

Almanach

Konference **doprava** v Euroregionu **29.4.2010**

Záštitu převzali
Náměstek ministra dopravy
Ing. Tomáš Kaas
a hejtman Libereckého kraje
Bc. Stanislav Eichler

NEISSE
NISA
NYSa

Euroregion
Neisse—Nisa—Nysa



- 3—5 **1. Otevření hranic, hospodářská krize**
a jejich vliv na přeshraniční dopravu a její
výhled na trojmezí CZ-DE-PL
Dr. Bernd Rohde / Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
- 6—19 **2. Vývoj silniční sítě, bezpečnosti provozu a význačná**
realizovaná opatření na území ERN za období 2007-
2009 ve vztahu k přeshraničnímu spojení
Ing. Josef Jeníček / ŘSD ČR, Správa Liberec - Ředitelství silnic
a dálnic ČR, Správa Liberec
Roman Glowaczewski / DSDiK Wrocław
Dipl.-Ing. Roland Schultze / Straßenbauamt Bautzen
- 20—27 **3. Přeshraniční železniční spojení na**
území ERN aktuální vývoj, výhled
(těžiště: osa Zittau - Liberec - Tanvald - Harrachov - Je-
lenia Gora)
Agnieszka Zakęś / Urząd Marszałkowski Województwa
Dolnośląskiego - Departament Infrastruktur
Ing. Ivan Jágr / SŽDC - Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- 28—31 **4. REGIOTRAM NISA**
Co bylo, co mělo být a ... co bude?
Ing. Roman Lenner / Valbek, spol. s r.o.
- 32—35 **5. Přeshraniční projekt**
NEISSE GO / NISA GO (ZVON + LK)
Dipl.-Ing. Matthias Neutzner / Syncwork AG, Dresden
- 36—48 **6. Integrované dopravní systémy**
na území ERN
Jakou jízdenku si mám koupit a kde?
LUISE: Přeshraniční studie proveditelnosti
a udržitelnosti trati Liberec–Seifhennersdorf
(ZVON + KORID)
Ing. Jaroslav Kadlec / KORID LK, spol. s r.o. – Koordinátor veřejné
dopravy Libereckého kraje
Dirk Benofsky / ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund
Dr. Peter Franz / ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH
Dresden

1

Otevření hranic, hospodářská krize a jejich vliv na přeshraniční dopravu a její výhled na trojmezí CZ-DE-PL

Přeshraniční doprava ve Svobodném státě Sasko a její perspektivy v Euroregionu Nisa

Dr. Bernd Rohde

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Svobodný stát Sasko po rozšíření Evropské unie zaujímá centrální evropskou pozici na východě Spolkové republiky Německo, na severní hranici České republiky a také na západní hranici Polské republiky. Sasko tudíž představuje důležitý pojíci článek mezi střední, východní, jihovýchodní a jižní Evropou.

Společně s rozšířeným vnitřním evropským trhem roste také dopravní poptávka. Výsledky dopravní prognózy pro silniční dopravu ukazují, že musíme vycházet z nárůstu objemu dopravních výkonů v klasifikované saské silniční síti. Tomu lze vyhovět funkční a výkonnou silniční sítí s vysokými bezpečnostními standardy.

Hlavním předmětem zájmu je odbourávání deficitů dostupnosti a také napojení strukturálně slabých oblastí na aglomerace. K odbourávání deficitů dostupnosti v přeshraniční dopravě a pro zlepšení kvality dopravních spojení musí být vedle výstavby dálkových dopravních spojení pro centralizaci hlavních dopravních proudů také dále zvýšen počet a kapacita přechodů do České a Polské republiky v příhraničních regionech, s cílem propojení saské silniční sítě se sousedními silničními sítěmi na všech úrovních.

Po začátku platnosti Schengenské smlouvy existuje podél sasko-české a podél sasko-polské vnitřní hranice EU celkem 38 silničních hraničních přechodů. Z toho dálniční hraniční přechody A17 Breitenau – Krásný Les/Schönwald a A4 Ludwigsdorf – Hengersdorf (Jedrychówice) mají celoevropský význam. Pro nadregionální síť mezi sousedními státy jsou relevantní i další přeshraniční silniční spojení, která jsou s ohledem na kvalitu spojení a jejich polohu v síti dálkových silnic bez omezení použitelná, a to jak pro osobní tak i nákladní dopravu.

V oblasti Euroregionu Nisa je dnes k dispozici 15 přeshraničních silničních spojení do Polska a České republiky. Bez omezení mohou být využity přechody Neugersdorf (S 148) – Rumburk (I/9) a také již zmíněný dálniční hraniční přechod na A 4. Od úplného přistoupení do Schengenského prostoru sousedních států mohly být otevřeny čtyři další silniční přechody:

- Lückendorf – Petrovice
- Großschönau – Varnsdorf
- Neugersdorf – Hauptstraße (starý hraniční přechod)
- Ebersbach – Jiříkov

Další spojení jsou v přípravě nebo již v realizaci. Pro přeshraniční nákladní dopravu je zvláště naléhavé dokončení spolkové silnice B 178 a její pokračování do Polska a České republiky s napojením na R 35.

V železniční dálkové dopravě Svobodného státu Sasku mají nadregionální evropský význam tři z celkových deseti přeshraničních železničních spojení.

- železniční spojení do České republiky:
- Bad Schandau - Děčín/ Tetschen
- železniční spojení do Polské republiky:
- Görlitz - Görlitz (Zgorzelec)
- Horka - Kohlfurth (Węgliniec)

Pro evropskou leteckou dopravu mají v Sasku význam letiště v Drážďanech a Lipsku/Halle. Jejich role v letecké osobní i nákladní dopravě má dále narůstat a doplňující železniční, silniční a vodní cesty má zajistit napojení Saska na evropské dopravní koridory.

Labe jako vnitrozemská vodní cesta představuje v celoevropském měřítku díky napojení Saska a České republiky na zámořské přístavy na severu Německa významnou dopravní cestu.



2

**Vývoj silniční sítě,
bezpečnosti provozu a význačná
realizovaná opatření na území ERN
za období 2007-2009 ve vztahu
k přeshraničnímu spojení**

Ing. Josef Jeníček
ŘSD ČR, Správa Liberec - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Liberec

Roman Głowaczewski
DSDiK Wrocław

Dipl.-Ing. Roland Schultze
Straßenbauamt Bautzen

Ing. Josef Jeníček

ŘSD ČR, Správa Liberec - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Liberec

V roce 2008 byla dokončena rekonstrukce a přestavba silnice I/35 Liberec – Jeřmanice na rychlostní silnici R 35. Tím byl ukončen největší dopravní projekt v Libereckém kraji v posledním desetiletí, projekt jehož účelem bylo napojení krajské metropole Libereckého kraje na dálniční síť České republiky.

Kvalitní spojení s centrem republiky, zejména s Prahou, jeho bezpečnost, spolehlivost a rychlost jsou nejvýznamnějším výsledkem úsilí Libereckého kraje a ŘSD ČR v oblasti výstavby pozemních komunikací.

Územím Libereckého kraje žádný koridor transevropských dopravních sítí (TEN-T) neprochází. V souvislosti s trasováním silnice R 35 často zmiňovaná „transkontinentální dálnice Hamburk – Istanbul“ je bohužel pouze mediální fikcí, je však třeba reálně usilovat o napojení na dopravní koridory, které Liberecký kraj v těsné blízkosti míjí.

Je to panevropský koridor C 3 Německo – Polsko – Ukrajina na severu vedený v SRN a PR jako dálnice A 4 a koridor C 4 Německo – Česko – Rakousko – Slovensko – Maďarsko – Rumunsko – Bulharsko – Řecko – Turecko vedený na území ČR po dálnici D 8 a D 1. Připojení do této prioritní dopravní osy je již v Libereckém kraji realizováno rychlostní silnicí R 35 a R 10, výstavba spojení na sever po silnici I/35 v ČR, B 178 v SRN je hlavní prioritou výstavby silniční sítě Libereckého kraje v současnosti.

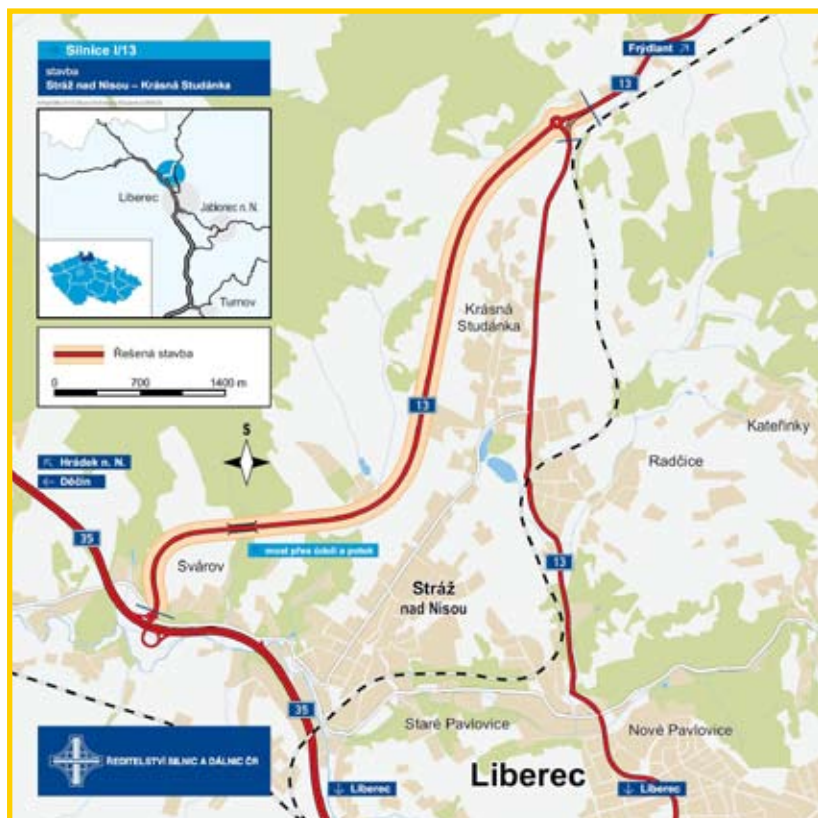
Více než 10 let trvající úsilí silničářů a samospráv všech tří zemí o realizaci tohoto propojení vyústilo dne 5. dubna 2004 v podepsání „Smlouvy mezi Českou republikou, Polskou republikou a Spolkovou republikou Německo o výstavbě silničního spojení v Euroregionu Nisa, v prostoru mezi městy Hrádek nad Nisou v České republice, Bogatynia v Polské republice a Zittau ve Spolkové republice Německo“. Výstavba příhraničního úseku silnice I/35 byla v České republice dokončena a skutečnost, že dokončený úsek byl již v loňském roce využíván polskými stavebními firmami pro převoz násypových materiálů do hlavní trasy polské stavby, dává naději, že propojení bude v dohledné době dokončeno a zprovozněno.

Silnice I/35 z Liberce do Bílého Kostela byla v roce 2007 dokončena jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace a výstavba v současné době pokračuje v polovičním profilu přeložkou posledního úseku **I/35 Bílý Kostel – Hrádek nad Nisou**. Stavba o délce hlavní trasy 7,636 km spojí křižovatku v Bílém Kostele s dříve realizovaným obchvatem Hrádku nad Nisou s novou spojkou na hranici do PR. V roce 2011 tak bude kompletně dokončeno spojení Praha – Liberec – státní hranice ČR v normové kategorii silnic.



Obr. 1 - I/35 Bílý Kostel – Hrádek nad Nisou

Přestavba silnice I/13 směrem do Frýdlantského výběžku a k hranicím PR pokračuje výstavbou přeložky **I/13 Stráž nad Nisou – Krásná Studánka**. Stavba o délce hlavní trasy 4,320 km překládá silnici I/13 z centra města Liberce do nové trasy začínající v mimoúrovňové křižovatce s I/35 ve Svárově a bude dokončena v roce 2011.



Obr. 2 - I/13 Stráž nad Nisou – Krásná Studánka

Navazující stavba **I/13 Krásná Studánka – Dětič**, která je v současné době v přípravě, je ukončena připojením na stávající silnici I/13 před Frýdlantem. Po realizaci obchvatu města Frýdlantu, který je v současné době překážkou pro volné vedení tranzitní dopravy, tak bude k dispozici další plnohodnotné propojení do PR.

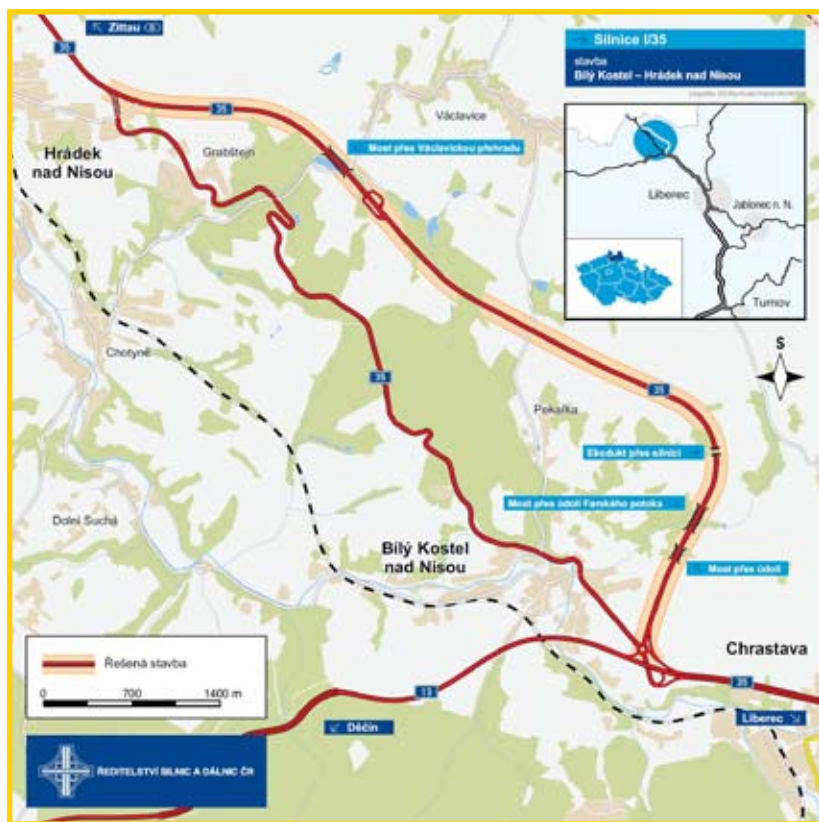


Obr. 3 - I/13 Krásná Studánka – Dětřichov

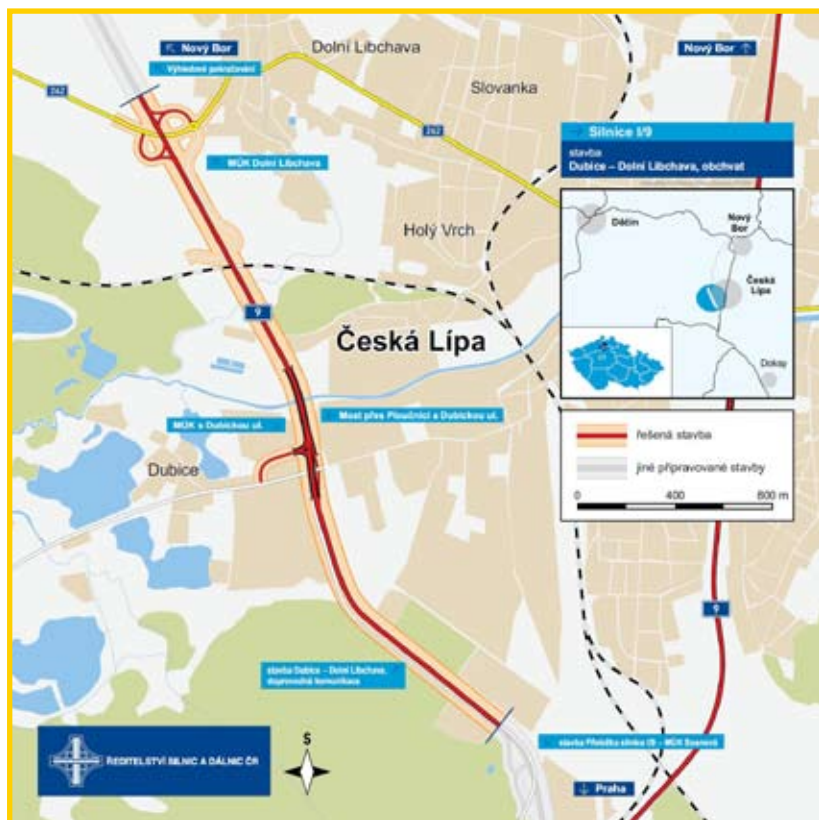
Silnice I/9 dozná změn zejména realizací západního obchvatu města Česká Lípa, mimoúrovňová křižovatka silni I/9 a I/13 Okrouhlá je dokončena, I/9 MÚK Sosnová na silnici I/9 je ve stavbě a zbývající dva úseky I/9 Dubice - Dolní Libchava a I/9 Dolní Libchava - Nový Bor v přípravě.



