychlostní trať RS4 - Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem –hranice SRN/ČR - Drážďany	zintenzivnění a prohloubení spolupráce českých a německých institucí za účelem podpory a rozvoje přeshraniční železniční dopravy v souvislosti s plánovanou vysokorychlostní železniční tratí Drážďany– Ústí n/L–Praha. Plán realizace 2034- 2045. první úsek vedoucí z Prahy k Litoměřicím bude sloužit čistě pro osobní dopravu s maximální rychlostí až 320 km/h. Úsek přes České středohoří a dále do Německa budou využívat i nákladní vlaky, díky tomu se uleví provozu v sevřeném údolí Labe. V tunelu pod Českým středohořím budou proto osobní vlaky jezdit rychlostmi do 250 km/h a v Krušnohorském tunelu 200 km/h. Dalšími prvky bude Středohorský tunel o délce asi 18 kilometrů a Krušnohorský tunel o délce nejméně 26 kilometrů (z toho 11,7 kilometrů na českém území). Jeho příprava probíhá ve spolupráci s německým správcem drážní infrastruktury – společností DB Netz AG.
<b>KORIDORY REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU</b>		
D29A	Železniční spojení Turnov – Jičín – Hradec Králové, úsek Turnov – Rovensko pod Troskami, modernizace jednokolejné trati s novostavbami dílčích úseků, elektrizace	Hrubá Skála, Karlovice, Ktová, Rovensko pod Troskami, Turnov
D33/2-5	Železniční spojení Liberec – Česká Lípa , úsek Rynoltice – Mimoň, optimalizace jednokolejné trati, elektrizace	Jablonné v Podještědí, Mimoň, Noviny pod Ralskem, Pertoltice pod Ralskem, Rynoltice
D33/6	Železniční spojení Liberec – Česká Lípa, úsek Mimoň – Zákupy, modernizace, přeložky jednokolejné trati, elektrizace	Mimoň, Zákupy, Bohatice
D33C	územní rezerva pro úsek Bílý Kostel nad Nisou – Rynoltice, nový úsek, elektrizace	Bílý Kostel nad Nisou, Rynoltice
D34	Železniční spojení Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí – Děčín, úsek Česká Lípa – Žandov – hranice LK/ÚK, optimalizace jednokolejné trati, elektrizace	Česká Lípa, Horní Police, Stružnice, Žandov, koordinovat vedení koridoru na hranicích LK ve vazbách na Ústecký kraj

KORIDORY REGIONÁLNÍHO VÝZNAMU		
D35	Železniční propojení tratí Tanvald – Harrachov–hranice ČR/Polsko a Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou	územní rezerva pro úsek Harrachov – Harrachov centrum – Rokytnice nad Jizerou, jednokolejné propojení dvou železničních tratí
D63	Železniční spojení Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Jedlová – Rybníště, úseky na území LK, optimalizace jednokolejné trati Děčín – Benešov nad Ploučnicí - Jedlová – Rybníště, optimalizace jednokolejné trati na rychlost 80 km.hod-1.	Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Jedlová – Rybníště
R	Projekt společného využití železničních a tramvajových tratí - návrh zapojení koridorů železničních tratí nadregionálního významu: Liberec – Hrádek nad Nisou, hranice ČR/Polsko a dále Liberec – Frýdlant, a tratě regionálního významu Liberec – Rychnov u Jablonce nad Nisou – Hodkovice nad Mohelkou, dále Frýdlant – Nové Město pod Smrkem, dále Raspenava – Hejnice, dále Liberec – Tanvald – Harrachov, hranice ČR/Polsko, dále Tanvald – Železný Brod, dále Smržovka – Josefův Důl a v neposlední řadě Harrachov – Harrachov město – Rokytnice nad Jizerou - nový úsek, územní rezerva	využití stávajícího železničního spojení v délce přes 110 km v ose Zittau – Jelenia Góra přes Hrádek nad Nisou, Chrastavu, Liberec, Jablonec nad Nisou, Smržovku, Tanvald, Harrachov a Szklarskou Porębou. V Liberci a Jablonci nad Nisou bude do systému zapojena městská tramvajová síť.

Ve vztahu k výše uvedené tabulce č. 2 je prioritou realizace převedení kamionové dopravy na železnici a propojení tří zemí SRN, Polsko a ČR zprovozněním a modernizováním stávajících tratí a zrušením omezení na železničních hraničních přechodech v Libereckém kraji.

### Prioritní plánované záměry energetických staveb

Tabulka č. 3: Koridory republikového významu.

Kód stavby	Druh stavby	Dotčené území
E10_PUR02	dvojitě vedení VVN 400 kV, úsek hranice ÚK/LK – TR Babylon	Blíževdly, Holany, Kozly, Kravaře, Stvolínky
E10_PUR03	dvojitě vedení VVN 400 kV, úsek TR Babylon – TR Bezděčín	Bílá, Brniště, Český Dub, Česká Lípa, Dubnice, Frýdštejn, Bezděčín, Hamr na Jezeře, Hodkovice nad Mohelkou, Holany, Janův Důl, Kozly, Kvítok, Osečná, Proseč pod Ještědem, Sosnová, Stráž pod Ralskem, Stvolínky, Světlá pod Ještědem, Zákupy, Žďárek
E25_E8E	vedení VVN 110 kV, úsek TR Nový Bor – hranice LK/ÚK – (TR Varnsdorf)	Mařenice, Nový Bor, Okrouhlá, Radvanec, Svor
E12C	vedení VVN 110 kV, úsek TR Liberec východ - TR Liberec Nové Pavlovice	Liberec, TR = transformovna
E38A	vedení VVN 110 kV – úsek smyčky ze stávajícího vedení do	Liberec, Stráž nad Nisou

	TR Nové Pavlovice	
E39C	vedení VVN 110 kV, úsek odbočení ze stáv. vedení - TR Liberec -Doubí	Liberec
E3	vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon - hranice LK/ÚK - (TR Úštěk)	Liberec, Úštěk
E4	vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon - hranice LK/ÚK - (TR Děčín -Želenice)	Liberec, Děčín
E5A	vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon - TR Doksy	Liberec, Doksy
E6	vedení VVN 110 kV, úsek TR Babylon - TR Česká Lípa Dubice E7A vedení VVN 110 kV, úsek TR Česká Lípa Dubice - TR Nový Bor	Liberec, Česká Lípa, Dubice, Nový Bor
VTL1A	VTL plynovod Jablonec nad Nisou –Smržovka, posílení, přeložky	Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Smržovka
VTL3	VTL plynovod Zásada – Smržovka, nový úsek	Pěnčín, Smržovka, Velké Hamry, Zásada

### Klíčové stavby vodovodních přívadčů

Tabulka č. 4: Klíčové stavby vodovodních přívadčů.

ZÁSOBOVÁNÍ VODOU		Dotčená území obcí
V1	vodovodní přívadč VD Josefův Důl – ÚV Bílý Potok	Bedřichov, Josefův Důl, Hejnice, Bílý Potok

### Rekapitulace plánovaných záměrů silničních a železničních staveb na území Libereckého kraje podle Plánu dopravní obslužnosti

Tabulka č. 5: Rekapitulace hlavních plánovaných záměrů silničních a železničních staveb nadmístního významu na území Libereckého kraje –stav 2020

#### Silniční stavby (Silnice I. třídy (ŘSD)) – stav 2020.

Kód stavby	silnice	název akce	délka	stav
L41	I/35	Ohrazenice – Úlibice	32,1 km	v přípravě
L53	I/9	Nový Bor – Dolní Libchava, obchvat Česká Lípa)	10,3 km	v přípravě
L55	I/13	Kunratice – Jablonné v Podještědí	2,5 km	v přípravě
L56	I/13	Rynoltice – Lvová, přeložka	2,4 km	v přípravě
L59	I/9	Dubice – Dolní Libchava (Sosnová - II/262)	1,5 km	v přípravě
L65	I/13	Krásná Studánka – Dětrichov	8,5 km	v přípravě
L69	I/35	MÚK Rádelský Mlýn	0,7 km	v realizaci v roce 2020
L70	I/9	Svor	1,9 km	v přípravě
L76	I/15	Zahrádky, obchvat	3,5 km	v přípravě
L77	I/16	Horka u Staré Paky, obchvat	8,0 km	v přípravě
L82	I/35	Ktová – odstranění žel. Přejezdu	1,0 km	v realizaci v roce 2020
L85	I/9	Nový Bor – Svor, zkapacitnění	2,9 km	v přípravě

## Rekapitulace železničních staveb (Železnice - SŽ)

Kód stavby	trať	název akce	realizace
L-01	089	Rekonstrukce žst. Hrádek nad Nisou, TZZ Hrádek n. N. - Chrastava	2022-2023
L-02	089	Rekonstrukce žst. Chrastava, TZZ Chrastava - Liberec	2022-2023
L-03	030	Rekonstrukce nástupišť žst. Semily	2022-2023
L-04	030/070 /041	Rekonstrukce žst. Turnov	2024-2026
L-05	030	Rekonstrukce žst. Malá Skála + 3,5 km úsek Malá Skála-Turnov vč. tunelu	2023-2024
L-06	086	Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo) (přeložka Mimoň - Zákupy)	2022-2024
L-07	080	Rekonstrukce žst. Nový Bor, TZZ Nový Bor - Svor	2025-2026
L-10	040	Sanace svahu tělesa náspu km 92,100	2022
L-12	030	Přestavba propustku – Liberec-podchod	2022-2023
ON15		Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec	2021-2023
ON111	042	Instalace modulárního systému v žst. Hrabachov	2021
H-07	030	Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř - Stará Paka	2021-2023
H-10	040	Revitalizace tratě Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov (úsek Stará Paka – Kunčice nad Labem)	2020-2021
	041	Rekonstrukce úseku Hrubá Skála - Turnov	
	036	Rekonstrukce úseku Tanvald - Harrachov	

Tabulka č. 6a: Opravy a rekonstrukce hlavních silničních staveb nadmístního významu na území Libereckého kraje –stav 2019

Název akce	Označení komunikace	Staničení		Délka (m)
		OD	DO	
Silnice III/26836 Lindava	26836	1,14	6,58	5 440
Silnice II/290 Roprachtice	290	46,733	49,714	2 981



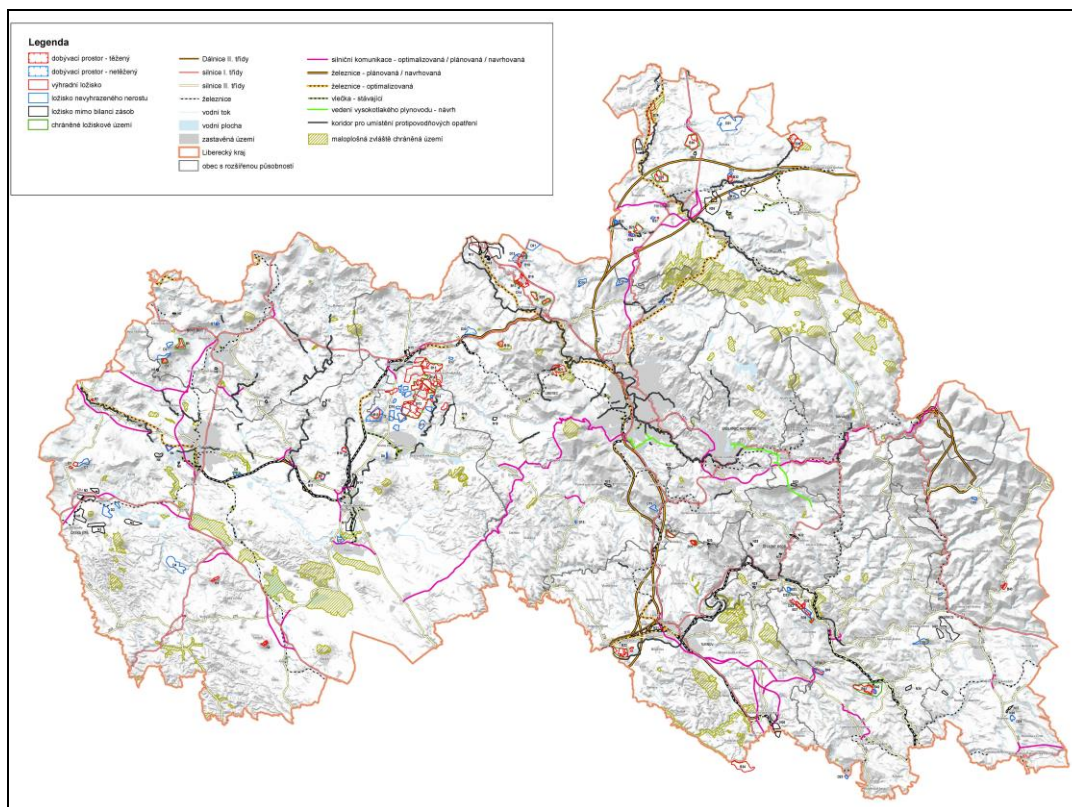
Tabulka č. 6b: Opravy a rekonstrukce hlavních silničních staveb nadmístního významu na území Libereckého kraje –stav 2020

Název akce	Označení komunikace	Staničení		Délka (m)
		OD	DO	
Silnice III/29032 a III/29035 Janov nad Nisou	29032	0,425	1,406	981
	29032	1,518	2,341	823
	29035	3,477	4,947	1 470
Silnice III/28411 Roztoky u Jilemnice	28411	4,299	8,995	4 696
Silnice III/28617 Mříčná	28617	0	2,061	2 061
Most ev. č. 260-001 za Dubou v rokli	260	2,32	2,353	33
Silnice III/27810 Šimonovice	27810	1,808	2,122	314
Silnice III/29024 Lukášov, oprava propustku	29024 (bývalá)	---	---	-
Okružní křižovatka III/29024 Jablonec nad Nisou (Ostrý roh)	29024	1,575	1,67	95
	29029	3,124	3,36	236
Silnice III/28712 Rychnov u Jablonce nad Nisou	28712	0	0,407	407
Silnice III/27014 Jablonné v Podještědí	27014	0	0,368	368
Most ev.č. 28624-3 přes potok Cedron	28624	2,767	2,835	68
Most ev. č. 27915-2 přes náhon v Přepěřích	27915	1,195	1,235	40
Silnice II/268 Nový Bor, sesuv skály	268	57,1	57,125	25
Silnice III/2716 Hrádek nad Nisou, ul. Liberecká	2716	0,121	1,353	1 232
Silnice III/29018 Kořenov, propustek	29018	5,541	5,541	-
Silnice III/2882 a III/2884 Jílové u Držkova a Radčice	2882	0,03	2,27	2 240
	2884	1,24	2,678	1 438
Silnice III/2629 Častolovice	2629	0,733	1,59	857
	2629	1,265	1,59	325
Silnice III/29021 Kateřinky u Liberce, opěrná zeď	29021	1,78	1,862	82
Silnice III/2828 Karlovice	2828	4,482	5,162	680
Silnice III/2915 Jindřichovice pod Smrkem	2915	8,165	10,401	2 236
Silnice III/28745 Zbytky - Velké Hamry	28745	4,827	7,7	2 873
Silnice III/2624 Česká Lípa - Kozly	2624	0,19	0,464	274
	2624	2,406	9,157	6 751
Silnice III/26837 a III/26836 Svojkov - Lindava	26837	0	3,134	3 134
	26836	6,58	7,092	512
Silnice III/26817 hranice kraje - Cetenov	26817	11,808	14,717	2 909
Silnice III/2774 Všelibice - Cetenov	2774	0	4,088	4 088
Silnice III/2635 Stvolínky	2635	0	2,514	2 514
Silnice III/03510 Frýdlant - ulice Kodešova - I. etapa	03510	0,547	0,884	337
Rekonstrukce silnice II/288 Podbozkov – Cimbál	288	8,523	10,463	1 940

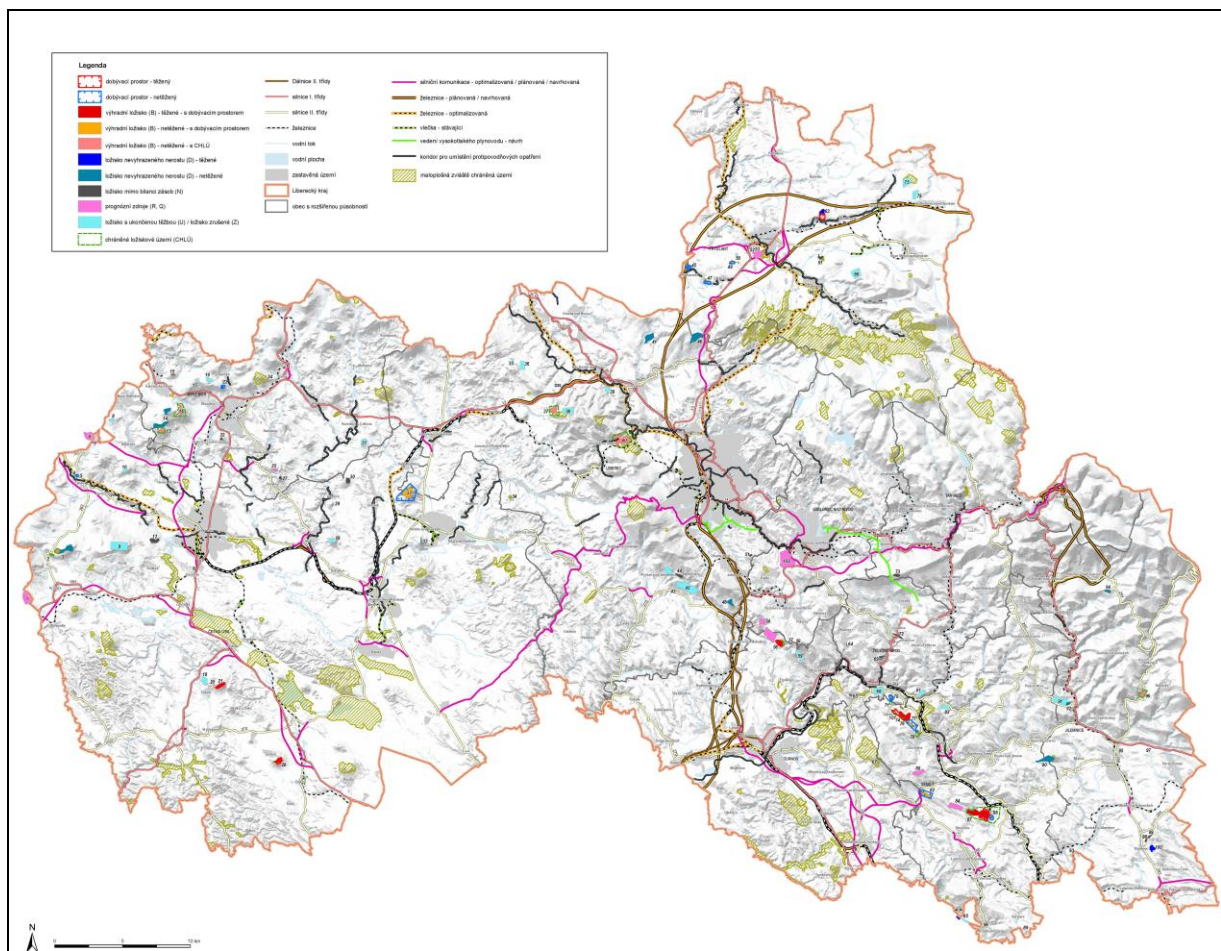
Tabulka č. 6c: Opravy a rekonstrukce hlavních silničních staveb nadmístního významu na území Libereckého kraje –dle IROP - akce k realizaci v roce 2020

Název akce	Označení komunikace	Staničení		Délka (m)
		OD	DO	
Silnice III/2904 Oldřichov v Hájích, humanizace	2904	5,382	8,703	3 321
Silnice II/268 Mimoň-hranice Libereckého kraje	268	22,085	23	915
	268	24,53	36,075	11 545
Silnice II/290 Sklenařice - Vysoké nad Jizerou	290	40,826	43,226	2 400
Silnice II/268 Město Zákupy – přeložka silnice	268	není v silniční síti		---
Silnice II/262 Česká Lípa - Dobranov	262	3,512	8,8	5 288
Silnice II/270 Doksy - Dubá	270	0	8,753	8 753
Silnice III/2784 Světlá pod Ještědem - Horní Hanychov, 2. e	2784	11	14,91	3 910
Silnice II/610 Turnov - hranice Libereckého kraje (vč. mostních objektů)	610	60,052	60,517	465
	610	63,557	65,356	1 799

Na následujících obrázcích č. 12a až 12j jsou schematicky zakreslené stávající a plánované záměry silničních a železničních staveb na území Libereckého kraje, a to i s ohledem na situování potenciálních zdrojů a využívaných ložisek stavebního kamene a šterkopísků (většina převzatá z koordinačního výkresu a výkresu veřejně prospěšných staveb VPS - Aktualizace č. 1 ZUR LK, 2021 a dále z ŘSD, SŽ, o.s.):

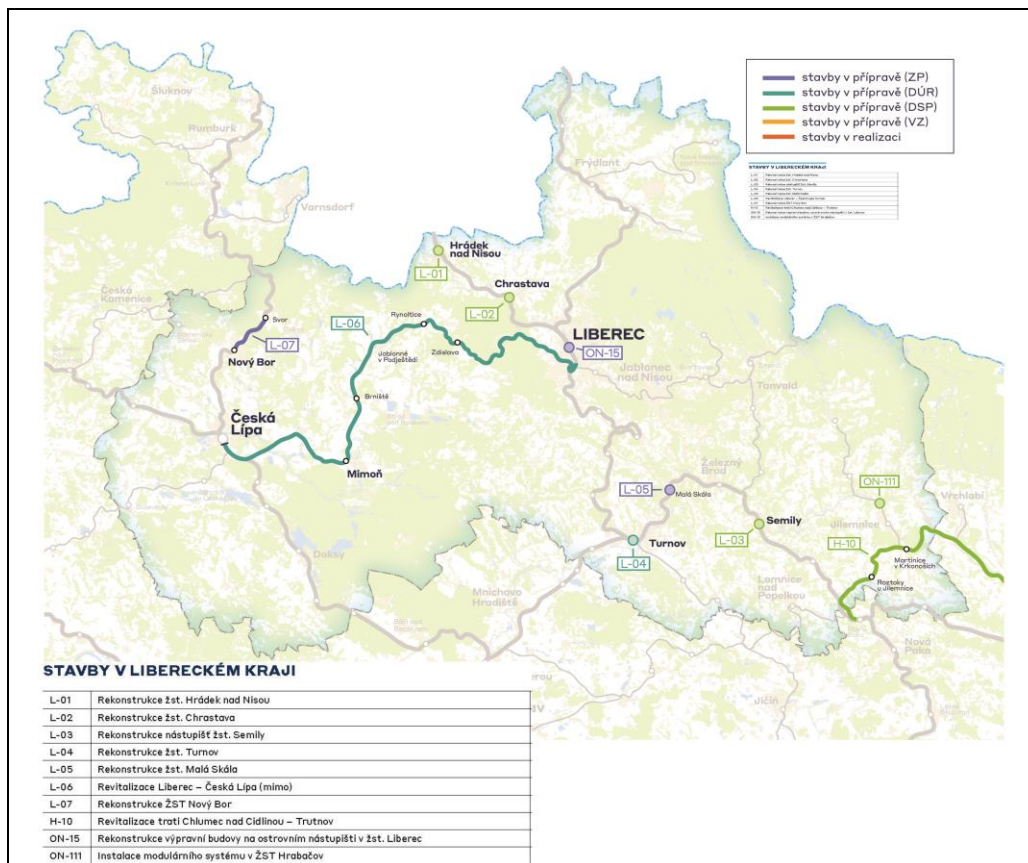


Obrázek č. 12a: Stávající a plánované záměry silničních a železničních staveb na území Libereckého kraje.

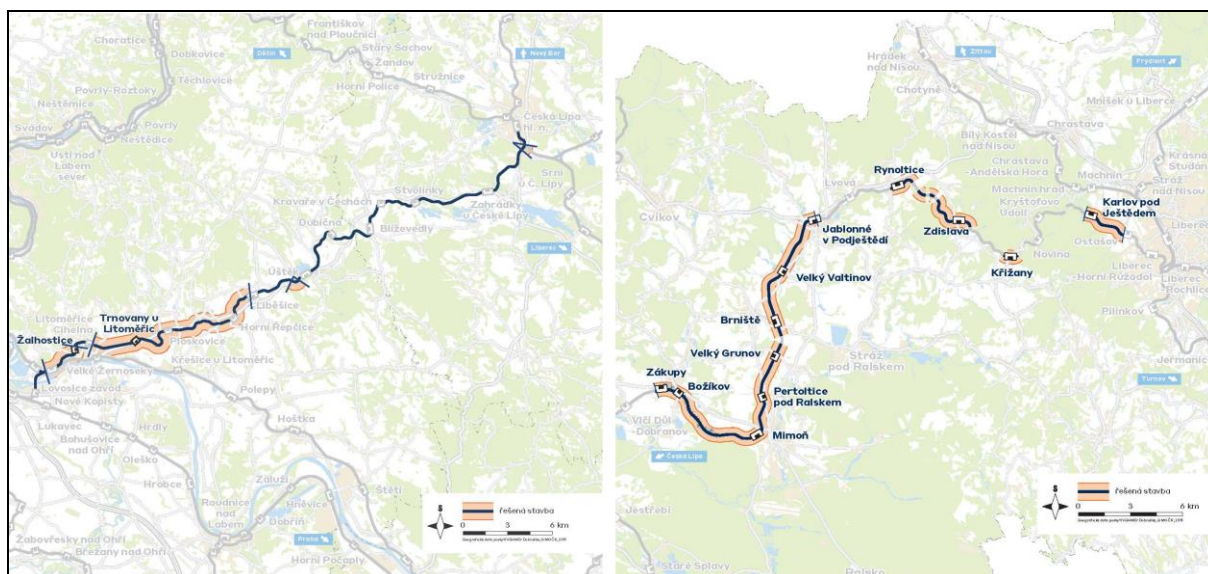


Obrázek č. 12b: Stávající a plánované záměry silničních a železničních staveb na území Libereckého kraje s ohledem na situaci umístění zdrojů a ložisek stavebních surovin – stavebního kamene.

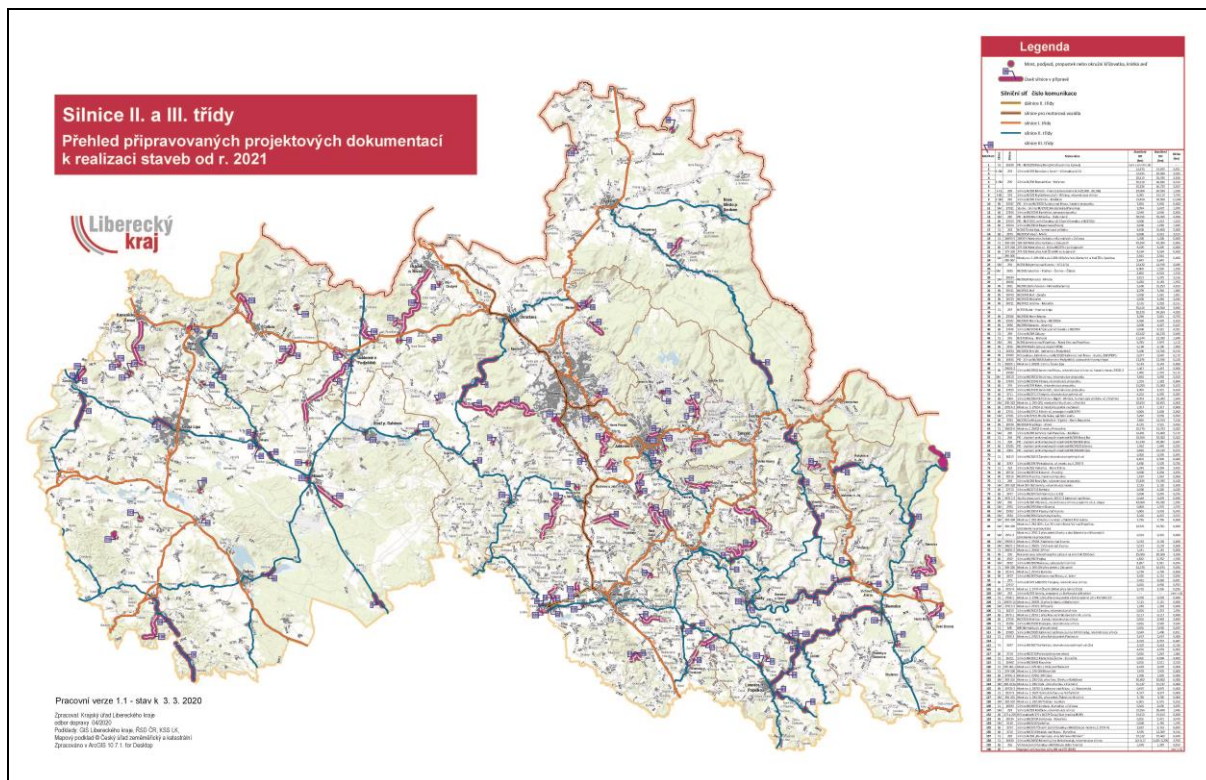




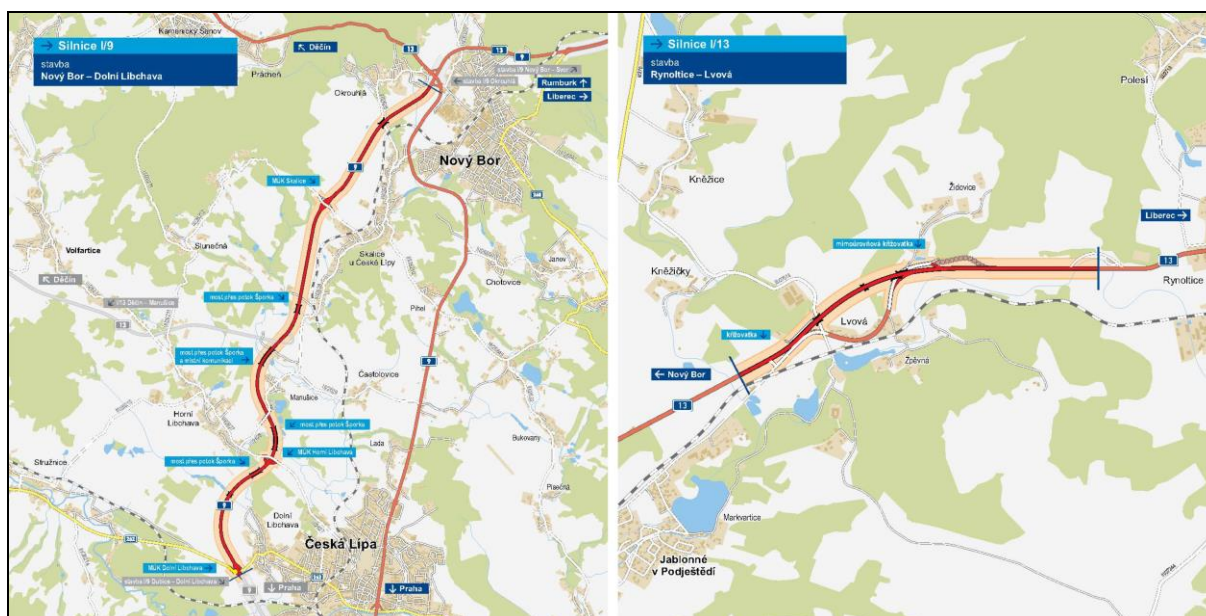
Obrázek č. 12c: Stávající a plánované záměry železničních staveb na území Libereckého kraje s ohledem na plánované úseky Lovosice – Česká Lípa a Česká Lípa – Liberec (SŽ, s.o.).



