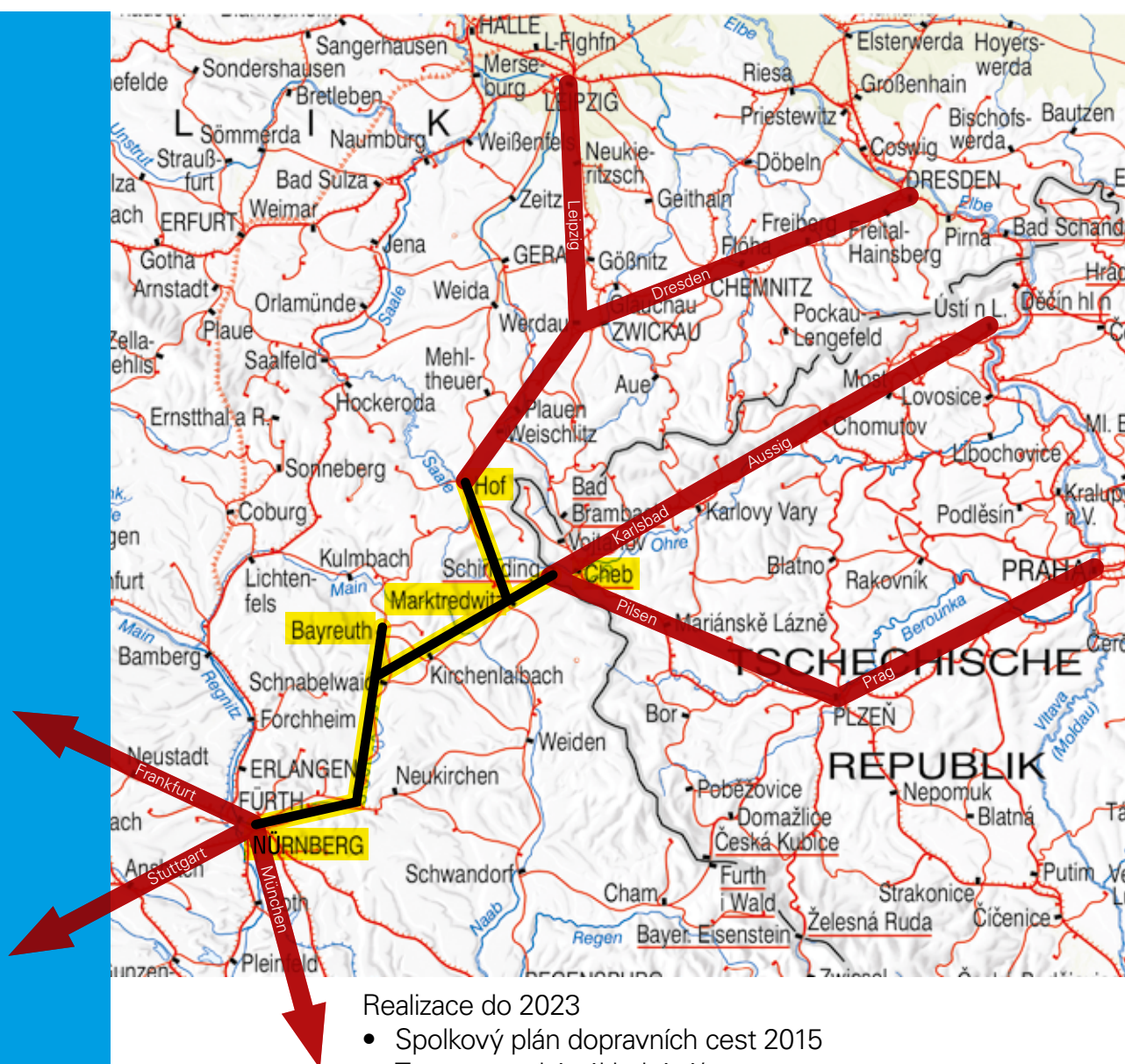


Elektrifikace Sasko-franské magistrály

- Norimberk – Hof – Sasko
- Norimberk – Cheb – Česká republika

Úsek Norimberk – Marktdredwitz – Hof s odbočkou na Cheb a Bayreuth



Realizace do 2023

- Spolkový plán dopravních cest 2015
- Transevropská základní síť



Elektrifikace Sasko-franské magistrály s odbočkami na Cheb a Bayreuth

Elektrifikace Sasko-franské magistrály s odbočkami na Cheb a Bayreuth znamená pro regiony Horních Frank, Karlovarského kraje a Jihozápadního Saska velice významnou modernizaci nedostačující dopravní infrastruktury. Pomocí této brožury zdůrazňují regiony v rámci příhraničního kooperačního projektu CLARA II velkou nutnost této investice:

- 25 let po znovuotevření hranic je stále enormní **potřeba a požadavek, týkající se nedostatečné infrastruktury na železnici**. V oblasti evropské křižovatky z východu na západ, se stále stoupajícími požadavky na výkonnost a konkurenceschopnost dopravního prostředku – vlaku, je nutné, aby konečně došlo ke zlepšení. To se týká dopravního napojení významných průmyslových a turistických regionů, které se prudce rozvíjejí. Jedná se o evropské dopravní osy ve směru západ-východ a sever-jih, obojí v oblasti s výjimečně hustou dopravní sítí. strany 3 a 4
- Cílem přilehlých měst a regionů je kompletní **elektrifikace Sasko-franské magistrály do 2023**. strany 4/5
- Pomocí **elektrifikace** Sasko-franské magistrály, **integrované taktové dopravy** a použitím **systému naklápěcích skříní kolejových vozidel** je možno dosáhnout požadované kvality železničního napojení. Tím je možné zabránit masivním investicím, týkajících se narovnávání tras nebo výstavbou nových tras. strany 6/7
- Sasko-franská magistrála je centrální příhraniční součástí **základní sítě evropské unie**, tak jak pro osobní, tak i pro nákladní železniční dopravu. Tím má všechny předpoklady pro podporu opatření, týkajících se plánování a stavby z prostředků Connecting Europe Facility. strany 8/9
- **Pro dlouhé vlakové soupravy v rámci nákladní železniční dopravy** v oblasti vodní přepravy tak jak směrem z či do východní Evropy získají velké úseky Sasko-franské magistrály na významu. Elektrifikace je proto opravdu nutná. strany 10/11
- **Pro rozšíření norimberské S-Bahn směrem severovýchodním** je nutná elektrifikace. Rozšíření S-Bahn je důležitým základem při výstavbě příměstské osobní železniční dopravy v rámci evropského metropolitního regionu Norimberk. strana 12
- Zařazení do **nejvyšší kategorie nutnosti plánování v rámci Spolkového plánu dopravních cest i dvoustupňová realizace** umožní dokončení elektrifikace během 10 let! strany 13, 14/15 a 16

