Na Jizerskohorské železnici budou i nadále jezdit vozy Českých drah. Liberecký kraj schválil smlouvu s dopravcem do roku 2033



21. 03. 2023 11:58

Rada Libereckého kraje schválila novou smlouvu s Českými drahami na zajištění vlakové obslužnosti na Jizerskohorské železnici. Ta bude platit od prosince roku 2026, kdy končí stávající kontrakt, a to až do roku 2033. Pro obyvatele a návštěvníky tím Liberecký kraj garantuje ještě kvalitnější železniční služby. Významnou novinkou je zejména doplnění stávající flotily o dalších devět vozidel Stadler. Na tamní trati tak skončí provoz souprav Regionova.

„Liberecký kraj jako jeden z prvních regionů v České republice dokončuje téměř úplnou generační obměnu vozového parku. Jizerskohorskou železnici jsme vysoutěžili v roce 2011. České dráhy tam získaly smlouvu na patnáctiletý provoz regionálních vlaků až do roku 2026, kdy smlouva se stávajícím dopravcem končí. Naší povinností je samozřejmě zajistit dopravní obslužnost na další roky,“ uvedl hejtman Libereckého kraje Martin Půta. *„Do budoucna počítáme také s prodloužením linek ve směru Mladá Boleslav a Görlitz. Pevně věřím, že se nabídkou dalších možností dojíždění za prací či turistikou zlepší zejména dostupnost hospodářsky slabších oblastí na Tanvaldsku a Frýdlantsku.“*

„Celkově se jedná o komplikovaný dopravní kontrakt. Vše je určeno nutností nasadit zcela speciální vozidla, která mohou jezdit i na nejstrmější české ozubnicové trati. Běžná produkce výrobců potřebná vozidla nenabízí. Ta současná, která byla pro Liberecký kraj vyrobena a upravena na zakázku, právě pro účely ozubnicové trati, dodal výrobce v roce 2011. Nyní jsou přibližně v polovině své životnosti. Dnes je těchto vozidel patnáct a některé z nich obsluhují také Frýdlantsko. Nově budou všechny přesunuty na Tanvaldsko a nasazovány přednostně na vlaky pojíždějící ozubnicovou trať, pro kterou jsou z výroby předurčeny. Frýdlantsko pak obslouží dodatečné zánovní vozy, které České dráhy pro Liberecký kraj pořídí,“ řekl Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah odpovědný za osobní dopravu. *„Nová smlouva zahrnuje i nadstandardní variabilitu objednávky dopravních výkonů v průběhu let. Liberecký kraj si tak bude moci přiobjednat, nebo naopak redukovat vlaky, vozidla, personál i obsluhu cestujících ve stanicích.“*
„Kvalitu Jizerskohorské železnice chceme novou smlouvu posunout ještě o výrazný kus dále. Proto

k současným patnácti klimatizovaným vozům Stadler přibude devět zánovních vozidel stejného typu. Od prosince roku 2026 tak na tamní trati již nevyjedou poslední starší motorové vozy Regionova. Navýšení počtu vozů přinese posílení kapacity nejvytíženějších spojů. Počty cestujících rok od roku rostou a dosavadní omezený počet souprav kapacitně nestačí,“ dodal Jan Sviták, statutární náměstek hejtmana pro resort dopravy.

Novinky nastanou také v organizaci dopravy, která je tam už nyní typická takzvanou křídlovou linkovou koncepcí. V té vyjede na jednom vlaku z Liberce více spojených vozů, které se cestou postupně odpojují a samostatně pokračují až do jednotlivých koncových stanic. Kromě zvýšení významu frýdlantské páteřní linky mezi Libercem a Novým Městem pod Smrkem se rozšíří také počet obsluhovaných tratí, a to především o úsek Tanvald – Železný Brod s možným prodloužením osobních vlaků do Turnova. „*V případě souhlasu Středočeského kraje bychom rádi linky protáhli až do Mladé Boleslavi. Nová smlouva také počítá s možností prodloužení na trati Liberec – Černousy a dále přes polský Zawidów a Zgorzelec až do německého Görlitz, kde jsou pro cestující dobře dostupné kvalitní přípoje ve směrech Berlín, Drážďany, Wroclaw či Jelenia Góra. Nově dopravce nabídne celodenně v pracovní dny přímá spojení mezi Libercem a Plavy, o víkendech pak mohou přibýt přímé vozy na trase Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba. Důležitou podmínkou je však zejména obměna systému výhyben a to, aby správci tratí výrazněji posílili tamní infrastrukturu,*“ dodal Jan Sviták.

V oblasti odbavení cestujících Liberecký kraj počítá se zachováním všech dnešních staničních pokladen. Většinu vlaků bude obsluhovat průvodčí, v přibližně dnešním rozsahu současně zůstane zachován i samoobslužný prodej jízdenek doplňovaný revizory. Vlaky budou vybaveny novými jízdenkovými automaty se snadnějším ovládáním, nově v nich bude možné platit také platebními kartami i bankovkami. Standardem ve vozech bude wifi připojení, budou doplněny i další zásuvky pro nabíjení elektroniky.

Sedmiletá smlouva o závazku veřejné služby s názvem „Jizerskohorská železnice II“ je mezi Libereckým krajem a dopravcem České dráhy, a.s., uzavírána pro období jízdních řádů 2026/2027 až 2032/2033 formou přímého zadání. Dobu uzavření kontraktu určuje platná evropská legislativa. Nový termín ukončení smlouvy v roce 2033 i prozatímní doplnění flotily zánovními vozy bylo voleno s ohledem na záměr pořízení vozidel nových, u kterých nebylo v současnosti ještě možné kvalifikovaně rozhodnout o nejvhodnější technologii více ekologických pohonů, o které má Liberecký kraj také zájem. Související dokumenty o modernizaci infrastruktury i aktualizace termínů zavedení nového, velmi nákladného evropského zabezpečovače na místních tratích totiž budou předmětem schvalování na úrovni státu až později.

Základní roční dopravní výkon čítá téměř 2 miliony vlakokilometrů za průměrnou cenu 234,77 korun za kilometr. Smlouva je v takzvaném brutto režimu, kde rizika a příležitosti výše výnosů z jízdného nese kraj. Ten také hradí dopravci jeho nákladovou cenu navýšenou o přiměřený zisk, všechny dopravcem dosažené výnosy se z této ceny odečítají. Nová smlouva přímo navazuje na stávající patnáctiletý kontrakt platný od roku 2011 právě do prosince 2026.

Jizerskohorská železnice se od roku 2011 díky úsilí Libereckého kraje, společnosti KORID LK, spol. s r.o., a dopravce České dráhy, a.s., stala jednou z nejúspěšnějších a nejkvalitnějších značek české regionální železnice. Na trati, kde předtím jezdily až 60 let staré vysloužilé motorové vozy v delších či nepravidelných intervalech mezi spoji, vystřídaly moderní

nízkopodlažní klimatizované vozy od švýcarské firmy Stadler. Jejich vysoký výkon umožnil jezdit rychleji a v obou hlavních směrech z Liberce do Frýdlantu a Tanvaldu tak mohl být celotýdenně zaveden hodinový interval. Ve špičce jezdí spoje dokonce každých třicet minut. Díky pohonu všech kol přestaly mít vlaky hlavně na podzim a v zimě potíže při zvládání tamních kopcovitých úseků, což se odrazilo ve vyšší spolehlivosti provozu. Dva otočné podvozky cestujícím přinesly oproti starším vozům i klidnější jízdu.

S výjimkou josefodolské odbočky odpadly všechny do té doby tradiční přestupy na návazné lokálky. Dnes už jako samozřejmost vnímají cestující přímá spojení z Liberce do Černous, Nového Města pod Smrkem, Bílého Potoka pod Smrkem, a od roku 2015 dokonce i do polského turistického střediska Szklarska Poręba přes velkolepě zmodernizovaný sportovní areál Polana Jakuszycka. Uvedená opatření znamenala pro tamní regionální železnici konec dlouhodobé stagnace. Počet cestujících tam vzrostl v průměru o třetinu a stále stoupá.