Obr. 4 - I/9 MÚK Sosnová



Obr. 5 - I/9 Dubice - Dolní Libchava



Obr. 6 - I/9 Dolní Libchava - Nový Bor

Rekonstruována a přestavěna bude rovněž křižovatka silnic I/13 a I/9 Svoru do podoby velké okružní křižovatky a na ni naváže obchvat obce Svor. V současné době zahajují na území Ústeckého kraje práce na úpravě trasy silnice I/9 v Lesné a přestavbě křižovatky v Jiřetíně pod Jedlovou.

Významným dopravním spojením zajišťujícím zejména spojení měst Liberce a Jablonce nad Nisou je přeložka silnice I/14 Kunratice – Jablonec nad Nisou vedená po severní straně Prosečského hřebene v trase stávající silnice III/29024. Předchozí etapy stavby I/14 Liberec – Kunratická realizované ve čtyřpruhovém uspořádání byly dokončeny v roce 2008 a tento soubor staveb obdržel ve své kategorii Cenu ministra dopravy ČR „Česká dopravní stavba roku 2008“. Nedostatek národních finančních zdrojů a ukončení Operačního programu doprava financovaného s pomocí EU však způsobí pravděpodobně posun zahájení stavby I/14 Kunratice – Jablonec nad Nisou na rok 2012.



Obr. 7 - I/14 Kunratice – Jablonec nad Nisou

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Bezpečnost je základním imperativem dopravy v každé její podobě. Dopravní nehody na pozemních komunikacích a zejména jejich následky jsou vážným celospolečenským problémem. Zkvalitňování infrastruktury silniční sítě, výstavba silnic a dálnic a soustavná péče o bezpečnost silničního provozu má velký potenciál pro snížení počtu a následků dopravních nehod.

Zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je výsledkem cílených kroků všech zúčastněných složek, jak státních tak soukromých a to nejen z oblasti dopravy a financí, ale i policie, legislativních orgánů, výrobců automobilů a informačních médií.

Bezpečnost silničního provozu je závislá na třech základních faktorech, kterými jsou řidič, komunikace a automobil. Zatímco u vozidel neustále probíhá technický vývoj a bezpečnost automobilů se stala synonymem jejich kvality, chování řidičů je ovlivňováno výchovně a represivně, s menším či větším výsledkem, úkol dobudovat a rekonstruovat pozemní komunikace tak, aby dokázaly svým vybavením, kvalitou údržby a zabezpečením eliminovat vznik dopravní nehody a minimalizovat její následky je z velké části teprve před námi.

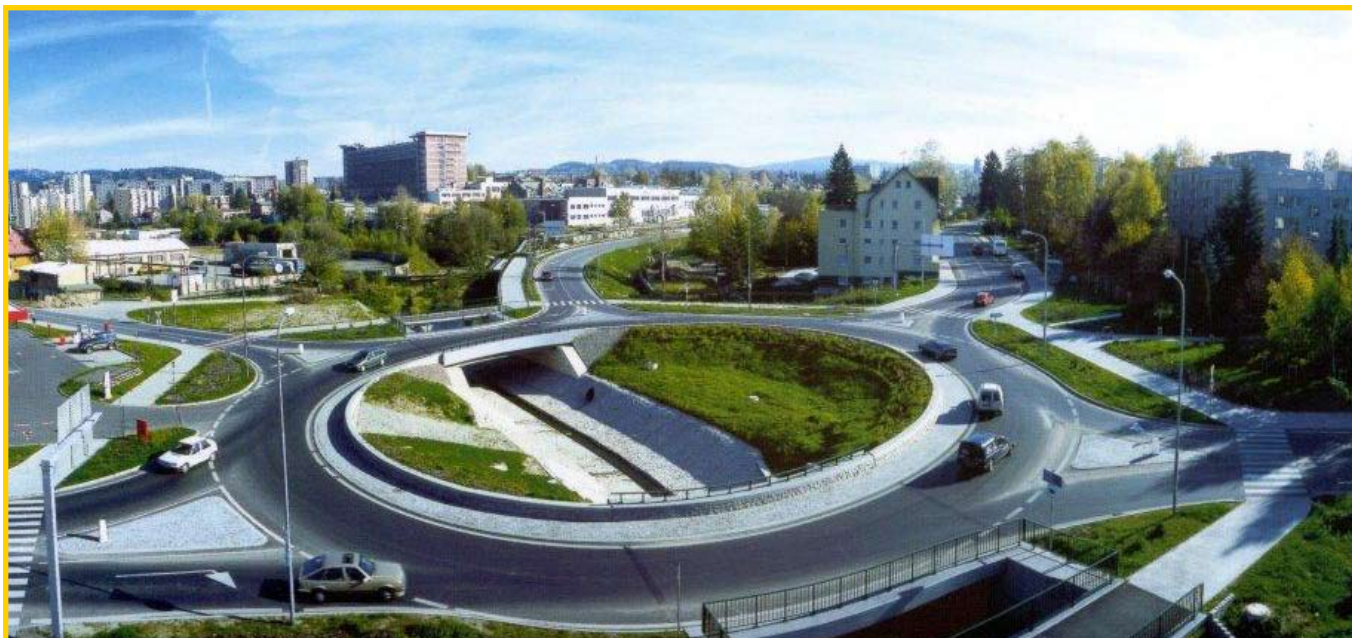
Z bezpečnostního hlediska jsou nevhodnějšími typy komunikací dálnice a rychlostní komunikace a to i přesto, že jsou na nich vysoké dopravní výkony. Důvodem je zejména skutečnost, že svým technickým uspořádáním prakticky eliminují čelní střety vozidel – nejčastější příčinu smrtelných nehod. V Libereckém kraji je však bohužel potenciál výstavby směrově rozdělených komunikací na nejbližší dobu vyčerpán. Ředitelství silnic a dálnic ČR ani Liberecký kraj v současné době nepřipravují reálně žádnou komunikaci tohoto typu neboť pokračování silnice R 35 z Turnova na hranice Libereckého kraje je nyní teprve ve fázi stabilizace trasy v územně plánovací dokumentaci. Přeložka I/14 Liberec – Kunratická tak bude zřejmě na poměrně dlouhou dobu poslední ukázkou tohoto finančně náročného, ale nejefektivnějšího řešení.



Obr. 8 – foto I/14 Liberec – Kunratická

Odstraňování kolizních míst na nichž může dojít k čelnímu nebo bočnímu střetu rychle jedoucích vozidel a tím k dopravním nehodám s těžkými důsledky se daří poměrně dobře výstavbou okružních křižovatek. Je nesporné, že tento typ křižovatek je výrazným přínosem nejen v bezpečnosti silničního provozu ale i v jeho plynulosti a v mnoha případech i ve zvýšení kapacity. Přestože absolutní počet nehod na okružních křižovatkách není ve srovnání s průběžnými křižovatkami dramaticky nižší, výrazně se snižují následky nehod, přičemž markantní je zejména pokles zraněných účastníků silničního provozu.

Obr. 9 – foto okružní křižovatky



Zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je nikdy nekončící proces. Výše popsaná investiční řešení jsou tím nejefektivnějším ale i nejefektivnějším zlepšením dopravních poměrů. Stejně nebo ještě větší úsilí je však třeba věnovat „drobným“ úpravám na silniční síti, kvalitnímu značení a údržbě pozemních komunikací. Snaha co nejefektivněji využít finanční prostředky, kterých je a bude trvalý nedostatek, znamená realizovat především důsledně posouzená a dopravně odůvodněná řešení. Skutečnost, že se úsilí ve zvyšování bezpečnosti vyplácí, dokladují údaje o porovnání nehodovosti loňského a letošního roku

Statistika nehodovosti na pozemních komunikacích za období leden až březen 2010

Česká Republika

Leden až březen 2010	rozdíl – stejné období roku 2009			
POČET NEHOD 16.936	snížení o 790	nehod	=	4,5 %
USMRCENO 118	snížení o 58	osob	=	33,0 %
TĚŽCE ZRANĚNO 434	snížení o 168	osob	=	27,9 %
LEHCE ZRANĚNO 3.804	snížení o 667	osob	=	14,9 %
HMOTNÁ ŠKOD (odhad) 1 115,4 mil.Kč	snížení o 103,1	mil. Kč	=	8,5 %

Liberecký kraj

Leden až březen 2010	rozdíl – stejné období roku 2009			
POČET NEHOD 887	snížení o 166	nehod	=	18,7 %
USMRCENO 4	snížení o 5	osob	=	125,0 %
TĚŽCE ZRANĚNO 17	snížení o 22	osob	=	129,0 %
LEHCE ZRANĚNO 161	snížení o 73	osob	=	45,3 %
HMOTNÁ ŠKOD (odhad) 48,3 mil.Kč	snížení o 11,7	mil. Kč	=	24,2 %

Od roku 1990 je za první tři měsíce letošního roku:

- počet nehod **nejnižší** (nejvíce bylo v roce 2000 = 52.925 nehod),
- počet usmrcených je **nejnižší** (nejvíce bylo v roce 1994 = 305 osob),
- počet těžce zraněných je rovněž **nejnižší** (nejvíce bylo v roce 1995 = 1.234 osob),
- počet lehce zraněných **druhý** nejnižší (nejméně bylo v roce 1991)

Obr. 10 – tabulka nehodovosti

ŘSD ČR Liberec
květen 2010



Rozvoj silniční sítě, bezpečnost silničního provozu a důležité aktivity realizované v ERN v období 2007-2009 v oblasti přeshraničního propojení

Roman Głowaczewski

DSDiK Wrocław
p.o. Dyrektora DSDiK

Polsko-česko-německé pohraničí, nacházející se v III. Panevropském dopravním koridoru, se vyznačuje relativně dobře rozvinutým komunikačním systémem, v mnohých ohledech je však nutné přizpůsobit stávající infrastrukturu současným normám a požadavkům EU a obohatit ji o nové prvky dopravního systému. Silniční síť je považována za „mízu“ v oblasti sociálněekonomického rozvoje, přičemž silniční síť Dolnoslezského vojvodství je jednou z nejhustších v zemi.

Dolnoslezská správa silnic a železnic ve Wrocławu (DSDiK) provedla s cílem zlepšit bezpečnost stávající sítě vojvodských silnic v Euroregionu Nisa jejich modernizaci, a to v mnoha případech v rámci projektů financovaných ze strukturálních fondů Evropské unie.

DSDiK v rámci projektů spolufinancovaných z fondů EU, Programu společných iniciativ - Interreg III Polsko - Česká republika 2004-2006, v období od roku 2007 - až 2009, realizovala projekt pod názvem: **„Rekonstrukce vojvodské silnice č. 389 na úseku Zieleniec – Mostowice“**, na který v únoru 2006 podepsala dohodu o financování projektů ve výši: 9 094 213,14 PLN, z toho přispěla EFRR finanční spoluúčastí v hodnotě: 5 421 948,43 PLN;

Stavební práce na realizovaném úseku o délce 9,00 km byly zahájeny v květnu 2006, realizace projektu byla dokončena v listopadu 2007. Tato silnice je důležitou částí přeshraniční dopravy po „vnitrosudetské cestě“, sloužící primárně turistům navštěvujícím

oblast Sudet jak na polské tak i české straně a představuje hlavní osu rozvoje turistických služeb v regionu. Silnice vede rovněž přes bývalý hraniční přechod Mostowice - Orlické Záhoří. Cíle projektu byly 100% splněny dosažením specifického cíle, kterým bylo zpřístupnění nejvzdálenějších hraničních oblastí, což přispělo zejména k jejich dobré vnitřní i vnější dopravní dostupnosti.

Dalším projektem z polsko - českého pohraničí byl projekt realizovaný v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce (OP WT) Česká republika - Polská republika 2007 - 2013 pod názvem **„Zlepšování komunikační infrastruktury v Krkonoších a Jizerských horách“** (Zlepšení stavu vojvodské komunikace č. 358 od km 26+594 – 38+094), kde byla vedoucím partnerem Krajská správa silnic Libereckého kraje a DSDiK působila jako



projektový partner. Rozhodnutí o poskytnutí spolufinancování projektu bylo podepsáno v únoru 2009, na částku 4 747 795 EUR, z toho spolufinancování z Evropského fondu činilo 4 035 625,75 EUR. Modernizace vojvodské komunikace 358 byla fakticky zahájena v říjnu 2008 a skončila v listopadu 2009. Modernizace vojvodské komunikace od obce Orłowice (Okres Mirsk) do Świeradowa Zdroje, v celkové délce 11,5 km spočívala v zesílení konstrukce silnice - položení nového povrchu, rekonstrukci chodníku, dešťové kanalizace, propustů a energetických sítí. Bylo také provedeno nové svislé a vodorovné dopravní značení a bezpečnostní zařízení (zábradlí, ostrůvky na přechodech pro pěší).

Hlavním cílem tohoto projektu bylo především zvýšení bezpečnosti provozu, zároveň zkrácení cestovní doby a také vytvoření polsko – české „komunikační páteře“ spojující sudetskou silnici DW 358 na polské straně a silnici číslo 294 na straně české.

Na formálním zakončení realizace úkolu zdůraznily jak polské, tak české regionální a místní orgány velký význam společného projektu.



Rozvoj silniční sítě v oblasti přeshraničního spojení na polsko-českých hranicích, byl/ bude proveden v rámci OP PS (WT) Česká republika - Polská republika 2007 - 2013 realizací projektu pod názvem. „**Zlepšení dostupnosti v oblasti masivu Sněžky**“ (Rekonstrukce vojvodské silnice č. 392 na úseku Idzików - DK 33). Tento projekt, který se nacházel na rezervním seznamu, dostal podporu v měsíci březnu. Rozhodnutím Evropské komise, byl doporučen k financování. Vedoucí partner v tomto projektu je Pardubický kraj, zatímco DSDiK zde vystupuje v roli projektového partnera.

Celková hodnota projektu činí 7 616 788,86, včetně financování z ERDF ve výši 5 249 552,00 EUR. Stavební práce na vojvodské silnici č. 392 byly zahájeny v květnu 2009 a dokončeny by měly být v souladu se smluvním termínem v říjnu 2010.



V rámci tohoto projektu bude celá délka téměř 9km silnic zesílena položením nového povrchu, budou opraveny poškozené silniční propusty, a bude v celé délce oboustranně rozšířena. Kromě toho počítá projekt v rámci posílení bezpečnosti polsko-českého pohraničí s instalací nového dopravního značení a odstraněním stromů představujících hrozbu pro všechny účastníky silničního provozu nacházejících se v blízkosti silnice.