IMPRESUM

vydavatel/redakce:

CLARA II, www.clara2.eu

v zastoupení město

Bayreuth i. V. se Sasko-bavorskou

sítí měst podporováno

Evropskou Unií

Fotografie: Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Metrans, Günter Finzel

DB-mapy: DB Netz AG, I.NVT 52 (V)

Vytvořeno: GMK Werbeagentur Bayreuth, www.gmk.de

Překlad: Mgr. Rita Skalová

Tisk: Pauli Offsetdruck e. K., www.pauli-offsetdruck.de

Stav: září 2013

clara
TSCHIECHIEN/BAYERN
ČESKO/BAVORSKO

Podporováno z Evropské unie



Evropský fond
pro regionální rozvoj
„Investice do vaší budoucnosti“



Cíl 3. program na přehraní spolupráce Spolkový stát Bavorsko – Česká republika 2007-2013



Kolejový vůz, poháněný dieslovým motorem v oblasti příměstské dopravy- to je typický obrázek na železnici v pohraničí

Sasko-franská magistrála: Významné regiony – marginální železniční doprava

Více než 5 miliónů lidí žije ve spádové oblasti podél 400 km dlouhé Sasko-franské magistrály Drážďany/Lipsko-Norimberk s odbočkou do Chebu v České republice.

Sasko je hospodářsky výrazně nejsilnější nová spolková země s největší hustotou obyvatel. Horní Franky mají druhou největší koncentraci průmyslu v Evropě.

Karlovarský kraj je utvářen tradičním lázeňským trojúhelníkem s mezinárodní klientelou. Naproti tomu je propojení měst z Drážďan přes Chemnitz počínaje, přes Zwickau, Plauen, Hof a Bayreuth do Norimberka v Německu poslední v pořadí, co se týče dostupnosti po železnici. Co se týče propojení Bavorska, Saska a Česka pomocí historicky důležitého železničního uzlu v Chebu, došlo u železničních spojení ke stagnaci. Dálková přeprava mezi Norimberkem a Prahou probíhá pomocí dálkové autobusové přepravy bez zastávek.



Poslední stožár s trolejovým vedením na českém území trasy Cheb-Marktredwitz“

Příčina a důsledek: Čemu zabrahují chybějící kolejové troleje

Hlavním důvodem pro značný deficit v oblasti železniční dopravy je 200 km dlouhá mezera bez elektrifikace mezi Norimberkem a Hofem, tak jako Chebem a Bayreuthem. Chybí napojení na již elektrifikované trasy Drážďany/Lipsko – Hof, tak jako Praha/Ústí nad Labem – Cheb směrem na železniční uzel Norimberk a tím i na jihoněmecké hlavní trasy do Mnichova, Stuttgartu nebo Frankfurtu.

Konkrétním důsledkem je, že

1. neexistují žádná dálková a přeshraniční spojení s vlaky IRE, IC nebo ICE,
2. je region výlučně dosažitelný pomocí místní dopravy a pouze náhodnými spoji,
3. rostoucí dálková nákladní a tranzitní doprava prakticky výlučně probíhá po silnici.

Díky této stále se zvětšující mezeře nemůže dopravní prostředek vlak rozšiřovat svou výkonnost a systémové přednosti ve větším měřítku.

To je o to závažnější vzhledem k tomu, že se jedná o někdejší evropské pohraničí mezi východem a západem a jedná se právě o senzibilní oblasti rozvoje hospodářství a celkového vývoje.

Zařízení pro přepřáhnutí
prodloužené elektrifikace
do Hofu v rámci Sasko-
franské magistrály



Uprostřed Evropy a přesto až na okraji: Výzva z pohledu infrastruktury a regionální politiky

Oblast, kde probíhají hranice tří zemí Bavorska-Česka-Saska, představuje centrální místo pro setkávání v dříve rozdělené Evropě. Jedná se o střed, nutný pro propojení metropolitního regionu Norimberk, Středního Německa a Prahy s výjimečně hustou sítí železnic, tak jako o průsečík centrálních dopravních os evropského významu. Česká republika disponuje nejhustší sítí železnice na světě.

25 let po otevření německo-německé a německo-české hranice chybí stále ještě kompletní elektrifikace Sasko-franské magistrály na bavorské straně – pochybné jubileum. Tím se účinky oddělení dřívějších hranic do dneška nepodařilo překonat.

Mezera v elektrifikaci znamená pro dotčená města s jejich okolím znatelnou překážku vývoje. Všechno úsilí, v rámci konkurence mezi regiony, vynaložené pro přilákání investic a kvalifikované pracovní síly z důvodu dobré kvality polohy, jak pro hospodářství, tak i pro kvalitu života, se prakticky neguje díky špatnému železničnímu napojení na okolní centra.

Výzva těm, kdož mají rozhodovací pravomoci: Infrastrukturní politika je regionální a evropskou politikou!

Elektrifikace Sasko-franské magistrály je nepostradatelná

- pro spojení Bavorska, Česka a Saska,
- pro srůstání Evropy na centrálním místě setkávání a v neposlední řadě
- pro rozvojové šance těchto příhraničních regionů.

Ty, kteří mají rozhodovací pravomoci na úrovni státní, zemské a evropské, tak jako v oblasti Draha vyzýváme, aby uskutečňovali toto infrastrukturní opatření s nejvyšší důrazností do 2023.

