

ŽELEZNIČNÁ

revue

Ročník I
Číslo 2
Október 2007

Časopis o železničnej doprave a priemysle

 **ŠKODA**
ČKD VAGONKA, a. s.



 **City Elefant** sa predstavil na Slovensku

**Registráciu skratky
neodkladajte!**

**Za MÁV Cargo ponúkli
najviac Slováci**

Eurostar jazdí rýchlejšie

**Na ŽEL-RAIL rozdávali
zlaté medaily**



**Kto pripravuje projekty
na koridory?**

Vlečkári zápasia s problémami



INFRAM

www.infram.cz

**Project management
Supervize
Inženýrské a konzultační služby
Školící a vydavatelská činnost**

Aplikace nových technologií v železničním stavitelství

obstarání výkonu moderních mechanismů pro drážní stavby ve spolupráci s firmou Swietelsky Baugesellschaft m.b.H.



Dodávky progresivních prvků a systémů

ocelové Y-pražce – systém ThyssenKrupp
plastbetonové železniční přejezdy – Bodan
pochozí kabelové žlaby – DRAE-KA
ochrana proti skalnímu řícení
a zajištění stability svahů – GEOBRUGG



Aplikace nových technologií v diagnostice

diagnostika vozovek – ARGUS a SCRIM
diagnostika mostů založená na
ambientním měření kmitání – BRIMOS



INFRAM a.s., hlavní kancelář Praha

Pelušková 1407, 198 00 Praha 9

Tel.: +420 281 940 147

Fax: +420 281 940 140

e-mail: recepce@infram.cz

INFRAM a.s., kancelář Brno

Ptašinského 10, 602 00 Brno

Tel.: +420 541 236 300

Fax: +420 541 236 258

e-mail: holatova@infram.cz

Nová tvár jej pristane

Len 18 mesiacov trvala rekonštrukcia Železničnej stanice Poprad, ktorej výsledkom sú tri presklené nadchody zabezpečujúce mimoúrovňový prístup k nástupištiam vrátane električiek TEŽ, sedem presklených výťahov, 47,5 metra dlhý podchod pre cestujúcich, nové kryté ostrovné nástupištia, bezbariérový prístup pre vozíčkárov a ďalšie novinky.



V trebišovskej Vagónke považujú rok 2007 za prelomový

Od roku 2003 prišli trebišovskí vagonári o všetky zákazky od štátnych železničných podnikov. Následky sa prejavili takmer okamžite. Jediným východiskom pre vedenie podniku sa ukázal strategický investor, ktorý sa objavil v roku 2005. O tom, aká je súčasná situácia v podniku, hovorí jeho generálny riaditeľ Ing. Peter Pač.

Lietajúci vlak

Jeho priaznivci sú nadšení rozhodnutím bavorskej spolkovej dráhy, nemeckých železníc a konzorcia firiem ThyssenKrupp a Siemens postaviť magnetickú rýchlodráhu spájajúcu mníchovskú hlavnú stanicu s miestnym letiskom. Práve po nej má jazdiť 450-kilometrovou rýchlosťou „lietajúci“ rýchl vlak Transrapidu.



LTE prekvapenie (ne)chystá

Spoločnosť LTE Logistik a Transport Slovakia, s. r. o., ktorá vstúpila na slovenský železničný dopravný trh na prelome rokov 2002 a 2003, už prekvapila neraz. Napríklad málokto vie, že jej licencia na prevádzkovanie dopravy na dráhe sa týka nielen nákladnej, ale aj osobnej dopravy.



Riaditeľskú stoličku v Bratislave vymenil za lukratívne kreslo v Nymburku

Na železnici prežil veľký kus života. Ako majster, ako vedúci rušňového depa i ako vrcholový manažér. Mnohí si však myslia, že kariéru mu naprogramoval mladší brat, ktorý sa dlhé roky pohybuje vo veľkej politike. Preto jeho neprajníci po posledných voľbách čakali, že padne hlboko. Čo robí dnes Miroslav Dzurinda?



Kiha E200 už vozí cestujúcich

Japonská železničná spoločnosť East Japan Railways, ktorá v okolí Tokia prepraví denne 16 miliónov cestujúcich, spustila 31. júla ako prvá na svete komerčnú prevádzku svojho nového hybridného vlaku. Hoci vlak premáva na neelektrifikovanej trati, je maximálne šetrný k životnému prostrediu.



Obrovský záväzok

Len nedávno mal náš časopis premiéru a už tu máme 2. číslo. Aj vy ste naňho tešili tak ako my, v redakcii? Že prečo sa pýtam? Lebo viacerí z vás nám dali v uplynulých dňoch a týždňoch na vedomie, že majú radosť z časopisu, ktorý na Slovensku dlho chýbal. A takisto mnohých z vás potešilo, čo všetko ste v ňom našli. Bolo príjemné počuť slová chvály a priateľské pobádanie, aby sme vytrvali v tom, čo sme začali. Na druhej strane sme si však uvedomili, že je to pre nás obrovský záväzok. Preto sme sa pri príprave 2. čísla všemožne snažili, aby sme vás znovu zaujali.

Viacerých z vás sme pritom stretli na výstave ŽEL-RAIL vo Vrútkach, ktoré sa tak opäť stali stredobodom pozornosti širokého železničného spoločenstva nielen na Slovensku. Prišli ste tam ukázať to najlepšie zo svojej práce, prišli ste tam utužovať svoje obchodné kontakty a hľadať nové. Tak ako vy, aj my sme tam stretli mnohých svojich starých priateľov, čo vždy poteší. A takisto sme s veľkým záujmom sledovali všetko okolo seba. Bolo toho naozaj dosť. Úspešných vystavovateľov, zaujímavých ľudí a podnetných informácií.

Rušno bolo koncom septembra aj na Železničnej stanici v Poprade, kde ŽSR prevzali od stavbárov dielo, ktoré má ambície stať sa Stavbou roka 2007. Pôsobivú a po viacerých stránkach ultramodernú stavbu naplánovali projektanti z Bratislavy, ktorí majú pod palcom modernizáciu takmer polovice V. koridoru. Zdá sa však, že stavebné stroje budú čoskoro premávať nielen po tomto koridore. Stavbárskym ruchom totiž na budúci rok ožije koridor číslo VI, na ktorom zase košickí projektanti preukázali svoju zdatnosť už v minulosti.

