

Vlaky pojedou od prosince 2015 z Liberce bez přestupování přímo do Sklářské Poreby



03. 11. 2014 16:05

Udělat vše proto, aby od nových jízdních řádů platných od 15. prosince 2015 jezdily vlaky z Liberce do polské Sklářské Poreby přímo bez přestupu, to je výsledek závěrečné konference projektu Společně pro česko-polské příhraničí, která se uskutečnila v závěru října ve Sklářské Porebě (Szklarska Poręba). Na důkaz, že je to možné, přijel do železniční stanice Szklarska Poręba Górna poprvé v historii vlak typu Stadler, který provozují ČD.

Na nádraží jej přivítali maršálek Dolnoslezského vojvodství Cezary Przybylski, hejtman Libereckého kraje Martin Půta, krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník, zástupci Českých drah a.s., Korid LK, manažeři projektu a další hosté.

Na znovuoživení trati se shodl právě Liberecký kraj a Dolnoslezské vojvodství, jeho partner na polské straně hranice. Už loni v prosinci podepsali smlouvu, která železniční dopravu v úseku Kořenov – Harrachov – Sklářská Poreba zajišťuje. Nyní ale musejí cestující přestoupit na závěrečných 14 kilometrů jízdy v české stanici Kořenov a do Polska dojet jinou soupravou, kterou provozuje společnost GW Train Regio a.s.

„Projekt běží již čtvrtým rokem a vše začalo se rekonstrukcí trati z Harrachova do Polska. Pro nás to znamenalo opravit cca 800 metrů kolejí, pro polskou asi 14,7 kilometrů, včetně rekonstrukce nádraží ve Sklářské Porebě – Górna. Celý úsek je dlouhý 22 km.

Příští rok by měla být dokončena rekonstrukce trati z Tanvaldu do Liberce, a tak by provozu přímého spojení z Liberce do Polska ve dvouhodinových intervalech nemělo nic bránit,“ uvedla jedna z iniciátorek projektu, jednatelka krajské společnosti KORID LK Stanislava Jakešová.

Hejtman LK připomněl, že se jedná o významnou trať zejména z hlediska turistického ruchu.

„V letní sezóně je atraktivní pro cyklisty, v zimě pro lyžaře. Navíc ve Sklářské Porebě na tyto spoje budou navazovat vlaky od Vratislavi, jezdící v obdobném taktu. Spojení Vratislav–Liberec by tak

mělo být výrazně jednodušší než dnes, jen s jedním přestupem,“ míní hejtman.

„Pro obě strany se naše příhraničí stane atraktivnější pro návštěvníky. Věřím, že rok , který schází do zahájení přímého provozu, využijeme k dokončení tak významného projektu, který posune naši spolupráci opět kupředu,“ doplnil maršálek.

Podle ředitelky Odboru dopravy Dolnoslezského vojvodství Agnieszky Zakeš je zatím časově výhodnější jet do Liberce autem. Cesta s využitím dálnice z Vratislavi do Zhořelce trvá v ideálním případě tři hodiny.

„Naším cílem je zrychlit vlak, jehož jízda z Vratislavi do Liberce trvá podle jízdního řádu s třemi přestupy 4:54 hodiny, tak, aby osobní železniční doprava byla schopna konkurovat automobilům,“ řekla Agnieszka Zakeš s tím, že odbouráním přestupů a zkvalitněním železničního svršku je to možné.

O tom, že je o přeshraniční cestování z Liberecka do polského příhraničí stoupající zájem cestujících v posledních dvou letech, svědčí i statistiky.

„Od začátku platnosti jízdního řádu v polovině prosince 2013 do konce měsíce srpna v roce 2014 bylo přepraveno o 35 % cestujících více než v roce 2013 – celkem 75 253 platících. Oproti roku 2012 činí nárůst počtu přepravených cestujících dokonce 46 %, tehdy se svezlo 55 839 lidí, rok před tím 51 377. Například ve špičkových dnech v letošním srpnu jsme přepravovali více než 1000 cestujících denně,“ uvedl Pavel Jaško, vedoucí střediska Liberecko, společnosti GW Train Regio a.s.

K rekordnímu nárůstu počtu cestujících zatím došlo zejména v zimní a letní sezóně v úseku Harrachov – Jakuszyce – Sklářská Poreba.

„Rovněž cyklistů jezdí skutečně hodně. Stalo se nám, že jsme přes složené sedačky vezli z Liberce do Harrachova až 75 kol najednou,“ potvrdil zvyšující se trend Ludvík Urban, náměstek generálního ředitele ČD pro regionální rozvoj.

Všechna tři zmiňovaná místa, kde vlak staví, jsou významnými horskými středisky, navíc v Jakuszycích je železniční zastávka v nejvyšší nadmořské výšce Polské republiky (886 m. n. m.).

„Český olympijský výbor již v Harrachově buduje Národní centrum pro lyžařské sporty a obdobně je tomu i na polské straně. Propojení všech tří lyžařských středisek železnicí tak získává ještě větší význam pro rozvoj turismu, cestovního ruchu a rekreace v obou zemích,“ zdůraznil. Martin Půta.

Na úseku železniční trati Harrachov – Sklářská Poreba nebyla více než 60 let provozována osobní doprava, nákladní pak v omezeném rozsahu do roku 1995.

Manažery projektu proto ještě čeká dohodnout především oblasti tarifní, smluvní, provozní, marketingu a vzájemného setkávání a spolupráce či oblast napojení na další trasy do vnitrozemí, v Česku i Polsku.