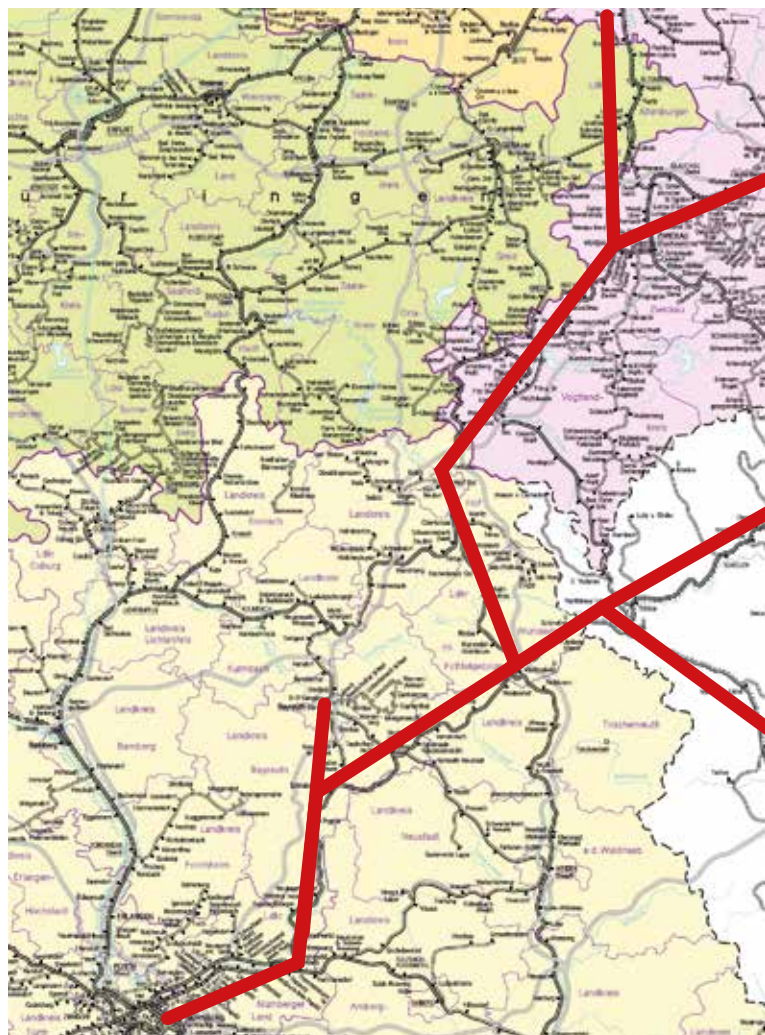
Elektrifikace do 2023: Základní požadavek měst a regionů

Kompletní elektrifikace Sasko-franské magistrály je nejdůležitějším cílem přilehlých měst a regionů.



Sasko-bavorská síť měst Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof-Bayreuth se již od roku 1995 angažuje pro toto společné téma. Síť měst dosud dosáhla:

- průběžný provoz naklápacích skříní s dieslovými kolejovými vozidly (ICE TD s vlakovou soupravou VT 605 od 2001 do 2004 a Expres Franky-Sasko FSX s vlakovou soupravou VT 612 od roku 2006)
- postupné zavedení integrované taktové dopravy 2006 a 2007
- elektrifikace z Reichenbachu im Vogtland do Hofu (zprovoznění prosinec 2013)



Přeshraniční železniční doprava, překračující státní a zemské hranice uprostřed Evropy

Krok zpět díky pokroku

Tento pokrok v rámci elektrifikace je současně provozním krokem zpět. Na saské straně se jezdí od prosince 2013 díky elektrickému pohonu systémem naklápacích skříní kolejových vozidel. Přesto to vede ke „zlomu“ pro expres Franky-Sasko v Hofu s nutným přestupem cestujících do bavorských dieselových vlaků. To je spojeno s prodloužením jízdních časů o skoro tři čtvrtiny hodiny od jízdního řádu 2015 z technických důvodů.

Tento krok zpět znamená ještě větší potřebu elektrifikace až do Norimberku. Pokud možno co nejdříve by měly zase jezdit průběžně vlaky na Sasko-franské magistrále.

Evropskou unií podporovaný kooperační projekt **CLARA II** pohraničních regionů Horní Franky, Karlovarský kraj a Jihozápadní Sasko se zasazuje o zabezpečení a zlepšení příhraniční železniční dopravy. Cíle jsou shrnuty v 7-bodovém konceptu, kde elektrifikace společně se znovuzavedením dálkové přepravy jsou na předních místech:

7-bodový koncept ke zlepšování příhraniční železniční dopravy Bavorsko-Česko-Sasko

1. Znovuzavedení dálkové přepravy Norimberk – Praha/Drážďany v dvouhodinových intervalech
2. Elektrifikace Norimberk – Hof a Norimberk – státní hranice D/CZ u Chebu do 2023 včetně Schnabelwaid – Bayreuth s 2. kolejí
3. Atraktivní síť pro cestování Norimberk – Cheb – Karlovy Vary – Ústí nad Labem ve dvouhodinových intervalech
4. Reaktivace trasy Selb – Aš do 2014 a místní doprava Hof – Cheb v hodinových intervalech
5. Trvalé zajištění průběžné příhraniční místní přepravy bez umělých hranic
6. Dopravní svaz EgroNet
7. Přeshraniční integrovaná taktová doprava v oblasti projektu CLARA



Napojení města Bayreuth pomocí trolejí a druhé koleji

Až do kompletní elektrifikace Sasko-franské magistrály jezdí Expres Franky-Sasko přímo přes univerzitní a festivalové město. Aby mohlo zůstat napojeno na elektrifikovanou Sasko-franskou magistrálu, je nutná elektrifikace 18 km dlouhé větve z Bayreuthu do Schnabelwaid.

2. Koleje ze Schnabelwaid až do Bayreuthu

Jednokolejný úsek tratě Schnabelwaid – Bayreuth představuje v každodenním železničním provozu silně negativně ovlivněný okruh. Provozní poruchy se rychle šíří a ovlivňují celou dopravu severovýchodního Bavorska.

Velice nutné je doplnění o druhou kolej, toto se v rámci plánování výstavby tak jako při výstavbě mostů již dlouhou dobu zohledňuje. Při výstavbě dálnice 9 Berlín – Mnichov došlo při stavbě nových mostů k přípravě rozpětí pro 2. kolej. Kromě jiného probíhá odbočka Schnabelwaid – Bayreuth málo osídlenou a topograficky příhodnou oblastí, takže výstavba 2. koleje bude neproblematická.

Scénář v rámci železniční dopravy 2023: Předpoklady pro výkonnou a konkurenceschopnou dopravu po Sasko-franské magistrále

Jakou kvalitu by bylo možno dosáhnout v oblasti železniční dopravy, když bude Sasko-franská magistrála se svými větvemi do Bayreuthu a České republiky elektrifikována?

Koncepce jízdních řádů, která byla vypracována pro plánování regionální dálkové přepravy Drážďany, ukazuje, že v oblasti metropolitního regionu Norimberk, Středního Německa a Prahy by došlo schválením miliardových projektů

- výstavba nové trasy Norimberk – Halle/Lipso tak jako
- City-tunel Lipsko

ke značnému zhoršení jízdních řádů.

Tomu by tak nemuselo být, protože tento prostor nabízí vynikající předpoklady pro optimální koncepci jízdních řádů, bez toho, aby se muselo případně masívně investovat do nových tras. K tomuto následující základní body:



Ekonomické a ekologické důvody nutí k elektrickému provozu na železnici

Elektrifikace

Elektrifikace je bezesporu základem pro trvalý ekonomický a ekologicky ospravedlnitelný provoz na dráze. Rychle rostoucí ceny minerálních olejů a klimatické změny nutí k tomuto osvědčenému druhu – elektrickému pohonu. Nejpalčivější je elektrifikace Sasko-franské magistrály. To podtrhuje skutečnost, že trasa u Norimberka je nejvíce frekventovanou železniční trasou Německa s dieselovým pohonem.



Integrovaná taktová doprava s časy příjezdu a odjezdu v celou a/nebo polovinu hodiny

Integrovaná taktová doprava

Integrovaná taktová doprava znamená nejmodernější princip jízdních řádů. Dle něj jezdí vlaky pouze v pravidelných intervalech. Jízdní řády jsou tak odsouhlasené, že vlaky dojíždějí do uzlových nádraží ve stejný čas a krátce na to je zase opouští. To umožňuje optimální možnosti pro přestupy do všech směrů bez dlouhých čekacích dob a tím kratší jízdní časy pro všechny cestující.

Pravidelné řazení měst podél Sasko-franské magistrály a četné odbočky na hlavní a vedlejší trasy nabízí jako skoro nikde jinde v Evropě optimální předpoklady pro Integrovanou taktovou dopravu.

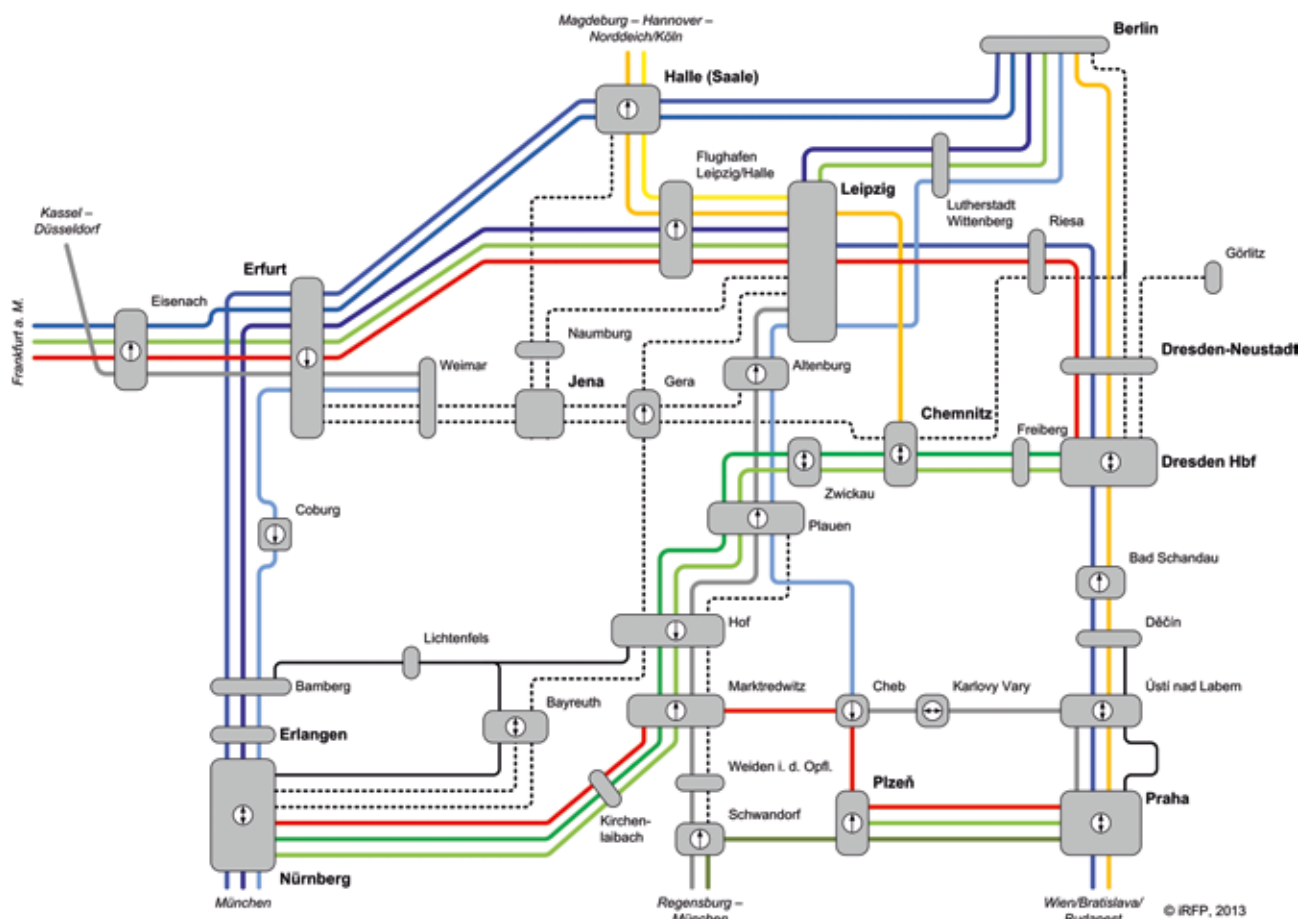


Soupravy se systémem naklápěcích skříní místo narovnávání tras

Systém naklápěcích skříní kolejových vozidel

Aby bylo možno realizovat Integrovanou taktovou dopravu, je třeba používat kolejových vozidel se systémem naklápěcích skříní. S nimi je možno díky větší rychlosti v zatáčkách dosáhnout až o 20 % kratší jízdní časy.

Také pro systém naklápěcích skříní kolejových vozidel je Sasko-franská magistrála předurčena, jelikož vlaky, které jsou rychlé v zatáčkách, se mohou co nejlépe na této německé trase, plné zatáček, procházející středohořím, pohybovat. To platí obdobně i pro trasu plnou zatáček Cheb-Plzeň. Moderní elektrické kolejové vozy se systémem naklápěcích skříní nabízejí za velkých rychlostí velký komfort pro cestující a rovněž jsou jak pro ně, tak pro obyvatele, žijící v blízkosti tratí, velice málo hlučné.



