

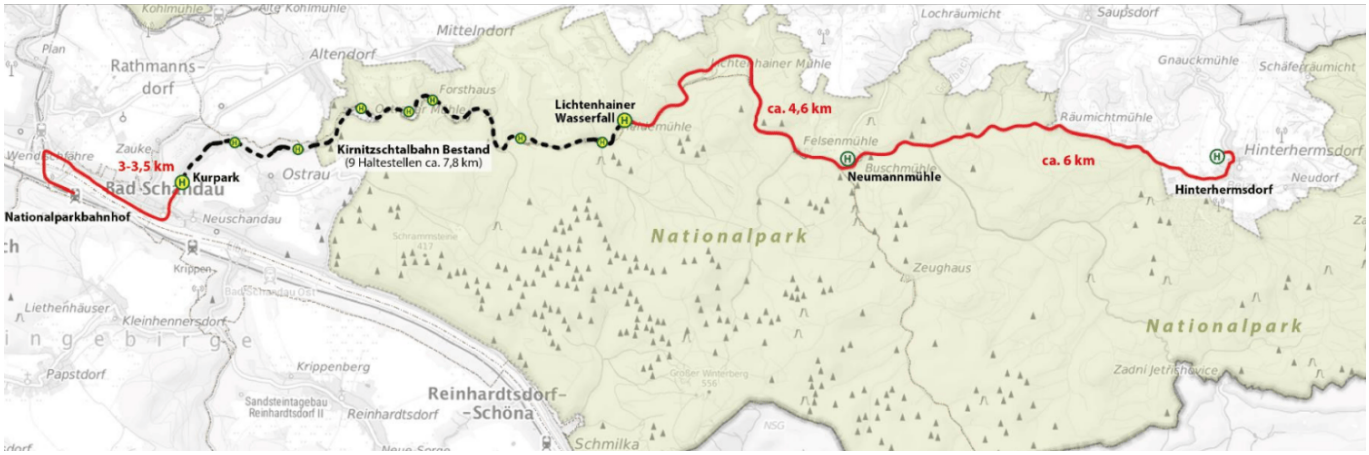

# Studie proveditelnost prodloužení tramvaje v Bad Schandau

05.06 2023 18:36, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 22. 4. 2023 byly oficiálně prezentovány výsledky studie proveditelnosti na prodloužení tramvajové tratě v Bad Schandau – v romantickém provoze vklíněném mezi skaliska Saského Švýcarska, na němž stále slouží dvounápravové tramvaje z produkce vagónky Gotha a který má dnes především funkci turistické atrakce.

Dráha nedávno oslavila své 125. výročí a v současné době má délku 7,9 km. V minulosti se přemýšlelo nad tím, že by trať mohla vést až na území Českého království, v novodobé historie se objevily úvahy oprašující tyto sny, motivovány však byly hlavně vidinou, že by se tak dalo snáze dosáhnout na evropské fondy. V dubnu 2023 prezentovaný návrh ovšem s napojením českých Jetřichovic už nepočítá. V jeho rámci byl zvažován jen scénář prodloužení směrem k železniční stanici v Bad Schandau na druhém břehu Labe (o cca 3–3,5 km), a dále prodloužení od současné konečné Lichtehainer Wasserfall buďto o 4,6 km dál do nitra Saského Švýcarska k Neumannmühle, anebo ještě o dalších cca 6 km dál do Hinterhermsdorfu, tedy už mimo hranice národního parku.

V rámci prodloužení v samotném Bad Schandau představuje největší výzvu překonání toku Labe. Nabízelo se využít stávající silniční most, jenomže ten se ukázal pro provoz tramvají jako poddimenzovaný. Vítěznou variantou je tak vybudování nového mostu v sousedství, jenž by využíval pilíře existujícího železničního mostu. Pilíře poskytují rezervu, neboť v minulosti se o ně kromě železniční tratě opíral i most pro silniční dopravu, jenž byl ale pro špatný technický stav a nízkou únosnost v roce 1985 demontován. Současný železniční most by ale bylo nutno přestavět, aby se zde ten nový pro potřeby tramvají vešel (varianta vedení tří- či čtyřkolejnicové splítky byla zavržena).




