

DALŠÍ VELKÝ PROJEKT ODLOŽEN

Provoz vlaků přes tunel Fehmarnbelt údajně až v roce 2035

První vlaky přes tunel Fehmarnbelt mezi Dánskem a Německem nepojedou dříve než v roce 2035, tedy o tři roky později, než se původně předpokládalo. Toto je výsledek hodnocení dánského státního provozovatele DSB, uvádí dánský mediální server Ingeniøren, zatímco silniční doprava by mohla tunel využívat již o několik let dříve.

Prognóza je obsažena v memorandu, které DSB připravilo pro schůzku s dánským ministerstvem dopravy a správcem infrastruktury Banedanmark. Dánská média Ingeniøren získala přístup k dokumentu, který uvádí, že zpoždění je pravděpodobně spojeno s německou stranou projektu. Dosud se očekávalo, že vlaky budou moci v roce 2032 překročit tzv. Fehmarnský pás.

Úzkým místem není samotný 18kilometrový podmořský tunel, ale přechod Fehmarnsund mezi ostrovem Fehmarn a německou pevninou. Dnes vlaky přijíždějí na ostrov po jednokolejném mostě ze 60. let, který není připraven na zvýšenou dopravu, očekávanou po otevření tunelu Fehmarnbelt. Německo proto plánuje nový tunel pod řekou Fehmarnsund, se dvěma železničními kolejiemi a čtyřmi silničními pruhy.

Německo už avizovalo zpoždění na rok 2035

Memorandum DSB odpovídá signálům přicházejícím z Berlína. Začátkem tohoto měsíce nový 'Infraplan' německého spolkového ministerstva dopravy uvedl, že tunel Fehmarnsund bude uveden do provozu "do roku 2035", uvedla německá tisková agentura dpa. Do té doby ministerstvo dopravy Šlesvicko-Holštýnska pracovalo s termínem dokončení v letech 2031 nebo 2032.

"Nemůžeme si dovolit další zdržení tohoto důležitého projektu," řekl Claus Ruhe Madsen, ministr dopravy Šlesvicka-Holštýnska. Deutsche Bahn byla naopak opatrnější. "Zatím nemáme vůbec žádný nový rozvrh," řekl mluvčí DPA a dodal, že jednání stále probíhají. Mezitím se zvýšily i náklady. Náhrada přejezdu Fehmarnsund byla původně odhadována na 714 milionů eur, zatímco německá infrastrukturní společnost Deges nyní odhaduje náklady na tunel až na 2,306 miliardy eur.

Nejdřív nákladní auta, pak vlaky

Zpoždění na německé straně již stála za rozhodnutím Sund & Bælt, dánské státní společnosti budující spojení Fehmarnbelt, otevřít tunel ve dvou etapách. V květnu společnost oznámila, že silniční doprava projede jako první, a železnice bude následovat, jakmile budou německá zařízení dobudována. Navíc je stavba na dánské straně přibližně dva roky pozadu kvůli problémům se speciální lodí používanou k ponoření tunelových prvků na mořské dno.

"Je nešťastné pro ekologii a pro železniční cestující, že železnice nemůže být otevřena současně se silničním spojením," řekl tehdejší generální ředitel Sund & Bælt Mikkel Hemmingsen. Podle dánských médií se očekává, že silniční spojení bude otevřeno v roce 2032. Pokud se předpověď DSB potvrdí, kamiony by měly náskok přibližně tří let.

Jinými slovy, železniční nákladní doprava mezi Skandinávií a Německem bude muset většinu příštího desetiletí využívat delší trasu přes Velký pás a Jutsko. RailFreight.com již v roce 2024 uvedlo, že nákladní vlaky mohou čekat až o pět let déle než silniční doprava, aby mohly tunel použít. Tehdy Deutsche Bahn nevykazovala žádné známky problémů. Dnes se tento scénář jeví stále realističtější.

Scan-Med zpoždění

Zpráva o zpoždění tunelu Fehmarnbelt přichází týden poté, co byla prodloužena výstavba dalšího klíčového projektu podél skandinávsko-středomořského koridoru TEN-T. Základní tunel Brenner, který spojí Itálii a Rakousko, čelí podobným komplikacím, termín byl posunut z roku 2032 na rok 2034 a náklady se zvýšily z 10,5 na 11,7 miliardy eur. U tunelu Fehmarnbelt však není jasné, zda odklad povede k dalšímu zvýšení nákladů.