Na viacerých stranách vás určite zaujmú fotografie superrýchlych a doposiaľ i nevidaných vlakov, ktoré ilustrujú úsilie a výsledky tvorivej činnosti veľkej skupiny výskumných inžinierov, technikov a výrobcov. Prečítať sa vám však oplatí aj články slovenských odborníkov z Výskumného ústavu dopravného v Žiline a Žilinskej univerzity. Už v minulom čísle mali medzi čitateľmi najväčší ohlas dve rubriky: Čo robia dnes? a Vaše názory. Nechýbajú ani v tomto čísle. Podobne ani anketa, v ktorej o svojich problémoch hovoria dvaja veľkí vlečkári.

Už pri otvraní pošty so zásielkou nášho časopisu by ste nemali prehliadnuť ani vloženú objednávku Železničnej revue. Na budúci rok totiž budeme časopis distribuovať na základe celoročného predplatného. Veríme, že vás to od čítania nášho časopisu neodradí.

D. Dzurinda

Registráciu skratky neodkladajte!

Prevádzkovatelia dráhových vozidiel by nemali zabudnúť, že si musia znovu registrovať skratku, ktorú používajú na označenie svojich vozidiel a ktorú si už registrovali v minulosti. Platí to aj o tých, ktorí si chcú skratku dráhového vozidla (tzv. VKM) rezervovať alebo zmeniť. Od 1. júna tohto roku totiž táto registračná právomoc prešla na Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, ktorý v tejto veci spolupracuje s Európskou železničnou agentúrou ERA.

VKM je kód pozostávajúci z dvoch až piatich písmen, ktorý môže byť zobrazením celého mena držiteľa vozidla alebo jeho skratky. Ak ÚRŽD na národnej úrovni, resp. ERA na medzinárodnej úrovni dostane viac žiadostí o rovnakú skratku dráhového vozidla, uprednostnený bude ten žiadateľ, ktorý svoju žiadosť na úrovni národného registračného orgánu zaevidoval skôr. No nejde len o to, tohto roku je totiž registrácia VKM bezplatná. ÚRŽD však nevylučuje, že sa to v budúcom roku zmení. Oprávnenie na to mu dáva samotná ERA. (tin)

Vznikne služba Mýtnej polície

MDPT SR ešte do konca októbra predložil na rokovanie vlády návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon 57/1998 o železničnej polícii. Nový zákon by mal upraviť zriadenie a pôsobnosť novej služby Mýtnej polície, ktorá vznikne v štruktúrach Železničnej polície SR. Základnou úlohou Mýtnej polície bude dohľad nad výberom elektronického mýta, ktorý by mala začať vykonávať od roku 2009. To si podľa odhadu ministerstva vyžiada prijatie 140 nových policajtov už v druhej polovici roku 2008.

Mýtna polícia bude úzko spolupracovať s Národnou diaľničnou spoločnosťou. V tejto súvislosti bude vytvorených 25 až 30 zmiešaných dvojčlenných motorizovaných hliadok, v ktorých bude mať zastúpenie ŽP i NDS. Vytvorených bude tiež 13 oddelení služby Mýtnej polície, ktoré budú dislokované v siedmich strediskách správy a údržby diaľnic a šiestich strediskách správy a údržby rýchlostných komunikácií. Hoci mýto bude príjmom NDS, z jeho výberu získa časť aj štát prostredníctvom DPH. Výber mýtného vrátane DPH sa pritom v roku 2009 odhaduje na 6,5 mld. korún, v roku 2010 na 7 mld. korún a v roku 2011 na 7,6 mld. korún. „Naplánovaný“ je už aj príjem Mýtnej polície z pokút, 200 mil. korún v roku 2009 a po 150 mil. korún v ďalších dvoch rokoch. (dem)



Nová tvár jej prístane

Len 18 mesiacov trvala rekonštrukcia Železničnej stanice Poprad, ktorej výsledkom sú tri presklené nadchody zabezpečujúce mimoúrovňový prístup k nástupištiam vrátane električiek TEŽ, sedem presklených výťahov, 47,5 metra dlhý podchod pre cestujúcich, nové kryté ostrovné nástupištia, bezbariérový prístup pre vozíčkárov a ďalšie novinky. K tomu treba zahrnúť výmenu 13 kilometrov koľajníc a 32 výhybiek, nový rádiový a kamerový systém či najmodernejšie zabezpečovacie zariadenie. Vďaka tomu sa zvýšila bezpečnosť železničnej prevádzky, odbavovacia kapacita stanice na 2000 cestujúcich za hodinu a prejazdná rýchlosť vlakov na 1. a 4. koľaji na 100 km/h.

Stavebné práce sa v popradskej stanici realizovali prakticky za plnej prevádzky. A hoci ich stavbári odštartovali iba v apríli 2006, už 26. septembra tohto roku vytvorené dielo odovzdali ŽSR. Ako však informoval generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený, stavbári popradskú stanicu neopúšťajú definitívne. Už budúci rok by sa mala začať ďalšia etapa jej modernizácie, ktorá zahŕňa výmenu okien a zateplenie hlavnej staničnej budovy a jej strechy. O rok neskôr by sa mala začať aj rekonštrukcia nástupištia pre električky TEŽ.

Doterajšia modernizácia Železničnej stanice

Poprad vyšla na 858 miliónov korún, 75 percent z tejto sumy pochádza z fondov EÚ a 25 percent zo štátneho rozpočtu. Generálnym projektantom stavby je REMING CONSULT Bratislava. Stavebné práce realizovalo Združenie Poprad-Tatry vytvorené z firmy TCHAS Ostrava a Trnavskej stavebnej spoločnosti. Jeho poddodávateľmi boli AŽD Praha a ELTRA Košice. O tom, že nová tvár stanici v Poprade prístane, svedčí aj návrh, aby ašpirovala na ocenenie Stavba roka 2007. (eu)

Snímka TASR/Zuzana SVITANOVÁ



„Popradská stanica svojim technickým vybavením teraz nepatrí iba medzi to najlepšie na Slovensku, ale predstavuje úplne to najmodernejšie v rámci Európy,“ povedal pri otvorení generálny riaditeľ ŽSR Ing. Dalibor Zelený (na snímke vpravo). Pravidelní cestujúci a turisti určite ocenia nielen moderné architektonické riešenie, ale aj pohodlnejší prístup k vlakom v smere na Košice, Bratislavu a do Vysokých Tatier.

DOPRAVA získa z eurofondov 3,207 miliardy eur

Európska komisia schválila 18. septembra Slovensku Operačný program Doprava, podľa ktorého bude čerpať prostriedky na rozvoj dopravnej infraštruktúry v období rokov 2007 až 2013. Operačný program je nastavený na celkový objem 3,846 mld. eur, pričom zdroje z Európskej únie predstavujú 3,207 mld. eur a národné verejné zdroje 638,8 mil. eur.

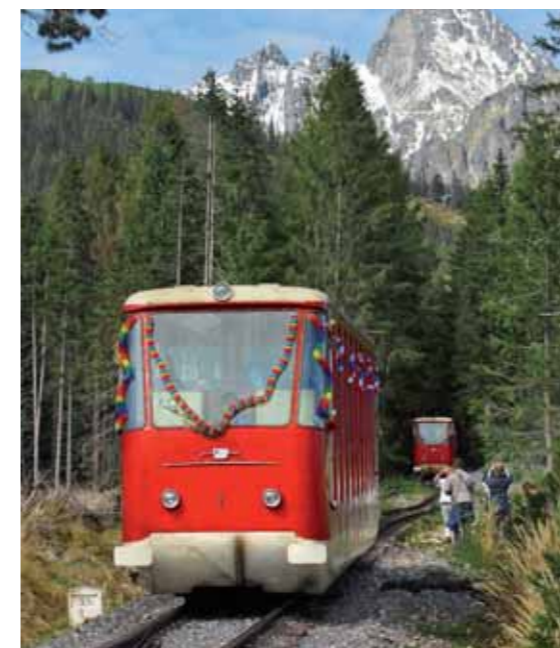
S podporou Kohézneho fondu EÚ sa budú v sedemročnom období financovať projekty v rámci štyroch prioritných osí: železničná a cestná infraštruktúra, infraštruktúra intermodálnej prepravy a integrovaných dopravných systémov. Na tieto účely môže Slovensko čerpať z európskych zdrojov 2,329 mld. eur a z národných verejných zdrojov 411,1 mil. eur. S podporou Európskeho fondu regionálneho rozvoja sa zase môžu realizovať projekty v celkovej hodnote

1,105 mld. eur, z čoho na európske zdroje pripadá 877,4 mil. eur. Tieto prostriedky majú byť použité na ďalšie tri prioritné osi: na cestnú infraštruktúru (rýchlostné cesty a cesty prvej triedy), železničnú verejnú osobnú dopravu a technickú pomoc.

V roku 2007 by malo Slovensko získať z európskych zdrojov 249,8 mil. eur, v ďalších rokoch sa bude tento objem postupne zvyšovať až na najvyššiu úroveň v roku 2012, kedy by mal dosiahnuť

596,1 mil. eur. V poslednom roku nového programového obdobia – v roku 2013 – to bude 514,4 mil. eur.

Do troch mesiacov od schválenia operačného programu musí byť zriadený monitorovací výbor pre dohľad nad efektívnosťou a kvalitou implementácie programu. Jeho predsedom má byť minister dopravy Eubomír Vážny s právom vymenovať jeho členov na princípe partnerstva a rovnovážnej účasti. (eu)



Dojzdila

Pozemná lanovka, ktorá jazdila 37 rokov vo Vysokých Tatrách zo Starého Smokovca na Hrebienok a späť, absolvovala svoju poslednú jazdu 16. septembra. Od 23. decembra ju nahradí nová, ktorá pre Tatranské lanové dráhy dodá rakúsko-švajčiarska firma Doppelmayr/Garaventa. Bude dvakrát rýchlejšia, tichšia a pohodlnejšia.

Pozemná lanová dráha zo Starého Smokovca na Hrebienok je jedinou svojho druhu na Slovensku. V decembri budúceho roku osláví sto rokov od prvej jazdy lanovky v roku 1908. Súčasnú podobu získala lanová dráha v rokoch 1967 až 1970 počas rekonštrukcie pred Majstrovstvami sveta v klasickej lyžovaní. Vtedy talianska firma Ceretti & Tanfani dodala aj novú lanovku. TLD teraz chystajú rekonštrukciu údolnej stanice lanovky, v lete by sa mala začať výmena a oprava koľajiska. (eu)

Snímka TASR/Milan KAPUSTA



ZSSK dajú najviac na vozne

Aktualizovaný program modernizácie a rozvoja mobilného parku v Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) v rokoch 2008 až 2010, ktorý MDPT SR predložilo koncom júla na rokovanie vlády, predpokladá, že ZSSK v budúcom roku vynaloží na tento účel viac ako 1 mld. korún a ďalších 500 mil. korún získa aj zo štátneho rozpočtu.

Medzi najväčšie projekty ZSSK v roku 2008 by mali patriť modernizácia 10 osobných vozňov Bmpeer a 5 vozňov Ampeer pre diaľkové vlaky (663 mil. Sk), rekonštrukcia 29 motorových vozňov radu 810 na jednotky 813/913 (363 mil. Sk v roku 2008 a 78 mil. Sk v ro-

ku 2009), modernizácia 64 osobných vozňov Bmee na štandard RIC (214 mil. Sk v roku a 152 mil. Sk v roku 2009) a energetický dispečing a systém merania spotreby elektrickej energie na 197 rušňoch radov 162, 240, 263, 362, 460 a 560 (110 mil. Sk).

Ďalšie finančné prostriedky by mali budúci rok smerovať aj na rekonštrukciu 4 vozňov BRcm na WRRm (69 mil. Sk v roku 2008 a 22 mil. Sk v roku 2009), digitálny rádiový systém GSM-R (50 mil. Sk), rekonštrukciu meniča pre pomocné pohony UNIPULZ na 17 rušňoch radov 362 a 363 (26 mil. Sk v roku 2008 a 29 mil. Sk v nasledujúcich dvoch rokoch) a inštaláciu systému ECTS na 33 rušňoch (10 mil. Sk v roku 2008 a 128 mil. Sk v nasledujúcich troch rokoch). (dm)

STRUČNE

Spoločnosť Siemens AG Österreich získala zákazku ŽSR na modernizáciu železničnej trate Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom v prepočte za 312,7 mil. Sk bez dane z pridanej hodnoty. Toľko by malo štát zavedenie európskeho systému riadenia vlakov ETCS. Rakúska dcérska spoločnosť nemeckého koncernu už predtým ŽSR ponúkla koncepciu s integrovanými elektronickými ovládačmi návěstných svetiel a ETCS, ktorá značne zvyšuje kvalitu a výkonnosť celého systému. ŽSR tiež majú so Siemensom uzatvorenú dohodu o spolupráci pri použití vonkajších prvkov.

20. augusta 1848 prišiel do Bratislavy prvý parný vlak. V ten deň otvorili prevádzku Centrálnu uhorskej železnice na úseku Marchegg – Bratislava. Pri tejto príležitosti vybudovali prvý železničný most – Červený most nad potokom Vydrica a železničný tunel s dĺžkou 703 metrov. Slovenské železnice si na budúci rok pripomenú 160 rokov svojej existencie.

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia prepravila v I. polroku 24,4 mil. ton nákladov, čo bolo o 600 tisíc ton viac ako pred rokom. Jej polročný hospodársky výsledok bola strata vo výške 37 mil. Sk. Spoločnosť ku koncu júna zamestnávala 10 944 pracovníkov a bola štvrtým najväčším zamestnávateľom na Slovensku.

ŽSR hospodárili v prvom polroku so ziskom 488,272 mil. Sk. Priaznivý hospodársky výsledok sa im však podarilo dosiahnuť predovšetkým nečerpaním investičných nákladov. Do plusových čísel sa prvýkrát od svojho vzniku dostala aj Železničná spoločnosť Slovensko, keď za prvých šesť mesiacov tohto roka dosiahla zisk 47,616 mil. Sk. Spoločnosť v prvom polroku prepravila 22,836 mil. cestujúcich, čo bolo v porovnaní s plánom menej o 1,33 mil. osôb. Pokles cestujúcich bol zaznamenaný vo vnútroštátnej preprave, v medzinárodnej preprave bol oproti plánovanému počtu vyšší o 97 000 osôb.

Na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov, ktoré sa konali 14. septembra v Banskej Bystrici, minister dopravy odovzdal rezortné významnania vyše 80 zamestnancom troch štátnych železničných spoločností. (eu)

Popradčanom sa darí

Tatragagónka Poprad plánuje v tomto roku vyrobiť takmer 1500 nákladných vozňov, ktorých produkcia by mala už o rok stúpnuť na dvetisíc kusov. Súčasnú vedenie podniku tento rast výroby okrem vlastnej obchodnej politiky a ďalších opatrení spája najmä s liberalizáciou železničnej dopravy v Európe a so snahou presunúť časť logistických kapacít z ciest na železnicu. Tatragagónka tiež oznámila viac ako stamiliónové investície do výroby a do konca budúceho roka chce prijať 800 nových zamestnancov.

Majoritným vlastníkom popradskej akciovej spoločnosti je investičná spoločnosť Optifin Invest, ktorá od novembra minulého roku vlastní 98 percent jej akcií. V prvom polroku 2007 dosiahla Tatragagónka celkové tržby 1,712 mld. Sk, čo je v medziročnom porovnaní viac o 471 mil. Sk. Takisto po viaceročných záporných hospodárskych výsledkoch zaznamenala zisk z prevádzkovej činnosti vo výške 32 mil. Sk, resp. celkový zisk 22 mil. Sk. (eu)

Novinka z Vrútok

ŽOS Vrútky predstavili na veľtrhu TRANSPORT a LOGISTIKA, ktorý je súčasťou 49. ročníka Medzinárodného strojárského veľtrhu v Brne, prvý osobný železničný vozeň projektovaný a vyrobený na Slovensku. Železničná spoločnosť Slovensko by mala tento nový vozeň Bmpeer uviesť do prevádzky v novembri 2007. Prvú celú súpravu jej ŽOS Vrútky dodajú do konca roka 2007.

Nový vozeň rýchlikového typu (IC/EC) spĺňa európske normy z pohľadu bezpečnosti a komfortu cestujúcich. Jeho kapacita je 76 miest na sedenie vo veľkopriestorovom usporiadaní a životnosť najmenej 30 rokov. ŽOS Vrútky spolu so svojimi dcérskymi spoločnosťami zamestnávajú viac ako 1500 pracovníkov. Vlni spoločnosť dosiahla obrat viac ako 2 miliardy Sk. (eu)

V trebišovskej Vagónke považujú rok 2007 za prelomový



– Vagónka, a. s. Trebišov sa v závere roka 2004 nachádzala v kritickom stave. Hrozili jej exekúcie, neplatila svoje záväzky, nemala dostatočnú výrobnú náplň. V tomto období zamestnávala asi 350 zamestnancov a venovala sa predovšetkým výrobe kozubov a zváraných konštrukcií. Jej výkony v segmente koľajových vozidiel boli nízke, nemala totiž žiadne zákazky zo strany železničných spoločností. Jej majitelia nedisponovali dostatočnými prostriedkami ani na stabilizáciu situácie, ani na ďalší rozvoj, – vysvetľuje súčasný generálny riaditeľ spoločnosti Ing. Peter Pač (na snímke).

V roku 2004 naozaj všetko nasvedčovalo tomu, že podnik, ktorý mal za sebou pomerne búrlivú novodobú históriu spojenú s privatizáciou niekdajšieho štátneho podniku i viacnásobnou transformáciou vlastníckych vzťahov medzi jeho akcionármi, padne úplne na koliená. Jediným východiskom pre jeho vedenie sa ukázal strategický investor, ktorý sa objavil v roku 2005. Nový majiteľ SITNO HOLDING v 1. polroku 2005 navýšil základné imanie Vagónky na súčasných 70 mil. Sk, cez neho sa realizovala aj kúpa akcií spoločnosťou Slavia Capital Group. Je len samozrejme, že ani po tomto kroku sa situácia v podniku nezmenila zo dňa na deň. Noví akcionári však vytýčili hlavné priority.

– Kľúčovou úlohou bolo stanoviť výrobný program vhodný pre súčasné technológie, zabezpečiť postupný rozvoj a rast výroby a dosa-

hovať vyššiu pridanú hodnotu pri využití technologických možností spoločnosti, – zdôrazňuje Ing. Peter Pač. Objem výroby vo Vagónke dosiahol v roku 2005 asi 150 mil. Sk, nasledujúci rok 156 mil. Sk. Vedenie podniku sa nevyhlo ani prepúšťaniu zamestnancov, ku koncu roka 2005 ich počet znížilo na 221, nasledujúci rok na 196. Už v roku 2006 sa však Vagónka dostala z „červených“ čísel, keď dosiahla aspoň „symbolický“ zisk 3,915 mil. Sk.

– Tento rok považujeme vo firme za prelomový. Svedčí o tom nielen objem výroby na úrovni 180 mil. Sk pri prednostnom raste objemu produkcie s vyššou pridanou hodnotou, ale aj takmer 30-percentný podiel železničného programu, ktorý sme pokryli zákazkami od súkromných železničných dopravcov, – komentuje generálny riaditeľ Vagónky Trebišov a dodáva, že až polovica súčasnej produkcie podniku smeruje priamo na vývoz. Ak by sme však prihliadli na domácej sprostredkovateľov, tak až 90 percent produkcie z trebišovskej Vagónky končí v zahraničí.

– Už na budúci rok 2008 si trúfame na produkciu prevyšujúcu 200 mil. Sk. V tejto súvislosti počítame s ďalšou stabilizáciou výrobného programu založeného na výrobe častí vagónov, opravách nákladných vozňov a výrobe veľkých zvarencov, medzi ktoré patria rámy pre prístavné a automobilové ťahače, kontajnery, silá, haly a ďalšie technologické celky. Venovať sa budeme tiež výrobe interiérových

kozubov a poskytovaní služieb v oblasti prekládky, skladovania, dopravy, colných skladov a špedície. Práve na túto poslednú skupinu služieb máme vytvorené vhodné podmienky prostredníctvom vlastnej širokorozchodnej železničnej vlečky a vlečky normálneho rozchodu. V jej areáli sa nachádzajú colný sklad a priestory na skladovanie na voľnej ploche alebo v halách, – doplnia Ing. Peter Pač. Naplnenie plánovaných zámerov by malo podľa neho vyústiť aj do prijímania nových zamestnancov, ktorých úlohou bude zabezpečiť nábeh nových výrobných a modernizáciu technológií a výrobných priestorov.

Súčasná akcionárska štruktúra v trebišovskej Vagónke je v polohe dvoch veľkých akcionárov: spoločnosti SITNO HOLDING s podielom 59,6 percenta a spoločnosti CAPITALUE s. a. so 40-percentným podielom. Asi 0,4 percenta akcií vlastní drobní akcionári z radov súčasných a bývalých zamestnancov podniku.

Desana MERTINKOVÁ



Model rýchlovlaku Transrapid v životnej veľkosti je umiestnený na mníchovskom letisku.

Snímka TASR/AP

Lietajúci vlak

Lietajúci vlak. Takto familiárne o ňom hovoria jeho priaznivci, ktorí sú nadšení rozhodnutím bavorskej spolkovej dráhy, nemeckých železníc a konzorcia firiem ThyssenKrupp a Siemens postaviť magnetickú rýchlodráhu spájajúcu mníchovskú hlavnú stanicu s miestnym letiskom. Práve po nej má jazdiť 450-kilometrovou rýchlosťou rýchlovlak poháňaný lineárnymi motormi a vznášajúci sa niekoľko centimetrov nad traťou vďaka silnému magnetickému poľu vytváranému magnetmi zabudovanými v trati i vo vlaku.

Rozhodnutie padlo iba koncom septembra a stavba sa má začať v lete v roku 2008. Avšak nie všetci zdieľajú všeobecné nadšenie. Nový vlak bude síce najmodernejší a najrýchlejší, ale bude jazdiť po veľmi drahej trati. Hoci bude dlhá „iba“ 40 kilometrov, jej výstavba pohltí 1,85 mld. eur (takmer 64 mld. Sk!). Aj preto bude ukončená v roku 2014 a na jej financovaní sa bude podieľať centrálna vláda. To by však mala kompenzovať skutočnosť, že namiesto dnešných 40 minút vlak „preletí“ trať len za 10 minút. Niektorým to však nestačí a pripomínajú minuloročnú tragickú nehodu na skúšobnom 32-kilometrovom „magnetickom“ okruhu pri Lathene, ktorá si vyžiadala 23 obetí.

Nemci rozvíjajú projekt magnetickej rýchlodráhy označovanej ako Transrapid už viacero desaťročí. Doma sa však doteraz museli uspokojiť so skúšobným okruhom. Jediná komerčná magnetická rýchlodráha Transrapid je zatiaľ v prevádzke iba v Číne, kde spája šanghajské letisko s centrom mesta. Aj preto nemeckí výrobcovia zapojení do projektu intenzívne uvažujú o ďal-

ších možnostiach. Tie sa im opätovne ponúkajú v Číne, hoci niektorí obyvatelia Šanghaja protestujú proti ďalšiemu rozširovaniu Transrapidu. Predbežný záujem prejavil Irán, ktorý si dal v Nemecku vypracovať štúdiu na vybudovanie 800 kilometrov dlhej trate pre pútnikov, ktorá by viedla z Teheránu do mesta Mašhad pri afganskej hranici.

Transrapid má svojho „konkurenta“ v Japonsku, kde sa síce magnetická rýchlodráha tiež iba testuje. Japonský „magnetický“ rýchlovlak JR-Maglev MLX01 je však držiteľom svetového rekordu v rýchlosti jazdy, keďže v roku 2003 dosiahol rýchlosť 581 km/h. Transrapidu sa doteraz podarilo „iba“ tesne pokoriť 500-kilometrovú hranicu. O výstavbe trate pre „lietajúce“ vlaky najnovšie uvažujú v Británii, Indii a USA. Keďže najväčším „nepriateľom“ magnetickej vlaku pri zvyšovaní rýchlosti je odpor vzduchu, vo Švajčiarsku uvažujú o vytvorení sústavy tunelov zbavených vzduchu, ktorými by sa jazdilo rýchlosťou vyššou ako 500 km/h.

(tin)

Únia zachráni projekt Galileo

Európska komisia predložila 19. septembra návrh na záchranu európskeho satelitného navigačného systému Galileo, ktorým chce vyriešiť problém jeho dofinancovania príspevkom z rozpočtu únie. Financovanie projektu malo byť verejno-súkromné, avšak Brusel pred niekoľkými mesiacmi zistil, že firmy tvoriace konzorcium pre zriadenie systému nedodrжали stanovený májový termín na vyriešenie vzájomných sporov a zriadenie zastrešujúceho úradu pre riadenie celého projektu. V dôsledku týchto sporov sa projekt s rozpočtom 3,6 mld. eur (asi 121,9 mld. Sk) ocitol v hlboké kríze. Chýba naňho totiž až 2,4 mld. eur (81,1 mld. Sk).

Systém Galileo, ktorý má pozostávať z 30 družíc, sa má stať civilnou alternatívou k americkému Globálnemu pozičnému systému (GPS). Systém by sa mal spustiť v rokoch 2011 až 2012 a bude ponúkať služby na verejné použitie – najmä na určovanie pozície, služby na komerčné využitie, služby spojené so záchranou života – najmä v námornej, leteckej a železničnej doprave, služby pre orgány štátnej a verejnej správy – napríklad pre políciu, colnú správu, pri riešení krízových situácií, na vyhľadávanie a záchranné služby.

(eu)

Viac práv pre cestujúcich

Európsky parlament schválil 25. septembra odškodňovanie cestujúcich za meškanie vlakov. Nové pravidlá sa týkajú tých cestujúcich, ktorí budú cestovať cez viac ako jednu krajinu v rámci EÚ. Napríklad za hodinové alebo dlhšie meškanie medzinárodného vlaku by mali mať možnosť požadovať kompenzáciu vo výške štvrtiny cestovného, za vyššie dvojhodinové meškanie by mali mať možnosť žiadať naspäť až polovicu cestovného.

Všetci pasažieri novými opatreniami získavajú aj ďalšie práva, akými sú napríklad zodpovednosť prepravnej spoločnosti za cestujúcich a ich batožinu, ako aj právo na vstup s bicyklom. Železničné spoločnosti by mali tiež vynaložiť primerané úsilie na to, aby mohli invalidní a menej mobilní pasažieri využívať ich služby aj na menších a menej známych staniách. Na zabezpečenie niektorých požiadaviek, ako napríklad právo vziať si do vlaku bicykel, budú mať členské krajiny čas až 15 rokov.

Uvedený balík opatrení zároveň sľubuje, že do roku 2009 zabezpečí všetkým rušňovodičom základnú zdravotnú starostlivosť a profesionálne vzdelanie v ich odbore. Počíta tiež s liberalizáciou medzinárodných dráh, ktoré by mali byť otvorené konkurencii už v roku 2010. Navrhované opatrenia sa pôvodne vzťahovali len na medzinárodnú dopravu, parlament si však v členských štátoch presadil, že niektoré časti návrhu sa budú vzťahovať aj na železničnú dopravu v rámci jednotlivých štátov Európskej únie.

(eu)

Nový termín pre ČD Cargo

ČD Cargo, nová avizovaná dcérska spoločnosť Českých dráh, by mala vzniknúť 1. decembra 2008. Do nej by malo z materskej firmy prejsť 13,5 tisíc zamestnancov. Z pohľadu výkonov patrí nákladnej doprave ČD 5. priečka v Európe. Vlni svoj zisk z nákladnej dopravy ČD vyčísli na 1,5 mld. českých korún. Až 600 mil. korún z tejto sumy však pohltilo krížové financovanie osobnej dopravy. V prvom polroku tohto roku tržby ČD z nákladnej dopravy vzrástli medziročne o 709 mil. Kč (+ 8,7%), objem prepravy o 2,6 mil. ton (+ 6,1%).

ČD čakajú aj ďalšie zmeny. Od 1. januára presunú do Správy železničnej dopravnej cesty ďalších 10 tisíc zamestnancov. Súvisí to s novými úlohami SŽDC, ktorá bude po novom vykonávať údržbu tratí, trakčného vedenia a zabezpečovacích zariadení. Takisto bude vydávať aj cestovný poriadok, čo doteraz bolo v kompetencii ČD. Po všetkých zmenách sa počet zamestnancov ČD zoštíhli na 31 tisíc. (eu)

Investori v DB

Nemecká vláda schválila zákon o čiastočnej privatizácii železničnej spoločnosti Deutsche Bahn. Výnosy z privatizácie si rozdelia štát a DB. V prvej etape koncom budúceho roka štát predá súkromným investorom štvrtinu akcií DB, do roku 2009 to bude 49 percent.

Do rúk investorov sa však nedostane ani jediný kilometer z 34 tisíc km tratí, tie spolu so stanicami a rozvodmi elektriny zostanú ešte 15 rokov v rukách štátu. Spolková vláda na nasledujúcich 15 rokov vydela na údržbu siete 2,5 mld. eur ročne. Vlni DB prepravili 1,8 mld. cestujúcich a 307,6 mil. ton tovaru, za čo utrhli 30,1 mld. eur. Ich čistý zisk bol 1,7 mld. eur. DB zamestnávajú 229 200 železničiarov. (eu)

Stop fajčenie

Od 1. septembra platí zákaz fajčenia vo všetkých nemeckých a rakúskych vlakoch. Cigaretu si od 1. septembra nezapálite ani v medzinárodných vlakoch v Českej republike. Od 9. decembra dokonca už ani v jednom vlaku ČD. (eu)

Privatizácia MÁV Cargo: najviac vraj ponúkli Slováci

Najvyššiu cenovú ponuku v 1. kole medzinárodného tendra na privatizáciu 100-percentného podielu v maďarskej nákladnej železničnej spoločnosti MÁV Cargo vraj podalo slovenské konzorcium, ktoré za týmto účelom ako rovnocenní partneri vytvorili finančná skupina Slavia Capital Group, a. s., a špedičná firma Šped-Trans, a. s. Levice. Celkove sa do tendra prihlásilo 12 záujemcov, siedmi z nich postupujú do 2. užšieho kola, ktoré má uzávierku 19. októbra 2007. Do tohto termínu musia postupujúci uchádzači podať záväznú cenovú ponuku.

Slovenské konzorcium údajne v 1. kole ponúklo za 100 percent akcií MÁV Cargo 81 mld. forintov, čo je v prepočte 10,7 mld. korún. Táto ponuka mala zároveň ako jediná mierne prevyšovať očakávania predávajúceho vlastníka – maďarských štátnych železníc MÁV (99% akcií) a MÁV Vagyonkezelő (1%). Hovorca spoločnosti Slavia Capital Group Peter Benčurik síce odmietol uvedenú cenu nášmu časopisu potvrdiť s odvolaním sa na dôvernosť údajov v zmysle privatizačných podmienok. Avšak pripustil, že aktuálne informácie získané z data-roomu, do ktorého majú prístup všetci postupujúci uchádzači, môžu mať za následok ďalšie zvyšovanie ponukovej ceny v 2. kole tendra.

– Z hľadiska vecného a finančného sme pripravení ponúknuť najlepšie podmienky. Sme toho názoru, že naša ponuka je vyvážená, odborná a atraktívna. Ako súkromný investor máme záujem o čo najefektívnejšie fungovanie spoločnosti MÁV Cargo a o jej rozvoj. Zmyslom privatizácie je transformácia vlastníctva od verejného k súkromnému a zvýšenie efektívnosti privatizovaného subjektu. Tento zmysel chceme a vieme naplniť, – zhodnotil ambície slovenského konzorcia Peter Benčurik. Zároveň naznačil aj ďalšie vyhliadky: – Nemyslíme si, že privatizáciou spoločnosti MÁV Cargo ohrozíme slovenských železničných dopravcov. Naším cieľom je najst

vhodné synergie na zvýšenie spolupráce so slovenskými subjektmi, zjednodušiť cezhraničné vzťahy a zrýchliť prepravu. V súčasnosti je cestná preprava veľmi vyťažena a preto ponúkame ďalšiu perspektívnu a ekologickú alternatívu. Efektívnosť je hlavným parametrom celého procesu.

Do 2. kola privatizačného tendra tiež postúpili: pôvodom americko-kanadské Cargo Central Europe Consortium registrované v Holandsku (jeho zakladateľ v roku 2001 privatizoval estónske železnice, vlni vstúpil na poľský trh a v spojení s ďalšími partnermi sa uchádzal aj o kúpu slovenského Carga), Grampet z Bukurešti, Magyar Rail Cargo Vagyonkezelő z Budapešti, maďarsko-rumunsko/luxembursko-austrálske MC Solution Consortium, holandský holding New World Resources Transportation (v Čechách vlastní najväčšieho súkromného železničného dopravcu OKD Doprava) a najviac favorizované rakúsko-maďarské konzorcium Rail Cargo Austria a GySEV. MÁV Cargo vlastní 13 tisíc vozňov a zamestnáva 3100 železničiarov. (tin)

Eurostar jazdí rýchlejšie

Vlakové spojenie medzi Parížom a Londýnom bude od 14. novembra o 20 minút rýchlejšie. Spoločnosť Eurostar, ktorá prevádzkuje vlaky jazdiace cez tunel vedúci pod prieplavom La Manche, totiž na tento termín ohlásila nový cestovný poriadok High Speed 1. Podľa neho jej vlaky absolvujú takmer 500-kilometrovú trasu za 2 hodiny a 15 minút.



Rýchlejšiu jazdu vlakov umožní novopostavená železničná stanica St. Pancras International v Londýne, do ktorej sa presunie trasa vlaku doposiaľ končiaca v londýnskej stanici Waterloo. Výstavba novej stanice spolu s prebudovaním trate stála 5,8 mld. libier. Medzi stavebné a investičné najnáročnejšie úseky patrili preložky koľají ponad rieku Madway a popod Temžu. Vlaky Eurostaru tak budú môcť jazdiť svojou obvyklou rýchlosťou 300 km/h aj v úseku Folkestone (vyústenie tunela na britskej strane) – Londýn. Doposiaľ v tomto úseku museli spomaliť kvôli spoločným tratiťam s miestnymi vlakmi.

Svoju prvú inauguračnú jazdu po „rýchlejšej“ trati absolvoval rýchlovlak Eurostar už 4. septembra. Padol pritom aj jeho rýchlostný rekord, keďže celá cesta z parížskej stanice Gare du Nord do novej londýnskej stanice St. Pancras (na snímke) mu trvala len 2 hodiny 3 minúty a 39 sekúnd. (eu)

Snímka TASR/AP



Nemecké rýchlovlaky Velaro E jazdia v Španielsku pod označením AVE S 103. Siemens už odovzdal španielskym železničiarom RENFE 18 z 26 objednaných súprav. Kontrakt v hodnote 1 miliardy eur zahŕňa aj 14-ročnú údržbu. Siemens tvrdí, že v roku 2008 bude vo svete jazdiť 160 jeho rýchlovlakov: ICE 3 v Nemecku, Velaro E v Španielsku, Velaro CN v Číne a Velaro RUS v Rusku.

Nemecké rýchlovlaky sú doma aj v Španielsku

Ešte v roku 2001 sa španielske národné železnice RENFE a nemecký Siemens dohodli na dodávke 26 vysokorýchlostných vlakov odvodených od úspešnej série ICE 3. O štyri roky neskôr Nemci svojim zákazníkom naživo predstavili novú sériu vlakov Velaro E a 22. júna tohto roku už začal prvý nemecký rýchlovlak v Španielsku pravidelne jazdiť na vysokorýchlostnej trati medzi Madridom a Barcelonou. Trať meria 650 km a súprava Velaro E na nej dosahuje rýchlosť až 350 km/h. Celú vzdialenosť tak prekoná za 2,5 hodiny, zatiaľ čo doposiaľ cesta trvala 4 hodiny.

V septembri minulého roka sériovo vyrábaná súprava Velaro E dosiahla pri skúšobných jazdách maximálnu rýchlosť 404 km/h. Rovnako ako pri súpravách ICE 3, ktoré premávajú v Nemecku, krajinách Beneluxu a zachádzajú aj do Francúzska, je pohon vlaku rozvrhnutý po celej spodnej strane súpravy. Polovica dvojkolesí je hnaná. Velaro E ponúka 404 miest v troch vozňových triedach – Club, Preferente a Turista. Vo všetkých je však zabezpečené maximálne pohodlie. Sedadlá možno otáčať tak, aby cestujúci sedel vždy v smere jazdy. Cestujúci si môžu spríjemniť cestovanie počúvaním rozhlasu alebo sledovaním veľkorozmernej obrazovky, ktorá slúži aj na podávanie informácií. Prostredníctvom presnej družicovej navigácie má cestujúci stále k dispozícii údaje o polohe súpravy.

Výkonná klimatizácia bola špeciálne vyvinutá pre španielske pomery a zaručuje príjemné cestovanie, hoci vonkajšia teplota dosahuje + 50°C. Účinné brzdy umožňujú zastaviť vlak idúci traťovou rýchlosťou 320 km/h na úseku 3 900 m. Velaro E používa štandardný zabezpečovací systém ETCS druhého stupňa (European Train Control System – Európsky vlakový zabez-

pečovací systém), ktorý monitoruje nielen rýchlosť vlaku a vzdialenosť medzi dvoma súpravami na trati, ale aj ďalšie hodnoty potrebné pre bezpečnú jazdu. Spomenutý systém môže nahradiť až 15 systémov, ktoré sa v súčasnosti v Európe používajú, ale nie sú vzájomne kompatibil-

né. Velaro E je teda prvý európsky vlak, ktorý spĺňa požiadavky na európsku interoperabilitu vysokorýchlostných vlakov a môže sa používať takmer na celom európskom teritóriu.

Španielsko sa už v minulých rokoch zaradilo do klubu krajín, ktoré prevádzkujú vysokorýchlostné vlaky. V roku 1992 sa v Seville konala svetová výstava. Pri tejto príležitosti od apríla 1992 začali medzi Madridom a Sevilou premávať vysokorýchlostné súpravy AVE (Lata Velocidad Española), ktoré sú odvodené od známych francúzskych vlakov TGV.

Ing. Milan KLUBAL, snímky SIEMENS AG



V čele súpravy Velaro E je umiestnená trieda „Club“, ktorej súčasťou je konferenčná miestnosť. Na salónik nadväzuje kuchynka. Okrem nej sú vo vlaku ešte tri reštaurácie resp. bufety.

STRUČNE

■ Rakúske železnice ÖBB uviedli 19. júna do prevádzky na stanici Florisdorf najmodernejšiu umývareň vlakov v Európe. Až 90 percent z objemu použitej vody je opätovne recyklovaných, umývanie vlakov je možné aj v zimných mesiacoch. Umývací proces obsluhuje rušňovodič, ktorý zvolil program a pomaly prevedie vlak umývacou linkou. Do roku 2012 plánujú ÖBB vybudovať ďalších sedem takýchto umývacích liniek.

■ Veľká Británia plánuje v nasledujúcich siedmich rokoch investovať do rozvoja osobnej železničnej dopravy viac ako 10 miliárd britských libier. Pripravovaný projekt sa zameria na obstaranie 1300 osobných vozňov a skvalitnenie londýnskych železničných tratí. Naopak, plánované rozšírenie siete vysokorýchlostných tratí medzi severom a juhom krajiny v súčasnosti Británia pozastavila. Rozhodnutie súvisí s očakávaným 20-percentným nárastom cestujúcich do roku 2014.

■ Rakúska spoločnosť Kapsch CarrierCom AG získala objednávku na ďalšie rozšírenie digitálneho vlakového komunikačného systému na českých železničiach. Od roku 2005 vybavil Kapsch digitálnym systémom pre komunikáciu vlakov a pozemného personálu trať Děčín – Praha – Kolín. Nový projekt sa týka trate z Kolína až na slovenský hraničný priechod Kúty, prípadne do rakúskeho hraničného mesta Hohenau.

■ Prvú železnicu na európskom kontinente uviedli do prevádzky pred 175 rokmi, presnejšie 1. augusta 1832. Bola to 129 km dlhá kónská železnica z Českých Budějovic do rakúskeho Lincu. Jej prvý úsek dlhý 62 km do Kerschbaumu bol však otvorený už v septembri 1828. Koňka slúžila najmä na prepravu soli, od roku 1836 ju začali využívať aj na osobnú prepravu. Posledný vlak ťahaný koňmi po nej prešiel 15. decembra 1870.

■ S pomocou japonských odborníkov si vybuduje vysokorýchlostnú železnicu aj Vietnam. Trať dlhá 1630 km bude stát 33 miliárd dolárov a spojí Hanoj na severe krajiny a Ho Či Minove mesto na juhu. Mala by sa stavať šesť rokov, vlaky vraj budú po nej jazdiť rýchlosťou 350 km/h. Celú trasu by mali absolvovať za menej ako 10 hodín, dnes im to trvá viac ako 30 hodín. (eu)



živote, prezentovali piati významní predstavitelia tohto sektora na Slovensku – ŽOS Zvolen, ŽOS Trnava, EVPÚ Nová Dubnica, Regonik Bratislava a Techlima Nové Mesto nad Váhom. Okrem už tradičných veľkých vystavovateľov ako ČKD VAGONKA Ostrava, DAKO Třemošnice alebo DT Slovenská výhybkáreň a mostáreň prehliadnúť nebolo možné ani „nováčikov“ výstavy. Napríklad firmy Schlatter z Švajčiarska, ThyssenKrupp Gleistechnik z Nemecka, Kovis z Slovinska alebo INFRAM z Českej republiky.

Jednotliví vystavovatelia však svoje prednosti a kvality nedokazovali len zaujímavými expozíciami vo výstavných stánkoch, ale aj prostredníctvom „živých“ exponátov umiestnených v koľajisku výstavného areálu. Miesto si tam našli vyblýskané a novotou voňajúce vozne pre osobnú a nákladnú železničnú dopravu, pracovné koľajové vozidlá a dokonca aj celá trojvozňová dvojpodlažná elektrická klimatizovaná jednotka radu E 471 určená pre rýchlu prímestskú dopravu. V akciovej spoločnosti ČKD VAGONKA Ostrava, ktorá patrí do skupiny ŠKODA HOLDING Plzeň, už vyrobili 34 súprav tejto série. Všetky jazdia vo farbách Českých dráh v širšom okolí Prahy pod označením City Elefant. A mnohých návštevníkov možno v tejto súvislosti napadlo, že by sa určite zišli aj na Slovensku.

Najzaujímavejšie výrobky už tradične organizátori spolu s odbornou porotou ocenili piatimi zlatými medailami ŽEL-RAIL 2007 (pozri dvojstranu 12-13). Celkovú atmosféru podujatia dotvárал ďalší sprievodný program. Napríklad priamo v areáli výstavniska to bol cyklus firemných prednášok ŽEL-RAIL Forum, seminár Európskej únie zväzov železničných inžinierov, premietanie filmov zo súťaže Railfilm 2007, krst knihy Petra Milu „Kronika marketingára“ či vyhlásenie výsledkov súťaže FOTO RAIL. Súbežne s výstavou vo Vrútkach sa na pôde Žilinskej univerzity v Žiline uskutočnila XVIII. medzinárodná konferencia PRORAIL 2007 o súčasných problémoch koľajových vozidiel a XV. medzinárodná konferencia VRT o modernizácii železničných tratí. (dem)



ŽOS
ŽOS Trnava, a.s.

Prekvapenia rôzneho druhu

K prekvapeniam výstavy ŽEL-RAIL 2007 vo Vrútkach patrila opätovná neúčasť vrútockej ŽOS-ky v radoch vystavovateľov. Viacerí zamestnanci domácej fabriky sa však s týmto riešením neuspokojili a svoju konkurenciu si prišli obzrieť na výstavu aspoň individuálne. Ich pozornosti nemohli ujsť ani dva vozne v koľajisku, ktoré tu vystavovala ŽOS Trnava. Prvým z nich bol bielo-červený štvornápravový osobný vozeň 2. triedy radu Bmeer, ktorý vznikol modernizáciou staršieho typu vozňa vyrobeného vo VEB Waggonbau Bautzen. Trnavskí oprávári popracovali na kostre spodku, podvozku, pojazdu i skríni vozňa. Cestujúcim takisto dopriali oveľa vyšší štandard (klimatizácia, vákuové WC, komunikačný a informačný systém, interiér 6-miestnych oddielov a pod.), ktorý je už na Slovensku bežný aspoň vo vlakoch vyššej kategórie.

Oveľa viac neobvyklých noviniek ukrýval druhý vozeň radu Bemz (na oboch snímkach) v bielo-modro-červenom prevedení. