

Diskusný klub ISK 200:

Investujme správne do budúcnosti

Dopravná situácia na Slovensku je dnes veľmi diskutovanou témou. Veľa sa hovorí a píše o výstavbe cestných komunikácií, najmä diaľnic. Železničná doprava sa zdanlivo dostáva do úzadia. Ak však chce Slovensko splniť podmienku interoperability, ako súčasť Európskej železničnej siete TEN-T, musia železničné trate splniť jasnú a neodkladnú úlohu – modernizáciu tratí, najmä vybraných koridorov, ktoré sa musia prispôbiť úrovni a podmienkam okolitých štátov.

Vlak modernizácie železníc na Slovensku sa už pomaly rozbieha. Aj preto, aby sa uberal tým správnym smerom, pripravila iniciatíva SK 200 a spoločnosť Prevádzka a stavby koľajovej dopravy (PSKD) Diskusný klub ISK 200. Ten sa konal 16. augusta tohto roku v príjemnom prostredí kongresovej sály Hotelu Marrol's v Bratislave. Cieľom diskusie bolo analyzovať stav implementácie legislatívy EÚ do legislatívy na Slovensku v oblasti železničnej dopravnej infraštruktúry a nevyhnutnosť urýchlenia týchto zmien na dosiahnutie interoperability, prezentovať nové trendy v koncepcii modernizácie železničných koridorov na Slovensku, ktoré môžu výrazne a pozitívne ovplyvniť prevádzku počas výstavby, lehotu výstavby a zároveň dávať možnosť efektívne využiť finančné prostriedky z európskych fondov v plánovacom období 2007 až 2013 (2015) a zvýrazniť príležitosť na zvýšenie prestíže SR a jej železničnej dopravnej infraštruktúry, najmä oproti tranzitnej železničnej doprave v konkurenčných susedných krajinách (Maďarsko, Poľsko a Česko). Pozvanie na toto podnetné stretnutie prijali zástupcovia Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT), Železníc Slovenskej republiky GR, ZSSK Cargo, a. s., spoločnosti REMING Consult, a. s., Yosaria Trains, a. s., a ďalší hostia. Na začiatku stretnutia odznali zaujímavé prednášky. Ako prvý so svojím príspevkom Interoperabilita konvenčného železničného systému vystúpil Ing. Peter Červenka zo spoločnosti ZSSK Cargo, potom sa predstavil Ing. Ondrej Podolec zo spoločnosti REMING Consult so svojou prednáškou Stavba železničných tratí pre rýchlosť do 200 km/h a okruh prednášok ukončil Ing. Ivan Komínek zo spoločnosti REMING Consult príspevkom Vplyv zmeny rýchlosti z 160 km/h na 200 km/h na zabezpečovacie zariadenia. V rámci svojej prednášky Ing. Ondrej Podolec prezentoval novú koncepciu modernizácie železničných koridorov najmä tzv. mimoosovým trasovaním. Táto koncepcia bola prijatá veľmi pozitívne, pretože ňou možno dosiahnuť vysoké európske parametre tratí, prináša skrátenie času výstavby a minimalizuje obmedzenia prevádzky tratí pri zachovaní porovnateľných nákladov. Po odznení prednášok sa v kongresovej miestnosti rozprúdila živá debata. V nej rezonovala hlavne otázka implementácie noriem EÚ na Slovensku – ich význam a prínos pre skvalitnenie železničnej prevádzky, ale aj problematika stanovenia ďalšej stratégie a koncepcie rozvoja železničnej dopravy v konkurenčných podmienkach Európskej únie, najmä vo vzťahu



Svoje názory a stanoviská prezentovali aj (zľava): Peter Červenka (ZSSK Cargo), Ivan Líška (Yosaria Trains) a Slavomír Podmanický a Ondrej Podolec (Reming Consult)



Počas diskusie odznalo veľa podnetných návrhov.

na predpokladaný nárast prepravy v smere východ – západ.

Účastníci diskusie sa zhodli, že veľkou výhodou Slovenska je pomerne kvalitná a včasná projektová a inžinierska pripravenosť Železníc Slovenskej republiky na modernizáciu železničných koridorov, najmä rozhodujúceho koridoru číslo Va Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou pre plánovacie obdobie rokov 2007 až 2013 (2015).

Priebeh diskusného klubu priniesol veľa pozitívnych podnetov. Všetci účastníci diskusie sa zhodli na tom, že modernizácia železničnej dopravy je veľmi dôležitá a potrebná. Aj preto sa dohodli na zavedení novej koncepcie modernizácie železničných koridorov čo najskôr. MDPT prisľúbilo spoluprácu pri úprave legislatívnych noriem. Prítomní sa zhodli, že niektoré časti koncepcie možno však zaviesť aj do projektov, ktoré sú dnes v prípravnej fáze. Ide najmä o skúmanie alternatívnych možností vedenia trasy „mimo osi“, spracovanie projektovej dokumentácie na nové parametre na návrhových rýchlostiach 200 km/h a o analýzu možnosti a pod-

mienok použitia úrovne ETCS 1 alebo ETCS 2 a o rozhodnutie, ktorá úroveň je pre projektovú prípravu stavieb pri modernizácii železničnej dopravy záväzná.

TEXT: Ľubica Gregorová
FOTO: REMING Consult, a. s.

Stav železničných koridorov v osobnej doprave vo svete

V Nemecku oslávia v roku 2008 štyridsiate výročie zavedenia rýchlosti vlakov 200 km/h. Od júna tohto roku v zaviedli tejto krajine rýchlosť pre osobné vlaky 320 km/h. Vietnam uzavrel kontrakt na stavbu vysokorýchlostných tratí na trase Hočiminovo mesto – Hanoi (1 630 km) na rýchlosť 350 km/h.

V Rumunsku od roku 2008 bude celkovo 800 km trate na rýchlosť 200 km/h a trať Bukurešť – Konstanta na rýchlosť 230 km/h. Železnice vo vyspelých štátoch predpokladajú naďalej prudký nárast rýchlosti vlakov v osobnej doprave.