

Stát opomíjí železniční tratě v Libereckém kraji



26. 11. 2010 14:48

Liberecký kraj je bílým místem na mapě investic do železniční infrastruktury. A bílým místem zůstane! To vzkazuje vláda prostřednictvím schváleného rozpočtu SFDI na rok 2011 s výhledem do roku 2013. V minulých letech byly investice státu do železnice v Libereckém kraji 15 x nižší, než by podle počtu obyvatel odpovídalo průměru z ostatních regionů. A od roku 2010 ordinuje Ministerstvo dopravy Libereckému kraji v každoročním rozpočtu dokonce nulu!

Ročně stát investuje do železnic zhruba 25 - 30 miliard korun. V kontrastu s tím se v letech 2005 - 2010 na území Libereckého kraje proinvestovalo jen 615 milionů Kč.

"V oblasti železnice si připadáme, jako bychom ani nebyli součástí České republiky. Za situaci je odpovědné Ministerstvo dopravy. Na naše časté apely však dostáváme jen vyhýbavé odpovědi," popisuje obvyklý průběh komunikace s ministerstvem Martin Sepp (ČSSD), náměstek hejtmana pro resort dopravy. Situace je dále neudržitelná, lidé přestávají vlakem jezdit, zboží se přepravuje raději po silnici. Na většině úseků se jezdí rychlostí jako před více než sto lety, kdy byly tratě postaveny. Ale často je rychlost ještě nižší. Například od léta musí vlaky jezdit přes některé přejezdy v Proseči nad Nisou jen dvacetikilometrovou rychlostí. Trať Liberec - Tanvald je přitom páteří spojnicí, denně tu projede téměř 4 tisíce cestujících.

"Jako objednatel regionální dopravy jsme již udělali pro rozvoj železnice maximum", pokračuje Sepp. *"Ve spolupráci se SŽDC, s.o. jsme v minulých letech připravili kvalitní koncept obsluhy celé aglomerace."*

Cestující by měly vozit z Liberce do Tanvaldu moderní, nízkopodlažní vozy ve třicetiminutovém intervalu.

"Náš úkol byl zajistit nové vlaky. Takové, které by i v kopcovitém terénu zvládly rychlou obsluhu velkého množství zastávek. Technické požadavky, které jsme na nové vozy stanovili, byly velmi přísné. Proto jsme ve výběrovém řízení na dopravce získali motoráky od švýcarského výrobce. Pro naše tratě to jsou nejlepší a nejvýkonnější vozy, které jsou v současné době na trhu. Z továrny budou dodané v prosinci 2011."

Starostí SŽDC, s.o. je provést opravu chátrající tratě tak, aby bylo možné novými vozy jezdit každých 30 minut a stíhat tak návaznosti na ostatní vlaky a autobusy v přestupních stanicích. *"Požadovali jsme po SŽDC, s.o. i zvýšené perony, aby do vlaku snadno najel cestující s vozíkem nebo s kočárkem. Navíc ve spolupráci s obcemi budujeme i nové zastávky a přestupní terminály,"* dokládá přispění dalších partnerů Pavel Blažek ze společnosti KORID LK, která nový koncept dopravy a výběrové řízení na vlaky pro Liberecký kraj připravila.

"Na Ministerstvu dopravy dobře vědí, jaké úsilí vynaložil Liberecký kraj k tomu, aby vlaky konečně nabídly cestujícím kvalitní službu. Proto věřím, že vláda nalezne prostředky alespoň na takovou prioritu, jakou je oprava naší páteřní tratě z Liberce do Tanvaldu."

Pro případ, že by k opravě trati nedošlo, necháváme u společnosti KORID LK posoudit, zda by nebylo zatím lepší přepravovat cestující raději kloubovými autobusy," doplnil Martin Sepp.

Investiční prostředky do železniční infrastruktury

v jednotlivých krajích v letech 2005 - 2013

(výtah z plánů SFDI)

Kraje	Celkem 2005 - 2013	
	Kč [mil.]	%
<i>Celkem</i>	235 853,0	
Liberecký	614,7	0,3%
Ústecký	3 488,3	1,5%
Karlovarský	7 204,1	3,1%
Plzeňský	24 801,5	10,5%
Jihočeský	19 953,1	8,5%
Středočeský	19 989,9	8,5%
Praha	32 826,8	13,9%
Pardubický	6 472,8	2,7%
Královehradecký	795,7	0,3%

Vysočina	862,3	0,4%
Jihomoravský	9 922,3	4,2%
Olomoucký	18 827,0	8,0%
Zlínský	4 783,1	2,0%
Moravskoslezský	20 019,8	8,5%
Bez územní alokace	65 295,1	27,7%