

Trať	Liberec - Tanvald - Harrachov - Szklarska Poręba Górna		
Linky v úseku	L1 Liberec - Harrachov - Szklarska Poręba Górna		
Stát	Česká republika		
Nižší územní jednotka	Liberecký kraj		

Číslo(a) tratí dle KJŘ	036		
Číslo(a) tratí dle TTP	548		
Úsek podléhající investiční akci	Liberec - Tanvald	Délka úseku [km]	27

Kategorie dráhy	celostátní		regionální	x	místní	
	jiné označení					

Trať je součástí sítě TEN-T	ano		ne	x
------------------------------------	-----	--	----	---

Vybrané parametry úseku podléhající investici	před investicí	po investici
traťová třída zatížení	C3	C3
počet kolejí	1	1
počty dopraven s kolejovým rozvětvením vč. krajních	5	5
traťové zabezpečovací zařízení	telef. dorozumívání (Liberec - Vesec u L. automatické	automatické hradlo

Trakce				
před investicí	nezávislá	x	elektrická	
po investici	nezávislá	x	elektrická	

Typ investiční akce dle projektové dokumentace				Termín realizace	2014 - 2016
racionalizace		revitalizace		rekonstrukce	x
optimalizace		modernizace		jiná	
Celkové schválené náklady projektu [Kč]				898 093 690	
Náklady vztahované k jednomu kilometru trati [Kč/km]				33 262 729	

Stručný popis stavu před investiční akcí	
Ve stavu před investiční akcí nebylo možné dosáhnout špičkového intervalu 30 minut. Ve špičkách, resp. po širší část období i o víkendech byl realizován atypický interval 40 minut, v kratších částech dne pak 80 minut.	

Nejvyšší traťová rychlost profilu V130									
před investicí [km/h]									
(30;60>	x	(60;80>		(80;100>		(100;120>		(120;160>	
po investici [km/h]									
(30;60>	x	(60;80>		(80;100>		(100;120>		(120;160>	
po investiční akci zřízen rychlostní profil NS				ano		km/h		ne	x

Intervaly vlaků osobní dopravy po realizaci investiční akce - současné (možné, resp. další předpoklad)					
L1	špičkový interval [min]	30		sedlový interval [min]	60
	špičkový interval [min]			sedlový interval [min]	
	špičkový interval [min]			sedlový interval [min]	
	špičkový interval [min]			sedlový interval [min]	
Vybrané taktové uzly po realizaci investiční akce					
X.30	Liberec		X.15/45	Smržovka	
X.30	Tanvald		X.00	Harrachov	
X.00	Jablonec nad Nisou		X.30	Szklarska Poręba Górna	
Změny v rozložení taktových uzlů, resp. koncepci dopravy					
Došlo ke změně původního intervalu v násobcích 40 minut (zpravidla 40 nebo 80 minut) na nový interval 30, resp. 60 minut. Nově jsou tak definovány takové uzly v násobcích 15, resp. 30 minut.					

Obvyklé počty párů vlaků					
Referenční grafikonky vlakové dopravy					
před investicí		2013/2014	/po investici		2016/2017
minut		Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.
Liberec - Vesec u Liberce		27/29	0/0	0/0	3,4/1,2
Vesec u L. - Jablonec n. N.		25/29	0/0	0/0	1,4/1,2
Jablonec n. N. - Smržovka		26/29	0/0	0/0	0,4/0,6
Smržovka - Tanvald		26/29	0/0	0/0	0/0
Úsek - obv. den prac. klidu		Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.
Liberec - Vesec u Liberce		24/19,5	0/0	0/0	0/0
Vesec u L. - Jablonec n. N.		24/19,5	0/0	0/0	0/0
Jablonec n. N. - Smržovka		24/19,5	0/0	0/0	0/0
Smržovka - Tanvald		24/19,5	0/0	0/0	0/0

Rámcové změny v cestovních dobách ("CD")				
Referenční grafikonky vlakové dopravy				
před investicí		2013/2014	po investici	2016/2017
Úsek	Kategorie vlaku	CD před [min]	CD po [min]	
Liberec - Tanvald	Os (Sp)	50-61	44-50	

Stručný popis stavu po investiční akci
Zkrácení jízdních do přineslo možnost dosažení intervalu 30 minut u osobních vlaků, které předtím nebylo možné. Tím je například nově dosažena možnost systémových vazeb v uzlové železniční stanici Liberec, které dříve nebylo možné. Zároveň došlo ke sjednocení užívaných taktových rodnin v oblasti (možnost zrušení atypického špičkového intervalu 40 minut).

Nasazený vozový park

Zkrácení jízdních dob a dosažení požadovaných taktových uzlů bylo též podmíněno nasazením dynamicky vhodnějších vozidel (řada 840 ČD). Tato vozidla byla k dispozici již před zahájením rekonstrukce předmětného úseku.

Nedosažené přínosy investiční akce

Investiční akce v zásadě splnila účel. V přepravních špičkách však zcela chybí dopravní pro potenciální přeložení křižování v případě nepravidelností v provozu, dopravní s kolejovým rozvětvením se nacházejí pouze výhradně v místech pravidelného křižování, přičemž špičkový provoz je v pracovní dny zaveden v poměrně širokém období (cca 5 až 9 hodin a 13 až 19 hodin).