Rozvoj silniční sítě v Euroregionu Nisa, který je důležitým a zásadním faktorem bezpečné a pružné komunikace v oblasti, je rovněž realizován na polsko – německém pohraničí.

V této oblasti DSDiK jako Vedoucí partner společně s německým partnerem - Úřadem pro výstavbu silnic v Bautzen, zahájila v červnu 2009 společný projekt v rámci OP EWT Polská republika - Sasko 2007 -2013 pod názvem „**Rekonstrukce silnice č. 352 a S 146, výhledového přivaděče k A4 Zgorzelec** „ (Rekonstrukce vojvodské silnice č. 352 Radomierzycy - Zatonie). Smlouva o financování projektu dosahuje výše 32 097 360,61 EUR, spolufinancování z Evropského fondu bude ve výši 6 853 669,00 EUR tato smlouva byla podepsána v dubnu 2010, realizace stavebních prací bude zahájena v červnu tohoto roku, a dokončena v červnu roku 2012.

Předmětem tohoto projektu je přestavba 14.5 km vojvodské silnice č. 352 Radomierzycy - Zatonie na polské straně, a silnice číslo S 146 na německé straně, které mají velký význam pro Euroregion Nisa a tvoří přímé napojení na hraniční přechod Zittau - Sieniawka a dále na dálnici A4 . Realizace tohoto projektu přispěje ke snížení jejího periferního významu, značně zvýšit kapacitu a dostupnost do oblasti a zlepšit napojení na hlavní přeshraniční dopravní osy (TEN-T). Navíc zvýší bezpečnost všech její uživatelů

a současně sníží cestovní dobu, a může rovněž přispět k vytváření nových pracovních míst v dané oblasti.



Dalším projektem, který sehrál důležitou roli v přeshraniční dopravě a měl nepochybný vliv na integraci obyvatel Görlitz a Zgorzelce nese název „**Oprava přeshraničního mostu Zgorzelec - Görlitz přes řeku Nisu na vojvodské silnici č. 317**“. Projekt byl realizován v rámci Programu Společných iniciativ - Interreg III Polsko - Sasko, na základě kterého byla v květnu 2006 podepsána grantová dohoda na částku 2 161 588,46 PLN, ERDF: 1 621 189,18 PLN. Hlavním cílem projektu byla oprava mostu Jana Pawła II, který je zároveň silničním hraničním přechodem.

Realizace projektu měla pozitivní vliv na zvýšení dopravní dostupnosti hraničních přechodů a zapojení regionálního dopravního systému do přeshraniční dopravní osy sítě TEN-T. V důsledku provedených úprav došlo ke zlepšení stavu objektu a jeho vzhledu, což přispělo ke zlepšení dopravních vazeb mezi Görlitz – Zgorzelec.

Společné a dlouhodobé využívání zmodernizovaných komunikací na obou stranách hranice je pozitivně vnímáno všemi účastníky silničního provozu, zejména obyvateli příhraničních oblastí. To má vliv také na růst investic, cestovní ruch a na rostoucí poptávku po výuce jazyka souseda.

Na závěr je třeba poznamenat, že efektivně udržované, dobře zachované a bezpečné silnice jsou životní mízou ekonomiky a díky nim vznikají nové investice v místech vzdálených od velkých městských aglomerací a vy-

Realizacja Projektów w obszarze ERN w ramach funduszy UE



Rys. 1

tvářejí se nová pracovní místa bez potřeby stěhování. Vzhledem k výše uvedenému, představuje přiložený diagram výši finanční pomoci z fondů EU pro přeshraniční spolupráci v Euroregionu Nisa.



Další aktivitou, která přispívá k rozvoji silniční sítě na hranici tří zemí je investice pod názvem „*Výstavba silničního spojení Euroregionu Nisa mezi městy Bogatynia v Polské republice, Hrádek nad Nisou v České republice a Zittau ve Spolkové republice Německo*“ (I. Etapa), která je realizována v souladu s ustanoveními mezinárodní smlouvy z roku 2004. Stavební práce na silničním úseku v délce 3,284 km na území Polské republiky začaly v září 2009 a budou realizovány po dobu 18 měsíců - až do března roku 2011. Výstavba na příslušné části probíhá v termínech dle harmonogramu. V současné době je provedeno více než 30% všech prací. Realizace druhé a třetí etapy závisí na rozhodnutích třístranné smíšené komise.

Jedním z nejdůležitějších strategických cílů Dolnoslezského vojvodství je zlepšení územní soudržnosti a infrastruktury v regionu

a jeho integrace do evropské oblasti růstu, ve které se předpokládá stimulace a posílení prostorové a infrastrukturní integrace Dolního Slezska s Evropskou unií. Tato priorita je realizována prostřednictvím rozvoje dopravních systémů pro udržitelný sociální a hospodářský rozvoj regionu. To zahrnuje realizaci infrastrukturních projektů realizovaných Dolnoslezským vojvodstvím, zastoupeným Správou silnic a železnic Dolnoslezského vojvodství ve Wroclawi. Tyto akce mají za cíl komplexní modernizaci a rekonstrukci stávajících komunikačních systémů co možná nejúčinnějším způsobem tak, aby bylo zajištěno šíření impulsů spojených se sociálně-ekonomickým rozvojem, ke kterému v takových oblastech dochází.

Potvrzením výše uvedeného je realizace dolnoslezských strategických cílů prostřednictvím DSDiK, která v letech 2007-2009 na území Euroregionu Nisa renovovala více než 37 km silnic v hodnotě 33 milionů PLN, přestavěla 10 mostů v hodnotě více než 15 milionů PLN, realizovala projekty financované z fondů EU a začala s realizací investic v hodnotě přes 70 milionů PLN.

Roman Głowaczewski
náměstek ředitele DSDiK
Konference, Liberec 26.05.2010



Dipl.-Ing. Roland Schultze

Straßenbauamt Bautzen

Úřad pro stavbu silnic Bautzen (Straßenbauamt Bautzen) je zodpovědný za obnovu, přestavby a novostavby spolkových a státních silnic na území Euroregionu Nisa. Dopravní politika na německém území je taková, že dopravu ve východo-západní relaci v regionu pojme dálnice A4 a prostřednictvím novostaveb a zkapacitněných stávajících silnic spolkové silniční sítě budou vytvořena napojení na A4 v severo-jihní relaci. Následující opatření, zahrnutá do Spolkového plánu dopravních cest a Zemského plánu územního rozvoje, je ještě třeba realizovat, resp. se nachází ve výstavbě nebo byla v letech 2007 – 2009 dokončena. Začínajíc na západě Euroregionu se to týká těchto opatření

- B 96 obchvat města Hoyerswerda,
- B 98 obchvat města Bischofswerda,
- S 106 dálniční přivaděč Bautzen a jižní obchvat Bautzen,
- B 96 západní tangenta Bautzen,
- B 178 od státní hranice D/PL k A 4 Weißenberg v 5 resp. 8 etapách,
- S 111a Jihozápadní obchvat Görlitz.

Dalším těžištěm činnosti úřadu pro stavbu silnic Bautzen je území Bad Muskau/Krauschwitz. Zde mají být realizována 3 opatření

- S 127b novostavba hraničního přechodu Krauschwitz,
- S 127 b přeložka severně od Weißkeißel, 1. a 2. stavební etapa,
- B 115 obchvat města Krauschwitz.

Přivaděč k hraničnímu přechodu Krauschwitz je již 2 roky dokončený. Polská správa silnic (Generální ředitelství silnic a dálnic Varšava, pobočka Zielona Góra) začala na jaře 2010 s výstavbou mostu přes Nisu a v roce 2011 tuto společně s obchvatem města Leknica dokončí. 2. opatření „Přeložka severně od Weißkeißel“ bude zahájeno v květnu 2010. Druhá stavební etapa tohoto opatření se v současné době ještě projektuje, stejně jako obchvat Krauschwitz na komunikaci B 115.

Dalším těžištěm naší práce je výstavba hraničního přechodu v Deschka na komunikaci S 127d. Most přes Nisu bude řešen polskou vojvodskou správou stavby silnic. Přivaděč na německé straně včetně přivaděče na polské straně se v současné době projektuje. Musí dojít ke sladění obou studií, polského a německého posouzení vlivu na životní prostředí, neboť se zde nacházíme ve velmi citlivé oblasti FFH (Fauna-Flora-Habitat) a mezinárodní chráněné ptáčích oblasti.

Těžištěm všech opatření je B 178 od státní hranice D/PL až po A 4 u Weißenbergu. Tři z osmi etap jsou již v provozu, jeden úsek je ve výstavbě, úsek 3.1 od silnice S 148 Löbau až k S 143 Obercunnersdorfu. Tento úsek bude otevřen na podzim 2010. Jeden úsek, úsek 3.2. od S 143 Obercunnersdorf k S 128 Oderwitz bude zahájen v roce 2010 a pro dva úseky 1.1. Nostitz - A 4 Weißenberg a úsek 3.3 S 128 Niederoderwitz až po B 178 alt severně od Žitavy probíhá územní řízení. U stavby mostu přes Nisu na 5. úseku stavby má být zahájení ještě v roce 2010 a dokončení v roce 2012, k tomu by však polská silniční stavební správa musela realizovat konkrétní kroky.

K tématu bezpečnosti provozu na B 178 je třeba říci, že jsme na základě dopravních prognóz do roku 2020, které máme k dispozici, museli ustoupit od původně plánované výstavby této silnice ve čtyřpruhovém uspořádání a z části realizovat v třípruhové kategorii, tzv. normální profil (kategorie) b2+1. Tato silnice bude vystavěna jako silnice pro motorová vozidla třídy A1 vícepruhová, s mimoúrovňovými křižovatkami, v úseku 1 a 2 bude mít normální profil (kategorie) RQ 20 (2 jízdní pásy, 4 jízdní pruhy) a v úsecích 3, 4 a 5 normální profil (kategorie) RQ 15,5 (1 jízdní pás, 3 jízdní pruhy). Tento RQ 15,5 nabízí výrazné klady pro bezpečnost silničního provozu oproti stávajícímu dvoupruhovému uspořádání a bude provozován formou 2+1. Tak bude dosažena

dobrá kvalita dopravy. Ve spolkové republice Německo jsou s těmito normálními profily (kategoriemi), které jsou voleny především při zohlednění dopravních prognóz, které se pohybují na horní hranici kapacity dvoupruhové komunikace, velmi dobré zkušenosti. Tento normální profil se realizuje se střídavými možnostmi pro předjíždění pro oba jízdní směry.



3

Přeshraniční železniční spojení na území ERN aktuální vývoj, výhled (těžiště: osa Zittau - Liberec - Tanvald - Harrachov - Jelenia Gora)

Agnieszka Zakęś

Urząd Marszałkowski Województwa
Dolnośląskiego - Departament Infrastruktury

Ing. Ivan Jágr

SŽDC - Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Agnieszka Zakęś

Urząd Marszałkowski Województwa
Dolnośląskiego - Departament Infrastruktury

1. Úvod - přínos přeshraničního železničního spojení k rozvoji příhraničních regionů

Integrovaný a dobře fungující dopravní systém stimuluje hospodářský a sociální rozvoj každého regionu. Možnost volného pohybu občanů vede k nárůstu obchodu, splňuje potřeby mobility společnosti a efektivně láká turisty. Vývoj přeshraniční sítě vede ke snížení počtu překážek a vzájemných předsudků způsobených hranicemi. Základní složkou každého dopravního systému je železnice, jako nejbezpečnější a nejšetrnější k životnímu prostředí. V Euroregionu Nisa je poměrně rozsáhlá přeshraniční železniční síť, ale počtem spojů ještě zdaleka není dokonalá. V době, kdy vznikala většina těchto tras se země, které jsou součástí Euroregionu Nisa stávaly členy jednoho celku. Později oddělila od sebe sousední obce hranice a většina spojení mezi nimi zanikla. V současné době jsou Česká republika, Polsko a Německo členy Evropské unie a všechny se také nacházejí v Schengenském prostoru. To poskytuje vynikající příležitost pro obnovení osobní dopravy, rentabilní ze sociálněekonomických důvodů. Ve svém příspěvku jsem se zaměřila na situaci v železniční ose spojující tři hlavní města Euroregionu Nisa: Zittau, Liberec a Jelení Góru.

**2. Zittau - (Porajów) - Hrádek n. Nisou - Liberec**

Je zvláštním úsekem spojujícím všechny tři země Euroregionu Nisa. Trať byla na německé a české straně modernizována v rámci projektu "Luise" a je na ní možno dosáhnout rychlosti $V_{max} = 100 \text{ km/h}$. Problém je však ve 3 km dlouhém úseku na polské straně. Vlak z Žitavy do Liberce nestaví v zastávce Porajów. Někteří obyvatelé tohoto města dojíždějí za prací do Liberce - cestování vlakem by pro ně pak bylo mnohem rychlejší a pohodlnější. Kromě toho, prochází železniční trať v polském úseku postupnou degradací, což vede k omezení rychlosti vlaků (v současné době 30 km/h a nejsou vyloučena případná další omezení). Brzdící vlaky způsobují značný hluk a výrazně znepříjemňují život obyvatelům Porajowa. Zoufalí místní obyvatelé organizují protesty a hrozilo dokonce i uzavření železniční trati¹. Místní orgány vyvíjejí úsilí, aby byla zastávka v Porajowě zprovozněna, avšak zatím nedosáhly příliš pozitivních výsledků.

V současné době je železniční doprava provozovaná v tranzitu v souladu s ustanoveními dohody² z roku 1962. Podle tohoto předpisu je stále v platnosti, že tranzitní vlaky nemohou zastavit na polském území. Polská vláda vypracovala nový návrh smlouvy, která byla zaslána partnerům z České republiky a Německa. Zatím však v této věci neproběhla žádná jednání. Z odhadu

1 Zdroj: Televize Łuzyce informační reportáž 03.02.2009r. - Pro: www.luzycce.info 28.04.2010r.

2 „Dohoda mezi Polskou lidovou republikou a Československou socialistickou republikou Komunikace československého tranzitu přes území Polské lidové republiky ze sekce železniční tratě mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Žitava, podepsaná v Praze dne 16. listopadu 1962 (Sb.z. 1964 č. 36, bod 233)

správy infrastruktury v této části (PKP Polské železniční trať, a.s.) vyplývá, že orientační náklady na modernizaci polské části trati jsou 12,2 milionu PLN, a revitalizace zastávky v Porajowě by stála zhruba 490 tisíc. PLN³.



Do prosince 2010 realizuje osobní dopravu mezi Žitavou a Libercem několik firem z České republiky a Německa⁴. Po tomto období bude dopravcem na tomto území vítěz výběrového řízení - Vogtlandbahn GmbH. Od 1. ledna 2010 platí v Polsku směrnice EU 2007/58/WE⁵ upravující přístup k infrastruktuře pro dopravce z jiných zemí Evropské unie. Ta říká, že každý licencovaný železniční podnik má právo přístupu k infrastruktuře v jednotlivých zemích za účelem provozování mezinárodní osobní dopravy s možností kabotáže (za předpokladu, že neohrozí hospodářskou vyváženost). Pokud chce zahraniční dopravce působit na polském území, musí mít vozový park splňující podmínky uvedené v ustanovení vydaném na základě článku 20 zákona o železniční dopravě, jakož i souhlas Úřadu pro železniční dopravu.

3. Liberec - Tanvald - Harrachov - Szklarska Poreba - Jelenia Góra

V současné době jezdí vlaky z Liberce do Harrachova a z Jelení Góry do Szklarské Poreby. Samospráva Dolního Slezska se spolu s Libereckým krajem rozhodly obnovit železniční spojení mezi oběma regiony. Dolnoslezské vojvodství převzalo od PKP Polských železničních tratí (PKP Polskie Linie Kolejowe) úsek od stanice Szklarska Poreba ke státní hranici. Poté byly získány finanční prostředky na modernizaci železniční trati z Operačního programu Evropská územní spolupráce Polsko - Česká republika 2007-2013. Investiční náklady činí 14,4 milionu PLN, 85% z této částky bude financovat Evropská unie. V současné době jsou dokončovány opravy úseku na polské straně. Vlaky mezi Szklarskou Porębou a Harrachovem pojedou v červenci tohoto roku – bude to první pravidelná linka na tomto úseku po více než půl století!