Obrázek č. 12d: Plánované úseky záměrů železničních staveb na území Libereckého kraje (úseky Lovosice – Česká Lípa a Česká Lípa – Liberec)



Obrázek č. 12e: Plánované záměry silničních staveb II. a III. Třídy a jejich opravy a rekonstrukce na území Libereckého kraje (Plán dopravní obslužnosti do r. 2021).



Obrázek č. 12f: Plánované vybrané úseky staveb silničních staveb nadregionálního významu na území Libereckého kraje (ŘSD, 2021)

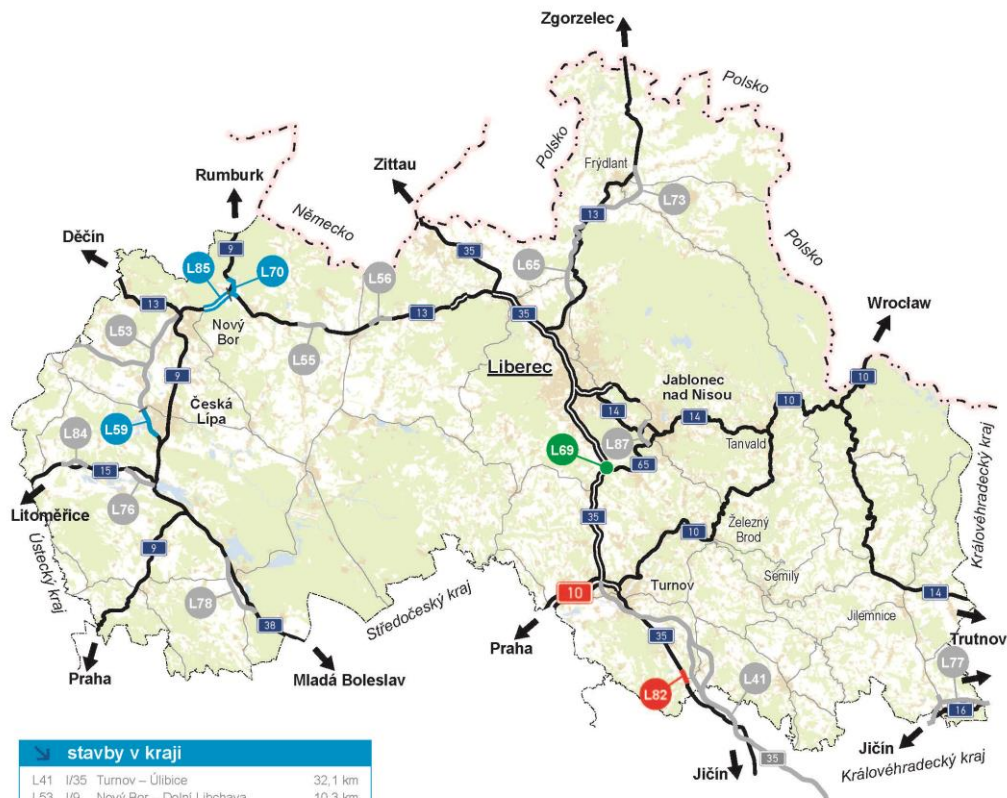


# Liberecký kraj



Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic

➔ rok 2021



stavby v kraji		
L41	I/35	Turnov – Úlibice 32,1 km
L53	I/9	Nový Bor – Dolní Libchava 10,3 km
L55	I/13	Kunratice – Jablonné v Podještědí 2,5 km
L56	I/13	Rynoltice – Lvová, přeložka 2,4 km
L59	I/9	Dubice – Dolní Libchava (Sosnová - II/252) 1,5 km
L65	I/13	Krásná Studánka – Dětrichov 8,5 km
L69	I/35	MUK Rádelský mlýn 0,7 km
L70	I/9	Svor 1,9 km
L73	I/13	Frydlant, obchvat 6,8 km
L76	I/15	Zahrádky, obchvat 3,3 km
L77	I/16	Horka u Staré Paky, obchvat 8,0 km
L78	I/38	Doksy–Obořa 6,1 km
L82	I/35	Ktová – odstranění žei. přejezdu 1,0 km
L84	I/15	Stvolínky, obchvat 2,0 km
L85	I/9	Nový Bor – Svor, zkapacitnění 2,9 km
L86	I/13	Děčín–Manušice 22,5 km
L87	I/14	Jablonec nad Nisou, západní tangenta 2,8 km

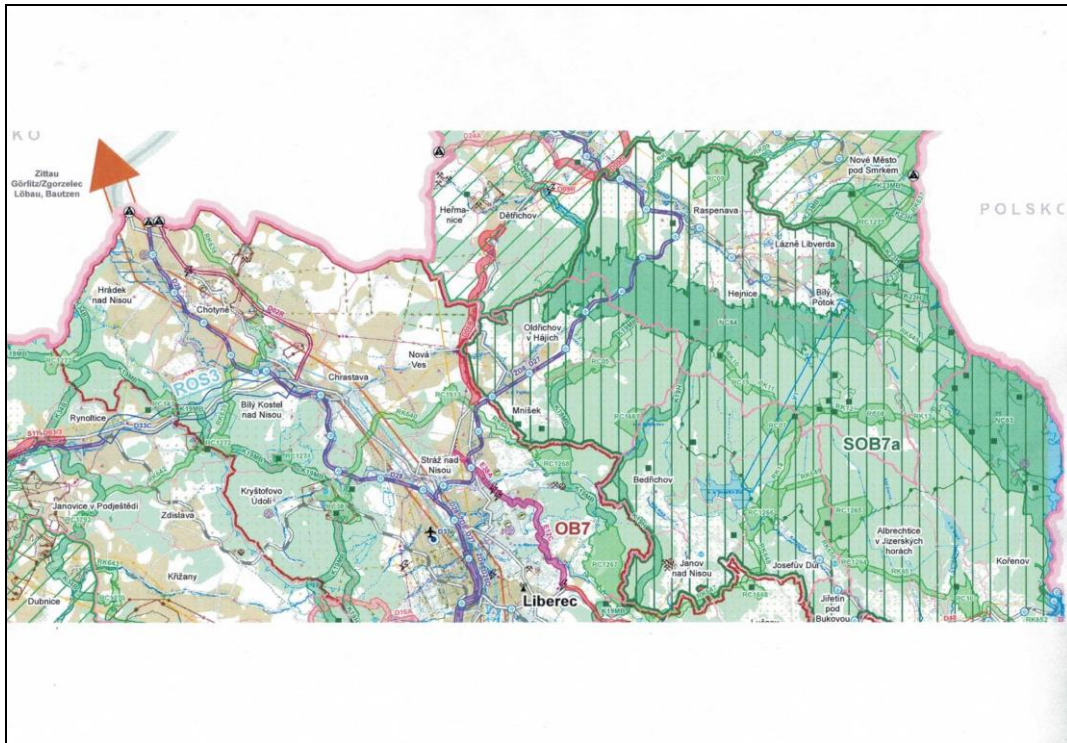
- Silniční a dálniční síť k 1. 6. 2021
- Uvedení do provozu v roce 2021
- Projekty v realizaci v roce 2021
- Projekty ve střednědobém výhledu 2022 – 2023
- Projekty v různých stádiích přípravy



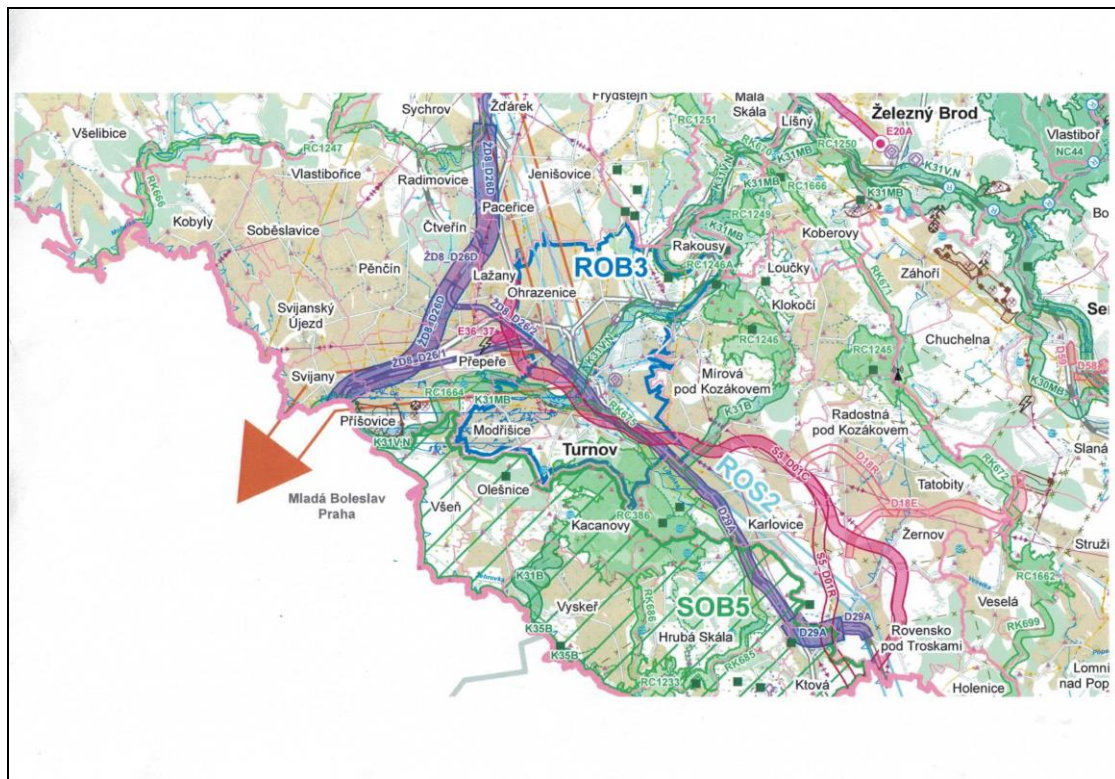
legenda	
	dálnice
	silnice I. třídy 4pruhové, směrově dělené
	silnice pro motorová vozidla
	silnice I. třídy
	silnice II. třídy
	číslo dálnice
	číslo silnice
	hranice kraje
	státní hranice

Geografické údaje poskytl VGH/MKÚP Dobruška, © MO ČR, 2019

Obrázek č. 12g: Plánované záměry silničních staveb a koridorů na severním území Libereckého kraje (ŘSD, 2021)

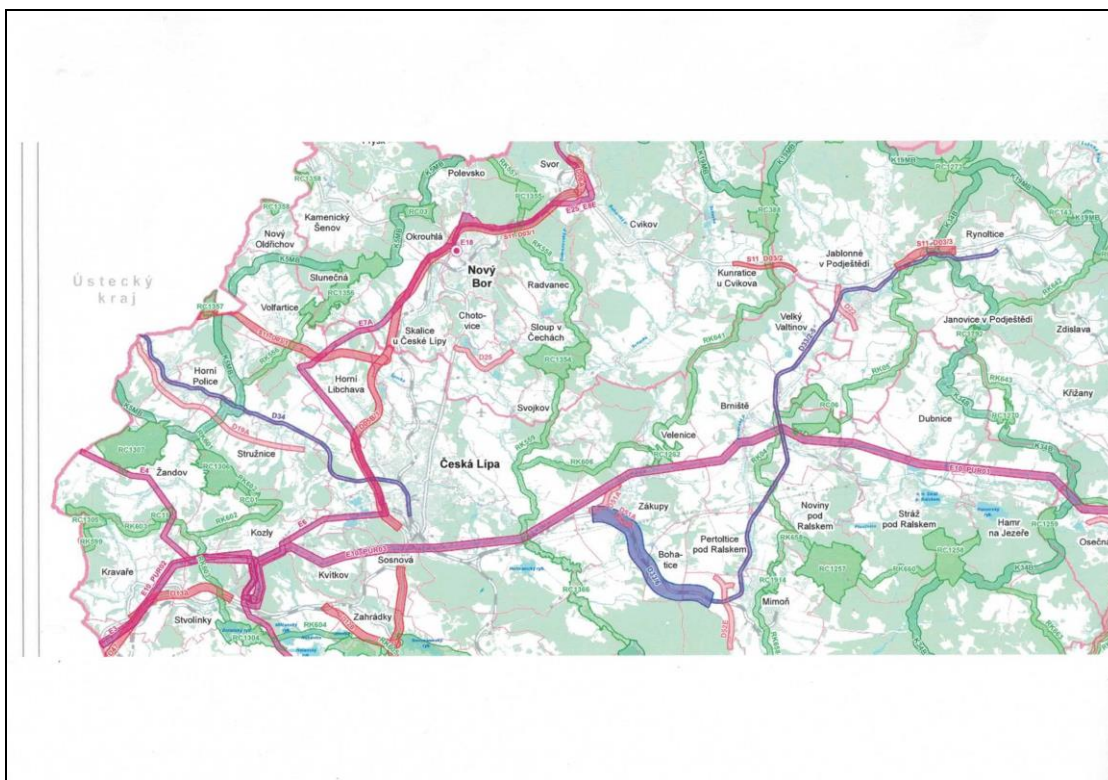


Obrázek č. 12h: Plánované záměry silničních a železničních staveb a koridorů na severním území Libereckého kraje (výřezy z koordinčního výkresu a výkresu veřejně prospěšných staveb VPS - Aktualizace č. 1 ZUR LK, 2021)



Obrázek č. 12i: Plánované záměry silničních a železničních staveb a koridorů na jižním a JV území Libereckého kraje (výřezy z koordinčního výkresu a výkresu veřejně prospěšných staveb VPS - Aktualizace č. 1 ZUR LK, 2021)





Obrázek č. 12j: Plánované záměry silničních a železničních staveb a koridorů v jihozápadním území Libereckého kraje (výřezy z koordinačního výkresu a výkresu veřejně prospěšných staveb VPS - Aktualizace č. 1 ZUR LK, 2021)

Výše uvedené plánované záměry zahrnují klíčové veřejně prospěšné stavby a opatření a vymezené asanační území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

### **Zásobování území kamenivem a potřebná kvalita suroviny**

V souvislosti s výše uvedenými celostátními záměry je zapotřebí vyhodnotit potřebné objemy a kvality zdrojů stavebních surovin vzhledem k jejich umístění a k poloze plánovaných klíčových staveb celostátního a nadregionálního významu. Je zapotřebí saturovat výrobními sortimenty stavebního kameniva plánované stavby celostátního a krajského významu, obzvláště když na některých z těžených ložisek se výrazně zhoršila kvalita dobývané suroviny a zejména na většině využívaných ložisek jsou velmi nízké až kritické objemy disponibilních zásob, a tímto nejsou schopny do budoucna naplňovat přísné požadavky trhu jak v potřebných objemech, tak i kvalitě. U rezervních zdrojů stavebních surovin je zapotřebí nacházet takové ověřené zdroje, které zaujímají vysoký stupeň rozpracovanosti povolení, či obnovy hornické činnosti, či činnosti prováděné hornickým způsobem, dostatečné objemy a kvalitu zásob, a rovněž aby byla minimalizována délka dovozových tras k plánované spotřebě a s tím spojené ekonomické náklady a negativní environmentální vlivy dopravy. Dopady spojené s dopravou jsou přitom při přepravě kameniva na území Libereckého kraje nejvíce problematické. Minimalizace délky dopravních tras, preferování převažujících objemů a expedice suroviny po železnici a jejich přemístění na rychlostní komunikace a dálniční síť je z hlediska environmentálních vlivů nanejvýš žádoucí.



Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá **vyhodnocení postupného využívání a optimalizace dostupnosti surovinových zdrojů** (zejména stavebních surovin) **na plánované investiční záměry** (na veřejně prospěšné stavby regionálního a celostátního významu). Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektů je žádoucí, když jsou potřebné surovinové zdroje vhodné kvality lokalizovány co nejbližší realizaci dopravních staveb. Z důvodu markantního úbytku vytěžitelných zásob na stávajících ložiskách na území LK je zapotřebí postupně připravovat náhradní zdroje. Otvírka nového kamenolomu na území ČR v nedotčené lokalitě, tzv. na zelené louce, se v novodobé polistopadové historii prakticky ještě nepodařila. Stále se při tom čerpá z některých „výhod“ minulého systému, který umožnil, aby významnější ložiska stavebního kamene, který horní zákon nepovažuje za vyhrazený nerost, byla zařazena mezi výhradní – jako je tomu u ložisek vzácnějších vyhrazených nerostů. Tedy mezi ložiska stavebního kamene ve vlastnictví státu, u kterých stát může nejen určovat a rozhodovat, komu udělí oprávnění jejich dobývání, ale také dožadovat se odvádění finančních úhrad z vydobytých nerostů. Oproti nevýhradním ložiskům má stát navíc možnost stanovit chráněné ložiskové území (CHLÚ), popř. DP pro ochranu výhradního ložiska před znemožněním nebo ztížením jeho budoucího dobývání – například před zástavbou a jinými činnostmi, které by mohly v budoucnu vyvolávat konflikty chráněných zájmů.

Z praktického hlediska na území ČR postupná příprava projektu využití ložiska stavebního kamene trhá několik let, a tudíž samotné načasování nové těžby ložiska postupně navazuje na již ukončovanou těžbu na dotěžovaných ložiskách stavebního kamene v LK. Proto je nutno přistupovat k záměru obnovy těžby ložiska stavebních surovin s přiměřenou časovou perspektivou. Pro zajištění dostatku stavebních surovin pro realizaci významných liniových staveb není okamžitě možné využití dalších nových zdrojů až po dotěžení stávajících, proto řízení běží v předstihu. **S tím souvisí i načasování plánovaných klíčových stavebně silničních a železničních projektů, které se opírají o koncepční dokumenty na krajské a celostátní úrovni.**

Jak dále vyplývá z aktualizovaných údajů o pohybu zásob stavebních surovin a reálně vytěžitelných zásob ve funkčních kamenolomech a pískovnách na území LK, jakkoliv je z některých stran zpochybňována aktuální potřeba nových záměrů, zásoby dosavadních těžených ložisek stavebního kamene nejen v Libereckém kraji, ale i v sousedních krajích a vlastně i v celé republice nevyhnutelně ubývají. Stále sofistikovanější a organizovanější odpor některých orgánů státní správy, ekologických sdružení a také i veřejnosti má pak zásluhu na tom, že pro nemožnost získat přes její tvrdý odpor následná povolení těžby, končí i některé dlouhodobě provozované lomy, u nichž zbývají k dotěžení poslední zbytky zásob. U některých těžených lomů je pak stále těžší nalézt vyhovující expediční trasu přes rozšiřující se novou zástavbu po technicky nevyhovující komunikaci apod. Počty generovaných pracovních míst nejsou tak významné jako u koncových zpracovatelských či obchodních záměrů a jedinou legální motivací mohou být pouze povinné finanční odvody ze stanovených DP a z vytěženého množství suroviny. Některá ložiska prakticky stejného stavebního kamene měla to štěstí, že byla zavčas vyhodnocena a povolena podle „měkkých“ pravidel daleko před nabytím účinnosti zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, když u některých lomů byla povolena těžba dokonce ještě v dobách minulého režimu, tj. daleko před nabytím účinnosti zákona č. 244/1992 Sb.

V dlouhodobém měřítku pro zásobování kvalitním stavebním kamenivem území Libereckého kraje do roku 2030 není v žádném případě možné počítat se stávajícími doznívajícími výhradními ložisky Tachov u Doks v DP Tachov, Záhoří-Proseč v DP Záhoří-Proseč, Smrčí-2 a 3 s DP Smrčí, Krásný Les u Frýdlantu s DP Krásný Les, Chlum – Maršovický vrch s DP Chlum I a dál nevýhradními ložisky Záhoří – Proseč, Cidlina-Doubravice, které zaujímají velmi nízkou životnost (max. do 7-10 let). Nehledě na to, těžba na nevýhradním ložisku Žandov u České Lípy a výhradním ložiskem Žandov u České Lípy v DP Žandov byla již

ukončena. V doposud funkčních kamenolomech nulové zásoby vykazují následující DP Tachov I a DP Tachov II na výhradním ložisku Tachov u Doks. Obnova či zahájení nové těžby na náhradních ložiskách stavebního kamene je naprosto logickým vyústěním aktuálního kritického stavu ve smyslu nízkých objemů vytěžitelných zásob na stávajících využívaných ložiskách. Rovněž stávající využívaná ložiska stavebního kamene Tachov u Doks, Bezděčín, Smrčí 2 a 3, Záhoří-Proseč, Chlum-Maršovický vrch a Krásný Les u Frýdlantu, Studenec u Horek a Cidlina-Doubravice na území Libereckého kraje v žádném případě neprodukují zdroje kvalitního kameniva frakce 32–63 mm třídy BI kategorie KV podle ČSN EN 13 450 vhodného na železniční lože. Ložisko Bezděčín v DP Bezděčín a v DP Bezděčín I, Studenec u Horek, Cidlina-Doubravice produkují nekvalitní, podřadné melafyrové drtě a šterkodrtě vhodné většinou na posypy místních komunikací vhodné většinou na posypy komunikací a lesních cest (frakce 0–32 mm, 0–63 mm a 32–63 mm). S postupným úbytkem kvalitních zásob v Libereckém kraji se v některých kamenolomech dotěžují i nekvalitní partie alterovaných fonolitů, melafyrů a sonnenbrandových (kuličkovitě rozpadavých) bazaltů, většinou vhodných pouze do šterkodrtí (např. ložiska Tachov u Doks, Krásný Les u Frýdlantu, Smrčí 2 a 3, Chlum – Maršovický vrch s DP Chlum I aj.). Z hlediska kvalitativního na většině využívaných ložisek surovina vyhovuje jenom vybraným technickým normám ČSN EN (kolísavá nasákavost, mrazuvzdornost, velmi nízká pevnost, vysoká rozpadavost a špatná tvarovatelnost zrn s výsledným zařazením suroviny do třídy C-E pro podřadné využití) a s výrazným omezením a uplatněním výrokové produkce na trhu.

Požadovanou potřebnou kvalitu kvalitního kameniva frakce 32–63 mm třídy BI kategorie KV podle ČSN EN 13 450 vhodného na železniční lože a dalších potřebných výrokových sortimentů vhodných do velmi náročných, vysokopevnostních a vodostavebních betonů a rovněž do asfaltových směsí a pro povrchové vrstvy pozemních komunikací, letištních a jiných dopravních ploch podle norem ČSN EN 12620, ČSN EN 206-1 a ČSN ISO 6783 a ČSN EN 13043 mohou v dlouhodobém měřítku zajišťovat pouze kamenolom Luhov-Brniště-Tlustec s DP Luhov a také kamenolom Košťálov-Stružinec s DP Košťálov I. Vzhledem k tomu, že surovina na ložisku Luhov-Brniště-Tlustec s DP Luhov se vyznačuje prvotřídní kvalitou kameniva a v místě expedice se nachází vysoce kapacitní železniční vlečka s dostatečným zázemím pro manipulaci a nakládku hotových sortimentů, bude podstatná část roční produkce zařazená do nejvyšších kvalitativních tříd dle požadavků ČSN EN 13 450 Kamenivo pro kolejové lože směřována pro využití na kolejové lože (tj. přírodní kamenivo frakce 32–63 mm pro železniční svršky a pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku frakce 0–32 mm). Zbývající část roční produkce bude využita pro výrobu kvalitního drobného drceného kameniva (DDK), zbývajících frakcí hrubého drceného kameniva (HDK) a pro výrobu kvalitního tříděného lomového kamene (LKN). Kvalita suroviny z ložiska Luhov-Brniště-Tlustec je natolik výjimečná, že garantuje ve vysokých objemech konstantní vysokou kvalitu suroviny na železniční spodky a svršky, a tím prodlužuje trvanlivost železničního spodku a svršku a zejména životnost železničních koridorů.

Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektů je žádoucí, když jsou potřebné surovinové zdroje vhodné kvality situovány co nejbližší realizovaným stavbám. Krajinně únosné využívání místních ložisek je pro ochranu životního prostředí přínosné, neboť minimalizuje dopravu surovin na velké vzdálenosti. Přírodní kamenivo (tj. jak drcené, tak i těžené) je těžký a objemný produkt, jehož přepravní náklady představují významnou část nákladů na jeho dodání. Z toho důvodu lze předpokládat, že relevantní trhy v oblasti kameniva budou z geografické stránky vymezovány určitou dojezdovou vzdáleností od zdroje. Přeprava kameniva pomocí nákladní silniční dopravy na vzdálenosti přesahující 60–80 km přináší významný nárůst přepravních nákladů a z hlediska hospodárnosti se taková dodávka obvykle stává neefektivní. Delší než obvyklá 60kilometrová dojezdová vzdálenost je možná v případě, že k dodávkám kameniva lze využít železniční či nákladní lodní přepravy, nicméně těchto

způsobů je v České republice pro účely přepravy kameniva užíváno pouze marginálně, vyjma kamenolomů, kde se nachází dostatečný prostor pro nákladové stanoviště a kompletní zázemí pro železniční nakládku s dostatečnou kapacitou nákladního a manipulačního prostoru pro překladiště suroviny na železniční vagony. V případě některých regionů v ČR, v nichž se nevyskytují vhodná ložiska kamene (např. Zlínský kraj, západní a severní část území Královéhradeckého kraje) a k pokrytí potřeby kameniva jsou nezbytné dodávky z ložisek v okolních regionech, však může být ekonomicky efektivní dopravní vzdálenost i vyšší, a to až do cca 80–100 km.

Na území Libereckého kraje a v krajích sousedních je zcela zřejmé, že z důvodu postupného ubývání kvalitních zásob a zvyšující poptávky po vyšší kvalitě sortimentních skladeb dochází v některých případech k nutnosti expedice suroviny vyšších kvalitativních tříd na delší vzdálenosti (např. z ložiska Košťálov-Stružinec se expeduje surovina až do vzdálenosti 100–120 km do lomu Libochovany v Ústeckém kraje, a nebo se surovinou z Košťálova zaváží sortimentními frakcemi (2-4 mm, 4-8 mm, 16 -32 mm a šterkodrtěma frakce 0-63 mm) dotěžovaný kamenolom Bezděčín, který nevyhovuje svojí kvalitou suroviny a zcela identická situace se zavážením může nastat na lomu Tachov, který produkuje v minimálních objemech pouze šterkodrtě 0-32 a 0-63 mm). To však s sebou přináší větší zatížení komunikací a zatížení životního prostředí a zároveň tak i zvýšení ceny kameniva. Rovněž navýšení produkce a poptávky suroviny (pro jiné účely než na kolejové lože) s markantně zvýšenou těžbou na stávajícím ložisku stavebního kameniva na území Semilská (např. u ložiska Košťálov-Stružinec) znamená **zvýšení negativních dopadů těžební a úpravárenské činnosti na životní prostředí a dopravního zatížení s větším rizikem dopadů na veřejné zdraví obyvatel** (zejména v obcích Stružinec, Libštát, Bělá, Lomnice nad Popelkou aj.), které již v současné době jsou na horní hranici možného zatížení území a rovněž rychlejšímu vyčerpání disponibilních zásob stavebního kamene.

Pokud dojde k očekávané poptávce po kvalitní surovině kameniva vhodného i mimo jiné pro kolejové lože dle ČSN EN 13 450 Kamenivo pro kolejové lože (v současné době jako jediné zdroje kameniva frakce 32–63 mm třídy BI kategorie KV podle ČSN EN 13 450 jsou pouze kamenolom Košťálov-Stružinec a zejména ložisko plánované do těžby Brniště-Luhov-Tlustec s DP Luhov jako zdroj kameniva frakce 32–63 mm třídy BI kategorie KV a jako zdroj kameniva frakce 0–32 mm kategorie BI KV) na území Libereckého, Královéhradeckého kraje a celé severní poloviny Středočeského kraje **nebude možno pokrýt potřebu této suroviny požadované jakosti ani ze vzdálenějších ložisek** (např. z území Ústeckého kraje či z okresu Kolín) z důvodů vysokých dopravních nákladů (vzdálenost ložisek min. 100 km). Pokud by se přeci jenom k takovéto variantě přihlíželo (což není technicky a ekonomicky možné), došlo by k markantnímu navýšení jednotkové ceny za 1 t výrobního sortimentu (produktu kameniva), tím i zvýšení cen vstupů do stavebnictví a prodražení plánovaných veřejně prospěšných staveb a zejména k podstatnému zatížení komunikací a zatížení životního prostředí těžkotonážní nákladní automobilovou dopravou. Nehledě na to ložisko Košťálov-Stružinec zaujímá těleso permského doleritu, který intrudoval do permokarbonské výplně podkrkonošské pánve a tím jsou na svrchním a spodním kontaktu přibližně 100 m mocné intruze vyvinuté alterované zóny. V čerstvém stavu – zejména ve spodní části lomu – je hornina velmi pevná a kvalitní, ale ložiskem procházejí tektonické poruchy, které kvalitu kameniva lokálně výrazně snižují. Právě nekvalitní polohy vedou k vysokému podílu odvalu (deponováno již kolem 500–550 tis. m<sup>3</sup> výsivkového materiálu) a na jednotkový objem výrobku tak dochází k výraznějšímu zásahu do krajiny a přírody, než je tomu v případě Tlustce. Max. roční produkce v kamenolomu Košťálov-Stružinec se pohybuje kolem 800 – 1350 tis. tun, tj. 260 - 450 tis. m<sup>3</sup>/rok.

Z kamenolomu Košťálov-Stružinec se největší objemy celkové roční produkce drceného kameniva upravují do šterkodrtí a drobného a hrubého drceného kameniva, zejména pak jako

kamenivo vhodné do betonu, pro asfaltové směsi a povrchové vrstvy pozemních komunikací a pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace. Pouze jediné v současnosti těžené ložisko v kraji, jehož surovina vyhovuje dle podnikových norem a normy ČSN EN 13450 Kamenivo do kolejového lože, a to pouze frakce 32–63 mm do kolejového svršku, je ložisko Košťálov-Stružinec s DP Košťálov I. Frakce 32–63 mm třídy BI vhodné pro kolejové lože se zejména získávala selekcí s vyloučením zvětralých partií a zón podél tektonických poruch a to z etáží č. 1A (487 m n. m.), č. 1 (476 m n. m.), č. 2 (467 m n. m.), č. 3 (461 m n. m.), č. 4 (452 m n. m.), č. 5 (442 m n. m.), č. 6 (432 m n. m.), č. 7 (420 m n. m.) a č. 8 (405 m n. m.). V současné době se z tohoto kamenolomu žádná frakce vhodná do kolejového lože nevyrábí, jelikož z lomu se výhradně produkuje pouze hrubé a drobné drcené kamenivo vhodné dle norem ČSN EN 12620 Kamenivo do betonu a ČSN EN 13043 Kamenivo pro asfaltové směsi a povrchové vrstvy pozemních komunikací, letištních a jiných dopravních ploch.

V dané oblasti je velmi špatná dopravní dostupnost a kvalita komunikací. Neexistuje přímé kvalitní napojení na páteřní dopravní síť – na dálnici či komunikaci I. třídy. Tudiž z hlediska širších dopravních vztahů leží ložisko Košťálov-Stružinec mimo významné dopravní tahy, což zvyšuje negativní dopady (hluk, prašnost a další synergie) zapříčiněné vlivem velké intenzity těžkotonážní nákladní dopravy. Území se rozkládá při silnicích II/283 a II/286, které zajišťují hlavní dopravní vazby, a to ve směru na Semily, Jilemnici, Libštát a Lomnici nad Popelkou. Ostatní druhy dopravy jsou v území zastoupeny celostátní železniční tratí č. 030 (Hradec Králové -) Jaroměř - Liberec. Dopravní obsluha území obce je vázána především na silnici II/283 vstupující do území ze směru od Semil a pokračující dále na Libštát. Silnice je vedena v údolní poloze toku Olešky. Z této konfigurace terénu vyplývají i její ne zcela odpovídající směrové a rozhledové poměry. Tuto silnici při centrální části obce kříží silnice II/286, vedoucí od Lomnice nad Popelkou přes Košťálov a Kundratice na Jilemnici. Silniční síť v území doplňují pak silnice III/28310 na Stružinec, silnice III/2839 zajišťující dopravní přístup do místní části Čikvásky, a okrajově i silnice III/28614 napojující Kruh na silnici II/286. Dříve uvažované záměry na přeložky těchto silnic vyžadují vysoké investiční nároky, které jsou prozatím ekonomicky naprosto nezdůvodnitelné, přičemž s ohledem na vysoké dopravní zatížení těchto silnic II. třídy by bylo vhodné docílit výsledného či očekávaného efektu, který by měl spočívat ve snížení dopravního zatížení obytného území od negativních vlivů dopravy.

Doprava z kamenolomu Košťálov-Stružinec je většinou směřována na komunikaci II/286 Lomnice nad Popelkou – Košťálov s vysokou intenzitou dopravní zátěže. Zhoršení kvality komunikací lze vypočítat právě zvýšením dopravní zátěže vlivem rozvoje těžby v kamenolomu Košťálov-Stružinec. Výrazné zatížení silniční dopravy na komunikaci II/286 je kumulováno jak z expedice kameniva z kamenolomu Košťálov, tak i dopravou na velkokapacitní skládku komunálního odpadu nadregionálního významu společnosti Marius Pedersen, a. s., v Košťálově, kde se zavází vytěžený prostor bývalého lomu. Průjezdni komunikace II. třídy je bohužel místy velmi úzká a je silně zatížená těžkou tranzitní nákladní automobilovou dopravou z kamenolomu a ze skládky Košťálov.

Z tohoto důvodu celková roční produkce kameniva na ložisku Košťálov-Stružinec je výrazně limitována nákladní automobilovou dopravou – expedicí hotových výrobků. Poměrně malou nadějí je, že po cca 24 letech byla kvůli přetížené dopravě zprovozněna železniční vlečka z kamenolomu v Košťálově (začátek ve stanici Košťálov, výhybka č. 5 z koleje č. 1 v traťovém km 94,881), což mělo snížit objem přepravy realizované těžkou nákladní dopravou. Zatím se v předchozích letech tato vlečka využívala sporadicky (po železnici bylo vyexpedováno pouze 25–30 tis. tun suroviny). Železniční vlečka, která s ohledem na nepříznivou situaci nakládky (vlak nacouvá, nakládá se postupně jeden vagon za druhým, což je zdlouhavé) dosud zvládá přibližně 5-10 % expedice z lomu. Železniční vlečka totiž nemá v žádném případě parametry

pro vysokokapacitní přepravu suroviny po železnici, zaujímá pouze 1 kolej. U vlečky bude zapotřebí rovněž vyřešit nakládací pás s násypkou pro zvýšení efektivity nakládky suroviny do vagonů. Na celé vlečce je maximální povolená traťová rychlost 10 km/hod. Vlečka nemá k dispozici seřadovací nádraží a možnost paralelní nakládky výrazně urychlující železniční expedici.

Bohužel obdobně kritická situace s disponibilními zásobami stavebního kamene jako v Libereckém kraji je v sousedním Ústeckém, Královéhradeckém a Středočeském kraji. Z pohledu potřeby stavebního kamene je silně deficitní severní polovina Středočeského kraje, kde jsou v provozu pouze výhradní ložiska Klecany-Husinec a v nízkých objemech i částečně lom Čenkov s nízkou životností zásob. Vlastně všechny okolní kraje jsou na pokraji své soběstačnosti a některé se už dostaly do deficitu. Největší deficity jsou v krajích Praha, Středočeský, Zlínský, Liberecký, Ústecký, Královéhradecký, Jihočeský, Karlovarský, dokonce i kraj Vysočina, a částečně i Pardubický kraj. Vzhledem k tomu, že jsou zásoby suroviny v celé severní části Středočeského kraje (tj., okresy Mělník, Kladno, Nymburk, Mladá Boleslav, Praha –východ) naprosto nedostačující, ba dokonce silně deficitní, z tohoto důvodu je nutné do těchto mankovních oblastí kraje zajišťovat dovoz kvalitního stavebního kamene a jeho drtí ze sousedního Libereckého kraje i do budoucna. Rovněž dovoz suroviny pro výstavbu a rekonstrukce silničních a železničních tratí je nutné zajišťovat z provozoven, které mají certifikáty svých produktů pro tento druh použití.

Liberecký kraj disponuje pouze na některých ložiskách vysoce kvalitním stavebním kamenivem splňujícím veškeré kvalitativní ukazatele zařazených dle norem ČSN a EN, a tudíž se dá předpokládat saturace potřeb do severní deficitní části Středočeského kraje (zejména pak do okresů Mělník, Mladá Boleslav, Praha-východ a Nymburk) s ideální možností dopravy suroviny po železnici (cca 40-50 km vzdálené) a rovněž saturace potřeb do jižní, jihozápadní a západní deficitní části Královéhradeckého kraje (okresy Hradec Králové a Jičín), která je většinou satureována surovinou z těžebních ložisek z oblasti Semilská. Kamenivo se dá použít hlavně do speciálních vysokopevnostních betonů při výstavbě celostátně a nadregionálně důležitých staveb (jako je dostavba dálnice D11 (dílní úseky č. 1106 Hradec Králové – Smiřice, č. 1107 Smiřice – Jaroměř, č. 1108 Jaroměř – Trutnov a č. 1109 Trutnov – hranice s Polskem, včetně cca 30 mostů - z toho 13 dlouhých nad 100 m) ke stávajícímu hraničnímu přechodu Královec – Lubawka, dále dílní rychlostní obchvaty staveb č. 510, 516, 517, 518, 519 č. 520 v severní části Pražského okruhu, mostů a přivaděčů a v neposlední řadě i do výstavby vysokorychlostního koridoru RS4 - Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem –hranice SRN/ČR – Drážďany, či modernizace železničních tratí Kolín - Lysá n.L. - Ústí n.L. Střekov – Děčín, Praha – Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně), tj. kamenivo na kolejové lože a zároveň do obaloven pro výrobu asfaltových směsí a živců apod. Velký podíl potřeby kameniva je rovněž vázán na regionální průmyslová centra. Zdroji exponovanosti v Libereckém kraji jsou jednak významné silniční a železniční komunikace (silnice R 35 Turnov –Úlibice – Hradec Králové a dále napojení na komunikační systém Polsko a SRN, silnice č. 9 obchvat České Lípy, silnice I/13, úsek Svorný Bor - Manušice (silnice I/9) - hranice LK, dále modernizace, nové úseky, elektrizace, zdvojkolejnění či železniční spojení úseku hranice LK – Turnov – Liberec, úseku Turnov – Čtveřín, či úseku Liberec – Česká Lípa - úseku Bílý Kostel nad Nisou – Rynoltice apod.), jednak významná centra uvnitř území – především krajské město, bývalá okresní města a další střediska regionálního významu (Turnov, Nový Bor, Doksy, Harrachov, Bedřichov, Benecko, Horní Branná). Naopak v minimální míře se počítá se spotřebou surovin v oblastech CHKO, KRNAPu a MCHÚ, pouze pro úpravu lesních komunikací, do násypů a podsypů.

V rámci této práce uvažujeme s prognózní variantou vyšší investiční výstavby, a tudíž vyšší potřeby suroviny. V období 2018-2035 lze důvodně očekávat zvýšení těžeb stavebního

kamene a šterkopísků v souvislosti s již realizovanými, popř. s plánovanými stavbami celostátního a nadregionálního významu.

V rámci vlastního propočtu potřeby suroviny pro běžný metr délky vozovky při jejich konstrukční normované šířce (např. komunikace R35 a D11) se vycházelo z přísných evropských norem zemí EU, získaných z Německé spolkové republiky, Francie a zejména ze Švýcarska. Pro srovnání na běžný metr délky dálnice (o celkové šířce vozovky 27,5 - 31,5 metru), násypové konstrukční vrstvy o tloušťce 1,5 metru a betonové vrstvy o celkové šířce 22 metrů s tloušťkou betonové vrstvy 0,3 metry se max. spotřebuje cca 50–55 m<sup>3</sup> šterkopískové suroviny/na běžný metr. Na běžný metr délky rychlostní komunikace (o celkové šířce vozovky 22,5-25,5 metrů), násypové konstrukční vrstvy o tloušťce 1,5 metru a betonové vrstvy o celkové šířce 19-20 metrů s tloušťkou betonové vrstvy 0,3 metry se max. spotřebuje cca 38-42 m<sup>3</sup> šterkopískové suroviny/na běžný metr. Pro stavby běžného metru tunelových tubusů o průměru chodby 12 metrů a šířce vozovky 4,5 metru na každou stranu s max. mocností násypné vrstvy 4,2 metry činí spotřeba betonové a šterkopískové směsi cca 55–60 m<sup>3</sup>/na běžný metr. V neposlední řadě na stavbu jednoho běžného metru délky mostních betonových a železobetonových konstrukcí o celkové projektované šířce 12,6 metru se spotřebuje min. cca 35 m<sup>3</sup> betonové směsi.

Z výše uvedeného plyne, že naše tuzemské přepočty na spotřebu suroviny jednoho běžného metru délky liniových konstrukcí a dopravních komunikací se spotřebuje v podstatě adekvátní množství stavebních – šterkopískových a betonových materiálů, jako se praktikuje v zemích EU.

V ČR se odhaduje, že recyklovaný stavební materiál tvoří cca 10-15ti % podíl oproti těžbě primárního přírodního materiálu. Průměrný rodinný dům ke své stavbě spotřebuje cca 400-450 tun kameniva (ve formě betonu a dalších produktů), vysokorychlostní železnice, včetně její modernizace spotřebuje cca 10-15 tis. tun kameniva na 1 km délky a dálnice spotřebuje cca až 50 tis. tun kameniva na 1 km délky. V ČR jakožto i v dalších členských státech EU převažuje výstavba nových budov nad opravami stávajících.

V případě realizace koridoru R 35, resp. I/35 o celkové délce 36,2 km vychází na základě výše uvedených propočtů v průměru spotřeba stavebního kameniva o celkovém objemu 1,4 mil. m<sup>3</sup>. Jenom podotýkáme, že se jedná o objem kameniva použitelný pouze na konstrukční vrstvu vozovky, která nezahrnuje objem na sanační úpravy svahů násypového tělesa (ten bude pravděpodobně využitý z výkopových prací). Na realizaci dalších významných plánovaných veřejně-prospěšných staveb (stavby liniové a plošné zástavby apod.) na území Libereckého kraje se předpokládá spotřeba stavebních surovin (drceného kameniva a těženého kameniva – písků a šterkopísků) o celkovém objemu 2,5 – 4,5 mil. m<sup>3</sup> (pro liniové stavby), a cca 0,5-1,5 mil m<sup>3</sup> (pro plošné stavby).

Na rekonstrukci stávajících liniových staveb infrastruktury se předpokládá objem těchto surovin cca do 4-5 mil. m<sup>3</sup>. Na modernizaci železniční tratě a kolejových svršků pro jednokolejnou trať (o celkové plánované ploše v Libereckém kraji cca 150-200 ha) se předpokládá cca 2,5-3 mil m<sup>3</sup> drceného kameniva frakce 32-63 mm. Na plánované optimalizace železničních tratí (zejména pak tratě úseku Turnov – Semily – hranice LK - Stará Paka) o celkové ploše 546,4 ha se předpokládá celkový objem suroviny 2,73 mil. m<sup>3</sup>. Kolejové lože jako součást konstrukce železničního svršku patří k základním prvkům, které rozhodují o kvalitě celé soustavy, o její životnosti a ekonomické výhodnosti. Úkolem kolejového lože je tlumit dynamické rázy od vozidel, přenášet zatížení z koleje do pražcového podloží, zajišťovat odpor proti příčnému a podélnému posunu kolejového roštu a umožnit směrové a výškové polohování koleje a výhybek.

Základním materiálem kolejového lože je v současné době drcené přírodní kamenivo frakce 32 – 63 (mm). České dráhy v současné době spravují cca 9.430 km železničních tratí, 17 tisíc km kolejí a přes 27 tisíc výhybek. Téměř 99 % železničního svršku má klasickou konstrukci,

tj. kolejový rošt uložený ve štěrkovém loži. Lze odhadnout, že v kolejích ČD je uloženo cca 23 milionů m<sup>3</sup> kameniva, převážně frakce přírodního kameniva 32 – 63 mm v kvalitativní třídě B 0 a B I.

V přepočtu na jednotkovou délku tratě při plnohodnotné aplikaci přírodního kameniva se jedná o spotřebu max. 2,8 m<sup>3</sup> kameniva na 1 m délky, tj., přes 8 tun na 1 metr délky. Obecně můžeme konstatovat, že pro kompletní realizaci 1 km jednokolejové tratě se přepočet konkrétní spotřeby objemu kvalitního drceného kameniva pohybuje kolem 8000 tun (zdroj <http://www.sfdi.cz/metodiky>).

Kvalitativní požadavky na drcené přírodní kamenivo předpisuje rovněž ČSN 72 1512 „Kamenivo pro stavební účely“. České dráhy své požadavky upřesňují v „Obecných technických podmínkách“ (OTP).

Hospodaření s kamenivem (materiálem) kolejového lože využívá

- strojního čištění kolejového lože (je nezbytné používat jednotnou velmi kvalitní frakci 32 – 63 mm, vyloučit drobnozrnné materiály),
- recyklace kameniva kolejového lože (recyklované kamenivo může nahradit až 50 % objemu potřebného materiálu kolejového lože vhodného pouze už jenom do kolejového spodku frakce 0-32kvmm a to ještě v závislosti na technických parametrech dané koleje; procento využitelnosti kameniva je proměnlivé, protože ne všechno kamenivo si zachovává takové kvalitativní parametry, aby bylo možno je využívat po recyklaci).

V řadě případů je cenově výhodnější přírodní kamenivo (zejména kvůli nákladům na manipulaci, úpravu a kvalitativně-jakostním ukazatelům a vyhodnocení, včetně dopravného/expedice). Drcené přírodní kamenivo se rovněž spotřebovává:

- do konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku a odvodnění,
- při výrobě betonových prahů příčných i výhybkových,
- při stavbě betonových konstrukcí staveb železničního spodku (mosty, tunely, všechny druhy zdí, nástupiště, rampy, zpevněné plochy, oplocení apod.),
- při výrobě železobetonových prvků železničních přejezdů a přechodů,
- při stavbě budov.

Česká republika nemá dostatek dlouhodobých zdrojů kvalitního kameniva. Jedná se o přírodní zdroje, které je nutno využívat šetrně a účelně. Je proto nezbytné co nejlépe využívat již vytěžené, v kolejích ležící kamenivo; jeho druhotné využití představuje opětovné využívání v konstrukci kolejového lože, jako materiálu konstrukčních vrstev železničního spodku, materiálu pro zřizování drážních stezek apod.

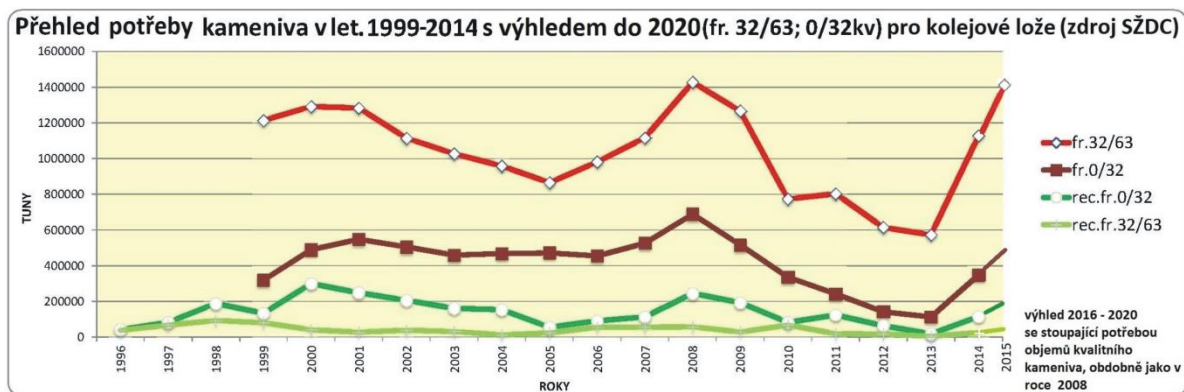
Při modernizaci a výstavbě koridorů se prokázalo, že recyklováním starých materiálů konstrukčních vrstev prahcového podloží lze docílit některých provozních nákladů (úspora v oblasti odpadového hospodářství v odvozu „vyřazeného“, kvalitou nevyhovujícího kameniva na skládky, poplatky za skládkování atd.).

Podle Ministerstva dopravy ČR vyplývá, že v období po roce 2020 budou na území ČR velmi vysoké a nadále rostoucí nároky na velké objemy a přípravu suroviny pro dlouhodobé odběry hotových upravených produktů vhodných zejména pro kolejová lože dle ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože (tj. přírodního kameniva frakce 32/63 mm pro železniční svršky a pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku frakce 0/32 mm).

Z nejnovějších informací Ministerstva dopravy vyplývá, že v následujícím období po roce 2018 – 2020 budou na území ČR velmi vysoké a nadále rostoucí nároky na velké objemy a přípravu suroviny pro dlouhodobé odběry hotových upravených produktů vhodných zejména pro kolejová lože dle ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože (tj. přírodního kameniva frakce 32–63 mm pro železniční svršky a pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku frakce 0–32 mm). Očekávaný vývoj tržní poptávky po kvalitním kamenivu – po upravených



produktech vhodných pro kolejová lože dle ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože (tj. přírodního kameniva frakce 32–63 mm pro železniční svršky a pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku frakce 0–32 mm) pro roky 2016–2020 je znázorněný v následujícím obrázku č. 13 (zdroj SŽDC, a. s.):



Obrázek č. 13: Očekávaný vývoj tržní poptávky po kvalitním kamenivu.

Součástí železniční dráhy jsou:

a) **železniční spodek**, který tvoří těleso železničního spodku, stavby a zařízení železničního spodku, jakož i dopravní plochy,

b) **železniční svršek**, který je tvořen z kolejí, výhybek, zvláštních konstrukcí a konstrukčních prvků; součásti železničního svršku jsou zejména kolejnice, kolejnicové podpory, upevňovač, drobné kolejiwo, výhybkové součásti, dilatační zařízení, izolované styky, vodivá a speciální spojení, přídržné kolejnice, ochranné kolejnice, ozubnicové tyče, zařízení proti putování kolejnic, pražcové kotvy, kolejové lože, ohřev výhybek.

Kolejové lože je základem konstrukce koleje, jeho úkolem je vytvářet pružné uložení kolejového roštu, roznášet zatížení z kolejového roštu na pláň tělesa železničního spodku, zajistit odpor proti příčnému a podélnému posunu koleje, umožnit směrovou a výškovou úpravu koleje a zabezpečit odvod srážkové vody z koleje. Železniční spodek je jednou ze základních částí konstrukce železniční tratě a je tvořen tělesem železničního spodku, stavbami železničního spodku, dopravními plochami a komunikacemi a drobnými stavbami a zařízeními železničního spodku. Těleso železničního spodku slouží k uložení konstrukce železničního svršku. Je tvořeno buď zářezem vyhloubeným v terénu, náspem zhotoveným zpravidla ze zemin a hornin vytěžených v zářezech, odřezem nebo kombinací částečného zářezu a náspu. Konstrukce železniční tratě neboli železniční těleso se tedy dělí na železniční svršek a železniční spodek. Klasickou konstrukcí železničního svršku (s kolejnicemi uloženými na příčných pražcích ve šterkovém loži) lze považovat kolejový rošt uložený na pražcovém podloží, které tvoří vícevrstvý systém (vrstva šterku pod pražcem, konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku a zemní těleso). Materiálem používaným pro kolejové lože je zejména přírodní kamenivo frakce 32-63 mm třídy BI. Kamenivo je tedy prioritně přírodní (drcené, těžené), popř. recyklované (vytěžené z kolejového lože a upraveno v recyklačním zařízení).

Kolejovým ložem se rozumí konstrukce pod pražci a kolejemi, případně výplň mezi pražci a kolem jejich hlav nebo rozšíření mezi výhybkami ve zhlaví nástupištích zídek nebo na mostech a v tunelu. Při zřizování bezstykové koleje se objem kolejového lože pro kolej zvyšuje o 0,05 m<sup>3</sup> na každý m délky koleje v oblouku jakéhokoliv poloměru. Množství měrných jednotek kolejového lože z kameniva v koleji nebo ve výhybkách se určuje v m<sup>3</sup> objemu lože určenému z projektovaných rozměrů. Od celkového objemu se odečítá objem pražců pro kolej na 1,0 m délky při různých rozvětvení, rozdělení a rozměrech v množství od



0,105 m<sup>3</sup> do 0,163 m<sup>3</sup>. (zdroj Aktualizace oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací železničních staveb (dále jen OTSKP-ŽS) 2017, schválená Centrální komisí MD ČR dne 17. 1. 2014, www.sfdi.cz). Z výše uvedených propočtů činí objemy kameniva v koleji (v m<sup>3</sup>) podle tloušťky a rozdělení pražců dle následující tabulky:

Tabulka č. 7: Objemy kameniva v koleji (v m<sup>3</sup>) podle tloušťky a rozdělení pražců.

Objemy kameniva v koleji v m <sup>3</sup>										
Druh pražce	Tloušťka	Rozdělení	Pro trať							
			jednokolejnou				dvoukolejnou (osová vzdálenost 4m)			
			přímá	v obouku			přímá	v obouku		
				p=50mm	p=100mm	p=150mm		p=50mm	p=100mm	p=150mm
Dřevo	300 mm	b	1648	1764	1888	2018	3043	3295	3560	3838
		c	1632	1749	1872	2002	3011	3263	3528	3806
		d	1620	1737	1860	1990	2987	3239	3504	3782
		e	1600	1717	1840	1970	2947	3199	3465	3743
		u	1617	1734	1857	1988	2982	3234	3499	3777
	250 mm	b	1425	1538	1658	1786	2683	2893	3150	3420
		c	1409	1522	1643	1770	2653	2862	3118	3388
		d	1397	1510	1631	1758	2631	2838	3094	3364
		e	1377	1490	1611	1738	2593	2798	3055	3324
		u	1377	1490	1611	1738	2593	2798	3055	3324
Beton SB5	350 mm	b	1924	2022	2149	2281	3486	3745	4016	4299
		c	1908	2007	2133	2266	3455	3714	3984	4267
		d	1896	1995	2121	2254	3432	3690	3961	4244
		e	1876	1975	2102	2234	3393	3651	3922	4205
		u	1893	1992	2119	2251	3426	3685	3956	4239
	300 mm	b	1693	1789	1912	2042	3086	3337	3599	3874
		c	1677	1774	1897	2026	3055	3306	3568	3843
		d	1665	1762	1885	2015	3032	3282	3544	3819
		e	1645	1742	1865	1995	2993	3243	3505	3780
		u	1662	1688	1882	2012	3026	3277	3539	3814
Beton SB8	350 mm	b	1914	2035	2161	2294	3511	3770	4040	4323
		c	1899	2020	2147	2279	3483	3741	4012	4295
		d	1888	2010	2136	2269	3461	3720	3990	4273
		e	1870	1992	2118	2251	3426	3684	3955	4238
		u	1886	2007	2134	2266	3456	3715	3986	4269
	300 mm	b	1684	1802	1925	2054	3111	3361	3624	3899
		c	1669	1787	1910	2040	3083	3333	3595	3870
		d	1658	1777	1900	2029	3061	3312	3574	3849
		e	1640	1759	1882	2012	3026	3276	3538	3813
		u	1656	1774	1897	2027	3056	3307	3569	3844
Beton B91	350 mm	u	1925	2029	2157	2293	3478	3743	4022	4314

Zdroj: Sborník pro údržbu a opravy železniční infrastruktury, č.j. 1769/SFDI/13704/2016, z prosince 2016, ÚRS PRAHA, a.s., je zpracovaný v souladu s obecně platnými právními předpisy a technickými předpisy, s interními předpisy a technickými kvalitativními podmínkami (TKP) správce železniční infrastruktury podle oborové příslušnosti v platném znění a v souladu s vyhláškou).

Základní charakteristiky kameniva pro kolejové lože v Evropě jsou dány evropskou normou EN 13450 – Aggregates for railway ballast, která vznikla roku 2002 a postupně je přijímána většinou členskými státy CEN. V ČR je používáno dělení kameniva pro kolejové lože na třídy BI, BII a C podle fyzikálních a geometrických vlastností kameniva. V české normě je stanovena minimální objemová hmotnost kameniva  $\rho \geq 2000 \text{ kg.m}^{-3}$ . Nejdůležitější funkcí kolejového lože je roznášení zatížení z kolejového roštu na plán tělesa. Kolejové lože je schopno přenášet velká svislá tlaková zatížení na základě úhlu vnitřního tření. Schopnost přenášení tahového namáhání a vodorovného zatížení je výrazně nižší. Další funkcí kolejového lože je úprava výškové a směrové polohy koleje. Kolejové lože zabraňuje

příčnému či podélnému posunu pražců. Díky tomu, že zvyšuje pružnost kolejového svršku, napomáhá tlumení dynamických účinků železničních vozidel.