Prostor propojení metropolitních regionů Norimberk, Střední Německo a Praha je co nejlépe vhodný pro použití systému naklápacích skříní kolejových vozidel v rámci Integrované taktové dopravy

malý interval

+

přestup

- ve stejnou dobu
- do všech směrů

=

krátké jízdní časy pro všechny cestující

Jelikož jsou infrastruktura a provoz v železniční dopravě spolu velice úzce spojeny je třeba správná domluva mezi oběma faktory. V ideálním případě jsou infrastruktura a vozidla určována jízdním řádem pro dosažení optimálních jízdních časů.

Srovnání jízdních časů v hodinách:				
Start	Cíl	2013	2023	Rozdíl
Cheb	Mnichov	3.20	2.57	0.23
Cheb	Stuttgart	4.51	4.47	0.04
Cheb	Lipsko	4.06	3.05	1.01
Cheb	Berlín	5.38	4.34	1.04
Karlovy Vary	Mnichov	4.45	3.50	0.55
Karlovy Vary	Stuttgart	6.29	5.42	0.47
Karlovy Vary	Lipsko	4.54	3.53	1.01
Karlovy Vary	Berlín	6.18	4.38	1.40
Chemnitz	Mnichov	4.55	4.28	0.27
Norimberk	Praha	4.56	4.02	0.54
Chemnitz	Stuttgart	5.57	5.48	0.09
Chemnitz	Lipsko	1.01	0.51	0.10
Chemnitz	Berlín	2.36	2.07	0.29
Hof	Mnichov	3.18	3.05	0.13
Hof	Stuttgart	4.20	4.17	0.03
Hof	Lipsko	2.59	2.03	0.56
Hof	Berlín	4.35	3.35	1.00
Bayreuth	Mnichov	2.45	2.02	0.43
Bayreuth	Stuttgart	4.15	3.31	0.44
Bayreuth	Lipsko	3.41	2.42	0.59
Bayreuth	Berlín	5.05	3.28	1.37



Velké zisky, co se týče jízdních časů díky inteligentnímu sestavení jízdních řádů dle principu Integrované taktové dopravy s použitím systému naklápacích skříní kolejových vozidel

Transevropské sítě: Politické a finanční přednosti Sasko-franské magistrály

Sasko-franská magistrála je významným úsekem evropských dopravních os. Je částí centrální propojovací osy západ-východ („Central Axis“) Frankfurt – Norimberk – Praha – Lemberg – Kyjev, což v České republice odpovídá 3. koridoru Cheb - Praha – Ostrava. V severojižním směru tvoří střední část německého východního koridoru Stendal – Lipsko – Hof – Řezno, která má v oblasti nákladní dopravy a především v oblasti dopravy mezi přímořskými přístavy a vnitrozemím hrát stále větší roli.

Evropská unie proto trasu přijala do transevropské sítě železničních tras. Úseky Norimberk – Hof a Norimberk – Cheb jsou obsaženy v tzv. základní síti EU pro osobní i nákladní dopravu. Kromě toho se těší v základní síti tomu, že má označení „předvybrané záměry“, pro něž je možné získat podporu, rozdělenou do více let.

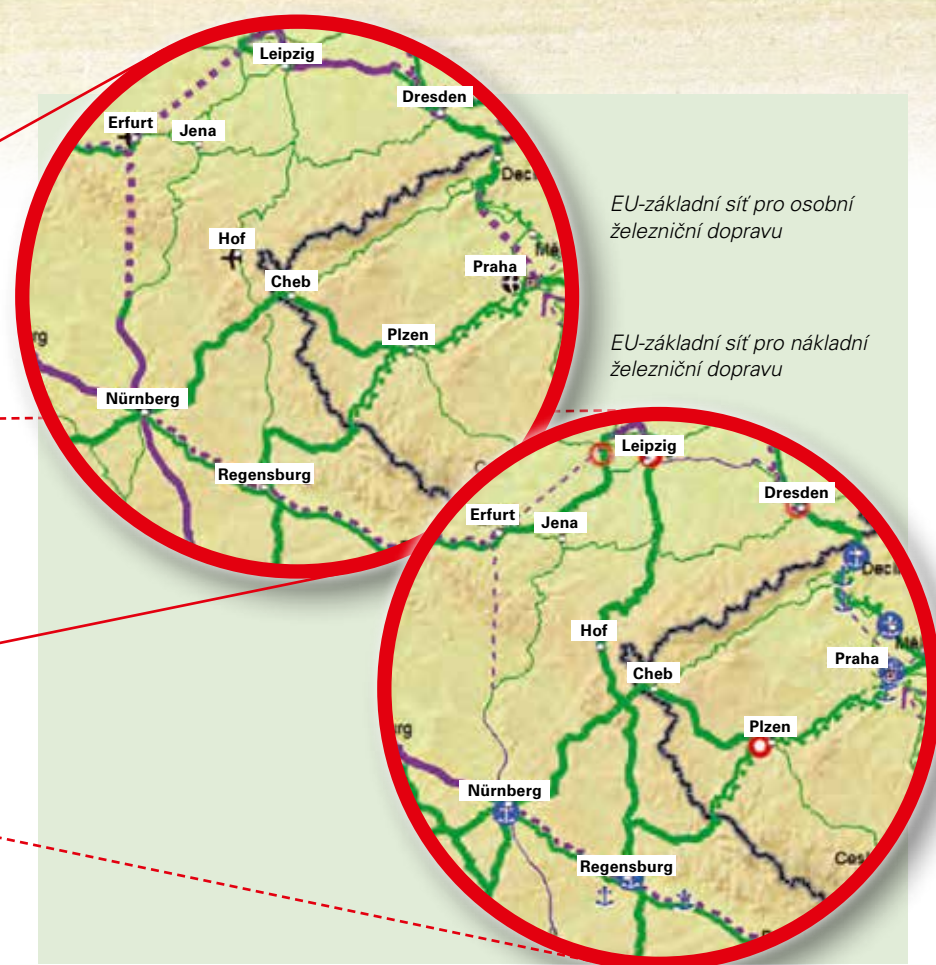
Evropská unie by chtěla pomocí transevropských sítí (TEN), které byly dále vypsány v roce 2012/2013, podpořit výstavbu příhraničních dopravních os v evropském měřítku. Poté, co v minulých letech infrastrukturní politika Německa směřovala především na dopravu směrem do vnitrozemí od přímořských přístavů ve směru sever-jih, přikládá nyní Evropská unie stále větší důraz na osu východ-západ a tím také na plošnou síť železnic v Evropě.

