



Autor:

[Tomáš Lánský](#)

| [Sdílet](#)



Ilustrační foto

Autor: DENÍK/Kucej Miroslav

Představte si to: V Liberci nasednete na vlak a za hodinku jste v hlavním městě. Sen? Nikoliv. Realita vzdálená možná 20 let. Liberecký kraj totiž připravuje plán, jak propojit obě města novou, přímou železniční tratí. Cesta mezi Prahou a Libercem by se výrazně zkrátila a ulehčilo by se velmi vytížené silnici R 10.

Liberecký kraj by spojení s Prahou velmi uvítal. Dnes trvá cesta autobusem z Liberce do centra Prahy 1 hodinu a 40 minut včetně cesty metrem. Vlakové spojení je 2 hodiny a 35 minut. Tím se Liberec stává krajským městem s nejhorším železničním spojením s hlavním městem.

Silnice R 10 je přečpaná auty

Ani automobilová doprava není nejlepší. „Silnice R 10 už je na nejvytíženějším úseku u Prahy využívána 45-50 tisíci vozidly za den a představuje jednu z nejzatíženějších českých komunikací. To je spojeno s častými nehodami a kolapsy, které postihují individuální motoristy i autobusovou dopravu a ohrožují i její bezpečnost,“ připomíná dopravní specialista Jindřich Berounský.

Spojení s Prahou by v případě přímé železniční trati bylo asi hodinové. Za stávající situace, vycházející z územních plánů Středočeského i Libereckého kraje, je nejbližší k variantě, která spočívá v propojení trati Praha – Lysá nad Labem – Milovice takzvanou novou Všejskou spojkou s tratí Nymburk – Mladá Boleslav, dále se předpokládá ve více variantách napřímění úseků trati Mladá Boleslav – Turnov a napřímění úseku Liberec – Turnov včetně vybudování spojky, umožňující přímé bezúvratové spojení kolem Turnova.

Nejlevnější taková varianta s minimálními zásahy do terénu představuje podle Jindřicha Berounského investice v řádu desítek miliard korun.

„V poslední době se hovoří i o variantě, kopírující co nejvíce rychlostní silnici R 10. Ta je však nejvzdálenější realizací a předpokládá investici v řádu stovek miliard,“ dodává odborník.

Podle náměstka hejtmana Libereckého kraje Martina Seppa by nejvýhodnější bylo vybudování vysokorychlostní nové tratě s rychlostí až 200 kilometrů v hodině.

„Novostavba v rozsahu vysokorychlostní trati přijde sice mnohem draž oproti rekonstrukci stávající trati s několika přeložkami, na druhou stranu právě novostavba s rychlostí minimálně 160 km/h přinese na železnici atraktivní spojení, které může směle konkurovat i individuální automobilové dopravě,“ zdůrazňuje politik.

Právě „odsátí“ lidí využívajících dnes automobil či autobus při cestě mezi Prahou a Libercem by bylo pro novou železnici směřodonné. Faktem podle Seppa je, že aby potenciál cestující veřejnosti byl využit, je potřeba získat nejen cestující z autobusů, ale především z aut. „K tomu je opět vhodné volit spíše dražší variantu vysokorychlostní tratě. Toto spojení pak lze prodloužit buď do Polska (Wróclaw) nebo do Německa (Görlitz),“ připomíná.

Problémem při realizaci nové železnice by nemusely být peníze ani politická vůle, ale paradoxně sami občané. „Záleželo by na tom, kudy přesně by trať vedla a komu patří pozemky v místech, kde by měla být vybudována,“ obává se Martin Sepp.

Jindřich Berounský ovšem komplikace při budování trati neočekává. „Vzhledem k tomu, že v případě moderních vlaků a napřímené železnice je ještě více znásoben ekologický rozměr takové investice, nepředpokládám problémy jako u rychlostních silnic a dálnic, u kterých už dnes můžeme o některých mluvit jako o nepotřebných, nad kterými se podivuje i Evropská komise. Mnohem větší problém vidím v korupci u staveb dopravní infrastruktury, která neúměrně zvyšuje náklady na zbytečné penězovody za situace, kdy v České republice už slovo tunel neznamena dopravní stavbu, ale šedou ekonomiku,“ říká v nadsázce.

Trať nebude stát dřív než za 20 let

Svézt se mezi Libercem a Prahou po železnici za méně než hodinu nebude možné dříve, než za několik desetiletí. Shodují se na tom Sepp i Berounský. „Dříve než za deset let je to nemožné, dřív než za dvacet nereálné, za třicet už by se snad mohla situace výrazněji změnit, otázkou je, zda více ve prospěch železnice,“ tvrdí Martin Sepp. „V případě zvolení nejlevnější varianty, ale hlavně politické vůle na celorepublikové úrovni, je rychlá železnice reálná za 15 – 20 let. V případě trasy podle rychlostní silnice je to díky její nepřipravenosti otázka více desetiletí,“ počítá Jindřich Berounský.

První světélko naděje již ale vysvitlo: V nedávné době proběhla schůzka Martina Seppa, náměstka hejtmána Libereckého kraje, a Robina Povšíka, náměstka středočeského hejtmána pro oblast dopravy, na které se dohodli na spolupráci, oba kraje chtějí společně tlačit na stát, České dráhy nebo Správu železniční a dopravní cesty, aby železniční spojení prosadily. „Rozhodně je potřeba aktivní lobby ze strany obou krajů směrem ke státu,“ potvrzuje Martin Sepp.

Chtěli i tunel pod Ještědem

Podle Berounského se první úvahy o budování přímého železničního spojení Praha – Liberec objevily už na konci socialistické éry ještě před dokončením rychlostní silnice R 10. Ještě odvážnější náměty, uvažující i s tunelem pod Ještědským hřebenem, vznikly už za 2. světové války. V novodobé historii byla jako jasný praktický krok pro nové železniční spojení v roce 2002 Českými drahami objednána u projekční společnosti SUDOP Praha „Studie možností rychlého železničního spojení Praha – Liberec“. Jejím cílem bylo tehdy zjistit nutná opatření pro konkurenceschopnost železnice. V roce 2006 vznikla „Studie proveditelnosti železničního spojení Euroregionu Nisa s Prahou a Hradcem Králové“, spolufinancovaná i Ministerstvem obchodu Itálie.