Důležitou funkcí je zabezpečení odvedení srážkové vody. V případě nedostatečně propustného šterkového lože dochází k degradaci betonových pražců a tím zkrácení doby životnosti. Nejzávažnějším důsledkem snížené propustnosti kolejového lože je snížení únosnosti podloží.

Kolejové lože je zejména tvořeno šterkodrtí a šterkem frakce 32/63 mm. Použité kamenivo musí splňovat požadované vlastnosti dané Obecnými technickými podmínkami „*Kamenivo pro kolejové lože železničních drah*“. Tyto požadované vlastnosti musí být prokázány prodejcem kameniva. Výrobce kameniva musí mít platné „Osvědčení o kvalitě kameniva pro kolejové lože“, která vydává a kontroluje Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“). Je třeba, aby použitý materiál zaručoval své vlastnosti po předpokládanou dobu životnosti stavby. Mezi požadované vlastnosti patří mechanická pevnost a stabilita stavby, ochrana šíření hluku a ochrana zdraví a životního prostředí.

**Vhodné horniny pro výrobu drceného kameniva pro kolejové lože jsou vyvřelé horniny, kterými jsou například čedič, diorit a žula. Naopak nevhodnými horninami jsou sedimenty a metamorfity, např. břidlice, vápence a dolomity, a to kvůli své vysoké štěpnosti, nevhodnému tvarovému indexu, nízké odolnosti proti otěru, nízké pevnosti, vysoké nasákavosti.** Kamenivo pro šterkové lože můžeme rozdělit podle původu a podle jakosti. Podle původu rozeznáváme kamenivo nové přírodní, recyklované a umělé.

Nové přírodní kamenivo je „kamenivo pro kolejové lože nerostného původu, které bylo zpracováno pouze mechanicky. Může být vyráběno pouze z hornin nezasazených zvětráváním, nenamrzavých hornin a hornin odolných vůči povětrnostním vlivům. Kamenivo by mělo být odolné vůči dynamickým účinkům železničního provozu.

Umělé kamenivo je kamenivo anorganického původu, které bylo zpracováno tepelným nebo jiným procesem. Vyrábí se drcením a tříděním vychlazené vysokopecní strusky, která má vhodné chemické složení. Tato struska vzniká při výrobě surového železa a je řízeně skladována. Toto kamenivo lze použít pouze na podhradné koleje 5. – 6. řádu.

Recyklované kamenivo pro kolejové lože je kamenivo upravené z již dříve použitého kameniva pro kolejové lože. Toto kamenivo se vytěží z kolejového lože železničních drah a je upravováno v recyklačních zařízeních podle obecných technických podmínek. Tuto recyklaci mohou provádět pouze firmy, které mají platné „Osvědčení o způsobilosti k provádění recyklace kameniva pro kolejové lože“. Existují speciální požadavky pro skladování a recyklaci vytěženého materiálu. Kamenivo vytěžené z kolejí 1. - 4. řádu je nutné skladovat odděleně od kameniva vytěženého z kolejí 5. - 6. řádu, a to z důvodu následného zařazení kameniva do tříd jakosti. Recyklované kamenivo do kolejového lože lze znovu použít na tratích víceméně nižšího řádu. Recyklované kamenivo je možné použít do kolejového lože v plném profilu na tratích s rychlostí do 80 km/h. Na tratích s rychlostí do 160 km/h lze použít recyklované kamenivo pouze do spodní vrstvy max. 50 mm pod úroveň ložné plochy pražců.

**Na tratích s rychlostí nad 160 km/h není povoleno recyklované kamenivo používat. Rovněž zdůrazňujeme, že celkově pro železniční svršky a spodky nelze používat recyklace po stavebních a demoličních odpadech apod.**

Kamenivo pro kolejové lože se v České republice zařazuje z hlediska následného použití do tříd. Rozeznáváme třídy B 0, B I, B II a C na základě vlastností a jakosti. Požadavky pro zařazení kameniva do tříd jsou uvedeny v OTP [1] a v normě ČSN EN 13450. Velmi přísné a klíčové požadavky na charakteristiky kameniva pro kolejové lože lze rozdělit do dvou kategorií – požadavky na geometrické vlastnosti kameniva a mechanicko-fyzikální vlastnosti kameniva.

Za geometrické vlastnosti se považují - **frakce kameniva** - použitelná pro konstrukci kolejového lože je 32/63 mm nebo 32/50 mm, dále zrnitost kameniva – je popsána

procentuálním zastoupením hmotnosti jednotlivých frakcí kameniva a zjišťuje se prosévací zkouškou (Norma ČSN EN 13450 přesně definuje rozptyl propadů zrn jednotlivými sítí, který je třeba splnit, aby mohlo být kamenivo použito pro stavbu kolejového lože), dále **tvarem zrn – indexem plochosti**, který je určen hmotnostním podílem částic propadlých tyčovým sítím určité velikosti mezer k celkové hmotnosti vzorku. Index plochosti je referenční zkouškou pro určení tvaru zrn kameniva pro kolejové lože. Index plochosti musí být deklarován podle požadované kategorie (Index plochosti  $\leq 15$  pro třídu kameniva BI, Index plochosti  $\leq 20$  pro třídu kameniva BII a Index plochosti  $\leq 35$  pro třídu kameniva C). Dalším klíčovým parametrem kvality kameniva pro kolejová lože je **tvarový index** – což je charakteristika zrna kameniva, která dává do poměru nejdelší a nejmenší rozměr zrna (tzv. délka zrna). Zaoblenost hran zrn se zkoumá pouze u recyklovaného kameniva frakce 32/63 mm. Tato vlastnost se zkoumá zejména pro prokázání správné funkce drtiče.

Za mechanicko-fyzikální vlastnosti kameniva se považují - **Odolnost proti drcení** – je charakterizována pomocí součinitele Los Angeles (tzv. zkouška Los Angeles-  $LA_{RB}$ ), který se stanovuje za podmínek uvedených v ČSN EN 13450. Podstatou zkoušky je drcení kameniva 12 ocelovými koulemi v otáčejícím se bubnu. V některých případech je požadovaná také hodnota odolnosti kameniva proti drcení v rázu ( $SZ_{RB}$ ). Pro oba součinitele odolnosti proti drcení kameniva pro kolejové lože jsou na základě maximální přípustné hodnoty  $LA_{RB}$  a  $SZ_{RB}$  stanoveny kategorie, které jsou specifikovány v následující tabulce:

Tabulka č. 8: Základní mechanicko-fyzikální parametr kameniva – tj. maximální přípustné hodnoty odolnosti proti drcení.

Zaoblenost	Stupeň	Popis
bez zaoblenosti	Ostrohranná zrna	angulární, zcela neopracovaná zrna s ostrými řezavými hranami
s 25% zaobleností	Otupená zrna	subangulární, málo opracovaná zrna, ještě původního zachovalého tvaru s hranami jen otupěnými, neřezavými
s 50% zaobleností	Polozaoblená zrna	zrna s lehce zaoblenými hranami a ještě patrnými nezaoblenými úseky původního povrchu
se 75% zaobleností	Zaoblená zrna	hodně opracovaná zrna s pouhými stopami původního tvaru
se 100% zaobleností	Oblá zrna	oblázky, velmi dobře zaoblené, plně opracovaného tvaru

Dalším klíčovým mechanicko-fyzikálním parametrem kvality kameniva je **Pevnost a Odolnost proti otěru** – součinitelem popisujícím odolnost kameniva pro kolejové lože proti otěru je součinitel mikro- Deval  $M_{DE}$   $RB$ . Čím nižší je hodnota součinitele, tím lepší je odolnost kameniva proti otěru. Podstatou zkoušky je měření otěru kameniva v rotujícím bubnu za přítomnosti vody. V neposlední řadě je klíčovým parametrem **stálost kameniva** – a to zejména **Odolnost proti zmrazování a rozmrazování** – tato vlastnost se zkoumá z důvodu predikce chování kameniva v určitých klimatických podmínkách, dále - **Objemová hmotnost zrn kameniva** - pro kolejové lože nesmí být menší ani rovna  $2000 \text{ kg.m}^3$ , dále - **Nasákavost kameniva** – což je vlastnost kameniva pojmout určité množství vody a v neposlední řadě - **Rozpadavost kameniva** („Sonnenbrand“) – což je druh porušení zrna, které se vyskytuje v některých čedičových horninách (zejména stavebního kamene ložisko Krásný Les u Frýdlantu) a projeví se vlivem atmosférických podmínek v době měsíců až desítek let. Tento druh prasklin, či kuličkovitého rozpadu má za následek snížení pevnosti horniny a její následný rozpad na menší části.

Pro deklarování splnění přísných podmínek vlastností kameniva pro kolejové lože určených normou je potřeba provést zkoušky a hodnoty požadovaných výstupů těchto zkoušek jsou uvedeny v normě „ČSN EN 13450 – Kamenivo pro kolejové lože“ a v „Obecných technických podmínkách – Kamenivo pro kolejové lože“.

Způsob využití recyklátů kameniva pro kolejové lože závisí na stavu kvality kameniva po vytěžení. Recyklaci kameniva z kolejového lože se rozumí úprava výzisku z kolejového lože.

Výzisk kolejového lože je materiál získaný při odtěžení kolejového lože nebo podsítný materiál při strojním čištění kolejového lože. Někdy se recykluje pouze promýváním kameniva a jeho tříděním, čímž lze získat kamenivo menší frakce, ojediněle stejné frakce. Častější způsob recyklace je však drcení a třídění kameniva. Recyklát stejné frakce lze někdy využít pro stejné účely, pro které bylo kamenivo primárně určeno. Recyklát menší frakce se používá při rekonstrukcích dopravních staveb, silničních staveb popř. i kolejových. Cílem recyklace je dosáhnout technických požadavků uvedených v OTP v souladu se zákonem 22/1997 Sb. a v příloze normy ČSN EN 13450. Hlavní procesy recyklace jsou úprava křivky zrnitosti, ohranění zrn a oddělení cizorodých částic z materiálu. Recyklace kameniva vyzískaného z kolejového lože může probíhat několika postupy. V případě, že současná zrnitost a tvar zrn vyhovuje požadovaným podmínkám, lze kamenivo pouze zbavit podsítného materiálu a jemných částic a lze použít v menších objemech ve frakci 32/63 mm pro konstrukci kolejového lože. Mnohem častější je ale postup drcení kameniva na menší frakci, kterou lze využít pro stavbu konstrukční vrstvy železničního spodku, pro podkladní vrstvu silničních staveb či jako obsyp při uzavírání skládek či rekultivaci území. Produkty recyklace kolejového lože jsou nejčastěji železniční šterk nebo 0/32 mm šterkodrť. Při efektivní a víceméně náročné technologické úpravě lze provedením recyklace získat max. 50-60 % kameniva frakce 32-63 mm třídy BII, 25-30% kameniva frakce 0-32 mm, respektive 8-32 mm využitelného do konstrukce železničního spodku a cca 20 % odpadu.“ V praxi je někdy poměr výsledného množství recyklovaného kameniva k množství odpadu odhadem 3:1, někdy až 3:2. Z čehož vyplývá, že při rekonstrukci tratě, může být množství odpadu z železničního svršku redukováno na jednu třetinu s tím, že zbytek je možno uplatnit na recyklované kamenivo frakce 0/32 mm.

Po recyklaci musí kamenivo splňovat technické požadavky na zrnitost, obsah drobných částic, obsah jemných částic, tvar zrn, zaoblenost hran, obsah cizorodých částic a obsah vysokopecní strusky a také i někdy i podmínky geochemické (vyluhovatelnost a pod) a to zejména kvůli minimalizaci znečištění životního prostředí (problém bočních úkapů, které jsou doposud neřešeným problémem). U recyklovaného kameniva se v ojedinělých případech neprovádějí zkoušky na pevnost, nasákavost, mrazuvzdornost, podíl břidličnatých zrn, rozpad čediče a objemovou hmotnost a mezerovitost, a to z důvodu předpokladu zachování původních mechanicko-fyzikálních vlastností, které jsou neměnné i po určité době používání. V případě, že nelze dokázat původ kameniva a jeho vlastnosti, je třeba provést zkoušky všech výše uvedených vlastností – což je na většině starších kolejových tratí (více než 15 -20 let staré). Proto společnost SŽ zavedla v nedávné době seznam recyklačních firem, které recyklují kamenivo z českých drah a bylo jim uděleno „Osvědčení o způsobilosti k provádění recyklace kameniva pro kolejové lože“. V OTP jsou popsány předpoklady a povinnosti recyklačních firem. V případě splnění všech podmínek mohou být firmy zařazeny na „Seznam výrobců kameniva pro kolejové lože“.

Dřívější výzkumy prokázaly, že až 70 % znečišťujícího materiálu v kolejovém loži pochází z rozpadu zrn kameniva. Největším následkem granulometrického znečištění je snížená propustnost vrstvy kolejového lože, která má negativní vliv na tvar kolejového lože a tím na stabilitu koleje. Znečištěné kolejové lože je třeba častěji podbíjet, čímž se ale způsobuje další drcení zrn. Podle výzkumu Selinga a Waterse způsobuje rozpad zrn kameniva až 76 % z celkového mechanického znečištění. Druhým největším původcem znečištění je infiltrace částic z železničního spodku, která se podílí na znečištění 13%. Infiltrací z kolejového podloží pochází 7 % a 3 % znečištění je způsobeno spadem převáženého materiálu. Zbylé 1 % je způsobeno opotřebením kolejového lože. Klíčová je závislost tloušťky kolejového lože na jeho zanášení částicemi vyplavenými z podložních vrstev. V ideálním případě je se zatížení od pražců roznáší do kolejového lože pod úhlem 45° a spodní části zatěžovací plochy se překrývá s vedlejším pražcem. V případě příliš nízké či naopak příliš vysoké tloušťky se

zatěžovací plochy neprotnou a vznikne nerovnoměrné zatížení na podloží. Mezery mezi zatížením umožňují snazší průchod částicím z podloží, které jsou navíc částečně vytlačovány. Nejproblematictějším znečišťujícím materiálem je právě jíl a prach. Čištěním se kolejového lože zbavuje jemnozrnných částic. Ke znečištění kolejového lože vedou tyto příčiny (překročení podílu jemných částic do 22,5 mm a 30% hmotnosti těchto částic, dynamické síly - mechanické obrušování, vzlínání, vytlačování podloží, podbíjení, podsypávání, spad přepravovaných substrátů a navátí nečistot - uhlí, písek, dále listí z lesa, hlína z pole, apod.). Podle „*Obecných technických podmínek – kamenivo pro kolejové lože železničních drah*“ je maximální povolený podíl jemných částic 3 % pro třídu recyklovaného kameniva B I, pro třídu B II je povolený limit 3,5 % hm., a pro kamenivo nejnižší třídy E je tento limit až 5,5 % hm. **Výjimkou je použití recyklovaného kameniva pro stavbu drah pro rychlost vyšší než 160 km.h<sup>-1</sup>, kde je použití recyklovaného kamenivo jednoznačně zakázáno.** Zajímavým námětem pro budoucí zkoumání granulometrického znečištění kolejového lože v ČR by bylo zavedení indexu znečištění, který je již několik let zaveden v západních zemích. Doposud existují pouze metodiky pro odběr vzorků kameniva z kolejového lože za účelem zkoumání ekologické nezávadnosti a metodiky pro odběr vzorků kameniva pro kolejové lože z kamenolomu, vagonu či deponie. Pro odběr vzorků kameniva za účelem zjišťování mechanického znečištění kolejového lože zatím není dostupná žádná závazná ani doporučená norma, ale přesto se jedná o velmi důležité monitoringy kvality suroviny. Je zapotřebí stav kolejového lože průběžně monitorovat nejen z hlediska ekologického znečištění, ale také z hlediska mechanického znečištění. Zkouškou, která se v Česku běžně neprovádí je zjištění Atterbergových limitů, které jsou měřítkem kritického množství vody v daném materiálu. Zkoumaným limitem pro kamenivo je Liquid Limit, neboli mez tekutosti.

### **Podrobnější specifikace plánovaných veřejně právních silničních a železničních staveb na území Libereckého kraje s přesahem do krajů sousedních**

Co se týče plánovaných staveb na území Libereckého kraje, s přesahem i za jeho hranice, tak velmi významně pokročila jednání pro možnosti výrazného zlepšení (zejména zrychlení) a modernizaci železničního spojení Libereckého kraje s hlavním městem Prahou, dále zlepšení železničního spojení Českolipska s hlavním městem a urychlení rekonstrukce trati 087 z České Lípy do Litoměřic. Rovněž velmi významná plánovaná stavba se připravuje cca v letech 2030-2033, kdy by se měla realizovat stavba první vysokorychlostní tratě na území ČR, jenž umožní cestovat z Drážďan do Prahy přes Ústí nad Labem a Litoměřice. Právě pro tyto Liberecký kraj klíčové stavby bude zapotřebí velmi kvalitní kamenivo – a to jak pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku frakce 0-32 Kv mm, tak i pro konstrukční vrstvy tělesa železničního svršku frakce 32-63 mm. Tyto požadavky budou v případě obnovy těžby v DP Luhov na výhradním ložisku Luhov-Brniště-Tlustec a ze stávajícího DP Košťálov I na již těženém výhradním ložisku Košťálov-Stružinec plnohodnotně naplněny, a to zejména s ohledem na nepříznivou bilanci uzavíraných okolních ložisek stavebního kamene.

Klíčové stavby na celostátní a regionální úrovni zohledňuje dokument „**Dopravní politika ČR pro období 2014-2020** s výhledem do roku 2050, který byl schválený na základě usnesení vlády č. 449 ze dne 12. 6. 2013. Jedná se o je vrcholový strategický dokument vlády České republiky se zásadním vlivem na dopravně – politický proces. Stanoví cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru dopravy a určující základní směry jeho vývoje. Navrhovaná opatření jsou vzájemně provázána. Dopravní politika pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 zaujímá soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans-European Transport). Souhrnně lze podle Dopravní politiky největší nedostatky v kvalitě dopravní infrastruktury

v Libereckém kraji specifikovat tak, že v kraji zcela chybí železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přilehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavska, jakož i páteřní kolejová infrastruktura pro propojení hlavních center v rámci kraje. Dále se uvádí, že pokud jde o srovnání krajů, nejhůře vychází kraj Liberecký (zcela bez kvalitního železničního spojení meziregionálního i vnitrokrajského), dále kraj Karlovarský (nedostatečné spojení s Prahou) a Jihočeský kraj (zde je třeba modernizovat IV. koridor). U železniční dopravy je požadováno, aby tato plnila funkci kvalitní a rychlé páteřní linky, na kterou navazuje plošně-obslužná autobusová doprava.

V navazujícím klíčovém dokumentu „**Operační program Doprava pro programové období 2014 – 2020**“, který byl schválený na základě usnesení vlády ČR č. 558 ze dne 9. července 2014 se uvádí tři věcné prioritní osy:

- Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu
- Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu
- Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

V první prioritní ose jsou obsaženy specifické cíle zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy, zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T, apod. Základním koncepčním dokumentem pro strategii Operační program Doprava 2014 – 2020 je koncept Dopravní politiky České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, jejímž účelem je především implementovat cíle a indikátory Evropské dopravní politiky a širší souvislosti v celém resortu dopravy. S ohledem na potřeby sektoru doprava budou v rámci tematického cíle „**Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách**“ a s ohledem na princip tematické koncentrace podporovány mimo jiné i investiční priority pro rozvoj a rekonstrukce komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (na síti TEN-T a mimo síť TEN-T - zejména síť celostátního významu, tratě pro příměstskou, městskou, aglomerační a páteřní regionální dopravu, tratě pro důležité tahy nákladní dopravy a tratě pro napojení míst, které jsou významným zdrojem nebo cílem nákladní dopravy). Právě velkým problémem železniční sítě v ČR je její nízká technická úroveň (nedostatečná traťová rychlost, nedostatečná interoperabilita, nedostatečné parametry pro nákladní dopravu, zejména délka dopravních kolejí ve stanicích a terminálech pro multimodální dopravu, špatný stav terminálů pro osobní dopravu), z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě ve většině důležitých směrů.

Hluk je jedním ze zásadních faktorů životního prostředí, který ovlivňuje lidské zdraví a kvalitu života. Silniční doprava dále významně ovlivňuje kvalitu ovzduší a lidské zdraví, především emisemi suspendovaných částic velikostní frakce PM<sub>2,5</sub>, které jsou produkovány spalovacími motory (zejména dieselvými), z otěrů brzd a pneumatik a vířením stávajícího znečištění z povrchu komunikací. U železniční dopravy je požadováno, aby tato plnila funkci kvalitní a rychlé páteřní linky, na kterou navazuje plošně-obslužná autobusová doprava. Navrhovaná koncepce v souladu s Nařízením o hlavních směrech pro rozvoj TEN-T, stanoví pro Českou republiku závazek do roku 2030 dobudovat dopravní infrastrukturu tzv. hlavní sítě TEN-T, a to multimodálně v oblasti železniční, silniční, vodní, multimodální a letecké dopravy, resp. jejího napojení na železniční síť, a zároveň zajistit provázanost těchto sítí v multimodálních uzlech. Do roku 2050 by pak měla Česká republika splnit závazek dobudovat zbývající část sítě TEN-T (tzv. globální síť). Obě úrovně sítě TEN-T jsou rozsáhlé a splnit závazky nebude možné bez masivního využití evropského spolufinancování, a to zejména nástrojů CEF a Fondu soudržnosti. Nedokončení hlavní sítě TEN-T je jednou z hlavních překážek jednotného evropského obchodu, nedokončení globální sítě pak znamená znevýhodnění dotčených regionů na úrovni NUTS II. Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je v období 2014-2020 realizována zejména

prostřednictvím Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (OPD 2014 – 2020). Celková alokace prostředků Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj činí 4,62 mld. EUR (přibližně 125 mld. Kč).

Rovněž klíčový dokument pro plánované stavby je Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1, který byl schválený na základě usnesení vlády ČR č. 276 ze dne 15. dubna 2015. Předchozí Politika územního rozvoje ČR vymezila dopravní koridory a plochy dopravní infrastruktury.

- Jako koridor kapacitní silnice též koridor S4 - Bílý Kostel–Hrádek nad Nisou–hranice ČR, S11- D8–Děčín– Česká Lípa–Svor–Bílý Kostel nad Nisou–Liberec–R35, a jako koridor kombinované dopravy AGTC též koridor KD1 C 65 Zawidów (Polsko-PKP)–Frýdlant–Liberec–Turnov–Mladá Boleslav–Milovice– Lysá nad Labem–Praha, pro případné napojení na modernizovaný koridor trati v SRN do Zittau (Žitavy).
- Dále byla též vymezena území vykazující relativně zvýšené požadavky na změny v území, a mezi nimi i pás Ústí nad Labem–Liberec–Jičín–Hradec Králové/Pardubice, které má být vymezeno jako nadmístní rozvojová osa pro potřeby vedení komunikací I/13 a R35.

Aktualizovaná **Politika územního rozvoje ČR vymezuje prioritní stavby na území LK** - stavby **ŽD8** Hranice Polsko/ČR–Liberec–Mladá Boleslav–Praha – vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti spojení Praha–Mladá Boleslav–Liberec–hranice ČR/Polsko. Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady jsou - připravit podklady pro vymezení koridoru železničního spojení Praha–Liberec–hranice ČR/Polsko. Dále je klíčové vymezení koridoru železničního spojení Praha–Mladá Boleslav–Liberec–hranice ČR/Polsko. Mezi další klíčové dopravní stavby jsou v PUR akt. Č. 1 zahrnuté - vymezení úseku Úlibice-Hradec Králové (E442)- zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec jakožto součást TEN-T, dále úseku R10/R35 Turnov–Rovensko pod Troskami–Úlibice (E442)- tj. zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec, přitom vycházet ze závěrů Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Mnichovo Hradiště–Rádelský Mlýn–Úlibice, pořízené Ministerstvem pro místní rozvoj, dále vymezení stavby D8–Děčín–Česká Lípa–Svor–Bílý Kostel nad Nisou–Liberec–R35 - převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojení se Svobodným státem Sasko - zkvalitnění obsluhy území při uspokojivém vyřešení problémů průchodu kapacitní silnice územím dvou CHKO. Mezi velmi klíčové úkoly **pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady** patří prověřit možnosti železničního spojení Praha–Hradec Králové/Liberec–hranice ČR/Polsko (–Wroclaw).

V případě kladného výsledku prověření možnosti železničního spojení Praha–Hradec Králové/Liberec–hranice ČR/Polsko (–Wroclaw) tento záměr zpracovat do ZÚR LK a její aktualizace. Záměr vysokorychlostní železnice v rámci TEN-T Praha – Liberec/Hradec Králové – Vratislav však není dosud zpracován v ZÚR LK ani její aktualizace č. 1 a dosud nejsou k tomuto zpracování zpracovány dostatečné podklady. Je třeba rozlišovat záměr modernizace konvenční železnice Praha – Mladá Boleslav – Liberec na současné standardy (označovaný v PÚR ČR jako ŽD8 a zpracovaný v ZÚR LK) a záměr vysokorychlostní železnice v rámci TEN-T Praha – Liberec/Hradec Králové – Vratislav (zatím pouze zmíněný v úplném znění PÚR ČR závazném od 11. 9. 2020 , není však uvedený v ZÚR LK ani v její aktualizaci č. 1).

ZÚR LK a její Aktualizace č. 1 mimo jiné upřesňují rozvojovou osu celostátního významu OS7 (Praha - Liberec - Hrádek nad Nisou – hranice ČR), označovanou v ZUR LK jako ROS1, podle zjištěných podmínek Libereckého kraje.

**ZÚR LK v bodu D.1 se zabývá zásadami pro všeobecný budoucí rozvoj dopravní infrastruktury na území Libereckého kraje. Nejenže je tedy rozsáhle pojednáno o nutnosti rozvoji silniční dopravy, ale pokud jde o železniční dopravu (Z20, Z21), ZÚR LK jasně stanovují, že je potřeba:**

„Vytvářet v území podmínky pro zlepšení železničního spojení Libereckého kraje s okolními regiony a zajištění optimálního napojení na budoucí transevropskou dopravní síť s přihlédnutím k dohodě o nejdůležitějších trasách kombinované dohody.“

„Vytvářet územní podmínky pro zlepšení železničního spojení s okolními regiony a v rámci Libereckého kraje.“

ZÚR LK dále konkrétně uvádí jednotlivé koridory a železniční tratě v Libereckém kraji a uvádí, že tyto je třeba modernizovat, nově stavět, z jednokolejného provozu vytvořit dvojkolejný apod. ZÚR LK tak představují vyjádření veřejného zájmu na zkvalitnění a rozšíření železniční dopravy na poměrně dlouhé období.

ZÚR LK jako koncepční dokument obsahující zamýšlený rozvoj území nejsou jediným důkazem toho, že pro rozvoj železniční dopravy v Libereckém kraji je esenciální zajištění odpovídajícího množství vstupních surovin nutných pro faktickou realizaci, avšak ZÚR LK se promítají například i v již plánovaných investičních záměrech na území Libereckého kraje. Plánované investiční záměry se zvýšenou poptávkou po drceném kamenivu jsou v naprostém souladu s Operačním programem Doprava pro programové období 2007 – 2013, Operačním programem Doprava pro programové období 2014 – 2020, dále s Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 schválenou vládním usnesením č. 449 ze dne 12. 06. 2013, dále s Národním implementačním plánem ERTMS ze dne 10. 02. 2015, se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2012/34/EU, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury. Po navýšení státního rozpočtu do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) dojde k výrazné modernizaci, oprav a rekonstrukcí železničních tratí v Libereckém kraji (do příštího roku bude čerpáno 2,44 miliardy Kč). Podle dlouhodobé koncepce rozvoje železnic a strategie dopravy ČR bude zapotřebí investovat do modernizace železničních tratí v Libereckém kraji více než 20 miliard. Největší objem prostředků je určen na zkapacitnění tratí z Liberce na Tanvald a Turnov a z Malé Skály na Starou Paku atd. Rovněž se bude jednat o komplexní modernizaci železniční sítě TEN-T a mimo síť TEN-T.

Tyto konkrétní investiční záměry dlouhodobě prosazují rozvoj železniční dopravy, mimo jiné i na území Libereckého kraje a s podporou ZÚR LK, jakož i celonárodních koncepčních dokumentů, představují nezpochybnitelný důkaz o tom, že bude docházet k významné modernizaci a rozšiřování železničních tratí, avšak k této modernizaci a rozšiřování nedojde, pokud nebude zajištěno odpovídající množství drceného kameniva v odpovídající kvalitě, neboť kamenivo představuje jeden z primárních materiálových vstupů, na kterých je výstavba železničních cest založena.

Po navýšení státního rozpočtu do Státního fondu dopravní infrastruktury dojde k výrazné modernizaci, opravám a rekonstrukcím železničních tratí v Libereckém kraji. Podle dlouhodobé koncepce rozvoje železnic a strategie dopravy ČR bude zapotřebí investovat do modernizace železničních tratí v Libereckém kraji více než 20 miliard Kč. Největší objem prostředků je určen na zkapacitnění tratí z Liberce do Tanvaldu a Turnova, z Malé Skály do Staré Paky apod.

#### **Mezi klíčové železniční stavby na území LK můžeme řadit v souladu se ZÚR LK:**

- Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec a návaznost na Středočeský kraj, dále Turnov –Liberec –Frýdlant- Zawidów (Polsko) – koridor AGTC kombinované dopravy KD1 z PÚR ČR



- související koridory pro optimalizaci částí stávajících železničních tratí (úsek Čtveřín – Turnov a Turnov – Příšovice- hranice LK).
- modernizaci a optimalizaci železničních tratí (Turnov – Semily – Stará Paka a Turnov – Jičín) s přesahem do Královéhradeckého kraje.
- Úsek trati Liberec - Turnov - hranice kraje - Jičín - Hradec Králové
- Úsek Liberec - Frýdlant - hranice ČR/Polsko, optimalizace, elektrizace
- Úsek železničního spojení D29A na úseku Turnov - Rovensko pod Troskami, modernizace jednokolejné trati s novostavbami dílčích úseků, elektrizace

Jedná se o železniční spojení D29A pouze na úseku Turnov - Rovensko pod Troskami, modernizace jednokolejné trati s novostavbami dílčích úseků, elektrizace a to na základě jednání s KHK a SŽ po společném jednání o návrhu AZÚR LK č.1 (2015). S ohledem na nezajištěnou kontinuitu záměru modernizace železniční trati Turnov – Jičín – Hradec Králové v celém rozsahu byla v ZÚR LK modernizace této železniční trati omezena na úsek Turnov – Rovensko pod Troskami. V 01/2017 byla problematika řešena na jednání se SŽDC. Problémem prodloužení koridoru D29A pro modernizaci železniční trati až na hranice krajů (koridor D29) je to, že tento koridor nemá a dle jednání s KHK a SŽDC ani nebude mít žádné pokračování v Královéhradeckém kraji, neboť pro to není dostatek podkladů. Záměr D29 by mohl být v ZÚR LK veden jen jako územní rezerva pro modernizaci trati v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice kraje, protože u územní rezervy by nenávaznost na sousední ZÚR nemusela být takovým problémem. Alternativně by šla vymezit územní rezerva pouze v úseku Sedmihorky – hranice LK.

- úseky koridoru železničního spojení regionálního významu Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Jedlová - Rybníště (optimalizace jednokolejné trati na rychlost 80 km.hod-1) v souladu s vymezením tohoto koridoru v ZÚR Ústeckého kraje.
- vymezit koridor pro modernizaci železniční trati i v úseku Jičín – hranice LK
- výhledový záměr novostavby žel. spoj. tzv. Jitřavské či Rynoltické spojky, která by měla zásadním způsobem zrychlit železniční spojení mezi Libercem a Českou Lípou (Ústím nad Labem)
- záměr úprav železniční trati Mimoň – Zákupy (viz dokumentace Lokální přeložky železniční trati Zákupy Mimoň, KORID LK, 2014)
- úseky koridoru železničního spojení Děčín - Benešov nad Ploučnicí – Jedlová - Rybníště (optimalizace jednokolejné trati na rychlost 80 km.hod-1) v souladu s vymezením tohoto koridoru v ZÚR Ústeckého kraje
- řešení železničního napojení Libereckého kraje na Ústecký kraj a na I. železniční koridor(koridory D33A a D33B)

Liberecký kraj má velmi nízkou úroveň dopravního napojení v železniční infrastruktuře, obzvláště nedostatečné napojení a kapacitu na železniční síti se sousedními kraji. Stávající stav železničních tratí neumožňuje zvýšení traťových rychlostí a tím konkurenceschopnost se silniční dopravou. Návrhy směřují k posílení úlohy železniční dopravy v Libereckém kraji, zlepšení stavu železničních tratí tak, aby došlo ke zrychlení dostupnosti jednotlivých center a zlepšení dopravních vazeb s cílem odlehčení individuální automobilové i autobusové veřejné dopravě osob a následnému zlepšení životního prostředí. Mezi velmi významné plánované železniční stavby, koridory mezinárodního významu a územní podmínky pro zlepšení železničního spojení Libereckého kraje s okolními regiony a zajištění optimálního napojení na budoucí transevropskou dopravní síť s přihlédnutím k mezinárodním dohodám týkajících se železniční dopravy v souladu s aktualizovanou ZUR LK (aktualizace č. 1) uvádíme:

- Rekonstrukce žst. Hrádek nad Nisou, TZZ Hrádek n. N. - Chrastava
- Rekonstrukce žst. Chrastava, TZZ Chrastava - Liberec
- Rekonstrukce nástupišť ŽST Semily
- Rekonstrukce žst. Turnov
- Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo)
- Rekonstrukce žst. Malá Skála + 3,5 km úsek Malá Skála-Turnov vč. tunelu
- Rekonstrukce žst. Nový Bor, TZZ Nový Bor - Svor
- Revitalizace tratě Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov (úsek Stará Paka – Kunčice nad Labem) - sanace svahu tělesa náspu v km 92,100 trati Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov
- Přestavba propustku v km 159,434 trati Stará Paka - Liberec na podchod
- Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo) (přeložka Mimoň - Zákupy)
- Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa
- ETCS na trati Liberec (mimo) - Česká Lípa (mimo)
- Oprava trati v úseku Liberec - Mníšek u Liberce
- Rekonstrukce Ještědského tunelu v trati Česká Lípa - Liberec
- Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu v trati Liberec - Harrachov
- Oprava trati v úseku Rovensko pod Troskami - Turnov
- Instalace modulárního systému v ŽST Hrabačov
- Rekonstrukce úseku Hrubá Skála – Turnov
- Rekonstrukce úseku Tanvald - Harrachov
- Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec
- Železný Brod, nádražní budova
- Martinice v Krkonoších, nádražní budova
- Mníšek u Liberce ON - Oprava (VPP, hydroizolace, střešní kce, plášť, kanalizace)
- Nové Město pod Smrkem ON - Oprava (VPP, vnitřních a vnějších povrchů, část.demolice)
- Optimalizace rozsahu výpravní budovy Rokytnice nad Jizerou

Mezi další dlouhodobé vybrané plánované železniční stavby na území LK vycházející z aktualizace č. 1 ZUR Libereckého kraje jsou:

- Úsek hranice SK/LK – Liberec, modernizace s novostavbami úseků, elektrizace, zdvojkolejnění upravený koridor
- Úsek hranice SK/LK – Turnov, optimalizace a dílčí přeložka jednokolejné, elektrizace, upravený koridor
- Úsek Turnov – Čtveřín: optimalizace, elektrizace, zdvojkolejnění, upravený koridor
- Úsek Liberec - Frýdlant - hranice ČR/Polsko, optimalizace, elektrizace, připravované využití koridoru železničního spojení Praha – Liberec – Frýdlant se mění z kombinované dopravy na konvenční železniční dopravu v souladu s PÚR ČR (2015) a ÚAP LK.
- Napojení na Královéhradecký kraj – modernizace a optimalizace koridoru železničních tratí Hradec Králové - Jičín - Turnov, Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov a Jaroměř - Liberec - především ve vztahu k dosažení potřebných vyšších jízdních rychlostí a propustnosti tratí, zejména pak železniční spojení Turnov - Jičín - Hradec Králové – stavba D29A úsek Turnov - Rovensko pod Troskami, modernizace jednokolejné trati s novostavbami dílčích úseků, elektrizace apod.

## **Vybrané plánované veřejně prospěšné stavby na území Libereckého kraje dokumentují následující obrázky a schémata**

**Liberecký kraj má velmi nízkou úroveň dopravního napojení v železniční infrastruktuře, obzvláště nedostatečné napojení a kapacitu na železniční síti se sousedními kraji.** V plánu je výstavba terminálu v rámci 5. fáze regionálního významu v oblasti Turnov – Liberec (tj. Turnov – Liberec (030) Žst. Turnov), dále stavba Turnov - Železný Brod, Liberec - Frýdlant v Č. 037, Liberec - Česká Lípa (086) a Liberec - Hrádek n.N. Pro kraj je však velmi důležitá výstavba vysokorychlostní železnice VRT RS 42, popř. VRT RS 5. Jedná se o trasy RS/VRT propojující kvalitativně vyšším železničním standardem jednotlivé uzlové body dle nařízení TEN-T. Jejich konečná podoba však ještě musí být vydefinována dle dále uvedených požadavků Dopravních strategií s cílem zkvalitnění propojení v relacích:

- Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – státní hranice CZ/D
- Praha – Liberec – státní hranice CZ/PL

Základním dokumentem v oblasti územního plánování je Politika územního rozvoje České republiky 2008 (PÚR ČR). Aktuálně je platná Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR) ve znění aktualizace č. 1, č. 2 a č. 3. Usnesením vlády č. 276 ze dne 15. dubna 2015 uvedeným v koncepci byla schválena Aktualizace č. 1. Aktualizace č. 2 PÚR ČR byla schválena usnesením vlády č. 629 ze dne 2. září 2019 a stejný den byla usnesením vlády č. 630 schválena Aktualizace č. 3 PÚR ČR. Aktualizace č. 2 a č. 3 PÚR ČR se však netýkaly území Libereckého kraje

Jak Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, tak i PÚR ČR dosud předpokládá budování vysokorychlostní tratě ve směru Praha – Wrocław. Pro tuto relaci vymezuje koridor pro modernizaci konvenční železnice na základě historické dohody AGTC pod označením ŽD8. Reálně bude rovněž i vytvoření kvalitního spojení Warszawa – Praha přes Wrocław. Průběh trati je předmětem mezinárodních dohod a společných česko-polských studií. V současné době existují tři koridory vedení trasy z Prahy do Wrocławu:

- a) Praha – Hradec Králové – Pass Lubawka – Wrocław;
- b) Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Jelenia Góra – Wrocław;
- c) Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Zgorzelec – Legnica – Wrocław.

V Politice územního rozvoje České republiky – v úplném znění závazném od 11. 9. 2020 (PÚR ČR) (tj. v PÚR České republiky 2008, schválené usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, ve znění Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 276, Aktualizace č. 2 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 629, Aktualizace č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 630, Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 17. srpna 2020 č. 833) se v kapitolách „Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“ a „Úkoly pro územní plánování“ uvádí:

- (čl. 177) Provéřit možnosti železničního spojení Praha–Hradec Králové/Liberec–hranice ČR/Polsko (–Wrocław) (*Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji*)
- V rámci ŽD8 připravit podklady pro vymezení koridoru železničního spojení Praha–Liberec–hranice ČR/Polsko. (*Zodpovídá: Ministerstvo dopravy*)
- (čl. 186) V případě kladného výsledku prověření možnosti železničního spojení Praha–Hradec Králové/Liberec–hranice ČR/Polsko (–Wrocław) [čl. (177)] tento záměr zapracovat do ZÚR.

- Řešit územní souvislosti napojení oblasti na modernizované železniční tratě ve směru na Prahu (*Zodpovídá: Liberecký kraj*)
- R35b stavba - Úsek Úlibice-Hradec Králové (E442). Zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec. Součást TEN-T.
- S5 stavba - Úsek R10/R35 Turnov–Rovensko pod Troskami–Úlibice (E442). Zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové–Liberec. Součást TEN-T. Zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru, přitom vycházet ze závěrů *Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Mnichovo Hradiště–Rádelský Mlýn–Úlibice*, pořizené Ministerstvem pro místní rozvoj (*Zodpovídá: Liberecký kraj, Královéhradecký kraj*)
- S11 stavba - D8–Děčín–Česká Lípa–Svor–Bílý Kostel nad Nisou–Liberec–R35. Převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Ústeckým krajem a Libereckým krajem, a to také ve vztahu k příčným spojení se Svobodným státem Sasko.

V roce 2020 se zahájilo zpracování studie proveditelnosti na stavbu vysokorychlostní tratě RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. Hlavním cílem studie je návrh trasy budoucí vysokorychlostní tratě mezi Prahou, Hradcem Králové a státní hranicí s Polskem, její optimalizace ve vztahu k územním limitům, definice možností napojení do uzlů Praha a Hradec Králové, definice její vazby na navrhovanou síť VRT a dalších hlavních tratí i identifikace problémových míst včetně možností jejich řešení.

Zpřesnění koridoru konvenční železniční dopravy ŽD8 na trase železničního spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec - hranice ČR/Polsko je doporučeno v PÚR ČR (2015). Jedná se o zkvalitnění a zrychlení dostupnosti Prahy a následně dalších návazností železničního spojení, zlepšení dopravních vazeb, vytvoření rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko, dále odstranění stávajících výškových a směrových disproporcí stávajícího železničního koridoru přes Rychnov u Jablonce nad Nisou apod. Cílem záměru je rychlé, konkurenceschopné spojení sídel na ose Praha – Mladá Boleslav – Liberec s cestovní dobou rovnou nebo menší než jiné druhy dopravy s dostatečným množstvím spojů při zachování ekonomické efektivity projektu a jeho územní průchodnosti (minimalizace vlivů na životní prostředí). Součástí je i zlepšení spojení Libereckého kraje jihovýchodním směrem (Hradec Králové, Pardubice).

V posledních letech bylo zpracováno několik studií s problematikou zlepšení železničního spojení Praha - Mladá Boleslav - Liberec, často však s rozdílnými závěry. Do řešení Studie proveditelnosti vstoupil návrh na revizi sítě TEN-T s požadavkem prověření rychlého spojení Praha – Wrocław včetně zařazení spojení Praha - Lysá n/L. pro nákladní dopravu (spojnice Prahy s tahem Kolín- Děčín). Problematiku také ovlivňuje kapacitní problém v nákladní dopravě – obsluha průmyslové oblasti Mladoboleslavska a nákladní doprava mezi ČR a Polskem. Celý prostor severně a severovýchodně od Prahy je charakterizován zastaralou a nevykonnou železniční infrastrukturou. Mezi další plánované železniční stavby, koridory republikového významu a územní podmínky pro zlepšení železničního spojení v rámci Libereckého kraje jsou stavby s napojením na Královéhradecký kraj (Modernizace železničního spojení mezi Euroregionem Nisa a Hradcem Králové) a s napojením na Ústecký kraj (železniční spojení Liberec – Česká Lípa, územní rezerva pro úsek Bílý Kostel nad Nisou - Rynoltice, úsek Rynoltice – Mimoň, optimalizace jednokolejné trati a úsek Mimoň – Zákupy apod). Za mezinárodně významné a plánované záměry železničních staveb na území LK a

s přesahem za hranicí LK uvádíme VRT/RS4 Vysokorychlostní trať RS4 - Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem –hranice SRN/ČR - Drážďany (zintenzivnění a prohloubení spolupráce českých a německých institucí za účelem podpory a rozvoje přeshraniční železniční dopravy v souvislosti s plánovanou vysokorychlostní železniční tratí Drážďany–Ústí n/L–Praha. Jedná se o velmi blízkou pro Liberecký kraj - plánovanou výstavbu vysokorychlostní železnice) a dále VRT/RS5 - VRT RS42 Vysokorychlostní trať RS5 - Praha - Liberec/Hradec Králové – st. hr. CZ/PL- Wrocław (v současné době je pouze ve fázi studie proveditelnosti rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec a vyhledávací studie).

Přestože Liberecký kraj požaduje vedení vysokorychlostní železnice z Prahy do Polska přes Liberec, v návrhu podle zápisu č. 9 ze zasedání Výboru dopravy Zastupitelstva Libereckého kraje ze dne 24. 10. 2017 je pouze písemná informace „Studie proveditelnosti rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec a vyhledávací studie VRT/RS5 Praha - Liberec/Hradec Králové – st. hr. CZ/PL. Kraj požaduje, aby koridor vysokorychlostní železnice vedl přes Liberec a zlepšila se tak železnice mezi krajským městem a Turnovem. Správa železnic s. o. (SŽ) zahájila připomínkové řízení dvou strategických dokumentů v oblasti železniční dopravy. Cílem studie proveditelnosti je zrychlení a propojení stávajících tratí pro zlepšení železniční dopravy mezi Prahou a Libercem. Navrženo je několik možných variant. Všechny vycházejí ze železniční stanice Praha - Vysočany buď po stávající trati 070 Praha – Všetaty – Turnov, případně přes Lysou nad Labem a novým propojením přes Milovice. Navrhovaná doba cesty mezi Prahou a Libercem se pohybuje v rozmezí 1:25 - 2:15 (podle varianty). Cílem vyhledávací studie vysokorychlostního železničního propojení Praha – Liberec/Hradec Králové – státní hranice CZ/PL je navržení mezinárodního koridoru rychlého železničního spojení evropského významu přes Hradec Králové, nebo Liberec, které je možné napojit na česko-polské hranici do stykových bodů Královec nebo Jindřichovice pod Smrkem.

Kraj požaduje, aby výsledná varianta vysokorychlostní železnice podle studie proveditelnosti byla plně elektrifikována v celém úseku Liberec - Praha a aby v úseku Turnov – Liberec byla nadále sledována pouze jedna varianta. Předpokládaná rychlost minimálně 160 km v hodině. V případě vedení vysokorychlostní tratě přes území Libereckého kraje, jsou v úseku Praha – Liberec navrženy 3 varianty, ve zbývajícím úseku z Liberce na st. hranice s Polskem jsou navrženy 2 varianty s maximální rychlostí 250 a 350 km/hod. Navrhovaná doba cesty mezi Prahou a Libercem je do 35 minut. Liberecký kraj požaduje vedení vysokorychlostní trati přes území Libereckého kraje. Koridor Praha – Wrocław vedený přes území Libereckého kraje, podle zvolené trasy v Polsku, obslouží 300.000 – 400.000 obyvatel včetně průmyslového centra v Mladé Boleslavi, naopak přes území Královehradeckého kraje by koridor lépe obsloužil maximálně 200.000 obyvatel. Při porovnání investičních nákladů na výstavbu železnice na české straně, se předpokládají náklady ve výši až 81,5 mld. Kč v případě vedení přes Liberecký kraj, v případě vedení koridoru přes území Královehradeckého kraje až 102,4 mil. Kč. Královehradecký kraj, na rozdíl od Liberce, s Prahou již v současnosti spojují dvě elektrizované železniční tratě, které postupně procházejí modernizací na rychlost až 160 km/h. Zasedání rady Libereckého kraje ( pořadí jednání č. 28) dne 19. 09. 2017 vzala na vědomí "Studii proveditelnosti rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec a vyhledávací studie VRT/RS5 Praha - Liberec/Hradec Králové – st. hr. CZ/PL, zpracovanou společností Metroprojekt Praha a. s. a společností SUDOP Praha a. s. Rada Libereckého kraje souhlasí se stanoviskem k dílčímu plnění studie proveditelnosti Praha - Mladá Boleslav –

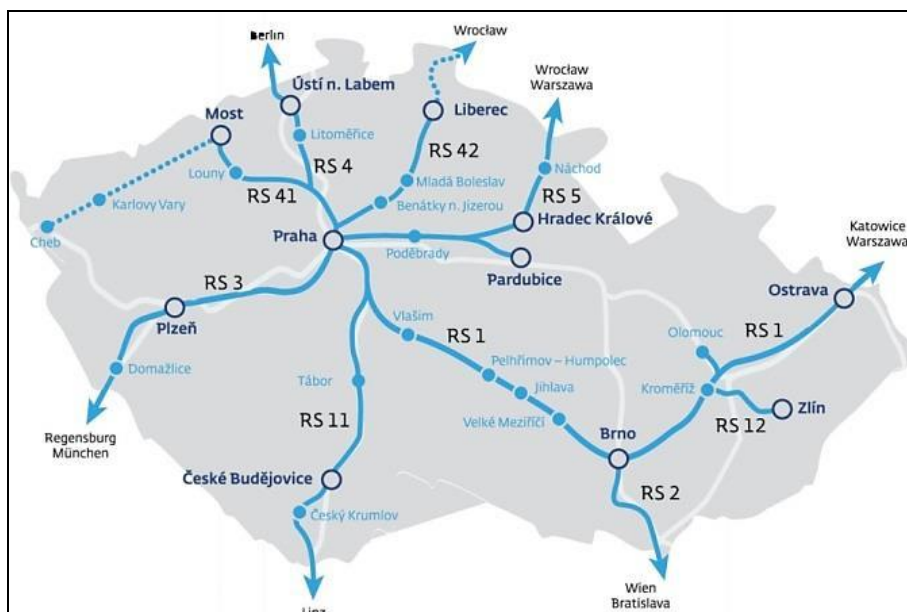
Liberec zejména s tím, že novostavby traťových úseků nebo přeložky oblouků, kde dochází k rychlostním propadům, budou navrženy na návrhovou rychlost až 160 km/hod., případně vyšší do max. rychlosti 200 km/hod., aby mohly být využity v rámci rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław, v případě, že to bude z hlediska územní průchodnosti možné a pokud docílení zvýšení rychlosti bude efektivní, a s požadavkem Libereckého kraje na elektrizaci celého úseku Praha – Liberec. Rovněž Krajský úřad LK požaduje, aby koridor vedl přes Liberec a zlepšila se tak železnice mezi krajským městem a Turnovem. Přestože se nedá v brzké době očekávat výstavbu vysokorychlostní železnice VRT RS 42 Praha – Liberec – státní hranice CZ/PL a tudíž výraznějšího zrychlení dopravního spojení mezi Prahou a Libercem, dá se naopak očekávat v dohledné době kompletní modernizace (zrychlení) železniční trati mezi Prahou a Libercem tak, aby se cestování vlakem zrychlilo o polovinu. Délka trasy je u variant přes Hradec Králové srovnatelná, cca 158 - 162 km. Ve směru přes Liberec je trasování různorodé, délka trasy na našem území se pohybuje od cca 124 do cca 141 km. Nižší investiční náročnost vykazuje směr přes Liberec (zejména díky kratší trase), cca 85 mld. Kč. Trasy přes Hradec Králové jsou předběžně propočteny na cca 100 mld. Kč. Liberecký kraj (dále jen LK) požaduje novostavby traťových úseků nebo přeložky oblouků, kde dochází k rychlostním propadům, navrhnout na návrhovou rychlost až 160 km/hod., případně vyšší do max. rychlosti 200 km/hod., aby mohly být využity v rámci rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław, v případě, že to bude z hlediska územní průchodnosti možné a pokud docílení zvýšení rychlosti bude efektivní. LK zásadně nesouhlasí s variantami, které podstatným způsobem nezlepšují dostupnost mezi Libereckým krajem a Prahou a / nebo neřeší nevyhovující stav železniční infrastruktury v úseku Liberec – Turnov. LK požaduje řešit infrastrukturu na území Středočeského kraje a Prahy tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita nejen pro vlaky pražské příměstské dopravy, ale též pro dálkové spoje z Liberecka, Turnovska a Českolipska. LK požaduje dopracovat detailní řešení průchodu trati územím Hodkovic nad Mohelkou v trase dle Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (dále ZÚR LK) a dále požaduje navrhnout takové řešení, které odstraní propad rychlosti 160/80/160 km/hod., jinak návazné úseky navržené na rychlost 160 km/hod. jsou nevyužitelné. Projekt by měl navazovat na zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n., případně na jeho elektrizaci v úseku Nymburk – Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav předměstí, a na tyto již dokončené stavby navazovat. Součástí by neměly být investiční náklady – dle variant a úseků.

Cílem vyhledávací studie je navržení koridorů rychlého železničního spojení přes Hradec Králové a Liberec, které je možné napojit na česko-polské hranici do stykových bodů Královec / Lubawka (varianta 1C pro koridor Wrocław – Wałbrzych – Hradec Králové – Praha) a Jindřichovice pod Smrkem / Mirsk (varianta 2C pro koridor Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Liberec – Praha) dle polské „Předběžná studie proveditelnosti rozšíření vysokorychlostní tratě Warszawa - Łódź - Poznań / Wrocław na německou hranici směrem na Berlin a hranice s Českou republikou směrem na Prahu“. V této studii je i varianta 3C pro koridor Wrocław – Legnica – Węglińiec – Zgorzelec – Zawidów/Černousy – Liberec – Praha, který však není nadále sledován. Liberecký koridor je v úseku Praha – Liberec zpracován ve 3 variantách MB1 (navržená max. rychlost 350 km/hod.), MB2 (navržená max. rychlost 250 km/hod.) a MB3 (navržená max. rychlost 350 km/hod.) a zbývající úsek z Liberce na st. hranice s Polskem ve 2 variantách LB1 (navržená max. rychlost 350 km/hod.) a LB2 (navržená max. rychlost 200 km/hod.), přičemž každá z nich má vedení ve 2 podvariantách „a“ a „b“, tj. „LB1a a LB1b a dále LB2a a LB2b. LK doporučuje, aby všechny varianty byly navrženy i v rychlostech nižších, tj. 200 a 250 km/hod., pokud tak už navrženy nejsou, čímž bude snadnější průchod jednotlivých variant územím. LK doporučuje navrhnout v úseku Liberec – st. hranice CZ/PL další variantu trasy, a to LB3 do stykového bodu Černousy/Zawidów a také navrhuje posoudit pro tento úsek i variantu zlepšení parametrů

železniční infrastruktury v trase přes hraniční přechod Černousy/Zawidów. Z výše uvedených variant Liberecký kraj upřednostňuje variantu MB2 a jakoukoli z variant LB, která bude průchozí.

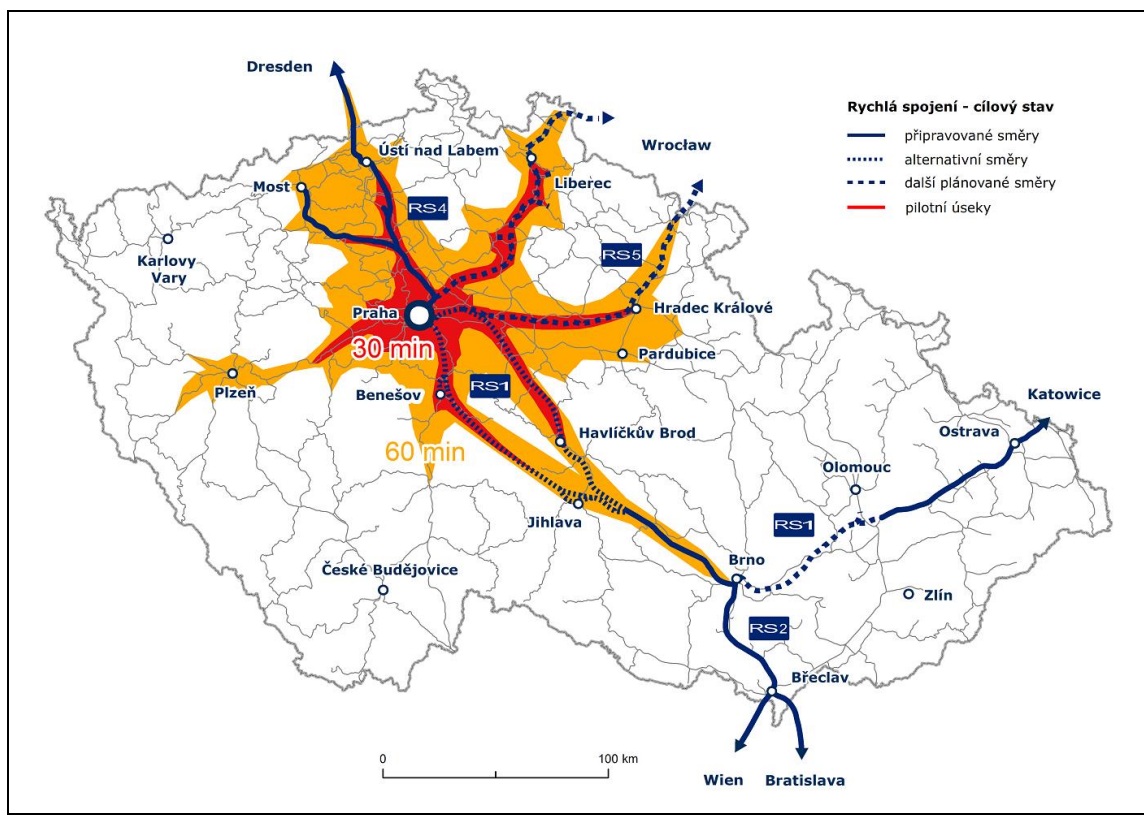
Spojení Praha – Wrocław (tj stavba VRT RS 5) by se stalo součástí koridoru München – Praha – Wrocław – Łódź – Warszawa – pobaltské země (návaznost na projekt Rail Baltica) a koridoru Praha – Wrocław – Poznań – Szczecin – Świnoujście. Bude navržena na návrhovou rychlost až 160 km/hod., případně vyšší do max. rychlosti 200 km/hod., aby mohly být využity v rámci rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław, v případě, že to bude z hlediska územní průchodnosti možné a pokud docílení zvýšení rychlosti bude efektivní, a to s požadavkem Libereckého kraje na elektrizaci celého úseku Praha – Liberec.

První opravdovou vysokorychlostní trať, určenou prioritně pro dálkovou osobní dopravu, je chystaná trať Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań, pracovníě nazývána „ypsilonka“ podle jejího tvaru písmene Y. Dokončení je plánováno do roku 2030 a celková délka odhadována na cca 450 km. Rozvětvení trati by mělo být u města Nowe Skalmierzyce s podzemní železniční stanicí. Počítá se se specifikací pro interoperabilitu vysokorychlostních železničních tratí v evropském železničním systému TSI-HS s využitím trakčního systému s napětím 25 kV/50 Hz a navržená maximální traťová rychlost by měla být až 350 km/h.

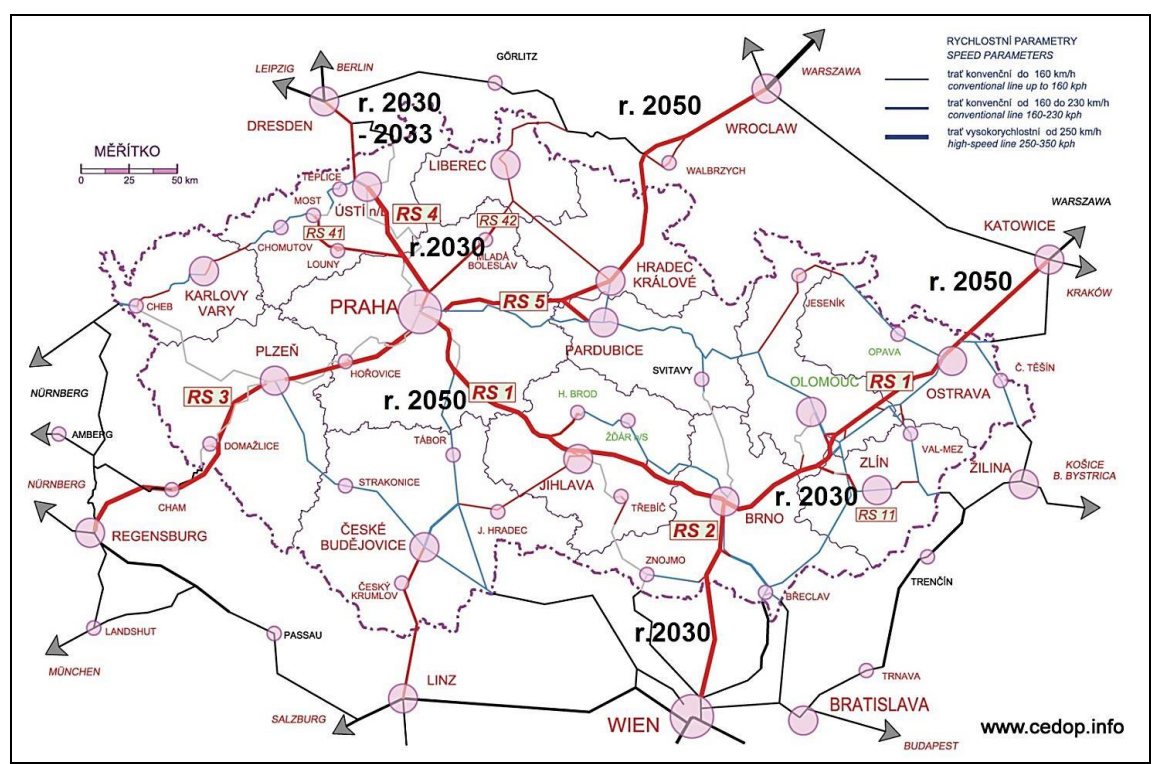


Obrázek č. 14a: Plánované a alternativní návrhy směrů staveb železničních vysokorychlostních tratí na území ČR.



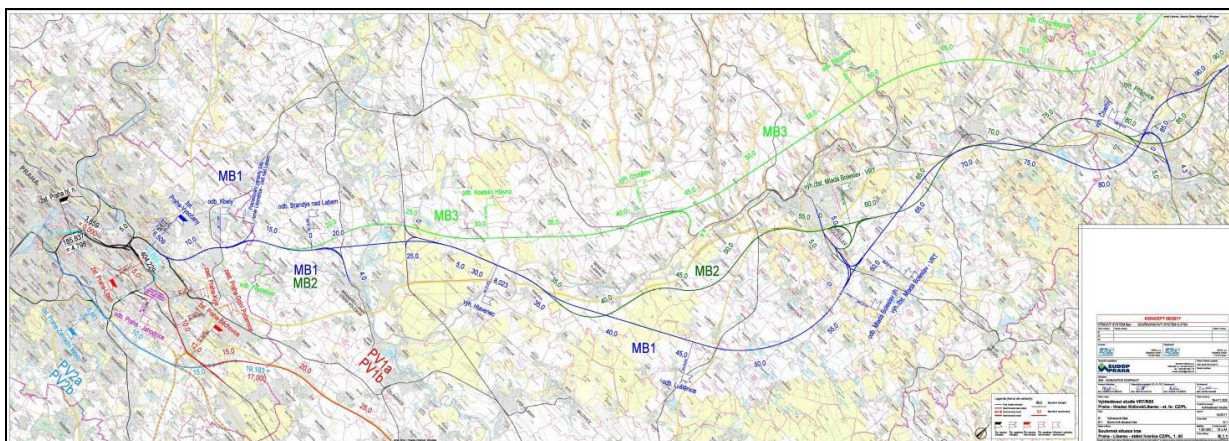


Obrázek č. 14b: Plánované a alternativní návrhy směrů staveb železničních vysokorychlostních tratí na území ČR.

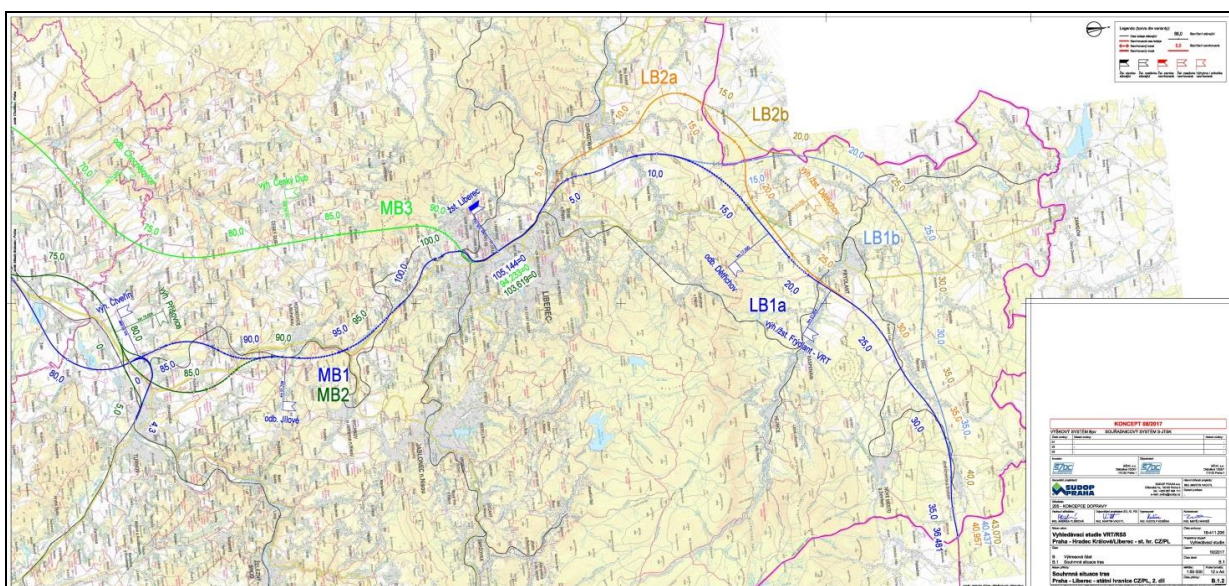


Obrázek č. 15: Plánované a alternativní návrhy staveb železničních vysokorychlostních tratí na území ČR s obdobím předpokládané realizace.

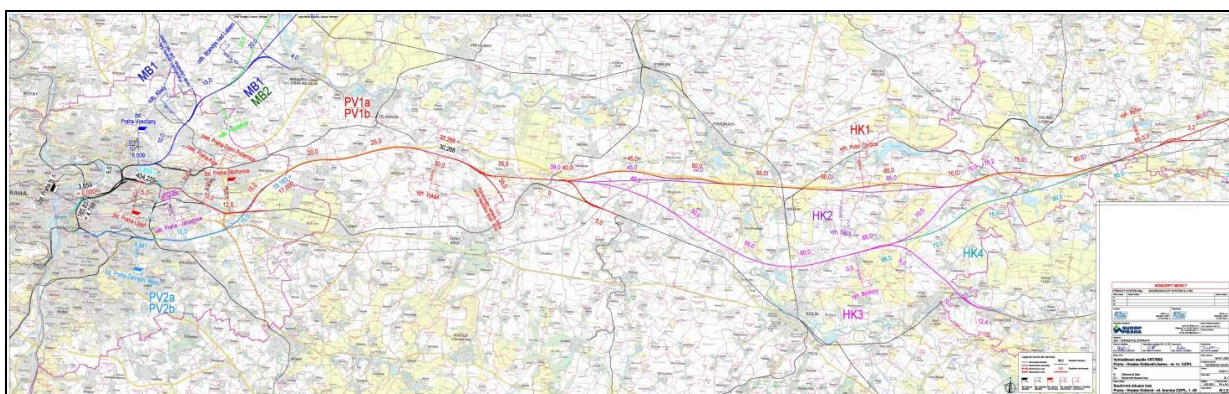




Obrázek č. 16: Vyhledávací studie VRT RS 5 (RS 42) – variantní řešení Praha –Ml. Boleslav -Liberec- státní hranice ČR/PL (mapový úsek Praha – Ml. Boleslav - Turnov).

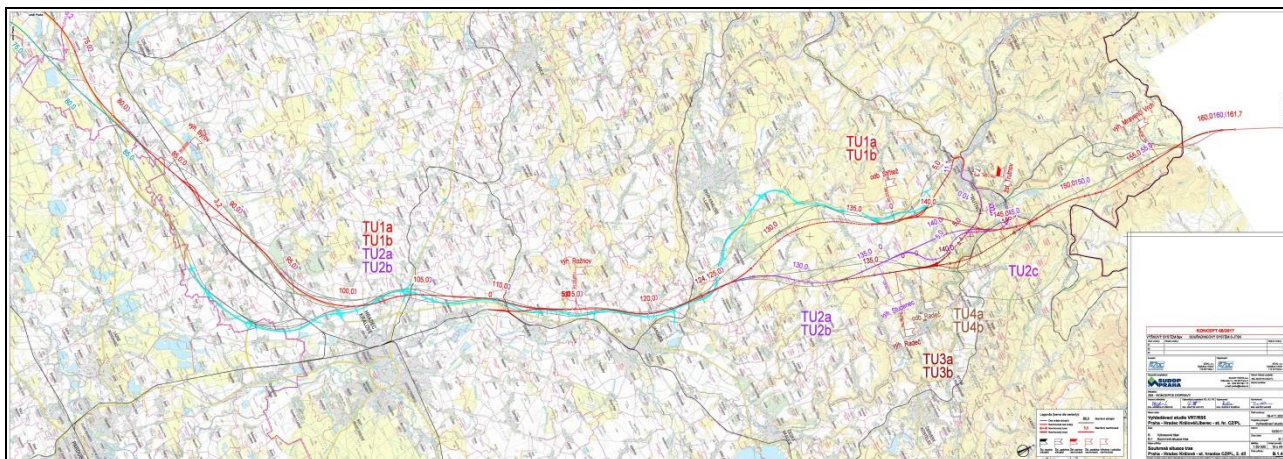


Obrázek č. 17: Vyhledávací studie VRT RS 5 (RS 42) variantní řešení Praha –Ml. Boleslav - Liberec- státní hranice ČR/PL (mapový úsek Turnov – Liberec – Polsko).

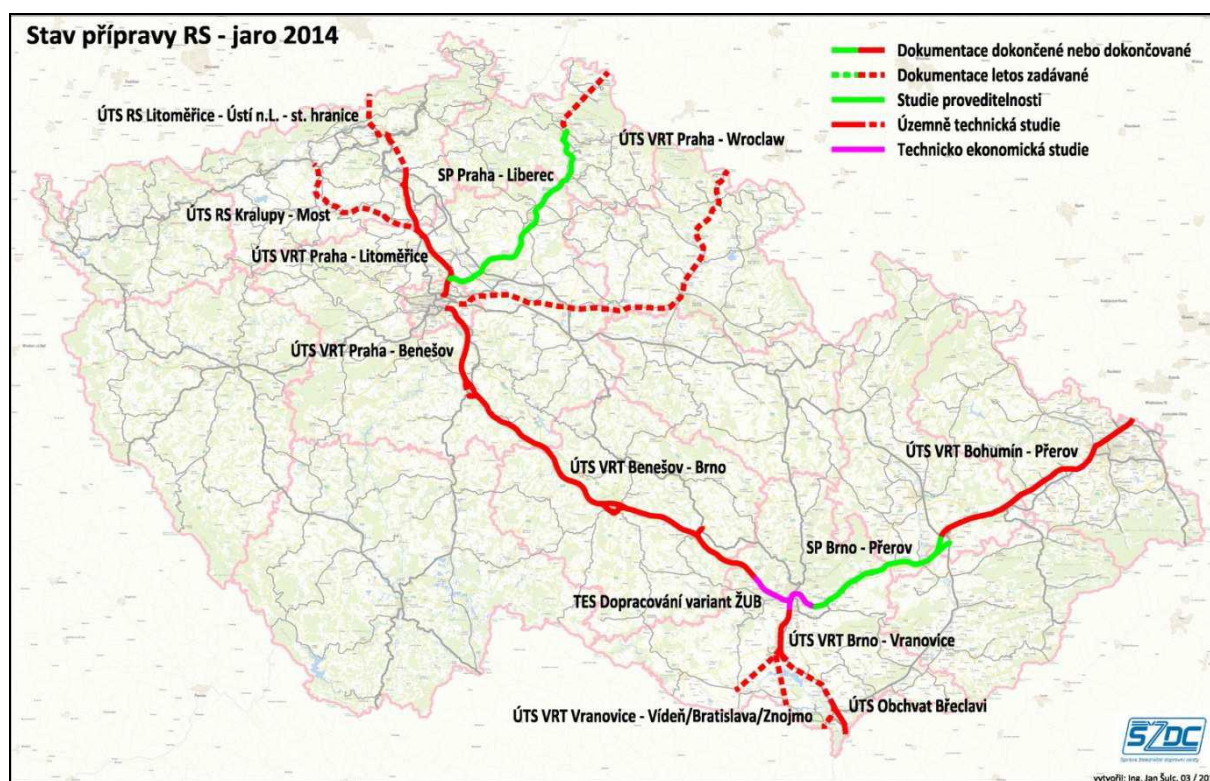


Obrázek č. 18: Vyhledávací studie VRT RS 5 - variantní řešení trasy VRT Praha – Hradec Králové /Liberec- státní hranice ČR/PL (mapový úsek Praha - Ml. Boleslav).



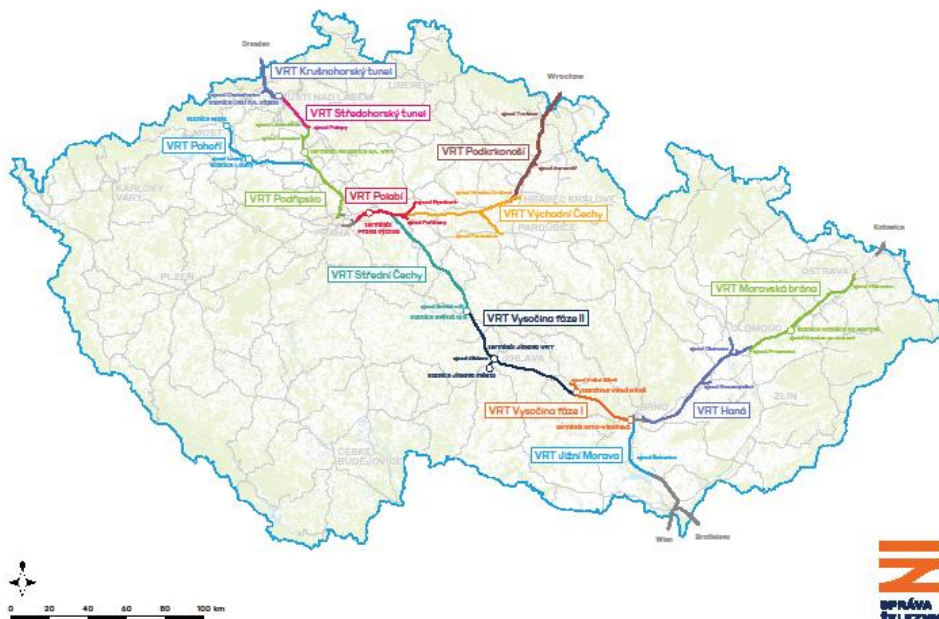


Obrázek č. 19: Vyhledávací studie VRT RS 5 - variantní řešení trasy VRT Praha – Hradec Králové /Liberec- státní hranice ČR/PL (mapový úsek Ml. Boleslav – Hradec Králové - Polsko).



Obrázek č. 20a: Rozpracovanost a variantní řešení železničních tras VRT - RS 5, RS 4, RS 1, RS 2 a popř. RS 42 na území ČR.

## Příprava vysokorychlostních tratí



Obrázek č. 20b: Rozpracovanost, realizace studie proveditelnosti a variantní řešení jednotlivých železničních tras VRT na území ČR.

Další velmi blízkou pro Liberecký kraj je plánovaná výstavba vysokorychlostní železnice **VRT RS4 Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem –hranice SRN/ČR - Drážďany** (viz obr. č. 14a, 14b, 21, 22a až 22d a tabulka č. 2 a 12). Na trasu už se začne zpracovávat studie proveditelnosti. Stavební povolení předpokládá studie v roce 2030-2035, provoz v roce 2040.

Již v nedávné době (listopad 2017) proběhlo v Drážďanech jednání projektových partnerů k projektu Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Sasko – ČR, a to v součinnosti se Správou železniční dopravní cesty, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) a Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně a ČGS. Železniční spojení Praha – Drážďany je součástí koridoru hlavní evropské dopravní sítě Orient/East-Med – viz následující obrázek č. 51. Česká i saská strana jsou si vědomy velkého významu tohoto železničního spojení, stejně tak i Evropská unie, která na tento projekt poskytla finanční pomoc z Evropského fondu pro regionální rozvoj. S novým železničním spojením jsou spojovány následující společné cíle – a to více kapacit pro železniční nákladní i osobní dopravu, kratší jízdní doby pro železniční osobní dopravu mezi Drážďany a Ústím nad Labem s pokračováním do Prahy, ochrana labského údolí proti hluku převedením železniční nákladní dopravy na nové železniční spojení, oddělení železniční nákladní a dálkové železniční osobní dopravy na české straně v úseku Ústí nad Labem – Praha, napojení České republiky na evropský vysokorychlostní systém a vedení trasy tak, aby bylo minimalizováno riziko zaplavení trati v případě povodní. Hlavním přínosem tohoto projektu je zejména zintenzivnění a prohloubení spolupráce českých a německých institucí za účelem podpory a rozvoje přeshraniční železniční dopravy v souvislosti s plánovanou vysokorychlostní

železniční trati Drážďany – Ústí n/L – Praha. Trasa mezi českou a saskou metropolí se zkrátí o 56 kilometrů, vysokorychlostní vlaky ji v roce 2035 zvládnou za 52 minut.

Plánovaná výstavba VRT RS4 vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech. Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě definuje rozsah vysokorychlostní a konvenční sítě zařazené do tzv. globální a hlavní sítě. Provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnuje novostavby vysokorychlostních tratí (VRT) i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Do konce roku 2030 musí ČR zprovoznit novostavbu vysokorychlostní trati v úseku Praha – Lovosice vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší, nejvyšší návrhová rychlost 350 km/h. Rychlost nejpomalejšího vlaku je 160 km/h. Základní návrhová traťová rychlost v úseku Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem je 350 km/h. V úseku Ústí nad Labem – st. hranice SRN je pak ve všech variantách návrhová rychlost nižší (do 230 km/h). Zapojení do železničních stanic a traťová propojení jsou vzhledem k místním podmínkám navržena na rychlost 100-120 km/h. Rovněž dlouhodobě pokračuje projekt modernizace návazné infrastruktury v úseku Drážďany – Berlín. Cílová rychlost v uvedeném úseku je 200 km/h, nicméně aktuálně je trať modernizována na rychlost 160 km/h. Tato etapa bude hotova do roku 2020. Současně je připravováno znovuoobnovení Drážďanské tratě v uzlu Berlín, což by přispělo ke zkrácení trasy i jízdní doby. Dokončení této akce však nelze předpokládat před rokem 2020.

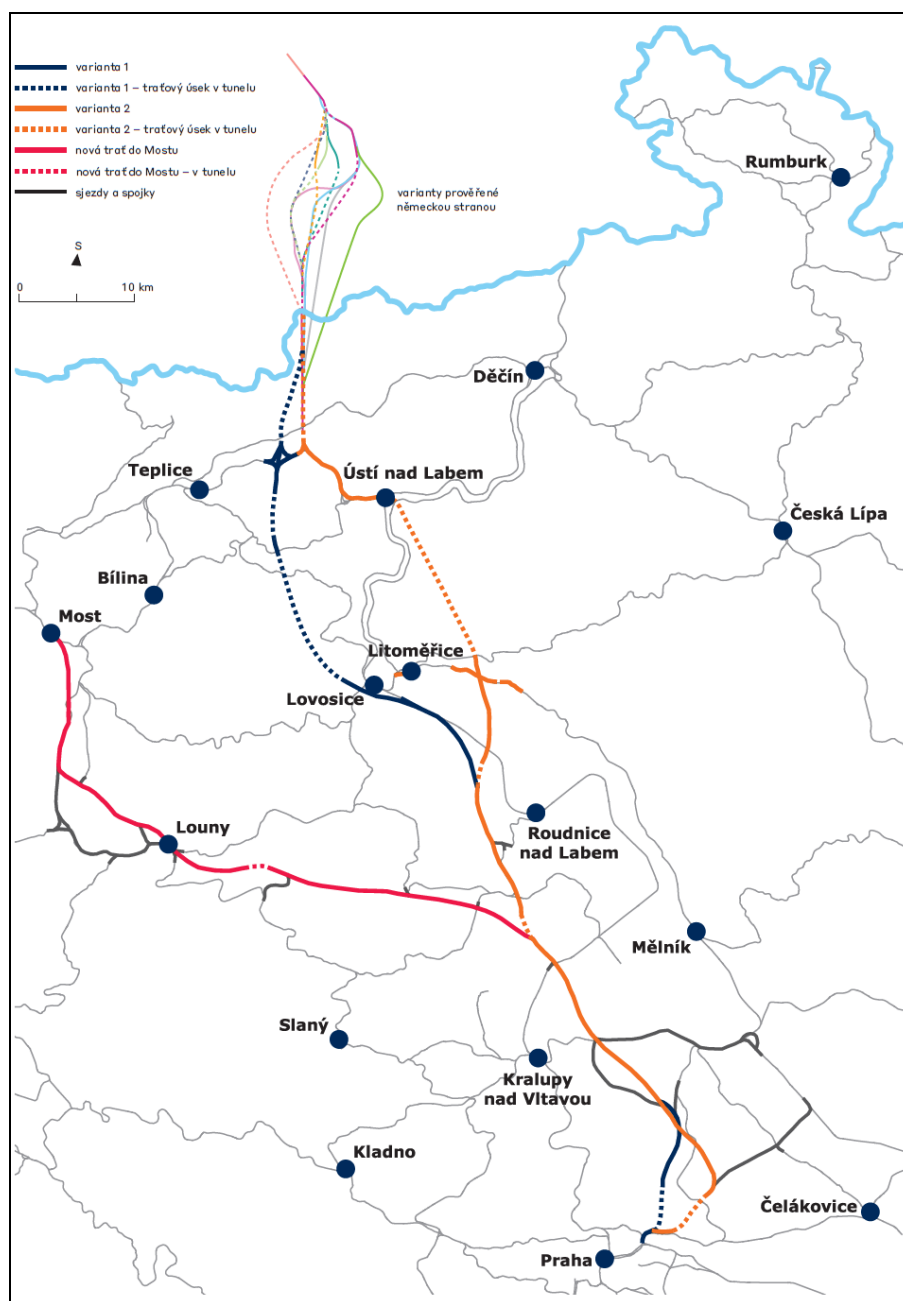
Z pohledu řešitelů na projektu VRT RS 4 Praha – Drážďany (mimo jiné společně se zástupci ČGS) se v současné době vyhodnocují varianty trasy v úseku Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem a trasy v úseku Ústí nad Labem – Dresden. Rovněž se zpracovává analýza a vyhodnocení socioekonomických aspektů výstavby vysokorychlostní tratě (VRT), česko-německé vyhodnocení aktuálního stavu zkoumaného území na základě sídelní struktury, hospodářských činností, demografické a vzdělanostní struktury, nabídek práce a struktur zaměstnanosti, jakož i dalších socio-ekonomických ukazatelů a potenciálů území, dále analýza a vyhodnocení geologických aspektů VRT a společné posouzení stávajících geologických zón s tektonickými poruchami (např. Petrovice, Krásný Les a Rudný Vrch) za účelem zjištění přesnějších znalostí geologických struktur území, analýza potenciálních geologicky rizikových oblastí v místě plánované trasy, analýza úrovně znalostí o hlavních typech hornin v místě průběhu trasy a v neposlední řadě přeshraniční geologický 3D model zkoumaného území. Celková předpokládaná cena na vybudování vysokorychlostního úseku Praha - Drážďany (není zahrnuta modernizace současných tratí) a to včetně úseku v Německu a osmadvacetikilometrového tunelu pod Krušnými horami činí cca 129 miliard. Kč.

Tabulka č. 9: Základní technické parametry plánované výstavby vysokorychlostní železnice VRT RS4 Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem – hranice SRN/ČR - Drážďany.

Parametry	Drážďany-Ústí nad Labem	Ústí nad Labem -Praha
<b>Délka železničního spojení</b>		
současný stav	82 km	114 km
nový stav	56 km	84 km
z toho po nové trati	43 km	80 km
-Na německém území	22,5 km	-
-na českém území	20,5 km	-
<b>Jízdní doba na železnici</b>		
současný stav	65 min	70 min
nový stav	25 min	27 min
<b>Typ provozu</b>		
nová trať	kombinovaná doprava: osobní a nákladní	Osobní vysokorychlostní doprava

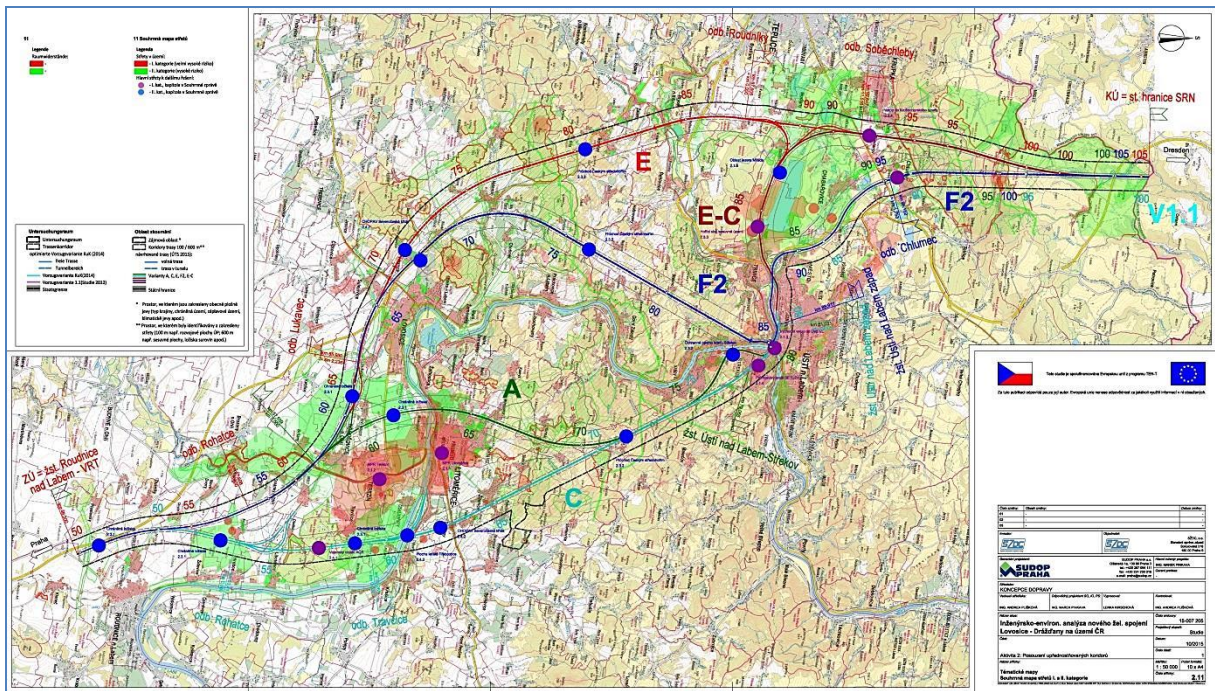


Návrhové parametry		
maximální návrhová rychlost	až 230 km/h	až 350 km/h
rychlost nákladních vlaků	120km/h	-
počet traťových kolejí	2	2
elektrizace	15 kV 16,7 Hz/25 kV 50Hz	25 kV 50Hz (3kVss)
zabezpečovací systém	ETCS	ETCS
komunikační systém	GSM-R	GMS-R



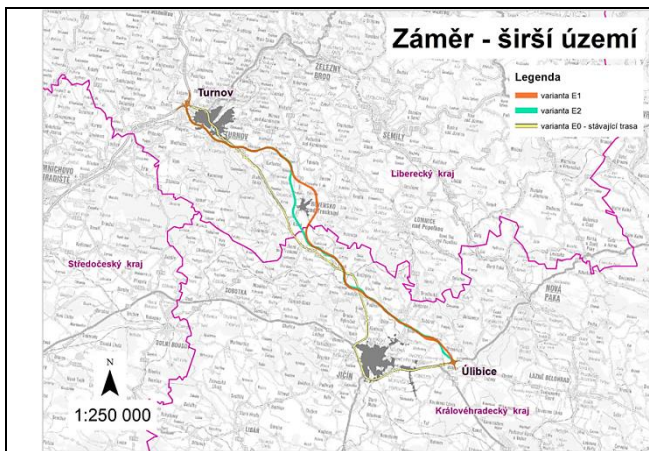
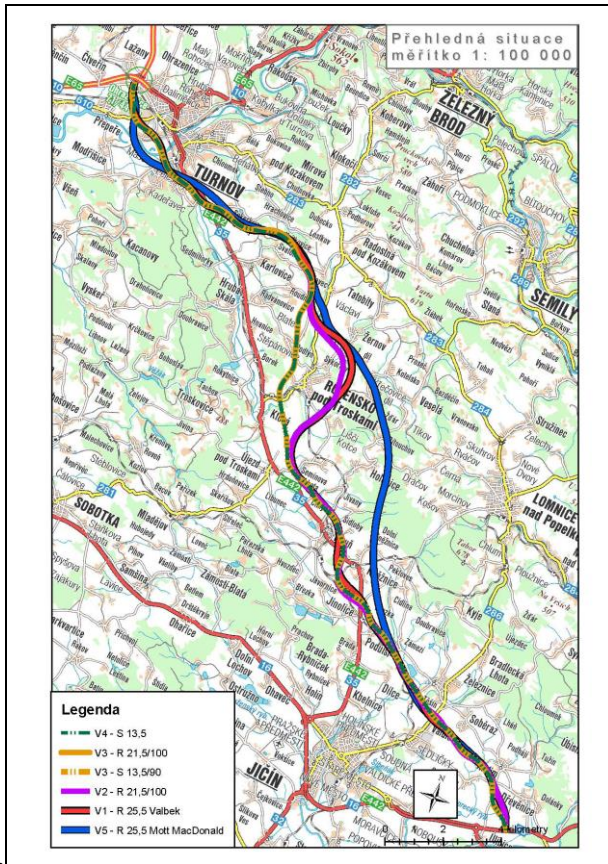
Obrázek č. 21: Schematická plánovaná trasa výstavby vysokorychlostní železnice VRT RS4 Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem – hranice SRN/ČR - Drážďany.