Aby bylo možno doplnit národní plány, týkající se dopravy díky příhraničním projektům na železnici, poskytují se členským státům příspěvky do výše až 50 % nákladů na plánování a až 40 % na stavební náklady. Přísluší ale národním státům, zda tuto podporu přijmou, aby mohly své úseky základní sítě rozšířit.



Mapy se zvětšeními: Základní síť železniční osobní přepravy + železniční nákladní přepravy

Sasko-franská magistrála je centrální částí Evropské základní sítě – tak jak v osobní, tak i v nákladní přepravě



Connecting Europe Facility

Pomocí Connecting Europe Facility a kohezních prostředků dá v dotačním období 2014-2020 Evropská unie k dispozici 23,2 miliard Euro pro infrastrukturní projekty. Důraz bude kladen na příhraniční chybějící úseky v rámci spojení východ-západ.

Zbývající elektrifikace Sasko-franské magistrály odpovídá přesně tomuto zadání, že se jedná o vyplnění chybějícího úseku mezi jihoněmeckými železničními uzly Norimberk a Sasko, tak jako Českou republikou. Je tedy pro podporu z CEF prakticky předurčena!

Evropská unie přispěje k tomu, aby železniční doprava na osách východ – západ byla včas zlepšena, aby mohla pojmout stále rostoucí množství přepravy. Nákladní doprava doposud probíhá prakticky pouze po silnici. Velký podíl východoevropských nákladních vozidel v nekonečných kolonách na německých dálnicích ve směru východ-západ toto ukazuje velice zřetelně.

Díky rozvinuté dělbě práce a rozšiřování trhů výrobních firem ve srůstající Evropě je velice nutná efektivita stoupajících infrastruktur, především pro konkurenceschopnou kombinovanou dopravu.



Nákladní železniční doprava: Pomocí elektrifikace proti kolonám nákladní vozidel na dálnicích

Ve srůstající Evropě bude tok nákladů především ve střední Evropě dramaticky narůstat. Už nyní je situace taková, že si dálnice ve směru východ-západ A 6 nebo A 4 zabírala silniční nákladní doprava. Na železnici zde podnikají přepravní firmy v oblasti přepravy nákladů velice podprůměrně, protože nejsou kvůli přeshraničním deficitům v infrastruktuře konkurenceschopné.

Proto ani Sasko-franská magistrála není na veřejnosti vnímána ve spojitosti s nákladní železniční dopravou. To je ale i věcí firmy Deutsche Bahn, která vyzdvihuje především nutnost další výstavby východního koridoru Stendal – Lipsko – Hof – Řezno pro nákladní železniční dopravu, aby došlo k odlehčení a doplnění silně přetížených tras ze severu na jih. Přitom se zapomíná na to, že Sasko-franská magistrála je se svou lipskou odnoží až do Marktredwitz 200 km dlouhou významnou částí tohoto východního koridoru.

Ale i ze západu na východ probíhající úsek Norimberk – Marktredwitz – Cheb má pro nákladní dopravu vysoký potenciální význam:

- napojení trimodálního centra pro nákladní dopravu (GVZ) Norimberk směrem na sever, severovýchod a východ
- odlehčení smyčky mezi Norimberkem a Fürthem, tak jako Norimberkem a Řeznem

- napojení České republiky na jižní Německo, na přístavy podél Rýna a na přístavy na severu a západě Severního moře. Doposud je Česká republika prakticky výlučně napojena na severní přístavy pouze pomocí povodněmi ohroženého údolí podél Labe
- včlenění silně rostoucích kontejnerových terminálů v Hofu a Glauchau a tím průmyslových regionů na východě Horních Frank a Jihozápadního Saska na GVZ, tak jako na vlakové centrum Norimberk
- centrální evropská osa západ-východ Frankfurt – Norimberk – Praha – Lemberg – Kyjev

Východní koridor bude moci plně rozvinout svůj užitek až tehdy, kdy bude jeho důležitá větev v Marktredwitz elektrifikována směrem na východ do České republiky a na západ až do Norimberka. Teprve pak budou dány předpoklady pro zvýšenou přepravu nákladů na ose východ-západ.

Pro nákladní dopravu je elektrifikace z Hofu do Řezna stejně tak nutná. Obě opatření jsou v souladu s cíli evropského plánování dopravních cest. Pomocí evropské podpory dopravní infrastruktury mohou jít financování a výstavba ruku v ruce.

Fotografie s velkou symbolikou: nákladní vlak s dieselovou dvojitou trakcí projíždí kolem přeprahacího stanoviště firmy DB AG u Hofu, které se nachází ve výstavbě. Především těžké nákladní vlaky vyžadují elektrickou trakci





Kontejnerový terminál Hof



Nádraží a kontejnerový terminál Glauchau



Nákladní dopravní centrum Norimberk



Kontejnerový terminál Česká Třebová mezi Prahou a Ostravou

Elektrifikace železničních tratí je pro konkurenceschopnost nákladní železniční dopravy bezpodmínečně nutná. Dochází tím k zabránění drahého, časově náročného přepřahání lokomotiv, je možno sestavovat těžké nákladní vlaky s optimalizovanými náklady.

K tomu se přidává výstavba multimodálních míst pro překládky, hlavně pro překládání ze silnice na železnici a opačně. V dotčených oblastech Sasko-franské magistrály byla tato místa v posledních letech rozsáhle budována (GVZ Glauchau, Hof, Norimberk). Další záměry pro takovou výstavbu se připravují.

Ukazuje obrázek budoucnost na Sasko-franské magistrále? Kontejnerový vlak s výkonnou a ekologicky nezávadnou elektrickou lokomotivou



S-Bahn-Norimberk: Elektrifikace umožní rozšíření směrem severovýchodním

V rámci spolkového plánu dopravních cest hraje využití dálkových tras pro místní dopravu nepodstatnou roli. Přitom má elektrifikace Sasko-franské magistrály jako projekt pro výstavbu spolku rozhodující význam pro rozšíření norimberské S-Bahn.

