

Ako rozvíjať železničnú osobnú dopravu v období po koronakríze?

Ing. Milan Dedík, PhD., doc. Ing. Martin Kendra, PhD., prof. Ing. Jozef Gašparík, PhD.
Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy

Úvod

Za uplynulé dva roky bol najmä v dôsledku koronakrízy dopyt po železničnej osobnej doprave výrazne nižší ako bol dovtedajší dlhodobý trend. Preto je v súčasnosti nevyhnutné prijať viacero opatrení na jej revitalizáciu a koncepčný systematický rozvoj, a to aj z dôvodu zabezpečenia kvalitnejšej a efektívnejšej dopravnej obsluhy ako takej. V uvedenom príspevku je stručne popísaný súčasný stav a problémy v železničnej osobnej doprave a následne sú navrhnuté všeobecne uplatniteľné opatrenia na podporu regionálnej a prímestskej železničnej osobnej dopravy, ale aj opatrenia v kontexte koronakrízy.

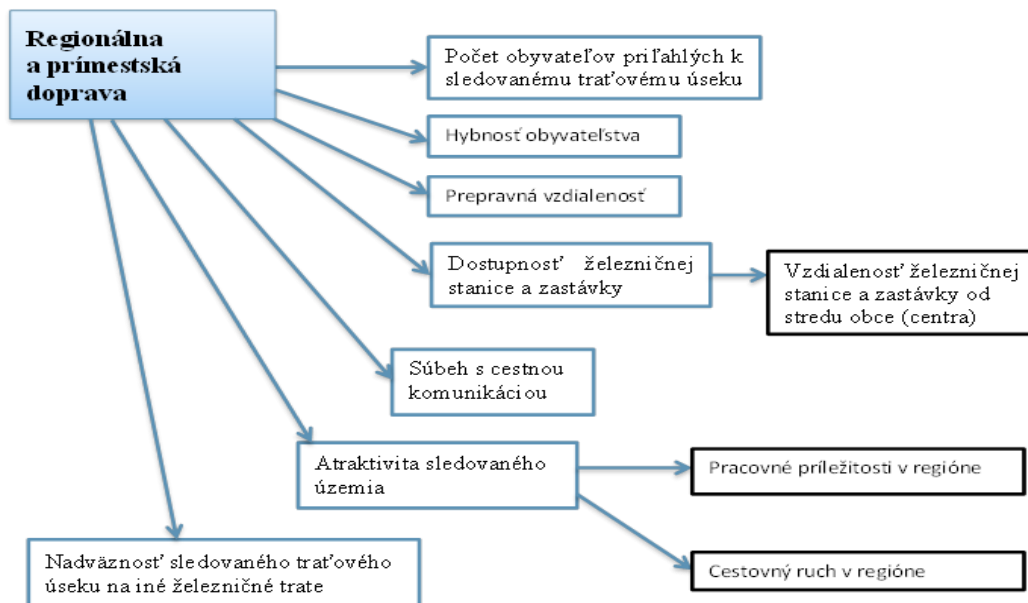
1. Súčasný stav železničnej osobnej dopravy v Slovenskej republike

V súčasnosti je verejná osobná a nemotorová doprava na Slovensku v pomerne zložitej situácii, keďže od roku 1995 do roku 2010 bol zaznamenaný prudký pokles jej výkonov. Zatiaľ čo v roku 1995 bol pomer verejnej osobnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy takmer rovnaký, v súčasnosti je tento pomer v neprospech verejnej osobnej dopravy, pretože jej podiel predstavuje iba 25% z celkových dopravných výkonov, i keď od roku 2010 do začiatku roka 2020 prepravné výkony v železničnej osobnej doprave mierne stúpali. Okrem úbytku cestujúcich možno v súčasnosti poukázať v železničnej osobnej doprave na viaceré problémy rôzneho charakteru, ktoré boli v období koronakrízy ešte viac prehĺbené. Ide najmä o:

- **nedostatky v oblasti organizovania verejnej osobnej dopravy** – viacero subjektov objednávanie verejnej osobnej dopravy, absencia jednotného plánu dopravnej obsluhy SR i základných štandardov dopravnej obsluhy, nedostatočná koordinácia jednotlivých dopravných systémov, existencia viacerých súbežných spojov, slabá koordinácia nadväznosti spojov pri redukcii spojov;
- **nedostatky v oblasti prevádzky** - nedostatočný počet vlakov, neatraktívny interval medzi spojmi, ponuka diaľkovej dopravy nie je v rámci celého územia SR dostatočná, regionálna železničná doprava je zväčša prevádzkovaná v 2-hodinovom takte, čo nezodpovedá základným úlohám železničnej dopravy ako nosného dopravného systému, čo vedie k ďalšiemu úbytku cestujúcich a následne k rušeniu ďalších spojov;
- **nedostatky v oblasti infraštruktúry** – zastaraná železničná infraštruktúra s pomerne nízkymi traťovými rýchlosťami, staršími zabezpečovacími zariadeniami a úrovňovými priecestiami, väčšina zastávok a staníc na nekoridorových tratiach taktiež nie je zmodernizovaná, neexistujú tam kvalitné a bezpečné nástupiská;
- **chýbajúca nadväzná infraštruktúra** – absentujúce prvky infraštruktúry pre podporu nadväznosti jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy - najmä terminály integrovanej osobnej prepravy s náležitým technickým vybavením (parkoviská P+R, K+R, B+R atď.),
- **nedostatky v oblasti vozidlového parku železničnej osobnej dopravy** - dlhodobý zanedbávaný a neobnovovaný vozidlový park, nové vozidlá pokrývajú iba časť prevádzky, na väčšine tratí nie je garantovaná preprava modernými nízkopodlažnými jednotkami;
- **nedostatky v oblasti pracovnej sily v železničnej doprave** – dlhodobý problém nedostatku prevádzkových zamestnancov prehĺbujúci sa za ostatné roky, hlavne vo funkcii rušňovodič (najmä západné Slovensko), čo výrazne obmedzuje ponuku poskytovaných služieb;
- **nedostatky v oblasti preferencie železničnej osobnej dopravy** - za ostatné roky zdanlivá strata jej významu, negatívny obraz v očiach cestujúcej verejnosti, často považovaná za nemoderný a zastaraný spôsob dopravy, za niečo neprijemné a vnucované už od 90. rokov, keďže nebola schopná adekvátne zareagovať na zvyšovanie individuálneho motorizmu. [1]

2. Univerzálna podpora regionálnej a prímestskej železničnej osobnej dopravy

Uvedené problémy vznikali predovšetkým z dôvodu, že doposiaľ neexistuje žiadna systematická koncepcia, na základe ktorej by bolo možné zabezpečiť kvalitný koncepčný rozvoj diaľkovej, regionálnej či prímestskej železničnej osobnej dopravy. Súčasnú existujúcu štandardy uvedené vo viacerých strategických dokumentoch, príp. plánoch dopravnej obsluhy nie sú postačujúce. Z tohto dôvodu je nevyhnutné navrhnuť nové štandardy dopravnej obsluhy, ktoré budú univerzálne a všeobecne uplatniteľné na všetkých prepravných reláciách, pričom budú maximálne rešpektovať všetky prepravné väzby, a zároveň budú zabezpečovať optimálne prepojenie jednotlivých integrovaných dopravných systémov. Pri tvorbe štandardov je nevyhnutné brať do úvahy všetky faktory, ktoré vplyvajú na regionálnu a prímestskú dopravu. [2]



Obrázok 1. Faktory vplyvajúce na regionálnu a prímestskú železničnú osobnú dopravu [2].

V rámci výskumu v oblasti optimalizácie a racionalizácie železničnej osobnej dopravy je navrhnutý súbor štandardov dopravnej obsluhy. V prípade regionálnej a prímestskej železničnej osobnej dopravy sú nasledujúce:

- štandard č. 1** - Využitie REX vlakov prioritne na posilnenie prepravných relácií s významným prepravným prúdom v prepravných špičkách na denné dochádzanie do škôl a do zamestnania. Na tratiach s absentujúcim systémom expresnej a zrýchlenej dopravnej obsluhy môžu plniť sčasti aj túto funkciu. Ich časové polohy je nevyhnutné prispôbiť nadradeným vrstvám dopravnej obsluhy za účelom zachovania plynulosti dopravy a zachovania prestupných väzieb;
- štandard č. 2** - Prevádzka dvoch typov zrýchlených vlakov realizovaných v rámci systému zrýchlenej dopravnej obsluhy. Prvým typom by mal byť zrýchlený vlak v jeho klasickom vnímaní (niečo medzi osobným vlakom a rýchlikom), ide o vlak subsystému štandardnej zrýchlenej dopravnej obsluhy. Druhým typom by mal byť zrýchlený vlak prevádzkovaný pásmovou obsluhou, pričom ide o subsystém pásmovej zrýchlenej dopravnej obsluhy;
- štandard č. 3** - V regionálnej doprave v prípade obzvlášť vysokého prepravného potenciálu v aglomeráciách veľkomiest by bolo vhodné zabezpečiť v rámci subsystému striedavej zastávkovej dopravnej obsluhy tzv. striedavý (šachovnicový) koncept dopravnej obsluhy, kde by na vybranej trati jedna linka osobných vlakov obsluhovala polovičný počet staníc a zastávok (napr. párne zastávky) a ďalšia linka zvyšný počet staníc a zastávok (napr. nepárne zastávky). Spoje oboch liniek by pritom premávali v hustých intervaloch;
- štandard č. 4** - Úprava trasovania osobných vlakov tak, aby väčšina osobných vlakov nemala východiskovú ani cieľovú stanicu na hlavnej stanici v hlavnom meste alebo inom väčšom sídle, ale ak je to možné, aby ich cieľová stanica bola na inej významnejšej ŽST na okraji mesta, pričom by cez hlavnú stanicu alebo inú významnú ŽST v centre mesta v rámci možnosti prechádzali. Tento systém prevádzky by mal byť uvedeným spôsobom realizovaný najmä vďaka lepšej dopravnej obsluhu veľkých sídiel, ako aj zbytočnému neobsadzovaniu dopravnej koľaje v hlavnej stanici. Zároveň by takéto osobné vlaky v rámci mesta mohli aj plniť funkciu prototypu mestskej dopravy (tzv. S-bahn). [2]

3. Špecifická podpora regionálnej a prímestskej železničnej osobnej dopravy v kontexte koronakrízy

V súčasnosti v čase koronakrízy je nevyhnutné hľadať špecifické riešenia aj pre podporu železničnej osobnej dopravy. V rámci vedecko-výskumnej činnosti na Žilinskej univerzite sa realizuje špecifický výskum, ktorého hlavným cieľom je nájsť kvalitné a efektívne riešenia pre dosiahnutie bezpečnej mobility v čase pandémie. Nevyhnutnosťou je prijať súbor určitých opatrení, ktorých implementácia prispeje k splneniu uvedeného cieľa, ako aj k výsledkom riešenia výskumného projektu.

V rámci projektu sa identifikujú riešenia v prevádzkovo-organizačnej a stavebno-rekonštrukčnej oblasti. Prevádzkovo-organizačné opatrenia sú charakteristické tým, že nevyžadujú vysoké investičné nároky a nie sú výrazne náročné na realizáciu. Stavebno-rekonštrukčné opatrenia sú zložitejšie realizovateľné, nakoľko sú technologicky, časovo aj finančne náročnejšie. Po konkretizácii uvedených opatrení bude nevyhnutné ich efektívne implementovať do reálnych podmienok železničnej prevádzky v Slovenskej republike.



Záver

Uvedený príspevok sa zaoberal stručným zhodnotením súčasného stavu železničnej osobnej dopravy a následne stručným návrhom riešenia týchto problémov. V prvej kapitole boli stručne definované súčasné problémy v jednotlivých oblastiach železničnej dopravy. Druhá kapitola obsahovala návrh jednotlivých štandardov pre všeobecne uplatniteľný rozvoj regionálnej a prímestskej železničnej osobnej dopravy a v rámci tretej kapitoly bol stručne definovaný výskum orientujúci sa na podporu železničnej osobnej dopravy v čase pandémie. Uvedené návrhy sú súčasťou vedecko-výskumných aktivít autorov na Katedre železničnej dopravy, ktoré budú v blízkej budúcnosti naďalej systematicky rozvíjané.

Vyhlásenie

Táto publikácia vznikla vďaka podpore v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra pre projekt: Identifikácia a možnosti implementácie nových technologických opatrení v doprave pre dosiahnutie bezpečnej mobility v čase pandémie spôsobenej ochorením COVID-19 (kód ITMS: 313011AUX5), spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Literatúra

- [1] Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky: Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. [online], 2014, 68 s.
- [2] M. Dedík: Metodika hodnotenia potenciálu železničnej infraštruktúry pre zabezpečenie dopravnej obsluhy v integrovanom dopravnom systéme: dizertačná práca. Žilinská univerzita v Žiline, 2020, 157 s.