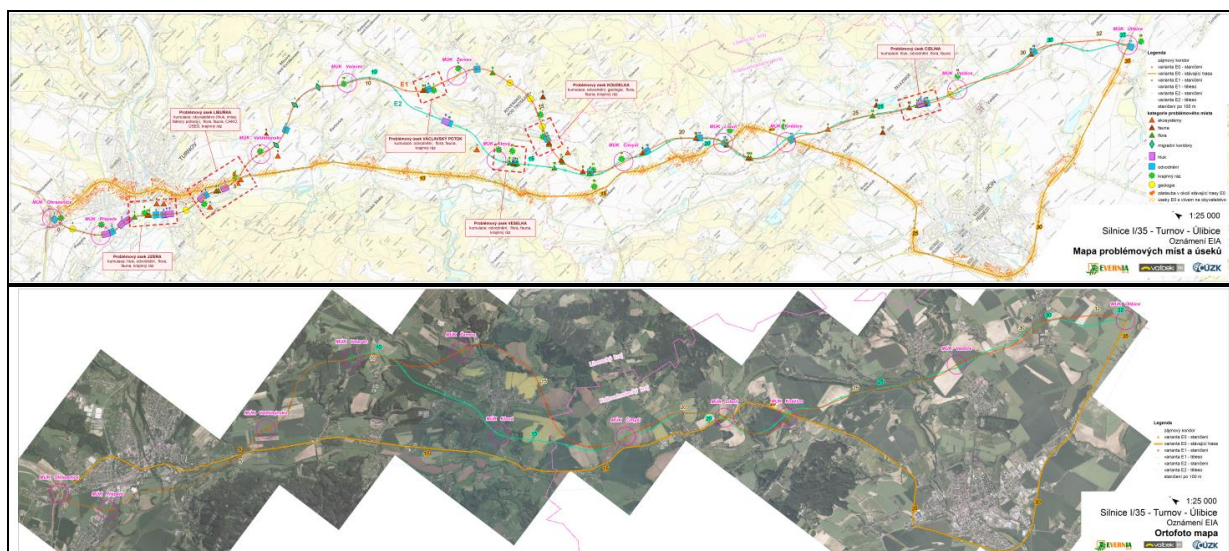
Obrázek č. 22: Varianty trasy vysokorychlostní železnice VRT RS4 Praha – Lovosice/Litoměřice-Ústí nad Labem – hranice SRN/ČR - Drážďany (úsek kolem Litoměřic a Ústí nad Labem).

Předmětem záměru **Silnice I/35 Turnov - Úlibice** je přeložka stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice u Turnova a MÚK Úlibice u Jičína (viz. obr. 23a,b a 24a,b). Záměr přeložky komunikace je předložen ve dvou variantách, „E1“ a „E2“. Předložená varianta přeložky komunikace „E1“ má délku trasy 32,8 km, předložená varianta „E2“ má délku trasy 32,1 km. Navrhovaná varianta „E1“ přeložky komunikace je dále rozčleněna na dvě podvarianty „E11“ a „E12“, odlišující se šířkovým uspořádáním a kategorií komunikace. V rámci podvarianty „E11“ je celá trasa navržena ve vystřídáném třípruhu (2+1) kategorie S13,5/90. V rámci podvarianty „E12“ je navržena kombinace dvou řešení, kdy se v km 0,0 – 12,4 uvažuje s čtyřpruhovým uspořádáním (2+2) kategorie S21,5/100 a v km 12,4 – 32,8 s vystřídáným třípruhem (2+1) kategorie S13,5/90. V rámci varianty „E2“ se celá trasa uvažuje ve vystřídáném třípruhu (2+1) kategorie S13,5/90. Předběžně se upřednostňuje varianta E1, která je ve shodě se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a je zahrnuta ve schváleném územním plánu obce Rovensko pod Troskami, jehož území po negativní stránce ovlivní nejméně. Variantu E1 považuje vhodnější z hlediska oddálení tranzitní dopravy, která dnes probíhá v těsné blízkosti centrální části CHKO Český ráj. Výchozím podkladem k současnému směrovému návrhu záměru byla Politika územního rozvoje ČR (2008), kde byl pro záměr vymezen široký koridor kapacitní silnice S5.Silnice (I/35) R35, mezinárodní tah E442, Hrádek nad Nisou - Liberec – Hradec Králové – Olomouc. V rámci EIA je na etapu Turnov-Úlibice vydán závěr zjišťovacího řízení. Podle informací OÚPSŘ se na základě závěru zjišťovacího řízení stále zpracovává dokumentace EIA k tomuto záměru



Obrázek č. 23a a 23b: Schematická trasa plánované silnice I/35 v úseku Turnov – Úlibice.

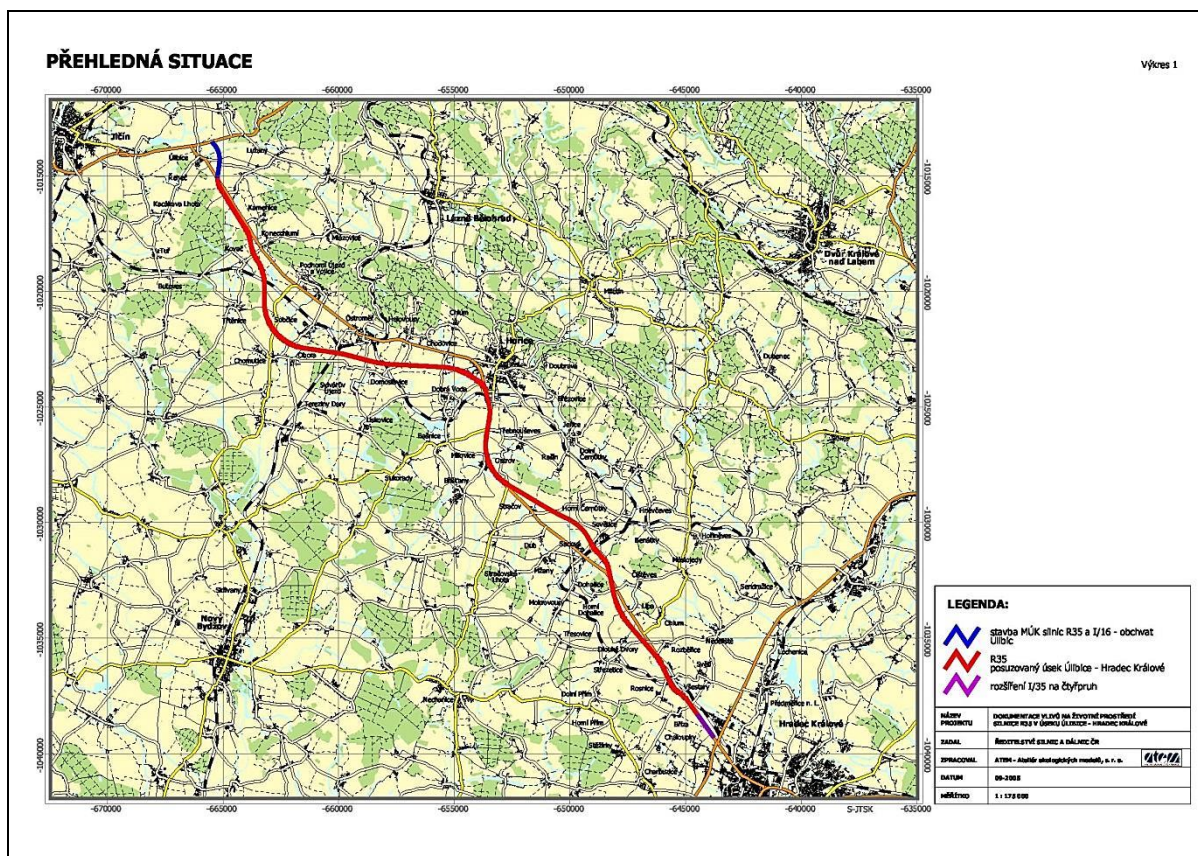




Obrázek č. 24a a 24b: Detailní a variantní řešení trasy silnice I/35 v úseku Turnov – Úlibice.

Část jedné z předložených variant je navržena v délce větší než 10 km ve čtyřpruhovém upřádání.

Klíčovou a rovněž aktuální stavbou je **silnice R35 v úseku Úlibice – Hradec Králové**, která je rozšířena i o stavbu „MÚK silnice R35 a I/16 – obchvat Úlibic“. Předmětem záměru je vybudování rychlostní silnice pro dálkovou a mezinárodní dopravu mezi Úlibicemi a Hradcem Králové na území Královéhradeckého kraje. Nová komunikace nahradí stávající silnici I/35. Posuzovaný úsek R 35 má délku 36,148 km. Komunikace je navrhována jako rychlostní silnice o šířce 25,5 m a návrhové rychlosti 100 km/hod (kategorie R 25,5/100). Součástí posouzení je i rekonstrukce obchvatu Úlibic, kterou tvoří silnice I/16 v kategorii S 20,75/80 a S 11,5/80. Rychlostní silnice R35 je součástí sítě dálnic a rychlostních silnic, která je vymezena v „Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do r. 2010“, schváleného vládou ČR na základě posouzení dopravní koncepce předložené Ministerstvem dopravy. Rychlostní silnice R35 bude nejdůležitější pozemní komunikací NUTS 2 Severovýchod, který sdružuje Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj. Silnice R35 je součástí mezinárodní silnice E442 a zároveň bude spojnicí mezi německo-polskou dálnicí A4 (E40 Dresden – Bautzen – Górlitz – Zgorzelec – Wrocław), dálnicí D11/R11 (Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Královec) a dálnicí D47 (D1) Brno – Ostrava. Z hlediska mezinárodních dopravních vazeb tak bude mít R35 po dokončení v celém úseku Hrádek na Nisou – Turnov – Hradec Králové – Mohelnice – Lipník nad Bečvou obdobný význam jako dálnice D8 a D1 vedené v koridoru Drážďany – Praha – Brno – Břeclav – Bratislava. Trasy I/35 byly v letech 2015 kladně hodnocené v rámci EIA se závěrem zjišťovacího řízení na základě dokumentace oznámení záměru „I/35 Turnov – Úlibice“. Podle informací odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Libereckého kraje se na základě závěru zjišťovacího řízení stále zpracovává dokumentace EIA k tomuto záměru.



Obrázek č. 25: Plánovaná stavba silnice R35 v úseku Úlibice – Hradec Králové.

Při vyhodnocování vyjádření, připomínek a stanovisek obdržných k Návrhu AZÚR LK č. 1 a Vyhodnocení URÚ pro společné jednání se ukázalo jako problematické zejména stanovisko Ministerstva dopravy (dále jen MD) č.j. 670/2015-910-UPR/1 ze dne 3.11.2015, v rámci kterého MD uplatnilo mimo jiné i zásadní požadavek vymezit v AZÚR LK č. 1 pro kapacitní silnici S5, úsek Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – hranice LK (Úlibice), místo lokálně upravené územní rezervy S5\_D01B1 návrhový koridor pro aktuální variantu silnice I/35 a tuto vymezit jako veřejně prospěšnou stavbu. Aktuální variantou se míní varianta, která byla doporučena dle Studie proveditelnosti kapacitní silnice I/35 v úseku MÚK Ohrazenice – MÚK Úlibice (Valbek 2014) a je dále prověřována upřesňována v rámci procesu EIA spolu s její jižní podvariantou v oblasti Rovenska pod Troskami. Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen PÚR ČR) v článku č. 114 vymezila koridor kapacitní silnice S5 v úseku R10/R35 Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice v rámci mezinárodního tahu E442, který je součástí TEN-T. PÚR ČR uložila územnímu plánování úkol „zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru, přitom vycházet ze závěrů Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn – Úlibice, pořizené Ministerstvem pro místní rozvoj“.

Tato územní studie MMR vybrala tzv. severní koridor v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice, v rámci kterého má rezortní dopravní plánování podrobnou technickou studii vyhledat a prověřit konkrétní trasu pro konkrétní silniční kategorii. Do doby vyhledání konkrétní trasy technickou studií mají v dotčených ZÚR zůstat stávající územní rezervy pro tzv. severní varianty vedení I/35.

V ZÚR LK je vymezena územní rezerva D01B podle neaktuální „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, Valbek 2008“. V rámci návrhu AZÚR LK č. 1 pro společné jednání 10/2015 byla územní rezerva D01B na základě požadavku Turnova a schválené Zprávy o



uplatňování ZÚR LK v uplynulém období pouze upravena na území Turnova podle Územního plánu Turnov a územní studie pořízené MMR a přeznačena na S5\_D01B1.

Průběžně se zpracováváním návrhu AZÚR LK č. 1 byla dokončena Studie proveditelnosti I/35 Turnov – Úlibice (Valbek 2014), která dle územní studie MMR prověřovala v doporučeném severním koridoru několik variant a na základě které byla ke zpracování do zjišťovacího řízení EIA v oznámení vybrána jedna varianta označená E1 a jedna podvarianta označená E2 spočívající v jihozápadním obchvatu Rovenska pod Troskami. MŽP vydalo 29.4.2016 závěr zjišťovacího řízení EIA, kde mimo jiné uvedlo, že akceptuje varianty zvolené rezortem dopravy a nepožaduje do následné dokumentace EIA posoudit variantu Mott MacDonald, kterou dlouhodobě preferovalo a požadovalo Rovensko pod Troskami.

Na základě výše uvedeného a požadavku MD se pořizovatel domnívá, že v AZÚR LK č. 1 je již možné a žádoucí vymezit koridor pro veřejně prospěšnou stavbu I/35 Turnov - Rovensko pod Troskami – Úlibice v trase E1 dle EIA (V1 dle Studie proveditelnosti I/35 Turnov – Úlibice (Valbek 2014)) s jejími případnými úpravami vyplývajícími z probíhajícího procesu EIA.

K problematice nahrazení územních rezerv návrhovými koridory pro silnici I/35 proběhlo dne 10.2.2016 na MMR jednání mezi MD, MMR, MŽP, pořizovatelem AZÚR LK č. 1 a pořizovatelem Aktualizace ZÚR Královéhradeckého kraje č. 1, který toto jednání vyvolal. Ve stanovisku k Návrhu aktualizace ZÚR Královéhradeckého kraje č. 1 pro společné jednání totiž uplatnilo MD na základě nových poznatků rovněž požadavek na vymezení návrhového koridoru pro kapacitní silnici S5 místo stávající územní rezervy a obdobně požadavek na vymezení návrhového koridoru pro severní obchvat Hradce Králové místo stávající územní rezervy.

Z tohoto jednání mimo jiné vyplynulo, že změna územní rezervy do návrhového koridoru požadovaná MD pro kapacitní silnici S5 vyvolává nutnost zpracování nového návrhu aktualizace ZÚR pro nové společné jednání. Faktickým důvodem pro „opakování“ etapy společného jednání je potřeba získání a předání všech podkladů (včetně všech potenciálních připomínek a stanovisek k problematice změny územní rezervy na návrhový koridor) pro vydání stanoviska SEA od MŽP.

Další plánovanou klíčovou železniční stavbou je **revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa**. Záměrem je rekonstrukce stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. Regionální trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. je v celé délce 48,593 km jednokolejná, neelektrizovaná. Tato trať začíná v ŽST Lovosice v km 36,954 a končí v ŽST Česká Lípa hl.n. v km 85,474. Rekonstruovány budou vybrané úseky železničního svršku, spodku, propustky, nástupiště, zabezpečovací zařízení, sdělovací a silnoproudé zařízení, železniční přejezdy a silnoproudé zařízení. Maximální dosažená rychlost bude 100 km/h. Délka nových kolejí bude 15 921 m. Rekonstruované přejezdy budou 14 ks.



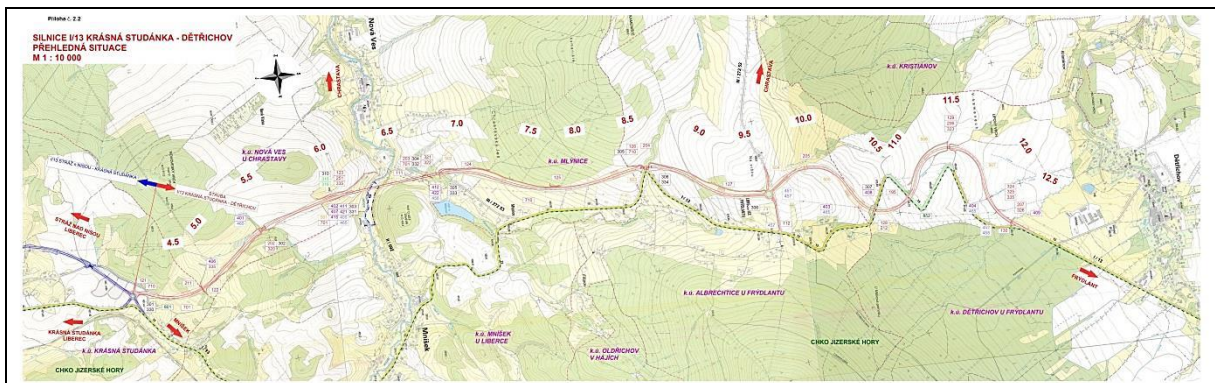
Obrázek č. 26: Záměr plánované kompletní revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa.

Další plánovanou stavbou je **revitalizace trati Hradec Králové – Jičín – Turnov**, přičemž revitalizační úpravy jsou rozděleny na Královéhradeckou a Libereckou část. V části Královéhradecké je navržena souvislá výměna dožitého nebo dožívajícího železničního svršku, který bude nahrazen novým materiálem, spolu se sanací železničního spodku včetně



úprav jeho odvodnění. Kolejové úpravy (železniční svršek a spodek stavební délky cca 14,9 km) končí před krajními výhybkami koncových (Hradec Králové a Hněvčeves) a nácestné (Všestary) stanice. V části Liberecké proběhne rekonstrukce žst. Hrubá Skála. Revitalizace se bude týkat krátké, cca 300 m dlouhé tříkolejné stanice, která bude v konfiguraci kolejiště upravena na stanici dvoukolejnou (redukce kolejiště vypuštěním třetí průjezdné manipulační koleje a ponechání pouze krátké kusé koleje u části nákladového obvodu).

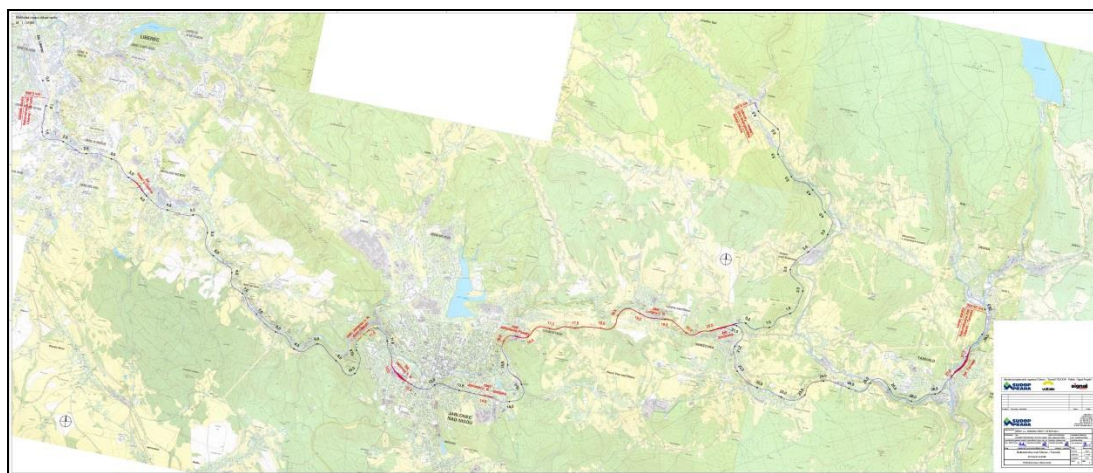
Plánovanou silniční stavbou je projekt **D08 - silnice I/13, úsek Liberec - Stráž nad Nisou - Mníšek – Dětrichov** – viz obr. 56. Záměrem je nová liniová dopravní komunikace I. třídy v kategorii S11,5/70 v délce 8 527 m. Kromě hlavní trasy je navržena přestavba okružní křižovatky Krásná Studánka a výstavba okružní křižovatky Albrechtice. V projektové přípravě je rovněž stavba silnice I/13 na úseku Krásná Studánka – Dětrichov. Záměr je součástí silnice I. třídy vedoucí v trase Karlovy Vary – Chomutov – Teplice – Děčín – Nový Bor – Bílý Kostel nad Nisou - Stráž nad Nisou – Frýdlant – Habartice – Polsko. Silnice propojuje krajské město Liberec s Frýdlantským výběžkem a převádí veškerou tranzitní dopravu do Frýdlantského výběžku a dále do Polska a Německa. Současný stav silnice, vzhledem ke stále rostoucím intenzitám dopravy, neodpovídá zvyšujícím se nárokům na přepravní vztahy a bezpečnost dopravy. Výstavba nové komunikace moderních parametrů bude mít pozitivní význam nejen z dopravního hlediska, ale zlepšení dopravní dostupnosti Frýdlantska přispěje k celkovému hospodářskému rozvoji a oživení této příhraniční oblasti. Záměr rovněž umožní kvalitní propojení Libereckého kraje s přilehlým regionem v Polsku (viz následující obrázek č. 27). Záměr navazuje na již postavený úsek Stráž nad Nisou – Krásná Studánka



Obrázek č. 27: Plánovaná stavba D08 - silnice I/13, úsek Liberec - Stráž nad Nisou - Mníšek – Dětrichov.

Další plánovanou stavbou je **rekonstrukce trati Liberec – Tanvald**, kde záměr bude realizován ve stávající trase trati – viz obr. č. 28. Budou realizovány úpravy v jednotlivých stanicích a zastávkách z hlediska modernizace a vybudování nových úrovně přístupných nástupišť, vybavení odpovídající zabezpečovací technikou, zrušení některých nepotřebných kolejí a výhybek, případně objektů (stavědla, sklad). V nutném rozsahu bude provedena úprava železničního svršku a spodku, včetně odvodnění. Ve vybraných úsecích bude provedena úprava koleje. V úseku Liberec (mimo) – Jablonec nad Nisou (včetně) je úprava železničního svršku a spodku řešena pouze lokálně ve vybraných stanicích (Vesec u Liberce a Jablonec nad Nisou dolní nádraží). K souvislé rekonstrukci dojde pouze v mezistaničním úseku Jablonec n. N. – Smržovka. V tomto úseku je svršek na hranici životnosti. V úseku Smržovka – Tanvald se úpravy svršku a spodku řeší pouze v žst. Smržovka a žst. Tanvald. Materiál šterkového lože v současnosti ve větších objemech nevyhovuje v předmětných traťových úsecích z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Jedná se o materiál, jehož zatížení znečišťujícími látkami umožňuje další využití

pro stavební účely. Předpokládá se, že bude provedena částečná recyklace části šterku ze železničního svršku v úsecích kde je předpokládána sanace železničního svršku (vybrané úseky). Je uvažováno s maximálním využitím stávajícího šterkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože". Před odtěžením šterku z trati budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace šterkového lože. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se šterkovým ložem. Provedení vlastní recyklace spočívá v mechanickém zpracování materiálu a jeho roztrídění na zrnitostní frakce 0-8 mm (zahliněná frakce), 8-32 a 32-63 mm. Využití recyklátu vychází z mechanických vlastností šterku. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce podsítného (zrnitostní frakce 0 – 8 mm) od kamene. Z celkového množství odtěženého šterkového lože se předpokládá využití po recyklaci 50 % zpět do šterkového lože železničního svršku a 30% jako šterkodrt' v železničním spodku.



Obrázek č. 28: Plánovaná rekonstrukce trati Liberec – Tanvald.

### **Revitalizace Liberec – Česká Lípa (mimo)**

Plánovaná stavba pod názvem Revitalizace/zkapacitnění železniční tratě Liberec – Česká Lípa, na niž bude potřeba velkých objemů kameniva pro kolejové lože, a ke které bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení, pod čj. MZP/2018/540/661 dne 29. 10. 2018 s nabytím právní moci dne 19. listopadu 2018 a s doložkou právní moci závazného rozhodnutí Odboru výkonu státní správy V MŽP pod Č. j.: MZP/2018/540/848 ze dne 28. prosince 2018.

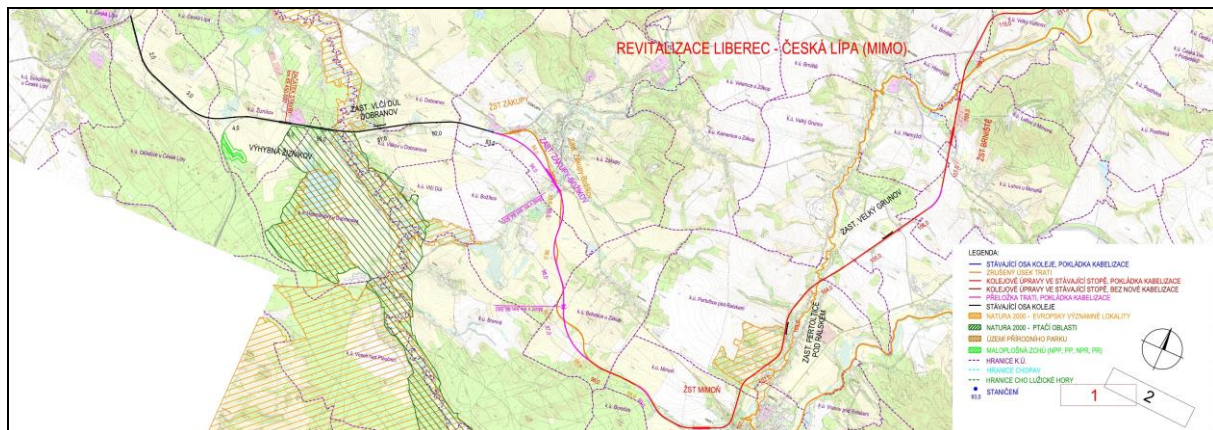
Cílem stavby SŽDC „Revitalizace Liberec – Česká Lípa (mimo)“ je především zkrácení jízdních a cestovních dob, zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení komfortu cestujících a celkové zlepšení stavebně technického stavu řešeného úseku ve snaze umožnit zavedení taktové dopravy. Plánovaná realizace stavby je do konce roku 2022.

Stavba řeší zejména:

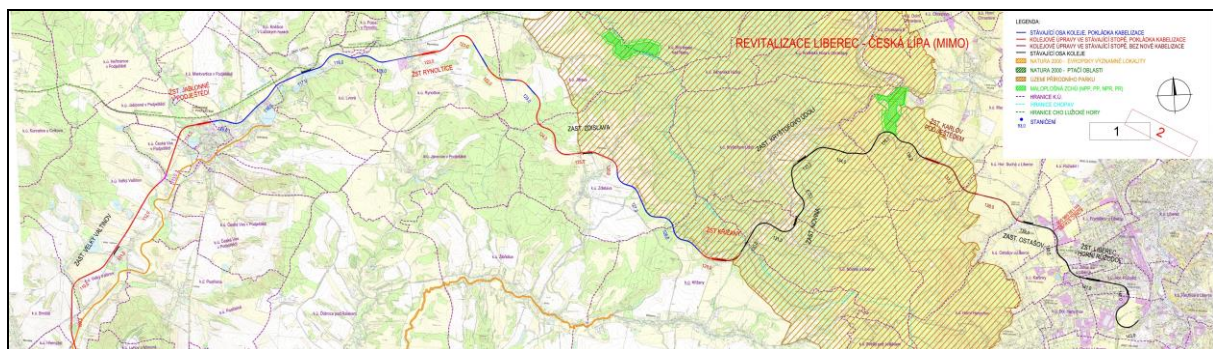
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Zákupy – Křižany a Karlov pod Ještědem – Liberec-Horní Růžodol
- Rekonstrukci ŽST Jablonné v Podještědí a ŽST Rynoltice včetně nástupišť
- Rekonstrukci a úpravu železničních přejezdů v úseku Mimoň – Křižany
- Rekonstrukci vybraných železničních mostů a propustků v úseku Zákupy – Křižany a Karlov pod Ještědem – Liberec-Horní Růžodol
- Výstavbu a rekonstrukci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v úseku Zákupy – Křižany



- Přeložku trati v úseku Zákupy – Mimoň, zrušení ŽST Zákupy, výstavbu zastávky Zákupy-Božíkov v nové poloze.

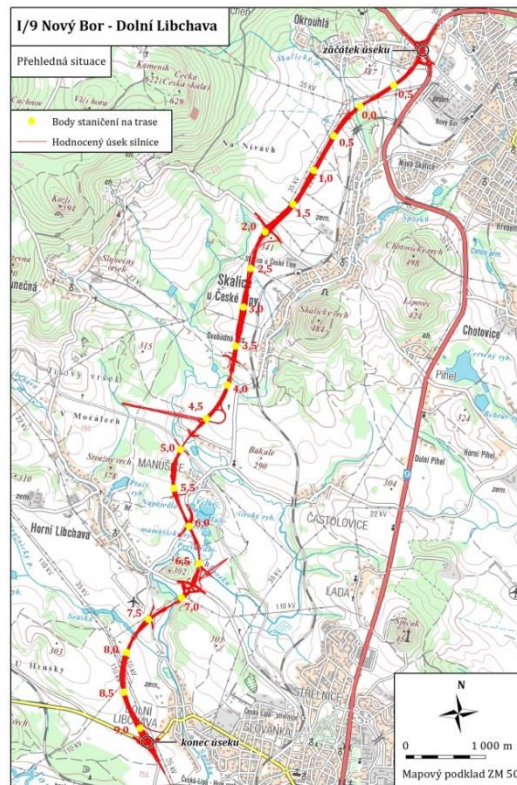


Obrázek č. 29: Plánovaná železniční stavba „Revitalizace Liberec – Česká Lípa (mimo)“.



Obrázek č. 30: Pokračování - plánovaná železniční stavba „Revitalizace Liberec – Česká Lípa (mimo)“.

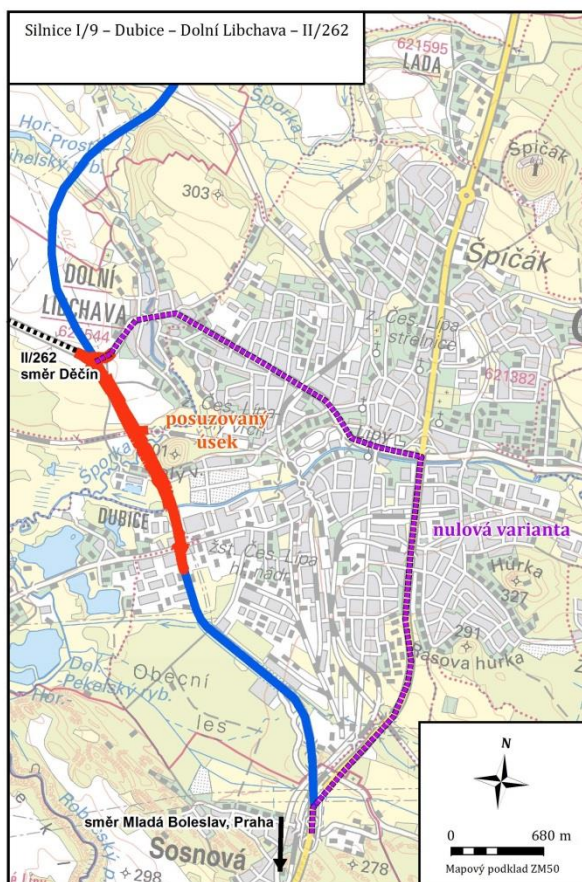
Důležitou plánovanou silniční stavbou je záměr „**Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava**“ –viz obr. č. 31. Jedná se o výstavbu západního obchvatu města Česká Lípa a města Nový Bor. Propojí se tak s nově postavenou silnicí Sosnová – Dubice a se silnicí II/262 směrem na město Benešov nad Ploučnicí a vymístí tak tranzitní dopravu zcela z centra města Česká Lípa a z okraje města Nový Bor a zásadně odlehčí silnici I/9 v úseku mezi městy Česká Lípa a Nový Bor. Celková délka stavby je 10,3 km. Navržena je výstavba silnice první třídy, v uspořádání jízdních pruhů 2+1 – kategorie komunikace S 13,5/80. Záměrem je liniová dopravní komunikace, kapacitní silnice I. třídy. Silnice je navrhovaná v kategorii komunikace S13,5/80, v uspořádání 2+1. Začátek úseku je v prostoru mimoúrovňové křižovatky Okrouhlá (na západním okraji Nového Boru) a konec v prostoru mimoúrovňové křižovatky Dolní Libchava (západně od České Lípy). Stavba je napojena přes MÚK Okrouhlá na silnici I/13 a přes MÚK Dolní Libchava na silnici II/262 a na stavbu navazující přeložky silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – II/262. MÚK Dolní Libchava je součástí této navazující stavby. Dále je stavba v křižovatce Skalice napojena na silnici III/26212 a v křižovatce Horní Libchava na silnici III/2627. V délce hlavní trasy je navrženo celkem 14 mostů, z toho 11 na hlavní trase a 3 přes hlavní trasu.



Obrázek č. 31: Plánovaná silniční stavba „Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava“.

Záměr plánované stavby „**Silnice I/9 – Dubice – Dolní Libchava**“ (viz obr. č 32) propojí nově postavenou silnicí Sosnová – Dubice přímo se silnicí II/262 směrem na Benešov nad Ploučnicí a vymístí tak tranzitní dopravu zcela z centra města Česká Lípa. Jedná se o část obchvatu České Lípy, přeložka silnice I/9 má odvést tranzitní dopravu ze stávajícího průtahu městem. Celý záměr bude realizován v nové trase. Šířkové uspořádání je navrženo v kategorii S11,5/80 Celková délka stavby je 1,5 km. Navrženy jsou 2 jízdní pruhy – kategorie komunikace S 11,5/80.





Obrázek č. 32: Plánovaná silniční stavba „Silnice I/9 – Dubice – Dolní Libchava“.

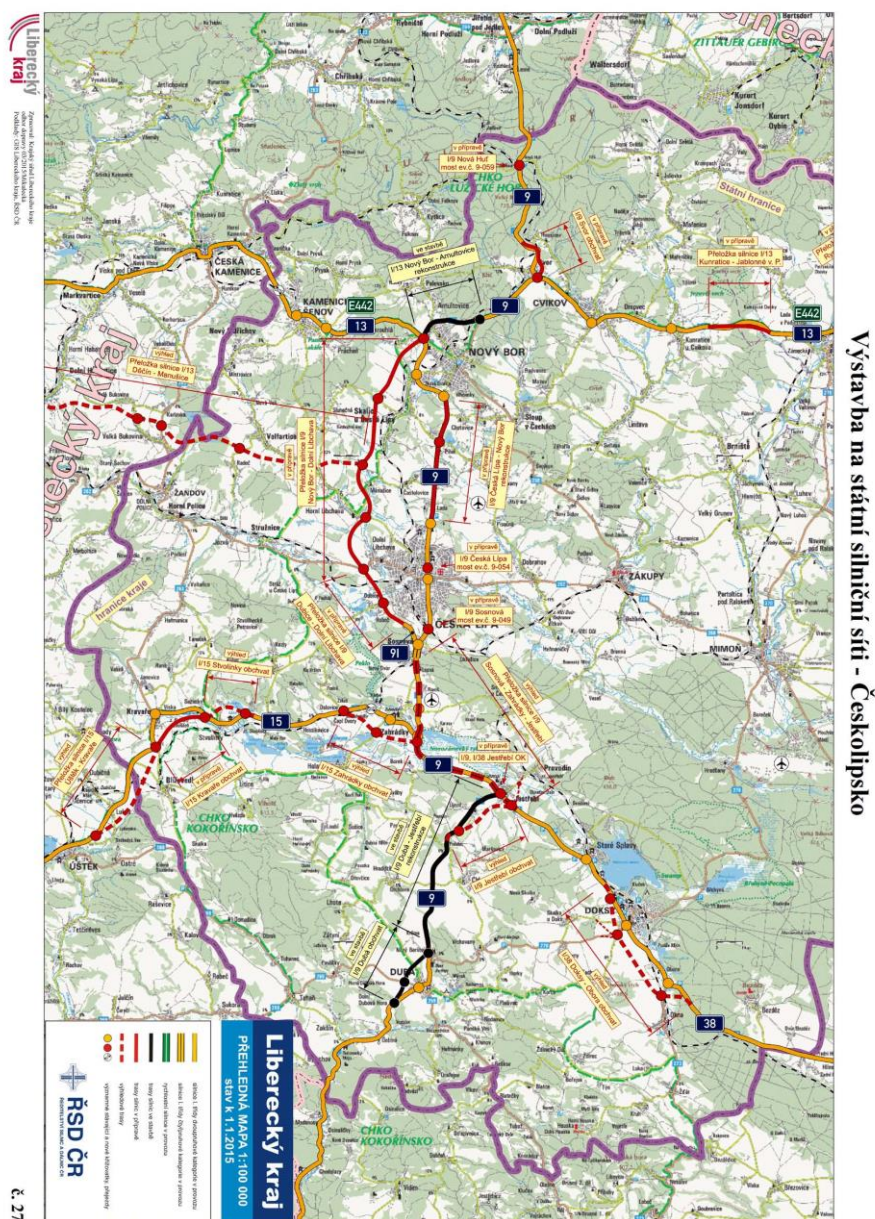
Plánovaným záměrem „I/13 – Nový Bor – Svor, zkapacitnění“ je rozšíření silnice z dvoupruhového na čtyřpruhové uspořádání. Začátek rekonstrukce je na velké okružní křižovatce silnice I/13 a I/9 jižně od osídlení obce Svor, kdy dojde k rozšíření jedné větve této okružní křižovatky, a konec rekonstrukce je na mimoúrovňové křižovatce (včetně) silnic I/13 a v pasáži I/9 a II/268 u sjezdu do Nového Boru, kde dojde ke zrušení odbočovací větve ze silnice I/13 do Nového Boru ve směru od Děčína. Budou upraveny poloměry oblouků zbývajících větví a optimalizovány parametry odbočovacích a připojovacích pruhů. Délka trasy je 2 935,53 m. Dojde i k rekonstrukci mostního objektu, který umožňuje mimoúrovňové křížení silnice I/13 se silnicí II/268.

Za další velmi klíčovou stavbu se v rámci kraje považuje "**Silnice II/610 Turnov - hranice Libereckého kraje (vč. mostních objektů)**". Jedná se o projekt, který řeší rekonstrukci silnice II/610 a silnice II/2797 (ulice Nádražní v Turnově). Řešený úsek silnice II/610 je v úseku od hranice Libereckého a Středočeského kraje (od mostu přes Jizeru ve Svijanech) až ke křižovatce ulic Přepeřská x Nádražní v Turnově. Předmětný úsek délky cca 5,8 km je s průměrnou šířkou vozovky 7,5 m veden jak v extravilánu, tak v intravilánu města Turnov a obcí Přepeře, Příšovice a Svijany. Plán projektu je do roku 2021 za předpokladu, že danému projektu bude schválena dotace z Integrovaného regionálního operačního programu. **Další významnou stavbou je napojení průmyslové zóny Jih v Liberci na silnici I/35, tj. napojení průmyslové zóny Sever prostřednictvím nové mimoúrovňové křižovatky v ulici Oblouková.**



V současné době se rovněž plánuje investovat v bývalém **vojenském prostoru Ralsko** na Českolipsku, kde se chystají rozsáhlé opravy budov pro policejní pyrotechniky. Ministerstvo vnitra investuje cca 60 miliónů korun na rozvoj areálu. Jedná se o vybudování nových plotů kolem skladu výbušnin, kamerový a zabezpečovací systém, záložní zdroj energie, úpravy cest v areálu, novou požární nádrž a studnu a opravu stávajícího nouzového krytu apod. Újezd je známý letištěm Hradčany, kde odborníci zaznamenali výrazné zatížení životního prostředí pozůstatky po východní armádě, zejména leteckým palivem je zamořená půda a podzemní vody. Ralsko čekají také další úpravy, jde zejména o zbourání zchátralých budov. Možné investice se předpokládají až 350 miliónů.

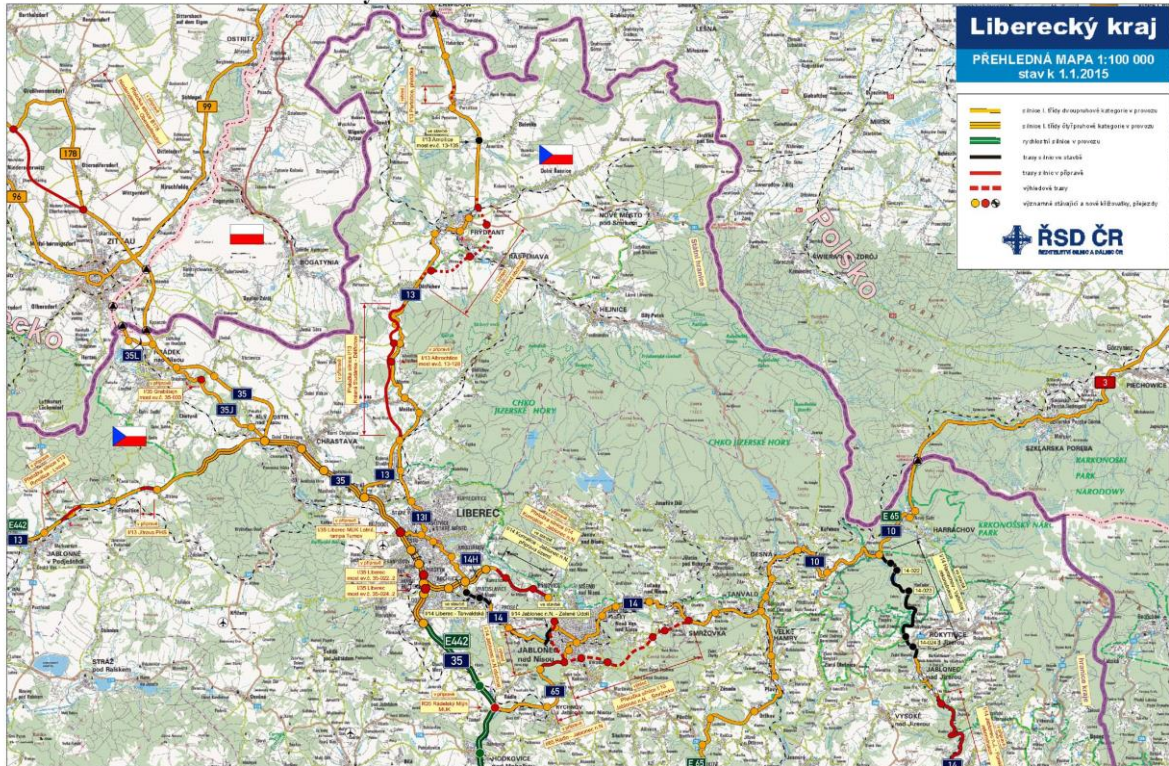
Plánované veřejně prospěšné silniční a železniční stavby na území Libereckého kraje z let 2015-2021 se zřetelem na Českolipsko, Semilsko, Jablonecko a Liberecko dokumentují následující obrázky č. 33 až 38.



Obrázek č. 33: Plánované stavby na Českolipsku (stav 2015)



### Výstavba na státní silniční síti - Liberecko



č. 28

Obrázek č. 34: Plánované stavby na Liberecku (stav 2015)

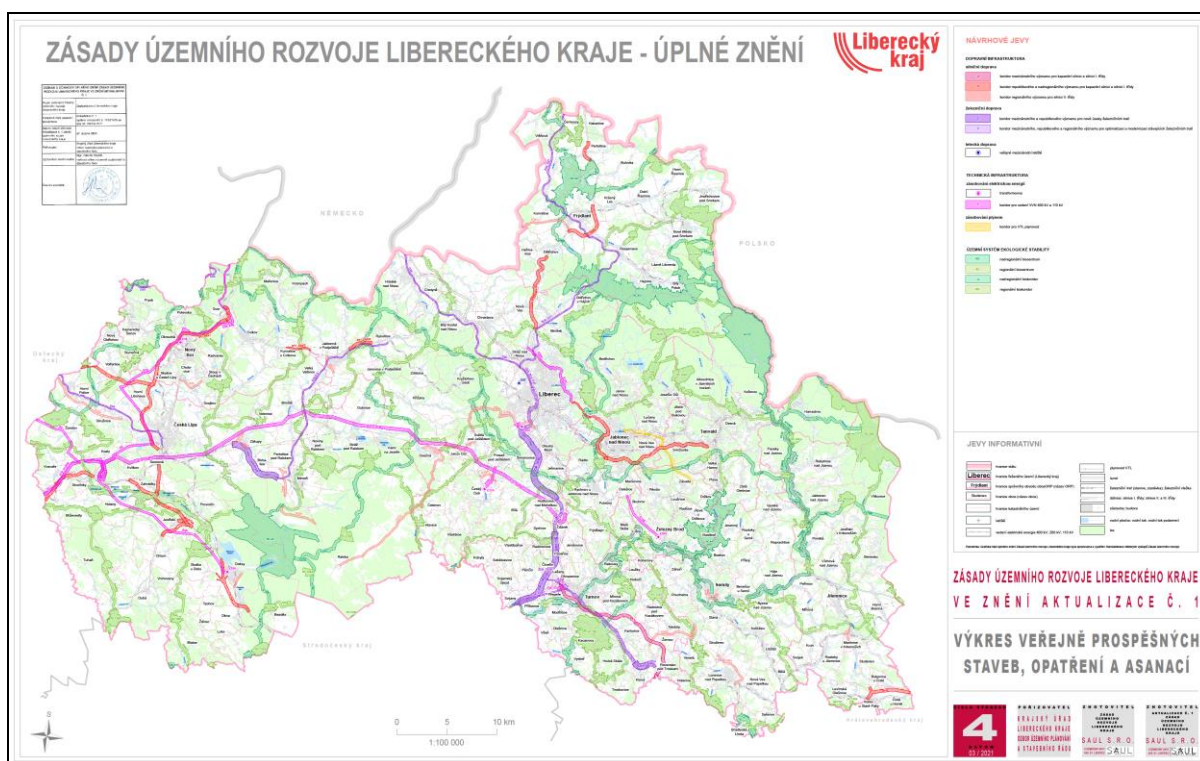
### Výstavba na státní silniční síti - Jablonecko, Semilsko



č. 29

Obrázek č. 35: Plánované stavby na Jablonecku a Semilsku (stav 2015)





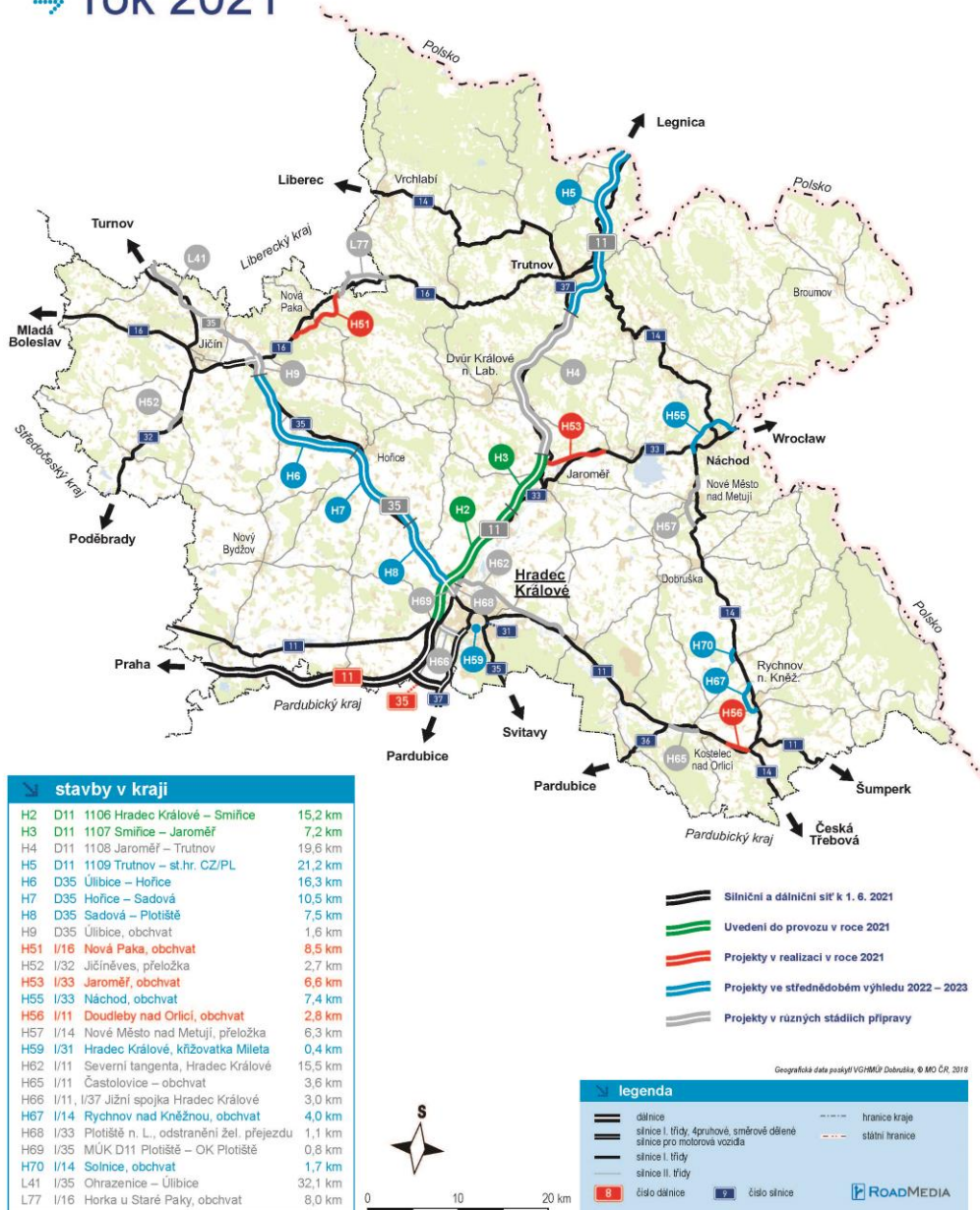
Obrázek č. 36: Rekapitulace záměrů plánovaných staveb podle aktualizace č. 1 ZUR LK na území LK (stav 2021)

# Královéhradecký kraj

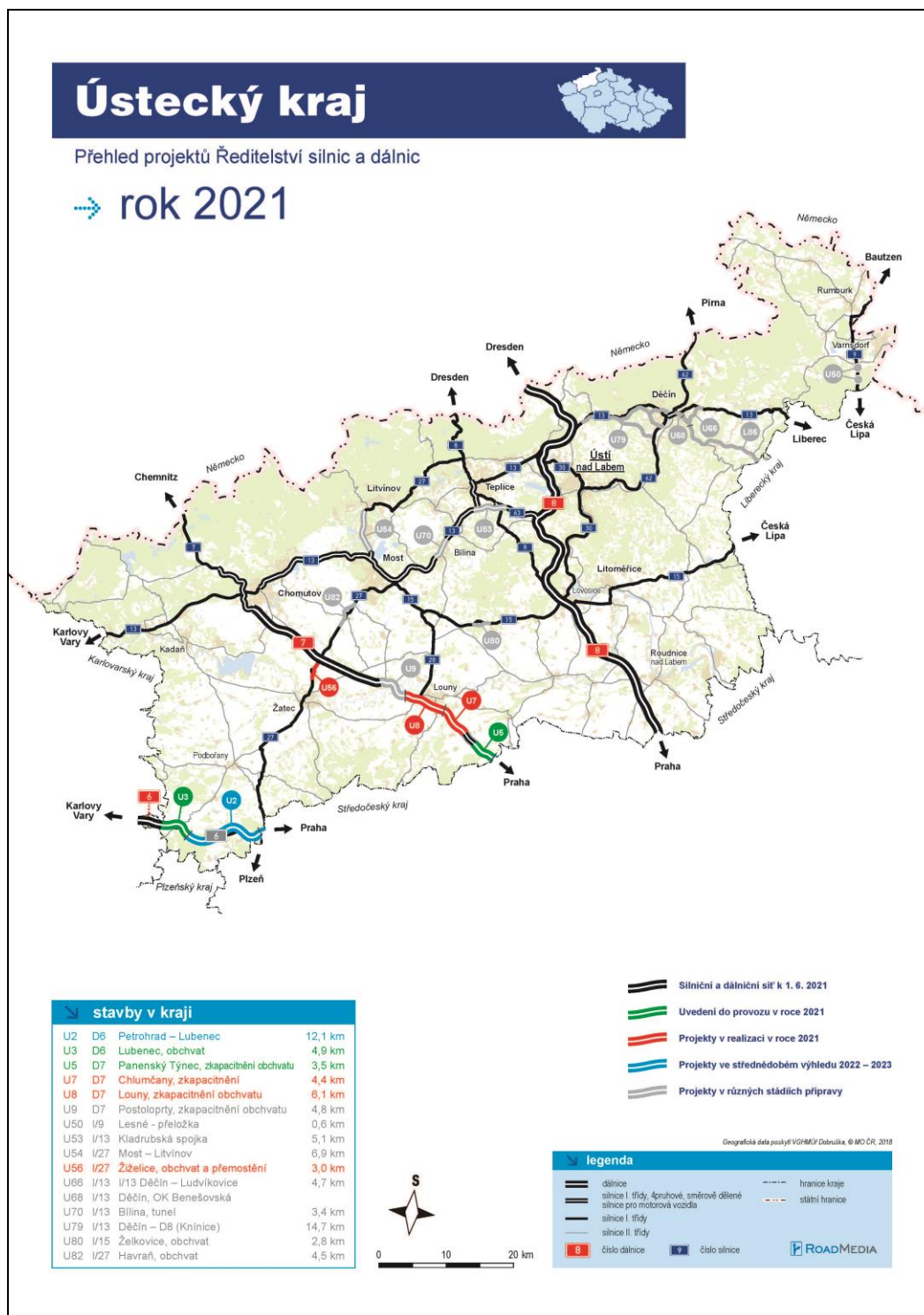


Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic

➔ rok 2021



Obrázek č 37: Aktuální stavby za hranicí Libereckého kraje (tj. v sousedství Královéhradeckého kraje – stav 2021, ŘSD).



Obrázek č 38: Aktuální stavby za hranicí Libereckého kraje (tj. v sousedství Ústeckého kraje - ŘSD, 2021).

Co se týče uvedených plánovaných staveb na území Libereckého kraje, je tedy třeba si položit otázku, z jakých primárních vstupů budou realizovány stavby za 5 či 10 popř. 15 let, kdy ze stávajících těžných ložisek o celkovém počtu 12 bude celkem 8-9 ložisek již dávno vytěžených a uzavřených. Odpověď je zcela jednoduchá. Kamenivo se bude muset složitě a nákladně dovážet ze vzdálených lokalit, ze kterých však vzhledem k pokročilému úbytku objemů zásob a nízké kvalitě suroviny nebudou schopni naplňovat požadavky trhu a saturovat potřebné množství na plánovanou infrastrukturu v LK. Potřeba kameniva, která vyplývá



z koncepčních dokumentů, jako jsou například aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Libereckého kraje nebo schválená a závazná Státní surovinová politika, však bude natolik vysoká, že kamenivo ze vzdálených lokalit či ze zahraničí již nebude postačovat a další rozvoj území, dopravní infrastruktury apod. bude zcela paralyzován. Navíc dovoz kameniva z jiných lokalit přinese obrovský nárůst silniční dopravy na území Libereckého kraje, což zasáhne do pohody života všech obyvatel na území Libereckého kraje a bude mít též negativní vliv na kvalitu silnice v Libereckém kraji. Po zničení silnic vyvstane potřeba jejich opravy a tím si opět pokládáme otázku, z jakých zdrojů bude získáno kamenivo pro jejich opravu. Pravděpodobně se doveze z jiných již roztěžených, či dotěžovaných lokalit po silnici. Jenom v Libereckém kraji se předpokládá investovat cca 100 mil. Kč na velkoplošné opravy silnic, cca 90 mil. Kč má kraj připraveno na spolufinancování oprav a rekonstrukcí silnic podpořených z prostředků EU, na zimní údržbu je počítáno s částkou 125 mil. Kč a na letní údržbu je vyčleněno 140 mil. Kč. Do oprav a rekonstrukcí silnic na území LK by mohla jít v následujících letech částka až na hranici 1 miliardy Kč. Z tohoto důvodu je zapotřebí v dostatečném předstihu mít záložní nový zdroj kameniva, který zcela efektivně a ekologicky umožní transport kameniva po železnici. Takové podmínky může nabídnout prakticky pouze jediné ložisko na území Libereckého kraje.