Dosavadní výstavba norimberské S-Bahn slouží jako příklad pro úspěch přeložení dopravy za silnice na železnici. Další stupeň výstavby se bude týkat rozšíření na západ do Neustadt/Aisch a na východ do Neuhaus a.d. Pegnitz. Experti zjistili velký národohospodářský užitek pro tyto trasy S-Bahn.

Zřízení S-Bahn z Norimberka přes Lauf a Hersbruck až do Neuhaus a.d. Pegnitz předpokládá ale již provedenou elektrifikaci. I když S-Bahn v propočtech v rámci spolkového plánu dopravních cest nehraje velkou roli, je přesto velice důležitou záležitostí z hlediska dopravní infrastruktury pro metropolitní region Norimberk.

Z tohoto důvodu je elektrifikace z Norimberka do Hofu, popř. Chebu velice důležitá a neodkladná. Jelikož již s několika málo kilometry elektrifikace je možno zajistit další užitek pro místní dopravu spádové oblasti kolem Norimberka, byla by smysluplná postupná, za to ale brzká elektrifikace z Norimberka směrem dále.



Podobný úspěšný příběh se udál při rozšíření dopravního svazu pro spádovou oblast kolem Norimberka směrem do prostoru Bayreuth. Poptávka po relaci Norimberk – Bayreuth stoupla znatelně především v oblasti příležitostné dopravy, což vedlo ke zvýšení již dobré vytíženosti regionálních expresních vlaků. Rozšíření S-Bahn až do Neuhaus a.d. Pegnitz nepovede jen ke zvýšení atraktivity železniční dopravy na ose Norimberk – Bayreuth/Marktredwitz, ale bude moci zvládnout stále se zvyšující počet dojíždějících za prací.

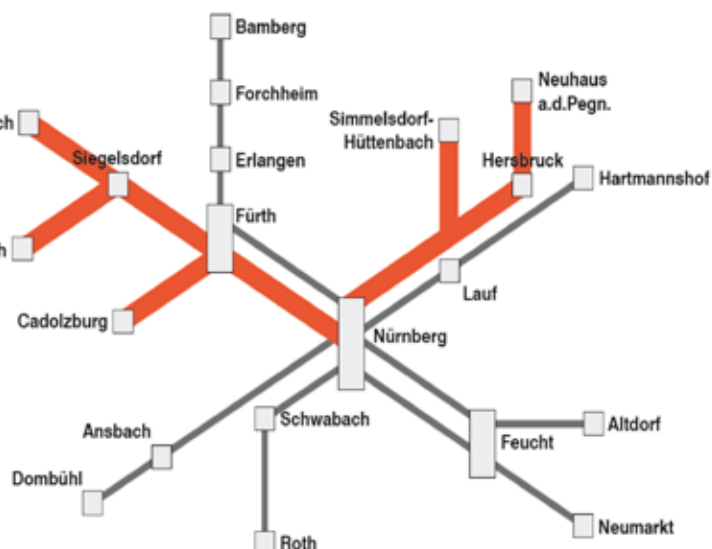


Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

2020



Nádraží Neuhaus a.d. Pegnitz s velkou spádovou oblastí až do Horní Falce – konečná stanice pro plánované rozšíření S-Bahn severovýchodním směrem



Dokončení elektrifikace do 2023: Jízdní řád k dosažení kolejové troleje

Spolkové plánování dopravních cest: je nutná co nejvyšší priorita!

Výstavba a elektrifikace Sasko-franské magistrály se nacházejí ve **Spolkovém plánu dopravních cest 2003** jako projekt č. 13 pod „probíhajícími a pevně disponovanými záměry“, tak jako projekt č. 16 pod „novými záměry“, upřednostňované potřeby železnice. Toto znovu potvrdil opětovný národohospodářský výzkum v dubnu 2010 před realizací elektrifikace trasy Reichenbach – Hof, pozitivní faktor poměru užitek-náklad ve výši 1,7.

V **Investičním rámcovém plánu 2011 až 2015** spolku je obsažena elektrifikace Norimberk – Marktrechwitz – Hof / hranice D/CZ s označením projekt č. 8 v oddílu D „ostatní důležité projekty“. Tím je v zásadě možné zahájit plánování.

Úsek Hof – Marktrechwitz – hranice D/CZ byl v roce 2012 přijat do **Souhrnného ujednání** č. 38 pro profinancování plánování, což bylo předáno firmě DB Netz AG. Spolkový ministr dopravy Dr. Ramsauer v červenci 2013 přislíbil přijetí zbývajících proluky Marktrechwitz – Norimberk do Souhrnného ujednání 2014.

Při využití všech zdrojů je elektrifikace realizovatelná během příštích 10 let. K tomuto je potřeba, aby tento projekt byl zařazen do nejvyššího stupně důležitosti Spolkového plánu dopravních cest 2015 a Investičního rámcového plánu 2016-2020.

Realizace po etapách: Krok za krokem až ke kompletní elektrifikaci

Pomocí členění do etap může být zbývajících elektrifikace Sasko-franské magistrály rychleji realizována. Plánované úseky Spolkového ministerstva dopravy v sobě zahrnují

- Hof – Marktrechwitz (42 km) s odbočkou Marktrechwitz – hranice D/CZ (16 km) a
- Marktrechwitz – Norimberk (125 km).

K tomu se přidává pro napojení města Bayreuth na Sasko-franskou magistrálu nutná větev Schnabelwaid – Bayreuth (18 km) s 2. kolejí.

Již pomocí prvního stupně dojde k napojení České republiky přes Cheb na německou elektrifikovanou síť. Otevře se jí tím cesta k přístavům u Severního moře a přístavům na Rýnu, tak jako k hospodářským centrům na jihu a západě Německa pro nákladní dopravu. Přitom dojde i k růstu východního koridoru o dalších 42 km jižním směrem.



Přeshraniční osobní železniční doprava:
VT 612 na nádraží v Chebu

Je zvyšování světlé výšky tunelů nefinancovatelné?

V úseku mezi Marktdreiwitz a Norimberkem se nachází 10 tunelů s celkovou délkou 3,5 km. Zvětšování světlé výšky těchto tunelů pro umístění kolejových trolejí znamená takové finanční investice, které je možno zjistit pouze pomocí důsledné přípravy v rámci plánování.

Během politických diskuzí dochází k velké dramatizaci ohledně přestavby tunelů. Po přesném pohledu na délku tunelů a geologické poměry se ale ukazuje, že zvýšení tunelů není žádnou nepřekonatelnou překážkou.