K dořešení zůstávají právní otázky. Za prvé je dopravce povinen uzavřít dohodu s Ministerstvem infrastruktury, které je zodpovědné za organizaci a dotování dopravy dopravovaných osob v oblasti mezinárodních služeb, poskytování veřejných služeb⁶. Za druhé musí dojít k podpisu dohody mezi provozovateli infrastruktury na obou stranách hranice. Přechodovou stanicí na polské straně je Szklarska Poreba Górna (majitel a správce - PKP PLK SA), na české straně žst. Kořenov. V oblasti, jenž je majetkem samosprávy není organizační bod železniční dopravy. Je nutné uzavřít Místní pohraniční dohodu (MPG)⁷ mezi PKP PLK a SŽDC. V současnosti (30.04.2010) probíhá výběrové řízení, které má vybrat správce infrastruktury na úseku ve vlastnictví samosprávy Dolního Slezska. Vybraný správce bude zodpovědný za stav tratí, včetně údržby tratí v zimě a za sestavení jízdního řádu.

Vlaky budou jezdit z Jelení Góry do Kořenova, kde se bude přestupovat na vlak do Liberce. V červenci roku 2010 budou vlaky jezdit z důvodů nedostačujícího vozového parku z Jelení Góry do stanice Szklarska Poreba – Górna, kde bude přestup na vlak do Kořenova. V tuto chvíli je obtížné říci, jak dlouho bude použito takovéto řešení. Pro začátek je plánováno zavedení pěti párů vlaků za den. Dopravcem na polské straně bude Przewozy Regionalne Sp. z o.o. a na české straně Viamont a.s. V současné době není možné zavést přímý vlak z Jelení Góry do Liberce. Polský vozový park není schopen překonat sklon, který se nachází za Kořenovem (jedná se o úsek vybavený ozubnicí) a České dráhy nevyjádřily zájem o přímé spojení do Jelení Góry.

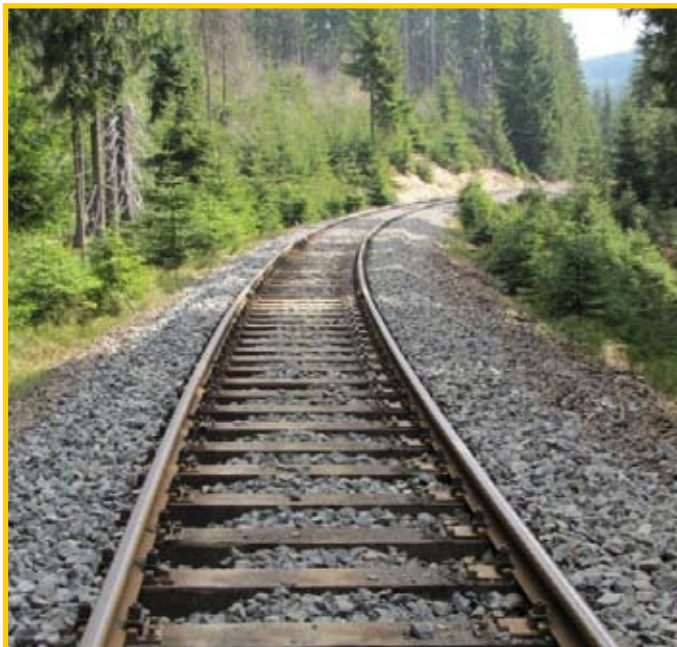
3 Zdroj: Reakce ministra infrastruktury Cezary GRABARCZYKA na otázku č. 10 839 - 04.9.2009.

4 České dráhy, SBE GmbH / RAILTRANSPORT s.r.o. a DB Regio AG

5 Aplikace směrnice v polském právu: zákon dne 25. června 2009, kterým se mění zákon o železniční dopravě (Sb.z. 2009 č. 214 položka 1658) a také nařízení ministra infrastruktury ze dne 30. prosince 2009 o přístupu k železniční infrastruktuře, železniční podniky se sídlem v jiném členském státě EU nebo členských států Evropské dohody Evropské sdružení volného obchodu (ESVO) (Úř. 2010 č. 2 bod. 7)

6 v souladu se zákonem o železniční dopravě ze dne 28. března 2003 (Sb.z. 2007 č. 16 bod. 94, ve znění pozdějších předpisů)

7 na základě „Dohody o spolupráci při řízení železniční infrastruktury pro železniční dopravu přes státní hranici mezi Polskou republikou a Českou republikou“



Problémem pro jízdu vlaků na této trase zůstává špatný stav železniční infrastruktury mezi Jelení Górou a Szklarskou Porębou. Ujetí vzdálenosti 32 km této trasy trvá v současné době více než hodinu. PKP PLK plánuje provést opravu tohoto úseku teprve v letech 2011 až 2012.

4. Závěr

Navzdory několikaletému úsilí různých subjektů, je stav přeshraničního železničního spojení v Euroregionu Nisa považován za nevyhovující. Mezi hlavní překážky, na které naráží organizátoři železniční dopravy v regionu, je třeba zmínit fatální stav železniční infrastruktury a právní omezení, která přetrvávají na úrovni centrální a mezinárodní. Železniční tratě nebyly po velmi dlouhou dobu opravovány a nyní jsou k obnovení provozu potřebné velké finanční prostředky. Právní předpisy, které platí od 60. let nemají zpravidla nic společného se současnou společensko-politickou situací, a jejich zrušení na mezivládní úrovni se vleče celá léta. Opatření přijatá na trati Szklarska Poreba Gorna - Harrachov ukazují, že se tato situace může změnit k lepšímu. Nezbytnou podmínkou pro to je ale úzká spolupráce mezi partnery ze všech tří zemí regionu: místními orgány, provozovateli infrastruktury a železničními dopravci.



Ing. Ivan Jágr

SŽDC - Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Úvod

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC, s.o.) je správcem železniční dopravní cesty (ŽDC) v České republice a to ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 77/2002 Sb. ze dne 5.2.2002 o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Vlastní správu SŽDC, s.o. zajišťuje prostřednictvím svých organizačních jednotek (OJ) a to hlavně Správami dopravní cesty. Těchto OJ je 13 a jejich obvody se velice přibližují obvodům jednotlivých krajů.

V obvodu Správy dopravní cesty Liberec (SDC), která se svým obvodem blíží obvodu Libereckého kraje, jsou tři železniční tratě, které přecházejí do sousedního státu. Jeden přechod je do Spolkové republiky Německo a dva jsou do Polské republiky. V tuto chvíli je však přechod do Polska za Harrachovem stále dlouhodobě mimo provoz.

V rámci přeshraniční spolupráce řeší SŽDC, s.o. ve spolupráci s Libereckým krajem dva projekty. První projekt se týká železniční tratě v úseku Liberec – Hrádek n/N – státní hranice – Zittau. Tento úsek je řešen také projektem LUISE a řeší současně i část železniční tratě na území Ústeckého kraje. Druhým samostatným projektem je úsek železniční tratě Harrachov – státní hranice – Szklarska Poreba.

Liberec – Hrádek n/N – Zittau

První zmínka o požadavku stavby tratě mezi Libercem a Zittau je již z roku 1841 a po dlouhých jednáních mezi tehdejším Pruskem a Rakouskem pak došlo ke stavbě dráhy a provoz na této trati byl zahájen 1.12.1859. Trať navazovala na trať Pardubicko-Libereckou, která byla uvedena do provozu o 7 měsíců dříve. Po roce 1945 připadla část úseku Polským drahám (PKP) a přeshraniční provoz zde byl zastaven. Provoz mezi Hrádkem n/N a Varnsdorfem byl opět obnoven v roce 1951 s tím, že vlaky na polském a německém území nezastavovaly. Teprve v roce 1972 byly zavedeny dva páry vlaků mezi Žitavou a Hrádkem n/N. Úplně jiný význam tato trať získala po roce 1989 a dnes je významnou přeshraniční spojnici.

Jedná se o celostátní trať, délka traťové koleje je 19,1 km a délka včetně železničních stanic je 21,0 km (na území ČR). Na úseku jsou dvě rozhodující železniční stanice – Chrastava a Hrádek n/N. Nachází se zde 9 železničních přejezdů, z nichž jeden je nezabezpečený (pouze s křížem). V úseku se dále nachází 28 mostních objektů a 27 propustků, z nichž řada byla v minulých letech opravena. Železniční svršek je převážně tv. S49 na betonových pražcích a v minulých letech zde probíhaly různé opravné práce.

V roce 2005 byla provedena velká oprava chrastavského zhlaví v žst. Hrádek n/N včetně opravy vícekolejného přejezdu. V roce 2008 byla provedena oprava traťového úseku mezi Libercem a Chrastavou. Byla provedena oprava železničního svršku, přejezdů, některých mostů a propustků, některých nástupišť a částečně i železničního spodku. Obdobné opravné práce byly v menším rozsahu provedeny v roce 2009 v úseku Chrastava – Hrádek n/N.

Trať Liberec – Hrádek n/N – Zittau byla již dříve zahrnuta do projektu Regiotram Nisa a projekční firma SUDOP Praha zpracovala PD (přípravná dokumentace) v červnu 2007. Tento projekt byl však následně zrušen. Další přípravou bylo zpracování IZ (investiční záměr) v květnu 2008 pod názvem „Zkapacitnění traťového úseku Liberec – Hrádek n/N“. Hlavním cílem návrhu je zlepšení trati jako dopravní páteře na spojnici Liberce a Zittau. Jde o zachování min. 30 minutového taktu a zkrácení jízdních dob, zlepšení komfortu pro cestující ve stanicích a na zastávkách (bezbariérová nástupiště). Součástí projektu je i doplnění zabezpečovacího zařízení (přejezdového, staničního a traťového). Ve stavební části je většina prací soustředěna do stanice Chrastava a Hrádek n/N. Toto je tedy záměr SŽDC, s.o.

Dalším projektem, který se touto tratí zabývá je projekt LUISE. V roce 2005 přišel dopravní svaz ZVON s návrhem na vypsání společné veřejné zakázky na provozovatele osobní železniční dopravy na trati Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf.

Při přípravě smlouvy o společném postupu dopravního svazu ZVON, Libereckého a Ústeckého kraje na vypsání zmíněné veřejné soutěže, přišel podnět od dopravního svazu ZVON na zkvalitnění parametrů železniční tratě č. 089/236 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště/Seifhennersdorf. Koncem roku 2007 byl vypracován záměr projektu na přípravu studie proveditelnosti modernizace této železniční tratě. Byla vypracována projektová žádost v níž je lead partnerem projektu dopravní svaz ZVON a partnerem Liberecký kraj. Žádost byla v roce 2008 podána do programu Cíl 3 „Česko – Sasko“ a tato žádost uspěla.

Projekt LUISE předpokládá také výstavbu některých nových zastávek a přesun stávající zastávky. U SDC Liberce je navržena výstavba nové železniční zastávky „Liberec-Růžodol“ a přesun zastávky Machnín. Technickými parametry by již zastávky splňovaly požadavky dnešní doby (výška nástupiště 550 mm nad temenem kolejnice, osvětlení, bezbarierový přístup). Výstavba těchto nových zastávek předpokládá i náročnou technickou přípravu včetně řešení vlastnických vztahů k pozemkům. Projekt dále předpokládá i výstavbu nových zastávek v obvodu SDC Ústí n/L. Jde o zastávky Varnsdorf Polní a Starý Varnsdorf. Projekt rovněž uvažuje s výstavbou dvou nových zastávek na území Německa.

V současné době, kdy se potýká hospodářství ČR s řadou problémů a potíží, je naděje na investiční akce v tomto úseku minimální. Jediným možným řešením je participace na přeshraničním projektu. V tuto chvíli je také neřešeným problémem stav traťové koleje na polském území, kde je výrazně snížena traťová rychlost na 30 km/h.

Určitě pozitivním prvkem je realizované zvýšení rychlosti v celém úseku Liberec – Chrastava a částečně i v úseku Chrastava – Hrádek n/N na 100 km/ hod., což ke zkrácení jízdních dob výrazně přispěje.

Harrachov – státní hranice – Szklarska Poreba

Úsek Harrachov – státní hranice – Szklarska Poreba je v současné době mimo provoz i když je součástí regionální dráhy.

Trať Tanvald – Harrachov – st.hranice byla postavena v letech 1899 – 1902. Provoz byl zahájen v úseku Tanvald – Kořenov dne 30.6.1902 a následně bylo zprovozněno propojení tehdejších rakouských a pruských drah a to dne 1.11.1902 až do tehdejšího Hirschbergu (Jelenia Gora). Tato trať byla po první světové válce elektrifikována a dne 15.2.1923 přijel do stanice Kořenov z Pruska první elektrický vlak. Po druhé světové válce byl však na této trati ukončen provoz a úsek Kořenov – Harrachov byl opět zprovozněn až 26.5.1963.

Na počátku 90. let minulého století se několik nadšenců pokoušelo opět obnovit provoz v úseku Harrachov – Szklarska Poreba a v roce 1992 zde opět projelo několik víkendových vlaků.

K myšlence obnovit železniční provoz v úseku Harrachov – státní hranice – Szklarska Poreba výrazně přispěl převod části tratě z majetku polského státu do vlastnictví Dolnoslezského vojvodství 29.ledna 2008.

Po vzájemné dohodě mezi stranami správců železniční dopravní cesty byla dne 14.března 2008 předložena Dolnoslezskou správu silnic a železnic ve Vratislavi (DSDiK) žádost o spolufinancování projektu „Revitalizace železniční tratě Szklarska Poreba – Harrachov“ z Operačního programu přeshraniční spolupráce 2007 – 2013 „Česká republika – Polská republika“. Žadatelem a vedoucím partnerem projektu byla DSDiK. Dalšími partnery byla SŽDC, s.o. a obec Szklarska Poreba. Celková výše předpokládaných investičních výdajů byla 7.205.164,- EUR. Příjemci této dotace by museli financovat 15% investičních nákladů z vlastních zdrojů. Tento projekt ale neprošel prvním kolem výzvy operačního programu Cíl3 „Česko – Polsko“.

Přepřepovaná žádost byla podána do druhé výzvy operačního programu Cíl 3 „Česko Polsko“ a partnery jsou již jen DSDiK a SŽDC, s.o. Ve dnech 16. – 17.3.2009 proběhlo v Pardubicích 3.zasedání společného česko polského Monitorovacího výboru v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007 – 2013. Zde byl tento projekt doporučen k realizaci a celková výše navrhované dotace dosahuje 4 302 062 EUR. Zde je vhodné dodat, že se jedná o nejštědřejší příspěvek z evropských peněz v rámci projektů, o nichž Monitorovací výbor rozhodoval.

Hlavním cílem projektu je dosažení provozuschopnosti tratě při co nejnižších nákladech. V úseku Harrachov – státní hranice na území ČR byl stávající železniční svršek tv. 8bp (18 m) na ocelových pražcích z roku 1922 a 1925. Nový železniční svršek je tv. S49

(25 m) na dřevěných prazcích. Na české straně byly opravné práce realizovány v říjnu až prosinci 2009 a to v objemu 800.000 EUR. Traťová kolej byla opravena v celkové délce 1091 m.

Polská strana předpokládá dokončení stavebních prací tak, aby vlastní železniční provoz mohl být zahájen k 1.7.2010. Práce jsou pro oba správce ŽDC náročné jak z pohledu prováděných technologií, tak i finančně. Trať prochází územím Krkonošského národního parku a to samo o sobě nese řadu problémů, které je nutné předem vyřešit (kácení stromů, nakládání s odpady apod.).

