

...AJ VLAKY MÔŽU BYŤ PEKNÉ A CESTOVANIE NIMI PRÍJEMNÉ

Ing. Ján Farkaš, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDV SR

Slovenské železnice sú pohľadmi z rôznych uhlov často vnímané ako špinavé, pomalé, zastarané. Dôvodov, prečo sú takéto pohľady, je neúrekom. Verejnosť vystavila železniciam na semafore červenú a treba objektívne povedať, že často aj oprávnené.

Červená je ale len svetlo. Svetlo, ktoré potrebuje impulz, aby zmenilo svoju farbu.

Investície do železničnej dopravy nie sú na pár rokov. Je to jednak dlhodobý proces, ale aj dlhodobý úžitok. Dnešná investícia bude slúžiť desiatky rokov a má šancu prinášať oveľa viac benefitov, než s ktorými dnes kalkuluje v analýzach a prognózach. Vlaková doprava by mala byť jasnou kostrou všetkej mobility. Západ už touto cestou ide niekoľko rokov, paradoxne, východ nás predbehol už tiež. Všetky strategicky rozmýšľajúce krajiny, dokonca aj tie, ktoré majú podstatne horšie ekonomické výsledky, už nabehli na systém postupného a systematického rozvoja železničnej dopravy. Slovensko túto dobu zaspalo a prebúdz sa len v posledných rokoch.

KLIMATICKÁ NEUTRALITA – CESTA DO SÚČASNOSTI

Európska komisia v marci 2020 navrhla iniciatívu, ktorá sa stala súčasťou Európskej zelenej dohody, ktorá predstavuje plán EÚ na zabezpečenie udržateľnosti hospodárstva dosiahnutím klimatickej

neutrality do roku 2050. Najdôležitejšou časťou tohto plánu je zaviesť ekologickjšie a pre život zdravšie dopravné prostriedky. Iniciatíva vyzdvihuje výhody vlakov ako udržateľného, inteligentného a bezpečného dopravného prostriedku a chce byť nápomocná členským štátom, aby sa ešte viac spropagoval tento spôsob dopravy medzi obyvateľmi aj podnikmi. Dôvodom je alarmujúci fakt, podľa ktorého doprava ako celok generuje približne 25 % emisií skleníkových plynov. Cieľom Európskej zelenej dohody je znížiť tieto emisie z dopravy do roku 2050 o 90 %.

Železnica je bez pátosu a patriotizmu jednoznačne najmenším tvorcom emisií skleníkových plynov súvisiacich s dopravou (menej ako 0,5 %), vďaka čomu je jednou z najudržateľnejších foriem osobnej a nákladnej dopravy. Napriek nespočetnému množstvu výhod cestujú vlakom u nás len necelé 3 % cestujúcich a prepraví sa ledva pätina všetkého prepraveného tovaru (vyjadrené v to-

nokilometroch). Akýkoľvek krok, nástroj, či podpora v prospech železnice je aj o tom, aký svet tu chceme vytvoriť pre naše budúce generácie. A nemusí ísť o generácie veľmi vzdialené. Môže ísť už aj priamo o nás. Topiace sa ľadovce, či riziko zmeny prúdenia Golského prúdu môžu zásadným spôsobom ovplyvniť charakter počasia v miernom pásme, pretože ten zvyšuje priemernú ročnú teplotu o niekoľko stupňov Celzia. Na porovnanie, Golským prúdom pretečie až 100-násobok vody viac než v najväčšej sladkovodnej rieke Amazonke. Klimatické zmeny pociťujeme už teraz. Zvýšenie podielu železníc na osobnej i nákladnej doprave je príležitosťou na výrazné zníženie emisie skleníkových plynov a znečistenie pochádzajúce z dopravy, čím sa výrazne prispieje k úsiliu Európskej únie v rámci Európskej zelenej dohody.

Uvedené je dôvodom, prečo Európska komisia prijala v decembri 2020 stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, a to s cieľom dosiahnuť a zabezpečiť, aby doprava bola tým najdôležitejším prvkom pri prechode na digitálne, inovatívne a najmä čisté hospodárstvo. Naznačená cesta definuje jasné princípy a míľniky, ktoré majú napomôcť týmto cieľom. Je to najmä zdvojnásobenie objemu železničnej nákladnej dopravy a až stonásobenie výkonnosti v rámci vysokorychlostnej železničnej dopravy do roku 2050.

PLÁN OBNOVY A INÉ MOŽNOSTI

Slovensko ale stále trpí nedostatočnou úrovňou železničnej infraštruktúry. Pomyselným svetlom v tuneli sa stáva Plán obnovy a odolnosti, ktorý prináša zásadné zmeny v preferovaní projektov naviazaných na železničnú dopravu voči projektom súvisiacich s cestnou infraštruktúrou. V spojitosti s Operačným programom integrovaná infraštruktúra a s programom CEF sa u nás začali, alebo onedlho začnú, riešiť dlho očakávané zmeny, ktorých cieľom je výrazné zlepšenie cestovania po Slovensku. A nejde len o cestovanie, ale aj o ekologizáciu, lacnejšiu verejnú dopravu, kvalitnejšie vlakové súpravy či rýchlejšiu prepravu z jedného na druhé miesto.

Koncom minulého roka sa začali prvé práce v rámci projektu Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, kde sa bude prebudovávať celý žilinský uzol a zvyšovať traťovú rýchlosť, ktorá umožní opäť kratšie cestovanie cez sever Slovenska.

Zelenú dostala aj Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, ktorá okrem iného zahŕňa v sebe aj implementáciu európskeho systému riadenia vlakov, čo je ďalší level pri zvyšovaní kvality a bezpečnosti na železnicach. Pokračuje sa v stavbe Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., či Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry – Lučivná. Pred ukončením je zmodernizovanie úseku Štrba – Štrbské Pleso, ktorý nadväzuje na získanie nového hybridného typu zubačky, ktorá takto bude môcť premávať aj ďalej ako len na tomto úseku a cestujúci nebudú musieť vôbec presadať. V príprave je elektrifikácia úseku železničnej trate z Bánoviec nad Bebravou po Humenné a pripravené je „už včera“ potrebné zdvojnásobenie úseku trate z Bratislavy po Dunajskú Stredú. Rovnako sú v štádiu realizácie aj nové strediská údržby železničných vozidiel v Nových Zámkoch, Humennom a vo Zvolene, ktorých cieľom je výrazne zlepšiť údržbu kolajových vozidiel a zabezpečiť tak plnohodnotné fungovanie kvalitných vozňov a moderných vlakových súprav.

Vôbec vozne a vlakové súpravy zažijú v nasledujúcich rokoch na Slovensku azda pomyselné najkrajšie roky. Na naše trate totiž pribudnú desiatky nových vozňov pre diaľkovú dopravu, severné Slovensko a prakticky polovica východného Slovenska zaručene ocení úplne nové moderné a rýchle ucelené elektrické vlakové jednotky, pričom východ pozmení svoj šat aj o sériu nových alebo zmodernizovaných 52 klasických vozňov. A to nie je všetko. Ďalších 14 dieselmotorových jednotiek zakotví na strednom Slovensku, kde doplnia už tie, ktoré tam začali prichádzať v tomto roku.

PRIORIZÁCIA – NÁSTROJ NA ZMYSLUPLNÉ INVESTÍCIE

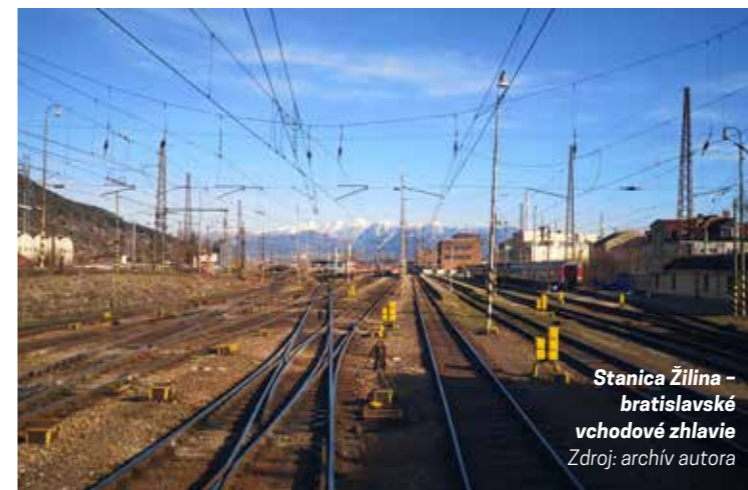
Roky sa na železnicach veľakrát investovalo bez uceleného systému, keď čiastkové ciele mali prednosť pred tými celosieťovými. Priorizácia je nástroj, ktorý určí systém zmysluplného rozvoja železníc. Ide o zoznam stavieb, ktoré budú na základe podrobnej analýzy vyhodnotené ako najpotrebnejšie. Tento zoznam sa izoluje od politického vplyvu a presadzovania si preferencie jedného regiónu pred druhým. Je to síce beh na dlhé trate, ale jeho obrovskou výhodou je vysoká miera transparentnosti a zavedenie kontrolného mechanizmu už z pozície občana.

A aj keď sú za všetkým peniaze, práve táto otvorenosť dáva priestor pre lepšie pochopenie problémov železníc a jej cielavedomé opätovné postavenie sa na správnu kolaj. Odstránením len pár problematických tzv. pomalých ciest, čo je pre vysvetlenie to isté ako na cestách výtlky, sa môže významne skrátiť cestovný čas a eliminovať faktor meškania. A nemusí to stať až tak veľa. Preto je potrebné pokračovať v nastúpenom trende a postupne odkrývať z veľkého investičného dlhu, ktorý železnici odsunul bokom. Tak, aby sa cestovanie stalo zábavou a vlaky sa stali peknými... ■

RESUME: ...TRAINS CAN ALSO BE NICE AND TRAVELLING WITH THEM PLEASANT The aim of the article is to highlight the changing situation on Slovak railways and the gradual efforts to stabilise the railway sector. At the same time, it compares Slovakia with other countries in this area and links the necessary steps to ensuring climate neutrality, with an emphasis on the climate impacts already affecting the current generation. The article presents ongoing as well as planned projects in the railway infrastructure in Slovakia, including the support of public passenger transport through the acquisition of new train sets. At the same time, it focuses on a novelty in the Slovak concept, namely the prioritisation of railway projects, i.e. a tool for more efficient use of available resources and elimination of political influences on this area, and sets out the solutions by which the consolidation of railway operations in Slovakia is to be achieved.



Elektrická jednotka rady 661 prináša moderné cestovanie aj po Slovensku
Zdroj: archív autora



Stanica Žilina – bratislavské východové zhlavie
Zdroj: archív autora



Motorová jednotka rady 861 – príležitosť pre všetky neelektrifikované trate
Zdroj: archív autora