Jižní Smrčiny (opuky a žula, tak jako břidlice)

Katzenbühl-tunnel	471	m
Armansberger Tunnel	840	m
Langentheilener Tunnel	761	m
Celkem	2 072	m

Pegnitztal /údolí Pegnitz (vápencové útvary a dolomity Jurské oblasti)

Vogelherdtunnel	256	m
Plattetunnel	268	m
Rothenfelstunnel	218	m
Hufstättetunnel	80	m
Sonnenburgtunnel	185	m
Gotthardtunnel	318	m
Haidenhübeltunnel	170	m
Celkem	1 495	m

Podloží z oblasti Jura patří k lehce opracovatelným druhům kamene. Také díky krátkým délkám tunelů se nemusí počítat s žádnými komplikacemi při rozšiřovacích pracích tunelů směrem do výšky.

V příštích letech má dojít v oblasti údolí podél Pegnitz k nahrazení 23 starých ocelových mostů díky jejich stáří v rámci investic spolku novými, hluk omezujícími ocelobetonovými mosty. Mosty jsou tak konstruované, že později je bude možné doplnit elektrickými stožáry.

Jelikož mosty většinou přímo hraničí s tunely, zdá se vhodné, aby došlo k časovému souběhu stavebních opatření. Tím je možné zabránit desetiletí trvajícím stavebním pracem na trati se zásadním vlivem na jízdní řády.



Byly technickoingenýrské mistrovské výkony možné pouze v 19. století?

Je třeba připomenout, že 75 km dlouhá železniční trasa Norimberk – Schnabelwaid byla budována nejprve jednokolejně od roku 1874 do 1877, od roku 1898 do 1899 následně dvoukolejně. I v době s daleko menšími technickými možnostmi 19. století se podařilo uskutečnit tyto záměry s mnoha mosty a tunely během pouze několika málo let.



Krátký tunel: pohled skrz čtyři tunely je možný z jednoho místa!

Změna směru posledního stupně: výstavba směrem z Norimberka

Díky větší délce trasy a vyšším stavebním nákladům tohoto posledního stupně je vhodné další členění, tak jako začátek výstavby v Norimberku. S realizací úseku Norimberk – Hersbruck (28 km) nebo Norimberk – Neuhaus a.d. Pegnitz (51 km) by bylo možné využívat elektrifikaci pro brzké rozšíření norimberské S-Bahn a okamžitě rozšířit další využití v oblasti místní osobní přepravy. K tomuto jsou k dispozici prostředky pro výstavbu S-Bahn.



Potenciální úseky realizace mezi Norimberkem a Bayreuthem/Marktredwitz“ · Podklad pro mapu: cestovní mapa DB AG

Realizace



23 letitých ocelových mostů bude vyměněno za hluk omezující spojovací mosty, které jsou naplánovány již i pro elektrifikaci

Kompletní elektrifikace Sasko-franské magistrály je velice významná pro osobní i nákladní přepravu ve středu Evropy. Pokud proběhnou odpovídající politická a plánovací jednání, bude realizace do 2023 možná.

Přiložte i Vy ruku k dílu pro dosažení takto důležitého a ambiciózního cíle pro Bavorsko, Sasko a Českou republiku! Těšíme se na Vaši podporu!

V rámci projektu CLARA II se dne 10. května 2013 konalo v Bayreuthu sympozium o železniční dopravě. Za přítomnosti tří tajemníků z ministerstev dopravy Spolku a Svobodného státu Bavorsko a Sasko se 90 účastníků dohodlo na rezoluci, která podepírá požadavek na realizaci elektrifikace během 10 let a navrhuje potřebné kroky v rámci plánování a rozhodovacích procesů.



Sympozium o železniční dopravě dne 10. května 2013 v budově Nové radnice Bayreuth

Rezoluce, týkající se kompletní elektrifikace Sasko-franské magistrály Drážďany – Norimberk s odbočkami do Bayreuthu a Chebu

Zástupci dotčených regionů v Bavorsku, Sasku a Česku apelují na Spolkovou republiku Německo, na Českou republiku, Evropskou unii a Svobodný stát Bavorsko

uznat a přednostně provést elektrifikaci Sasko-franské magistrály na trase Drážďany – Norimberk a odbočkami na Bayreuth a Cheb, jakožto železničního spojení, kterého není možné se vzdát a které má budoucnost pro propojení nových a starých spolkových zemí, tak jako mezi Severním Bavorskem a Českem.

Na hranici mezi východem a západem znamená Sasko-franská magistrála v úseku Norimberk – Marktreutwitz – Hof/Cheb, kde je třeba provést ještě elektrifikaci, důležitou oblast v rámci základní transevropské dopravní sítě.

Je stejně důležitá jak pro přepravu osobní, tak pro nákladní dopravu – především ve směru východ-západ. Vzhledem k rostoucí nákladní přepravě získává stále na významu. Je součástí centrální evropské osy východ-západ Frankfurt – Norimberk – Prag – Lemberg. V okolí Norimberku se jedná o jednu z nejvíce frekventovaných železničních tras Německa bez elektrifikace.

Kompletní elektrifikace je bezpodmínečným předpokladem pro průběžné vedení Fransko-saského expresu dle integrované taktové dopravy se systémem naklápěcích skříní kolejových vozidel.

Spolková republika Německo, Česká republika, Evropská unie tak jako Svobodný stát Bavorsko jsou důrazně vyzývány

- a) znovu přijmout předběžné plány elektrifikace úseku Marktreutwitz – Norimberk do naplánované dohody 2013,
- b) ponechat elektrifikaci v oblasti naléhavé potřeby nového Spolkového plánu dopravních cest 2015,
- c) přijmout výstavbu a elektrifikaci odbočky Schnabelwaid – Bayreuth do Spolkového plánu dopravních cest 2015,
- d) zakotvit stavební opatření do dalšího rámcového investičního plánu Spolku 2016 až 2020 do priorit,
- e) znovu přijmout větev Marktreutwitz – Eger – Plzeň do základní sítě EU v rámci nákladní železniční dopravy,
- f) podporovat plánování a výstavbu pomocí prostředků Connecting Europe Facility tak jako
- g) zavést s elektrifikací novou trasu S-Bahn Norimberk – Hersbruck – Neuhaus/Pegnitz.

Elektrifikace by měla být, při využití všech zdrojů, realizována během 10 let.

Bayreuth, 10.05.2013