Zároveň je ještě potřeba, aby polský partner projektu ve spolupráci se SŽDC, s.o. zajistil i smluvní ujednání o provozování drážní dopravy v tomto úseku a o provozování dráhy (o styku dvou drah) v tomto úseku. Bez těchto smluvních ujednání a bez znalosti příslušného partnera by provoz nemohl být zahájen.

Tato železniční trať má své kouzlo krkonošské horské dráhy. Zastávka Harrachov leží v nadmořské výšce 740 m n.m. a traťová kolej až na státní hranici stále stoupá až do nadmořské výšky 885 m. V zimním období zde bývá velké množství sněhu a zimní provoz se tím i patřičně prodražuje. Zmíněný úsek je součástí velice zajímavé a specifické regionální dráhy Liberec – Tanvald – Harrachov. V úseku Liberec – Tanvald je řada oblouků o poloměru menším než 200 m, přičemž nejmenší poloměr je 150 m. V řadě oblouků je u vnitřní kolejnice ještě přídržná kolejnice.

V úseku Tanvald – Kořenov je v koleji osazen ozubnicový hřeben Abtovi ozubnice z roku 1902 a tato ozubnicová trať byla v roce 1992 vyhlášena kulturní památkou. V tomto úseku je rovněž největší stoupání v celém obvodu SDC Liberec a to 58 promile.

Zajímavým údajem je určitě i to, že trať Liberec – Tanvald byla zveřejněna ve Věstníku dopravy z února 2008 a Českými drahmi a.s. zde bylo oznámeno přetížení kapacity této dráhy.

Použité zkratky:

- ČR Česká republika
- IZ Investiční záměr
- OJ Organizační jednotka
- PD Přípravná dokumentace
- SDC Správa dopravní cesty
- SŽDC s.o. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- ŽDC Železniční dopravní cesta
- Žst. Železniční stanice



Zpracoval : Ing.Ivan Jágr, SŽDC, s.o.
duben 2010



4

REGIOTRAM NISA

Co bylo, co mělo být a ... co bude?

Ing. Roman Lenner
Valbek, spol. s r.o.

1. Záměr REGIOTRAM NISA

V roce 2000 podepsalo Statutární město Liberec, město Jablonec nad Nisou a České dráhy s.o. „Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti v liberecko-jablonecké aglomeraci“. Zúčastněné strany, vedeny snahou zajistit v liberecko-jablonecké aglomeraci kvalitní regionální veřejnou dopravu jako plnohodnotnou alternativu k individuální automobilové dopravě, v tomto dokumentu deklarovaly společný zájem na vytvoření zcela nově koncipovaného regionálního systému veřejné dopravy s výrazným podílem kolejové dopravy. Pro realizaci tohoto záměru byla vytvořena pracovní skupina, která připravovala návrhy řešení a koordinovala probíhající činnosti do roku 2002. V průběhu roku 2002 převzal koordinaci přípravy projektu Liberecký kraj.

V rámci studie proveditelnosti, zpracované v roce 2001 byl poprvé představen návrh systému hromadné dopravy, založeného na páteřní síti kolejové dopravy. V rámci projektu nazvaného „REGIOTRAM NISA“ bylo navrženo následující:

- upravit stávající železniční tratě do stavu, který bude odpovídat začátku 21., nikoliv konci 19. století
- mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou využít souběhu tramvajové a železniční tratě, obě infrastruktury propojit a využít pro provoz tzv. tram-train vozidel, která by umožnila přímé spojení mezi centry měst bez přestupu
- kromě měst Liberce a Jablonce nad Nisou (která jsou již od 50. let 20. století propojena meziměstskou tramvajovou tratí) na páteřní trasu napojit i německé město Zittau a polské město Jelenia Góra, a tím zajistit přímou návaznost na německou a polskou železniční síť a mezinárodní přesah celého projektu
- doplnit stávající kolejovou síť o vybrané úseky, a tím zajistit zlepšení dopravní obslužnosti (například nová tramvajová trať v Jablonci nad Nisou nebo napojení centra Harrachova na železniční trať)
- kolejovou síť uvažovat jako nadřazenou a trasy linek nekolejové hromadné dopravy upravit tak, aby poskytovaly dostačující kapacitu a komfort pro přístup cestujících k páteřní síti
- dle potřeby doplnit síť zastávek, tak aby odpovídala stávajícímu a výhledovému rozmístění osídlení

2. Vzor – „Model Karlsruhe“

Jako vzor pro celý systém byl použit takzvaný „Model Karlsruhe“ – postupně se rozvíjející systém hromadné dopravy, využívající přechod vozidel z tramvajové infrastruktury ve městě na infrastrukturu železniční mimo město. Tímto přechodem vozidel je umožněno přímé propojení regionu s centrem města bez přestupů, a to především tam, kde není železniční nádraží umístěno přímo v centru města. Systém v německém Karlsruhe a jeho okolí v současné době zahrnuje přes 450 km tratí (z toho cca 60 km tramvajových tratí) a obsluhuje území s celkovým počtem cca 1,5 milionu obyvatel. Kromě městských tramvajových tratí, které byly částečně upraveny pro provoz tram-train vozidel (například délky a výška nástupišť), využívá převážně železniční tratě, jejichž provoz v „klasické“ železniční podobě byl nerentabilní. Část provozu probíhá po tratích, na kterých je současně provozována regionální i dálková železniční doprava. Vývoj systému byl postupný a probíhal ve více etapách. Avšak po zavedení první přímé linky bez přestupů v roce 1992 došlo díky nabídce přímého spojení regionu s centrem města ke skokovému nárůstu počtu přepravených osob na přibližně čtyřnásobek (!!!) počtu původního. Systém využívá takzvaná tram-train vozidla, tj. vozidla schopná jízdy v prostředí tramvajových tratí (dle příslušných předpisů) i v prostředí železničních tratí (rovněž dle příslušných předpisů). Tram-train vozidla v Karlsruhe jsou elektrická a kromě jednosystémových 750V DC jsou používána i dvousystémová

v kombinaci 750V DC + 15kV 16 2/3 Hz AC. Kromě trakce musela být v oblasti vozidel rovněž vyřešena otázka interakce se zabezpečovacím zařízením na železnici a vybavení vozidel dle příslušných předpisů jak pro tramvajové tratě, tak pro železnici.

3. Specifika systému REGIOTRAM NISA

Systém REGIOTRAM NISA zahrnoval dle původního záměru cca 172 km železničních tratí, 5 km stávajících a cca 7 km nových tramvajových tratí. Zájmové území projektu zahrnuje cca 230 tisíc obyvatel. Z této rekapitulace rozsahu je patrný podstatný rozdíl proti území Karlsruhe, a to především v poměru mezi částí tramvajovou a železniční. Technická realita železničních tratí v libereckém regionu navíc představuje poloměry směrových oblouků běžně v rozmezí 150 – 190m (trať Liberec – Harrachov), podélné sklony přes 20‰, provoz v nezávislé trakci a především železniční svršek v provozuschopném stavu, leč rozmanitých tvarů a rozličného stáří.

V rámci přípravy projektu byly zpracovány různé průzkumy a studie, které měly za úkol zjistit podmínky pro realizaci záměru na území České republiky. Základní rozdělení těchto průzkumů a studií bylo na otázky legislativní a otázky technické. V oblasti legislativy v současné době sice neexistují předpisy, které by se konkrétně této oblasti věnovaly, zároveň však neexistuje předpis, který by vznik systému propojujícího tramvajovou a železniční trať znemožňoval. Pokud by bylo kvůli zamýšlenému smíšenému provozu (tzn. současnému provozu železničních vozidel klasické stavby a vozidel tram-train) nutné předpisy doplňovat, lze vycházet z obecných mezinárodních předpisů nebo hledat analogické předpisy u již existujících řešení v zahraničí. Řešení otázek technického charakteru je podstatně komplikovanější, avšak podrobné průzkumy zredukovaly celý rozsah na tři základní oblasti: vztah kolo-kolejnice, otázku trakce a způsob zabezpečení. Tyto tři body v konečném důsledku rozhodují o realizovatelnosti záměru v prostředí Libereckého kraje.

3.1. Kolo-kolejnice

Zcela zásadním bodem je vztah kolo-kolejnice. Při rekonstrukci městské tramvajové sítě v Liberci, která probíhala postupně od začátku 90. let 20. století, byl zvolen profil žlábkové kolejnice NT1/B1. Ten však díky úzkému a mělkému žlábků neumožňuje využití stávajících profilů kol, která jsou schopna bezpečné jízdy po tramvajovém i železničním svršku. Vzhledem k vzájemné nekompatibilitě profilu NT1/B1 a profilu s dostatečnou šířkou a hloubkou žlábků (respektive vzhledem k vzájemné nekompatibilitě příslušných jízdních obrysů kol) by bylo nutné provést výměnu kolejového svršku v celé síti tramvajových tratí v Liberci. Tato výměna by ovšem byla velmi finančně nákladná a vzhledem k tomu, že rekonstrukce městské tramvajové sítě byla dokončena v relativně nedávné době, tak i obtížně prosaditelná.

3.2. Trakce

Z pohledu trakce bylo zvažováno více možností, přičemž preferováno bylo využití elektrických vozidel. Otázka vlastního napájecího systému je v souvislosti se stávajícími technickými možnostmi na straně vozidel méně podstatná než to, že úprava profilu železničních tratí pro umožnění elektrifikace by znamenala podstatný nárůst nutného objemu prací. Současný stav poznání však již umožňuje využití tzv. hybridních vozidel, tzn. vozidel takových, které jsou schopny jízdy v elektrické trakci, pokud je dosažitelná (tzn. na tramvajových tratích ve městě) a v nezávislé trakci mimo město.

3.3. Zabezpečovací zařízení

Posledním zásadním bodem je otázka zabezpečovacího zařízení pro zajištění dostatečné bezpečnosti provozu. Stávající způsob zabezpečení dotčených železničních tratí nevyhovuje nárokům na zabezpečení trati se smíšeným provozem a byla by nutná výstavba nového zabezpečovacího zařízení. Při použití vozidel tram-train by bylo pro zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti nutné realizovat zabezpečovací zařízení 3. kategorie s možností přímého ovlivnění jízdy vlaku – radioblok. Výstavba takového zabezpečovacího zařízení je však rovněž poměrně značně nákladná.

4. Současný stav

Všechny výše uvedené technické komplikace jsou řešitelné. Bohužel pouze za cenu vysokých nákladů, a to buď kvůli nutnému rozsahu úprav a nebo kvůli nutnosti vývoje a zkoušení nových technologií. Vzhledem k tomu bylo rozhodnuto, že projekt v této dimenzi (tedy propojení tramvajové a železniční infrastruktury) nebude v současné době realizován.

S ohledem na stávající stav železniční infrastruktury v zájmovém území byly do současné doby v zájmu zajištění bezpečného a spolehlivého provozu a zvýšení komfortu pro cestující, nezávisle na stavu příprav projektu „REGIOTRAM NISA“, realizovány samostatné stavební akce. Patří mezi ně například opravy tratě Liberec – Hrádek nad Nisou, tratě Liberec – Tanvald nebo opravy některých nádražních budov.

V současné době probíhá rovněž realizace čtyř zastávek na území Mikroregionu Tanvaldsko, které mají za úkol doplnit síť stávajících stanic a zastávek a zajistit větší dostupnost kapacitní železniční dopravy pro cestující. Jedná se o zastávky Smržovka – Luční, Desná – Riedlova Vila, Desná – Pustinská a Velké Hamry město, jejichž stavbu iniciovaly obce sdružené v seskupení obcí „Mikroregion Tanvaldsko“.

Na kolejové síti pak rovněž postupně probíhá modernizace meziměstské tramvajové tratě Jablonec nad Nisou – Liberec, nicméně díky předchozí nejistotě, způsobené nejasnou budoucností tratě v rámci systému REGIOTRAM NISA tyto stavební úpravy probíhají zejména na území města Liberce, a především s ohledem na stavbu další městské trati na sídliště Rochlice II.

5. Výhled

Z přehledu současného dění v zájmovém území projektu REGIOTRAM NISA je patrné, že nejpálčivější problémy musely být (nebo v současné době jsou) bez ohledu na realizaci projektu REGIOTRAM NISA řešeny. Trendy a možnosti kapacitních dopravních systémů, založených na páteřní síti kolejové dopravy a navazující dopravy nekolejové jsou však v současné době, zdá se, dál. Zároveň požadavky cestujících jsou v tuto chvíli vyšší, než jaké služby jsou jim nabízeny.

Vzhledem k tomu, že poměr železničních tratí ku tratím tramvajovým v uvažovaném rozsahu projektu REGIOTRAM NISA je výrazně ku prospěchu tratí železničních, nabízí se možnost následujícího postupu:

- provést úpravy a modernizaci železničních a tramvajových tratí bez jejich vzájemného propojení s cílem zajistit co možná nejvyšší spolehlivost provozu spolu s požadovanou kapacitou – přitom však neuzavírat možnost výhledového propojení obou infrastruktur v budoucnosti
- provést úpravy zařízení pro cestující (stanice, zastávky) s cílem zajistit pro cestující odpovídající komfort
- na oddělené železniční i tramvajové infrastruktuře zajistit dopravu moderními vozidly, odpovídajícími současným požadavkům na přepravu
- zajistit vytvoření integrovaného dopravního systému s cílem zaručit přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy – v rámci toho zajistit návaznost všech druhů dopravy (tedy i tramvaje a železnice), dle možností formou přestupu „hrana – hrana“

Zásadním a podstatným výstupem všech projektů v této oblasti by totiž měl být užitek a komfort pro cestujícího – koncového uživatele. Samozřejmě je pro cestujícího lákavá cesta bez přestupů. Nicméně při zajištění dokonalé návaznosti jednotlivých subsystémů, včetně přehledného systému jednotného tarifu, přestanou být přestupy pro cestujícího noční můrou a stanou se nepodstatnou součástí celé cesty. Musí být vytvořen uživatelsky příjemný, jednoduchý a přehledný systém, který bude svou nabídkou cestujícím k využití lákat. Jen tak je možné zajistit, aby cestující veřejnost hromadnou dopravu užívala a pokud možno jí dala přednost před dopravou individuální.



5

Přeshraniční projekt
NEISSE GO / NISA GO
(ZVON + LK)

NISA:GO – Interaktivní informační a plánovací systém pro obyvatele a návštěvníky Euroregionu

Dipl.-Ing. Matthias Neutzner
Syncwork AG Dresden

Následující nebo obdobnou situaci jste už někdy určitě prožili i Vy: Představte si, že plánujete víkendový výlet s celou rodinou – žádný snadný úkol, musíte skloubit dohromady různé zájmy, záliby a averze členů rodiny. Děti by se chtěly vyřádit, rodiče snad užít trochu přírody, gastronomie je důležitá pro všechny a cesta tam i zpět také. „Žádný problém“, to by byla odpověď expertů na cestovní ruch v Euroregionu Nisa. Nabídka volnočasových aktivit je pestrá, v Euroregionu naleznete četné kulturní akce a nádhernou přírodu, turistická infrastruktura je výkonná a atraktivní. Propojení do sousedních regionů přes hranice dodává Euroregionu dodatečný půvab rozšíření vlastního horizontu, a to bez nutnosti překonání velkých vzdáleností.

Po takové přesvědčivé řeči jste jistě již přesvědčen, že strávíte rodinný víkend v regionu řeky Nisy. Pak se však začnete potýkat s těžkostmi: Jaké cíle jsou ty správné? Jak se k nim dostanu? Jaké jsou v daný víkend v regionu akce? Kde budu moci přenocovat, kam jít na jídlo? Kolik to všechno bude stát? Kde získáme vstupenky nebo jízdenky? A tak dále. Aby se výlet podařil, je třeba na všechny tyto otázky nalézt odpovědi. Ty budeme hledat – jak tomu je dnes již v mnoha dalších oblastech – nejprve na internetu.

Skutečně tam také lze mnoho potřebných informací nalézt. Velmi rychle se naše chuť při brouzdání internetem změní v určitou frustraci: Je namáhavé prohledávat desítky internetových stránek. Mnoho jednotlivých témat je zde detailně popsáno, avšak zřídka v souvislostech. Například Hrad Grabštejn, který se nachází hned za německo-českou hranicí, zajímá děti, které mají rády rytíře. Otevírací časy lze na internetu nalézt snadno. Zda se tam dostaneme autobusem ze Žitavy, se na internetových stránkách hradu nedočteme. Nebo bychom snad měli jet vlakem? Online-portál Dopravního svazu nás informuje o spojení k nejbližšímu nádraží, avšak již neříká nic o turistické stezce od nádraží k hradu. Nebo bychom mohli jet rovnou ze Žitavy na kole? Na regionálních cykloportálech však nelze nalézt žádnou odpovídající trasu. Existují vůbec bezpečné cyklostezky až tam? Jaký je výškový profil – zvládnou to rodiče? Skvělá by byla GPS-trasa jako download, abychom nezabloudili. Přinejmenším musíme mít dobrou mapku s popisem trasy ... a pak – pokračovat dál až do Liberce? Hotel lze na internetu objednat snadno, ale pro vyhledání divadelního programu na večer musíme opět použít vyhledávače...

Tento výčet je dostačující: Bohatá nabídka pro návštěvníky a obyvatele Euroregionu je již dnes důkladně komunikována na mnoha internetových stránkách a portálech. A přinejmenším v některých případech si mohou zájemci rezervovat nebo objednat dopravní nebo turistické nabídky také online. Nicméně sestavení úplné informační nabídky k regionu v takové šíři, která by umožnila **konkrétní naplánování cesty, výletu nebo dovolené** představuje ještě velmi náročný úkol. Právě v Euroregionu se jeho členitou turistickou nabídkou a silně decentralizovanou strukturou služeb se musí navštívit internetové stránky velmi rozdílných poskytovatelů služeb – kraje, obce, úřady a svazy, poskytovatelé služeb, dopravci, dále provozovatelé ubytoven, kulturních zařízení, pozoruhodnosti a mnoho dalších. Všechny tyto internetové stránky je třeba lokalizovat a pochopit jejich strukturu a interakci. Sestavení výsledků vyhledávání informací musí provést sám uživatel. To je ztíženo tím, že obsahy těchto online nabídek jsou jen ve výjimečných případech jednotně zpracovány a kombinovat je lze pouze s vypětím všech sil.

Pro Euroregion je třeba vyřešit další problém: Jeho turistická atraktivita výrazně stoupne, jakmile návštěvníci regionu zaujmou přeshraniční perspektivu. Pokud však mají být využity turistické nabídky sousední země, jmenované problémy získávání informací často ještě zesílí o další jazykově-kulturní nebo organizačně technické problémy.

Všechny tyto překážky se významnou měrou týkají těch, kteří chtějí při výletě nebo na dovolené využívat šetrný způsob mobility – tzn. železnice, autobusy, cyklistiky nebo pěší turistiku. Právě jejich potřeba informací je zvláště silná a velmi pestrá.

Navíc jsou často odkázáni na propojení svých cestovních cílů a cest nabídkami veřejné dopravy.

Přitom má právě tato cílová skupina pro Euroregion Nisa velký význam – jak z pohledu turistických potenciálů regionu a turistické poptávky, tak také z pohledu udržitelného rozvoje regionu.

Analýza ukazuje: Pokud by se podařilo vytvořit společný informační systém pro Euroregion, který bude jednotně komunikovat regionální nabídky dopravy, cestovního ruchu a služeb, mohl by být nastartován udržitelný proces regionálního rozvoje a marketingu cestovního ruchu. To přesně je cíl projektu NISA GO/NEISSE GO. V příštích dvou letech mají Liberecký kraj a Dopravní svaz Horní Lužice-Dolní Slezsko, partneři projektu, **vybudovat přeshraniční informační a plánovací systém** – nejprve pro českou a německou část Euroregionu, avšak od počátku otevřen pro zapojení polských sousedů.

Společnou vizi obou partnerů projektu lze jednoduše vyjádřit takto: Systém NISA GO má „znát všechna místa v regionu, nalézt všechny cesty, všechny jízdní řády a také vědět, kde se co děje“. Nebo konkrétněji: Chceme umožnit návštěvníkům a obyvatelům Euroregionu, aby mohli vyhledávat na internetu dopravní a turistickou nabídku ve vysoké kvalitě – to znamená úplnou a aktuální nabídku vč. relevantních údajů. Uživatelé by měli mít možnost naplánovat výlety, dovolené a trasy cest v souvislostech a detailně. Toto plánování musí probíhat konkrétně v prostoru i čase: Plánovat se bude prostřednictvím interaktivních map – tzn. s pomocí plánovače tras na základě geografických dat. Plánovat se bude s konkrétními časy - tzn. s plnou integrací dat jízdních řádů, kulturních akcí a dalších časově závislých nabídek. Ve výsledku si uživatelé pro sebe mohou vypracovat odladěný harmonogram, který bude obsahovat trasy, města, dopravní prostředky, služby a akce.

Vraťme se k našemu úvodnímu příkladu. NISA GO má umožnit naplánovat rodinný výlet ze Žitavy přes Grabštejn do Liberce v jediném internetovém systému: Nejprve železniční spojení s jízdenkou EURO-NEISSE/LIBNET, pak turistickou stezkou k hradu vč. popisu trasy a výškového profilu, následně prohlídka hradu v místě a nakonec jízda autobusem do Liberce, ubytování v hotelu, večerní návštěva divadla a následující den pak cesta vlakem zpět. Na mapě budou interaktivně sestaveny jednotlivé úseky cesty, nalezeny spoje v jízdních řádech a zprostředkovány potřebné informace. Plán výletu pak může být uložen, vytisknut, odeslán emailem nebo nahrán na mobilní přístroj. Systém má v budoucnu také umožnit online objednání a zaplacení naplánovaných výkonů – od jízdenek na vlak až po ubytování v hotelu.

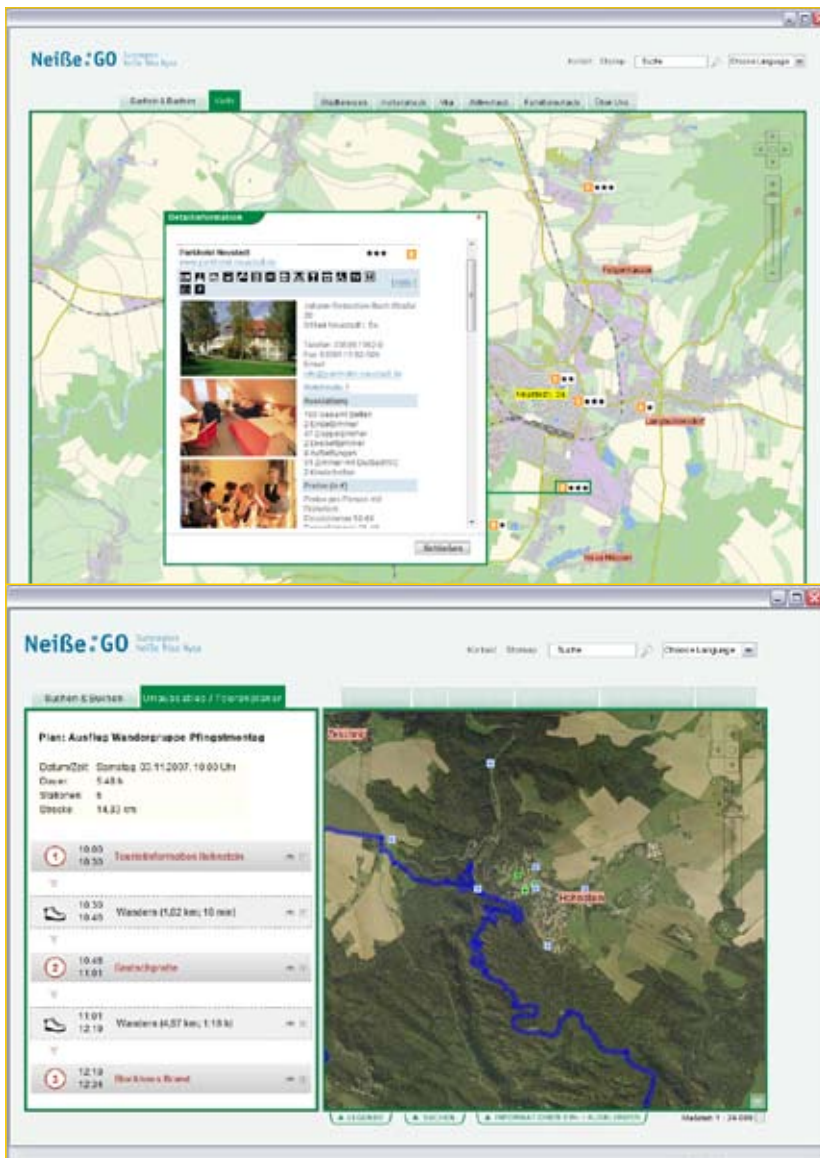
To zní jednoduše a hodnověrně. Moderní internetové technologie umožňují aplikace tohoto druhu. Už jsme dávno přivykli navigačním aplikacím v online-mapách, výpočtům trasy, informacím o jízdních řádech na internetu nebo nákupům služeb online. Technická řešení jsou sice náročná, avšak ne neřešitelná. Náročnější úkol projektu NISA GO však spočívá v organizaci datového managementu a distribuci služeb. Jak můžeme docílit toho, aby v systému byly všechny nutné informace všech relevantních poskytovatelů služeb v regionu trvale a ve vysoké kvalitě? Jak dokážeme udržovat plnohodnotné mapy regionu přes hranice stále aktuální? Jak budeme spravovat geografické a obsahové informace o sítích cest pro veřejnou i individuální dopravu, ale také pro pěší turistiku, cykloturistiku a další druhy mobility? Jak mohou být vyměňována data mezi systémy jízdních řádů přes hranice? Jak bude možné poskytovat co možná nejvíce informací ve třech jazycích Euroregionu a navíc v angličtině?

V uplynulých týdnech byly inicializovány pracovní struktury projektu NISA GO. Několik týmů se spolupracovníky z Česka a Německa začalo zpracovávat odbornou koncepci online aplikací, připravovat harmonizaci geografických dat a koncipovat společnou správu dopravních a turistických odborných dat. Ještě v tomto roce mají být k dispozici první prototypy online infrastruktury. Významným úkolem bude také zajištění budoucích provozních struktur. Musí být vytvořeny organizační a ekonomické předpoklady proto, aby projekt NISA GO mohl být ve vysoké kvalitě provozován trvale.

Také vytvoření kooperační infrastruktury informačních technologií přes hranice je zemí neprobádanou. Několik IT-systémů musí být prostřednictvím služeb a datových rozhraní robustně a přehledně propojeno. Také systém NISA GO sám má poskytovat informace a funkce dalším systémům. Tím bude i v budoucnu umožněno poskytovat konsolidované informace databáze NISA GO pro online marketing mnoha aktérů regionu – od kalendáře akcí až po interaktivní mapy, od plánovače tras až po nabídky služeb.

Až projekt dosáhne svého cíle, pak by mělo být možné v roce 2013, naplánovat např. cestu na Konferenci Doprava v Eurore-

gionu prostřednictvím NISA GO. A to nezávisle na tom, jak chcete přijet - zda autem, autobusem, vlakem, pěšky nebo snad na lyžích.



6

Integrované dopravní systémy na území ERN

Jakou jízdenku si mám koupit a kde?

**LUISE: Přeshraniční studie proveditelnosti
a udržitelnosti trati Liberec–Seifhennersdorf
(ZVON + KORID)**

Ing. Jaroslav Kadlec

KORID LK, spol. s r.o. – Koordinátor veřejné
dopravy Libereckého kraje

Dirk Benofsky

ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz-Niederschlesien

Dr. Peter Franz

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH Dresden

IDOL – Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje

Ing. Jaroslav Kadlec

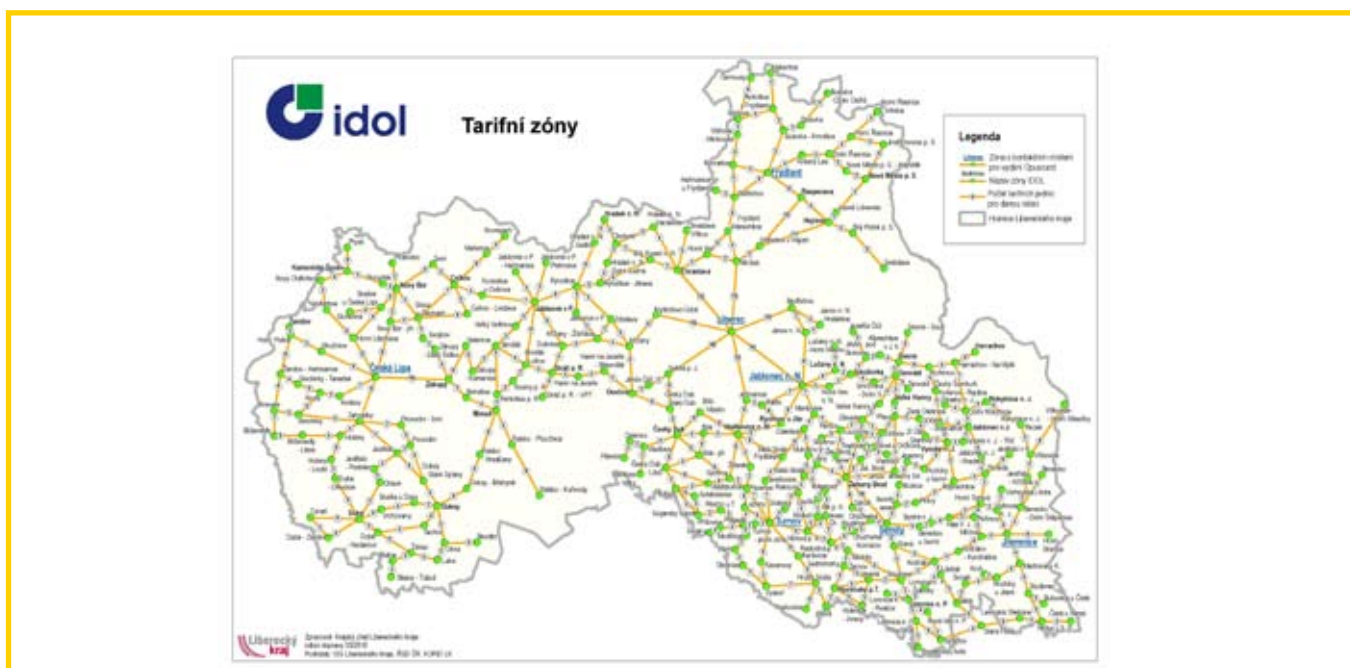
KORID LK, spol. s r.o. – Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje

Po více než tříleté přípravě byl k 1.7.2009 spuštěn integrovaný tarif IDOL. Tento tarif umožňuje cestování veřejnou dopravou na území Libereckého kraje na jeden jízdní doklad. Tarif platí ve vlacích, v příměstské autobusové dopravě a v městských hromadných dopravách ve městech Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec a Turnov. Tarif je zónově-relační a odbavovací systém je postaven na bezkontaktní čipové kartě.