Návrh prodloužení tramvajové tratě dle studie proveditelnosti. (zdroj: Naturschutzgebiet Sächsische Schweiz)

Výzvou se stalo i vedení tramvajové tratě skrze město ke stávající konečné v Bad Schandau. Celkem vznikly tři varianty. První dvě vedené skrze obytnou zástavbu narážely na sdílení infrastruktury se silniční dopravou (a z toho plynoucí omezení komfortu cestování v důsledku kongescí), ale i na problematickou implementaci mezi historickými domy v centru města a zábor veřejných prostranství (ani v Německu není jednoduché zrušit parkovací místa). Třetí varianta se těmto konfliktům vyhýbá, neboť je navržena s vedením po nábřeží Labe a z větší části na samostatném tělese, navíc docházkové vzdálenosti do srdce Bad Schandau zůstávají směšné (od nábřeží k radnici je to cca 100 m). Vedení na samostatném tělese má ovšem logicky v porovnání s využitím již existujících silnic největší prostorové nároky.

A přicházejí i další „ale“. Například skutečnost, že vedení tratě na břehu Labe poněkud zvyšuje riziko, že se tramvajová trať tu a tam ocitne pod vodou, přičemž pokud by nebylo vybudováno skutečně mohutné těleso, byla by dráha ohrožena už při tzv. dvouleté vodě. Ohled je zapotřebí brát i na stanovená ochranná pásma z hlediska péče o životního prostředí. V případě „labské“ varianty tratě by kvůli tomu nebylo možné případné výhybny stavět tak, že by odbočná kolej byla blíže řece (všechny výhybné koleje by tedy musely být na „městské“ straně). Nakonec doporučená varianta přesto staví především na variantě 3, v nejkritičtějším úseku z hlediska rizik povodní by se ale měla proplétat zástavbou.



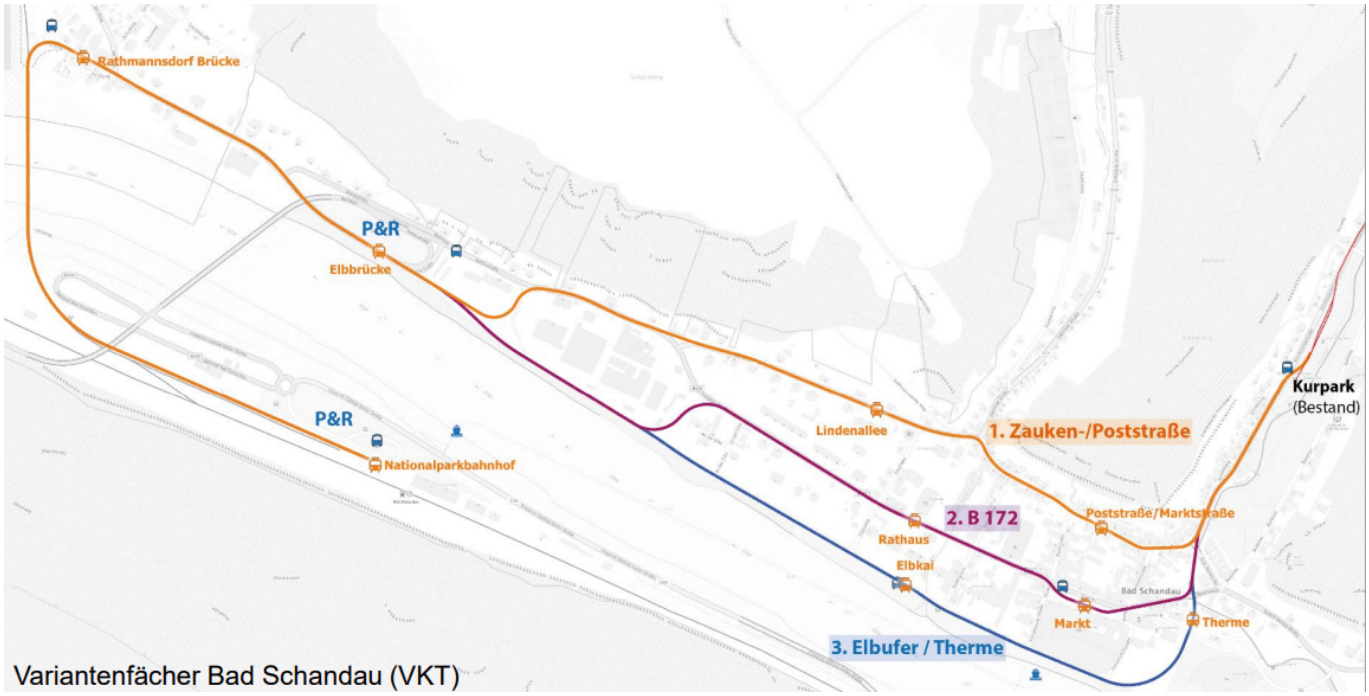
Pro překonání Labe by se měly využít existující pilíře mostu vystavěného ve 19. století. Stávající železniční most by se ale musel posunout.(zdroj: Naturschutzgebiet Sächsische Schweiz)

Prodloužení na opačné straně dál do nitra národního parku bylo nakonec doporučeno jen v kratší variantě ke konečné Neumannmühle, tedy o oněch cca 4,6 km. Prodloužení o dalších 6 km až do Hinterhermsdorfu se ukázalo jako problematické z hlediska topografie trati (stoupání 7–8,5 %, jež by se nacházelo v části trasy, je vnímáno pro konvenční tramvaj jako hraniční), navíc byl přepravní směr vnímán jako nepříliš atraktivní, takže by patrně nebyl generován dostatek cestujících. V neposlední řadě bylo ukončení v Hinterhermsdorfu navrženo už na kraji obce, což by budoucí využití tramvaje ještě dále snižovalo.

Z hlediska vozového parku se předpokládá užití již moderních nízkopodlažních tramvají, které by byly flotilou dvounápravových vozů pouze doplňovány. Na části trasy – v centru města – se navíc počítá s provozem bez trolejového vedení, přičemž jako alternativní zdroj energie se nabízejí baterie, anebo – patrně aby byla studie dostatečně pokroková – vodíkové články. S ohledem na zvýšenou potřebu vozidel by bylo zapotřebí vybudovat i novou vozovnu.

Ačkoli hlavní úlohou tramvají má být nadále přeprava turistů, není cílem prodloužení vytvářet novou atrakci, ale přimět příchozí, aby pro cestování použili raději veřejnou dopravu než osobní automobil. Tramvaj má být tramvají – běžným dopravním prostředkem, nikoli historickou raritou (se zvláštním tarifem stojícím mimo místní dopravní integrovaný systém, jako je tomu dnes). V letní sezóně jsou příjezdové cesty do národního parku beznadějně ucpány a řidiči se snaží zaparkovat kdekoli, kde jim vnitřní instinkt zavelí, že by to při přimhouření obou očí snad ještě mohlo být legální. Tramvaj by měla v očích autorů studie část návštěvníků na sebe navázat, už jen proto, že by v ideálním případě měly místní samosprávy sebrat odvahu a vjezd automobilům do určitých oblastí (alespoň v sezóně)

zkrátka zakázat (a tím lidi na služby tramvaje vlastně odkázat).




Tři varianty vedení tramvajové tratě skrze Bad Schandau. (zdroj: Naturschutzgebiet Sächsische Schweiz)

Zatímco obhájení investice z hlediska prodloužení k železniční stanici v Bad Schandau se nejeví příliš problematické (ostatně služeb tramvaje pak mohou využívat i občané městečka a návštěvníci místních lázní), v případě protažení údolím říčky Křinice (Kirnitz) bude muset být žadatel o profinancování stavby o poznání více kreativnější. Dráha totiž bude sloužit v daném úseku jen turistickému provozu, který ale klesá s klesajícími venkovními teplotami.

Studie proveditelnosti je však pouhým prvním krokem, který je sice pro případné další přípravné práce nezbytný, na druhé straně se dá stále vracet do výchozích pozic a na rozvoj tramvajové dopravy v Bad Schandau jednoduše rezignovat. Ostatně sliby o prodloužení se vrací s železnou pravidelností jako bumerang již poslední tři desítky let.

Url: Studie proveditelnost prodloužení tramvaje v Bad Schandau