Tarif IDOL

Integrovaný tarif IDOL je zónově-relační. Území kraje je rozděleno na 279 tarifních zón podle pravidla obec = zóna (existují i výjimky u územně členitých obcí, které jsou rozděleny na více zón). Každá tarifní zóna je označena čtyřmístným číslem a názvem zóny a je pro tarif prezentovaná vždy jednou tarifní zastávkou. Tarifní zastávky sousedních zón jsou propojeny tarifními úsečkami a každá úsečka má svoji délku, která je ohodnocena tarifní jednoticí. Cena jízdného se odvíjí od součtu tarifních jednotic mezi výchozí a cílovou zónou, v případě pohybu v rámci zóny je počet tarifních jednotic roven 0 a pro zóny s MHD je cena stanovena separátně. Pro nalezení ceny při cestě mezi nesousedními zónami se používá Dijkstrův algoritmus. Při použití různých druhů dopravy je samozřejmě možné, že se cestující nepohybuje vždy tímto nejkratším směrem a proto jsou v tarifu vytvořeny tzv. kontrolní nadzóny, které ohraničují prostor, kudy se cestující může v rámci zakoupené relace pohybovat. Kontrolních nadzón je stanoveno celkem 20 a v rámci tarifu je určena tzv. matice povolených cest, která ukazuje povolené nadzóny mezi výchozí a cílovou zónou relačního jízdného.

Obrázek 1: Tarifní mapa IDOL



Výhody zónově-relačního tarifu:

- Velká podobnost s kilometrickým tarifem
- Jízdné respektuje skutečně projetou vzdálenost cestujícím
- Nákup časových kupónů i pro krátké vzdálenosti za odpovídající cenu
- Autonomie měst v rozhodování o MHD a tarifní problematice v rámci MHD

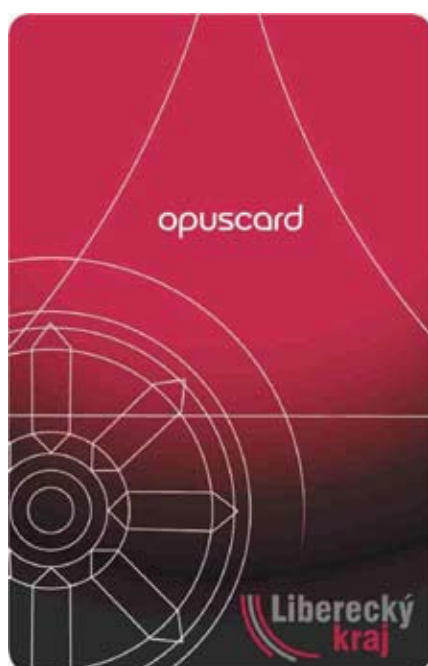
Tarifní nabídka:

- Jednotlivé jízdenky
 - jízdenka na BČK = přestupní
 - papírová jízdenka = nepřestupní
- Časové jízdné - pouze na BČK
 - 24 hodinová integrovaná síťová jízdenka IDOL+
 - 24 hodinová integrovaná skupinová síťová jízdenka IDOL5+
 - integrovaná jednozónová sedmidenní, třicetidenní, devadesátidenní, půlroční a roční jízdenka
 - integrovaná relační sedmidenní a třicetidenní jízdenka

Zapojení dopravci

- České Dráhy, a.s.
- ČSAD Česká Lípa a.s.
- ČSAD Jablonec nad Nisou a.s.
- ČSAD Liberec, a.s.
- ČSAD Semily, a.s.
- Dopravní podnik města Liberce a.s.

Jedná se o **98% výkonů** jezdících v závazku veřejné služby.

Opuscard

Základním stavebním kamenem celého systému je bezkontaktní čipová karta opuscard (karta je typu Mifare Classic 4kb). Bezkontaktní čipovou kartu vydává společnost Liberecká IS, a.s., která je vybavena technologií kartového centra od společnosti Haguess, a.s.

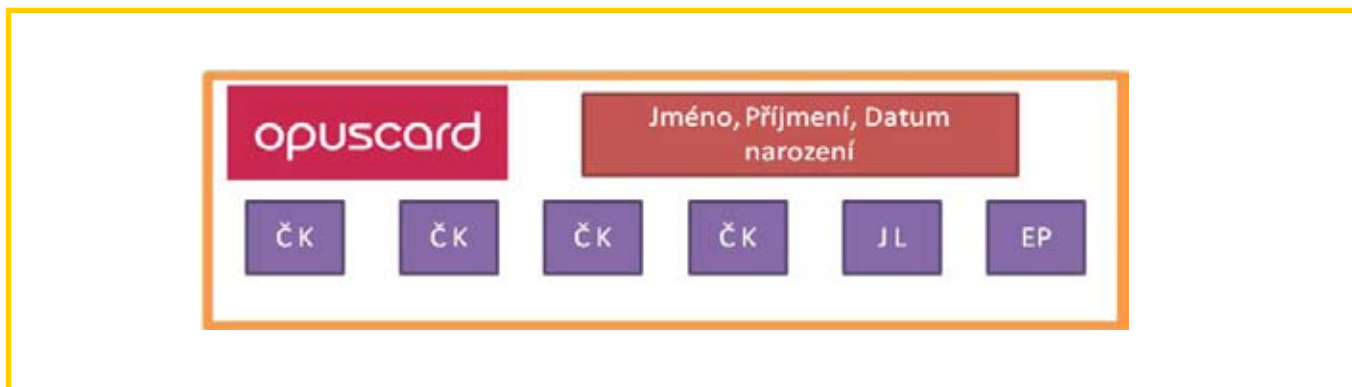
Na území Libereckého kraje existuje 11 kontaktních míst, kde je možné pořídit kartu opuscard. Karta je vydávána ve dvou variantách:

- **osobní bezkontaktní čipová karta** – je vydána konkrétnímu držiteli. Je opatřena fotografií držitele, jménem a příjmením držitele a logickým číslem karty; lze na ní zakoupit kompletní sortiment jízdních dokladů IDOL. Cena za pořízení je 140 Kč.
- **anonymní bezkontaktní čipová karta** – není vydána konkrétnímu držiteli. Je opatřena pouze logickým číslem karty. Na anonymní bezkontaktní čipovou kartu lze zakoupit pouze omezený sortiment tarifu IDOL. Cena za pořízení je 95 Kč.

K listopadu 2009 je vydáno **87084 karet**, které je možné fyzicky v IDOL využít. Počet aktivních karet pro IDOL (inicializované pro IDOL) je **51008**. Počet karet neustále narůstá.

Bezkontaktní čipová karta opuscard má ve veřejné dopravě následující funkce:

- Elektronická peněženka
- Elektronická jízdenka
- Elektronická časová jízdenka (kupón)



Osobní bezkontaktní čipová karta opuscard má v sobě uloženy osobní údaje o držiteli, tedy jméno, příjmení a datum narození. Na kartu je možné uložit až 4 časové jízdenky (kupóny) a 1 jednotlivou jízdenku. V rámci integrovaného dopravního systému IDOL je možné kartu využít u všech zapojených dopravců. Systém zároveň umožňuje tzv. křížové dobíjení mezi dopravci, a to jak kupónů, tak i časových jízdenek.

Příměstská autobusová doprava

V příměstské autobusové dopravě platí na území Libereckého kraje ve spojích provozovaných v závazku veřejné služby výlučně tarif IDOL. Tarif dopravce platí pouze při cestách mimo Liberecký kraj, případně na linkách provozovaných na obchodní riziko dopravce.

Autobusy zapojené do IDOL jsou vybaveny moderním odbavovacím systémem od firmy EMTEST, a.s. Jedná se o odbavovací zařízení typu EM 126i Mijola s tiskárnou a čtečkou čipových karet typu EM 316 iP. V rámci IDOL je provozováno 350 odbavovacích zařízení typu MIJOLA.



Předprodejní místa jednotlivých zapojených autobusových dopravců jsou také vybavena předprodejními terminály od firmy EMTEST, a.s. V rámci IDOL je provozováno 13 předprodejních míst vybavených strojkem typu MIJOLA.

Veškerá komunikace mezi kartou a odbavovacím zařízením je šifrována dynamickými klíči prostřednictvím SAM modulů.

Všichni dopravci disponují revizorskými čtečkami od firmy EMTEST a.s., které umožňují vyčíst kompletní informace z bezkontaktní čipové karty a provést kontrolu jízdních dokladů.

Regionální železniční doprava

V regionální železniční dopravě platí kromě integrovaného tarifu IDOL také tarif dopravce, tzn. tarif Českých drah (TR10).

Pověřené osoby dopravce jsou ve vlacích zapojených do IDOL vybaveny přenosnou osobní pokladnou typu POP IT-3000 a POP IT- 3100, kterou dodala firma XT Card a.s. ve spolupráci s ODP Software s.r.o.

Veškerá komunikace mezi kartou a odbavovacím zařízením je šifrována dynamickými klíči prostřednictvím SAM modulů.

V dohledné době se plánuje implementace dalších funkcí umožňující práci s bezkontaktní čipovou kartou – prodej elektronických jízdních dokladů, operace s elektronickou peněženkou atd. V rámci IDOL je provozováno 386 přenosných pokladen.

Předprodejní místa dopravce jsou vybavena 27 předprodejními terminály od firmy EMTEST, a.s. Jedná se o odbavovací zařízení typu EM 126i Mijola s tiskárnou a čtečkou čipových karet typu EM 316 iP v konfiguraci předprodej. Funkce tohoto předprodejního zařízení jsou popsány výše.



Městská hromadná doprava

Liberec

Vozidla MHD v Liberci, kterou provozuje Dopravní podnik města Liberce, jsou vybavena odbavovacím zařízením od společnosti Mikroelektronika spol. s r.o. Vozidlová sestava se skládá ze dvou kombinovaných terminálů Camel Combi a jednoho terminálu pro bezkontaktní karty s tiskem dokladu – CARDMAN.

Veškerá komunikace mezi kartou a odbavovacím zařízením je šifrována dynamickými klíči prostřednictvím SAM modulů.

V MHD Liberec je provozováno přibližně 575 takovýchto odbavovacích zařízení.

Předprodejní místo Dopravního podniku města Liberce je vybaveno softwarem Fare On od společnosti Mikroelektronika spol. s r.o. Tento předprodejní software umožňuje následující funkce:

Dopravce je vybaven přibližně 15 revizorskými čtečkami, které umožňují vyčíst kompletní informace z bezkontaktní čipové karty a provést kontrolu jízdních dokladů.



Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Turnov

Vozidla MHD v České Lípě, Jablonci nad Nisou a Turnově jsou vybavena odbavovacím zařízením od společnosti EMTEST, a.s. . Jedná se o odbavovací zařízení typu EM 126i Mijola s tiskárnou typu EM 316 iP, doplněnou o samoobslužnou čtečku čipových karet EM 316 iT. Toto odbavovací zařízení umožňuje následující funkce:

Veškerá komunikace mezi kartou a odbavovacím zařízením je šifrována dynamickými klíči prostřednictvím SAM modulů.

V rámci IDOL je provozováno 75 odbavovacích zařízení typu MIJOLA.



Shrnutí

V celém systému IDOL je tedy provozováno přibližně 1432 zařízení, která umožňují pracovat s bezkontaktní čipovou kartou opuscard.

Rozdělení tržeb mezi dopravce je prováděno automatizovaně pomocí systému CARDS EXCHANGE, který vyvinula a provozuje společnost ČSAD SVT Praha, s.r.o. Finanční obrát v systému je přibližně 30 000 000 Kč/měsíc.

NEJ IDOLU

- První systém využívající masivně čipovou kartu
- Odbavovací systémy různých dodavatelů pracující s jedním typem karty
 - Společná platforma
 - Společná struktura aplikace IDOL
- Jednotné zabezpečení karet s přístupovými klíči
- První systém umožňující křížové dobíjení elektronických časových jízdenek a peněženek
- Implementace odbavovacích zařízení, které provádějí i kontrolu jízdních dokladů
- Moderní zónově – relační tarif

Výhled – budoucnost Integrovaného dopravního systému IDOL

Druhou fází zavádění integrovaného dopravního systému IDOL je po zavedení integrovaného tarifu fáze nazvaná dopravní optimalizace území Libereckého kraje. Dopravní optimalizace si klade za cíl vytvořit efektivní síť linek veřejné dopravy, která bude splňovat požadavky na mobilitu obyvatel a návštěvníků Libereckého kraje a zároveň bude její provoz ekonomicky únosný.

Dopravní optimalizace budou prováděny po etapách, dle jednotlivých dopravně souvisejících oblastech. V první etapě je optimalizovaná oblast nazvaná Krkonoše, Jizerské hory, jih – oblast je ohraničena obcemi Jablonec nad Nisou - Železný Brod - Semily - Jilemnice, hranicí Libereckého a Královéhradeckého kraje a jižními svahy Jizerských hor a Krkonoš. Optimalizované jízdní řády budou na tomto území spuštěny v neděli 13.6.2010. V průběhu dalších dvou let jsou naplánovány postupné změny v jízdních řádech na území celého Libereckého kraje.

Do budoucna uvažujeme o zapojení dalších oblastí do integrovaného tarifu IDOL. V této souvislosti probíhá úzká spolupráce s okolními krajskými koordinátory, nebo krajskými úřady, resp. dopravními svazy. V této souvislosti se jeví jako úspěšná zejména spolupráce s německým dopravním svazem ZVON, s Koordinátorem veřejné dopravy Královéhradeckého kraje, společností OREDO a Odborem dopravy krajského úřadu Ústeckého kraje.

Liberec, 13.5.2010,
Ing. Kadlec, KORID LK



Jízdenka EURO-NEISSE/LIBNET+

Jízdenka, která spojuje

Dirk Benofsky

ZVON - Zweckverband Verkehrsverbund
Oberlausitz-Niederschlesien

ZVON

ZVON je sdružením okresu Bautzen, okresu Görlitz a města Görlitz. Cílem této spolupráce je dosažení optimální koordinace a tvorby nabídek veřejné dopravy v regionu Horní Lužice - Dolní Slezsko, v oblasti železniční, tramvajové a autobusové dopravy. Na území o rozloze přibližně 3100 km² žije cca 430.000 obyvatel.

ZVON je iniciátorem a koordinátorem tarifní nabídky jízdenek EURO-NEISE.

V současné době poskytují na území Dopravního svazu ZVON výkony železniční regionální přepravy osob následující železniční dopravci:

- DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen, Dresden,
- Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH, Zittau,
- Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, Zittau a
- ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Berlin

Vedle toho jsou následujícími společnostmi poskytovány výkony regionální autobusové a městské dopravy:

- Omnibusbetrieb August Wilhelm, Ebendörfel,
- Busunternehmen und Reisebüro H.-G. Mayer, Neu-Bloaschütz,
- Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH, Zittau,
- Lassak-Reisen, Bautzener Busreisen,
- Niederschlesische Verkehrsgesellschaft mbH, Weißwasser,
- Omnibusbetrieb Beck, Bischofswerda,
- Omnibusbetrieb S. Wilhelm, Ebendörfel,
- Regionalbus Oberlausitz GmbH, Bautzen,
- Reisebüro & Busbetrieb Grimm,
- Schmidt-Reisen, Busunternehmen, Radibor a
- Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH

Vývoj jízdenek EURO-NEISE/LIBNET+

S rozšířením Evropské unie k 1. květnu 2004 vstoupilo Polsko a Česká republika do EU. ZVON před vstupem těchto zemí do EU hledal cesty, jak v praxi veřejné regionální dopravy realizovat teorii sblížování evropských států. Při jednáních se zástupci dopravců a územně správních celků byl vytvořen návrh rozšíření území platnosti stávající jednodenní jízdenky Dopravního svazu ZVON o příhraniční oblasti Polska a Česka. Současně s přistoupením obou zemí byla dne 1.5.2004 u 18 dopravců v Německu, Polsku a Česku zavedena jízdenka označovaná již jako jízdenka EURO-NEISSE. Následující milníky charakterizují další rozvoj jízdenky EURO-NEISSE:

- 01.01.2005 – Rozšíření platnosti na celý Liberecký kraj,
- 12.12.2005 – Přistoupení Polských státních drah (PKP Przewozy Regionalne),
- 01.01.2007 – Rozšíření v Polsku přistoupením dalších autobusových dopravců,
- 01.01.2008 – Zapojení dalších městských doprav měst Liberec a Bolesławiec,
- 01.09.2008 – Rozšíření v Polsku přistoupením dopravce PKS Jelenia Góra,
- 13.12.2009 – Rozšíření v Polsku přistoupením spol. Koleje Dolnośląskie

Území platnosti jízdenek EURO-NEISE/LIBNET+

Ve ZVONu jsou jízdenky EURO-NEISE/LIBNET+ uznávány v celém svazovém území ve všech linkách veřejné regionální osobní dopravy.

V Libereckém kraji platí jízdenky EURO-NEISE/LIBNET+ na železničních tratích v osobních (Os), spěšných vlacích (Sp) a v rychlících (R), na téměř všech tramvajových, regionálních a autobusových linkách a také pro jednu jízdu tam a zpět na visuté lanové dráze Liberec Horní Hanychov – Ještěd.




V Polsku platí jízdenky EURO-NEISE na dolnoslezských železničních tratích 250, 255 a 260 a v autobusech městské a regionální dopravy zúčastněných dopravců zapojených okresů.

Znárodný obrázek podává přehled o území platnosti a o přeshraniční nabídce.



Sortiment jízdenek a ceny

Jízdenky EURO-NEISE jsou ve všech třech zapojených zemích nabízeny pod různými označeními a – na základě různých příjmových hladin – také za různé ceny. Nabídky pro cykloturisty existují pouze ve ZVONu a v Česku.

	Druh tarifu	Platí pro	Cena
	Jednodenní jízdenka EURO-NEISE	1 osoba	10,- EUR
	Jednodenní jízdenka EURO-NEISE pro malé skupiny	až pro 5 osob	20,- EUR
	Jednodenní jízdenka EURO-NEISE kolo	1 jízdní kolo	4,- EUR
	Bilet całodzienny EURO-NYSA	1 osoba	20,- PLN
	Bilet zbiorowy EURO-NYSA	až pro 5 osob	75,- PLN
	LIBNET+/RegioNet LIBNET+	1 osoba	160,- CZK
	LIBNET5+/RegioNet LIBNET5+	až pro 5 osob	320,- CZK
	RegioNet LIBNET+ KOLO	1 jízdní kolo	90,- CZK

Vývoj odbytu

Od zavedení této nabídky počty prodaných jízdenek trvale rostly. V současné době je s jízdenkami EURO-NEISSE realizováno více než 100.000 jízd ročně.

Marketing

Vývoj jízdenek EURO-NEISSE je od počátku podporován rozsáhlým marketingem. Většinu realizovaných aktivit vyvíjí ZVON, který publikuje v několika jazycích a také je financuje. Souběžně s tím realizují někteří zúčastnění dopravci vlastní marketingová opatření. Nejdůležitějšími marketingovými nástroji jsou:

- Každoročně nově vydávaný Plán linek sítě
- Brožurky s tipy na výlet v různých jazycích
- Vícejazyčná internetová prezentace ZVONu s elektronickými informacemi o jízdních řádech, četnými výletními cíly a tarifními pokyny
- Plakáty a polepy tramvají, autobusů, na nádražích a zastávkách

Kontakt

Pro Vaše dotazy jsou Vám k dispozici následující kontaktní osoby:

Pan/paní	Instituce	Telefon	E-Mail
Pan Dr. Georg Janetzki	ZVON	+49-3591-326910	g.janetzki@von-gmbh.de
Pan Dirk Benofsky		+49-3591-326917	d.benofsky@von-gmbh.de
Paní Heike Uhe	Niemiecko-Polska Ko-operacja Gospodarcza	+48-71-7927766	info@heike-uhe.com
Paní Marta Madycka		+48-71-7927763	mm@heike-uhe.com
Pan Jan Hanzl	3T consult GmbH	+420-604-274719	jh@3tc.eu
Pan Rudolf Herzog		+49-351-3140713	rh@3tc.eu
Pan Jörg Büttner			jb@3tc.eu

Další informace naleznete na následujících internetových adresách:

Společnost	Internetová adresa
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)	www.zvon.de
Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)	www.iidol.cz
3T consult GmbH (3tc.eu)	www.3tc.eu
Niemiecko-Polska Kooperacja Gospodarcza Wrocław (npgk)	www.heike-uhe.com



Přeshraniční železniční trať v Trojzemí ČR – PL – D

Liberec – Polsko (Porajów) - Zittau – (Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf)

Trať ČD 089 / PKP PLK 346 / DB 236

Dr. Peter Franz

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung
und Planung GmbH Dresden

- **Důležité regionální železniční spojení s nadregionálním významem**
(Berlín/Drážďany - česká část Krkonoš) v Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa
- **Délka tratě cca 59,4 km, z toho v D: cca 19,5 km; v ČR: cca 37 km; v PL: 2,9 km**

Situace:

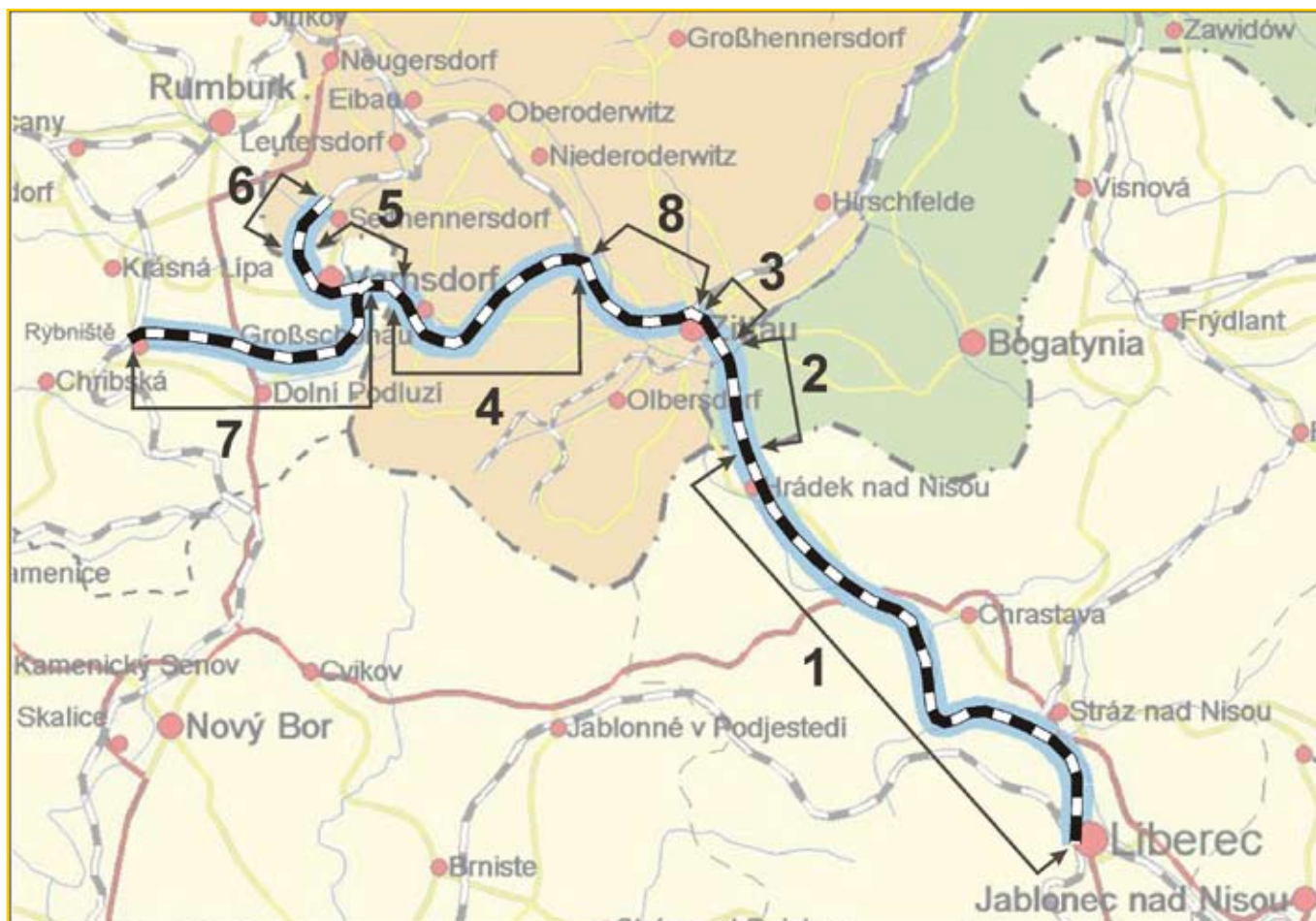
- Regionální nositelé závazku veřejné služby v železniční regionální dopravě (Účelové sdružení Dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko (ZVON) na německé straně a Liberecký kraj (KORID LK) na české straně společně pracují na zlepšení regionální přeshraniční kolejové dopravy v tomto regionu).
- Proběhlo společné celoevropské výběrové řízení na železniční regionální linku, které ve svém průběhu celkem čtyřikrát překračuje státní hranice.
- Novým provozovatelem železniční dopravy je od 12. prosince 2010 společnost Vogtlandbahn s platností smlouvy na 10 let.

Problém:

- Ke zvýšení atraktivity a k realizaci provozní koncepce této linky se plánuje průběžné zvýšení traťové rychlosti na 80 - 100 km/h a zřízení dalších zastávek.
- Na polském úseku trati v délce 2,9 km, který je využíván pouze pro průjezdnou dopravu, je v současné době maximální povolená rychlost 30 km/h. Další snížení povolené rychlosti lze očekávat z důvodů nedostatků železničního svršku.
- Rámcové odhadované náklady na rekonstrukci činí pro polský úsek cca 3 mil EUR.
- Od politických představitelů regionu se požaduje opětovné zřízení zastávky na polském území v Porajówě.
- Na polské straně nejsou jasně deklarované kompetence (žádná kontaktní osoba pro konkrétní jednání) pro tuto koridorovou trať, která nemá přímé napojení na další polskou železniční síť. Z toho vyplývá, že na polské straně není patrný žádný zájem na rekonstrukci této tratě.
- Provoz v současné době probíhá na základě „Smlouvy mezi Československou socialistickou republikou a Polskou lidovou republikou o československé tranzitní dopravě přes území Polské lidové republiky na železničním úseku mezi stanicemi Hrádek nad Nisou a Žitavou“ z 16.11.1962 s platností od 22.9.1964.

Cíl:

- Mají být definovány cesty, jak za podpory evropských prostředků realizovat akutně nutnou rekonstrukci trati, neboť na základě okrajové polohy této trati nemá polský provozovatel infrastruktury zájem na její rekonstrukci z vlastních zdrojů.

Mapa průběhu trati:**Provozovatel infrastruktury dle úseků**

- | | |
|----------|--|
| 1, 5, 7: | SŽDC (Správa železniční dopravní cesty) |
| 2: | PKP PLK S.A. (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) |
| 3, 4: | DB Netz AG |
| 8: | DB Netz AG (Bestandteil des Ostsachsennetzes, Úsek Bischofswerda – Žitava) |
| 6: | Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) [soukromý správce železniční infrastruktury] |

Projekt LUISE – Cíl 3

Přeshraniční železniční regionální osobní doprava Liberec - Seifhennersdorf

- Studie proveditelnosti a udržitelnosti -

Vzájemné přibližování dopravních strategií v příhraničních oblastech sousedících zemí je důležitým předpokladem pro společný rozvoj regionu. Toto se vysokou měrou dotýká veřejné dopravy v Euroregionu Neisse- Nisa – Nysa (ERN).

Struktury veřejné dopravy se v příhraničním regionu Dopravního svazu Horní Lužice – Dolní Slezsko a Libereckého kraje vyvíjely samostatně a rozdílně, aniž by byly nějak ovlivněny impulzy příslušného souseda. Veřejná doprava není v obou příhraničních regionech navzájem kompatibilní a neodpovídá požadavkům na moderní dopravní systém. Projekt má za cíl tento nedostatek odstranit.

Zvláštní těžiště spočívá v modernizaci přeshraniční železniční trati Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava – Varnsdorf – Seifhennersdorf/Rybniště, která několikrát překračuje německo-českou hranici a mezi Hrádkem nad Nisou a Žitavou probíhá v délce 2,9 km na polském státním území tak, aby tato byla atraktivním železničním spojením. Má vytvořit páteř propojení stávajících systémů veřejné dopravy obou zemí v Trojzemí.

S názvem projektu LUISE (LU žické hory ISE rgebirge) mají být vyjádřeny společné znaky obou regionů při tvorbě tohoto železničního spojení a jejich geografické zařazení.

Doposud bylo obvyklé, že rozšiřování železniční infrastruktury probíhalo ve výsostné pravomoci správců železniční infrastruktury v jednotlivých zemích, bez projednávání s příslušnými sousedy s ohledem na standardy, časové sladění opatření nebo cílovou provozní rychlost železniční tratě, která překračuje hranice.

S tímto projektem má být navrženo oboustranně projednané železniční spojení, které odpovídá požadavkům, a které je plánováno jako průběžná dopravní koncepce s taktovými časy, traťovými rychlostmi, vzhledem stanic, zabezpečovací technikou, informačními zařízeními a které umožní cestujícím atraktivní dopravu.

Ke zvýšení atraktivity a k realizaci provozní koncepce se plánuje zvýšení traťové rychlosti na 80 - 100 km/h a zřízení dalších zastávek.

Problematický je 2,9 km dlouhý úsek, který probíhá na polském území v tranzitní dopravě, kde je v současné době omezení na 30 km/h, a lze očekávat další snižování povolené rychlosti. Ve smyslu koordinovaného regionálního rozvoje se od politických představitelů regionu požaduje opětovné zřízení zastávky v Porajówě. Protože tato železniční trať nemá přímé napojení na polskou železniční síť, je zájem polské železniční správy o tuto železniční trať omezený. Proto bychom měli hledat cesty, jak přenést odpovědnost za tuto trať do regionu.

Doprovodná opatření jsou odladění autobusové dopravy na tuto železniční trať, lepší napojení na individuální dopravu prostřednictvím nových parkovišť, odstavných ploch pro jízdní kola a také bezpečné a rychlé cesty pro pěší. Mimo toho má být navržen přátelský, vícejazyčný informační systém pro cestující, jednotný a s dalšími systémy harmonizovaný tarif a sortiment jízdenek a také marketingová koncepce. Tato opatření mají přispět k vývoji koncepce integrovaného systému železniční regionální dopravy jako impuls pro veřejnou dopravu nezátěžující životní prostředí, a s ohledem na turistické využití tohoto zajímavého příhraničního regionu.

Oproti dosavadnímu samostatnému plánování v jednotlivých zemích je zde markantní přidaná hodnota zejména v zamezení chybného plánování a v koordinaci časových postupů tak, aby výsledný efekt pro cestující nastal bezprostředně po dokončení opatření.

Tento projekt je realizován pod vedením ZVONU (Účelové sdružení Dopravní svaz Horní Lužice-Dolní Slezsko) společně s Libereckým krajem a se zapojením dopravních aktérů obou regionů. Zájem na tématu a jeho aktuálnost dokazuje již několik realizova-



ných workshopů, tyto jsou však zároveň výrazem pro těžkosti, které společná realizace projektu provází.

S dokončením Studie proveditelnosti v roce 2010 mají být vytvořeny ověřené podklady pro budoucí společné investice a dopravní plánování.

Dr. Peter Franz

ISUP GmbH, D-01127 Dresden, Leipziger Straße 120





Děláme práci, která nás baví.
A hledáme řešení, která budou bavit Vás.

123456

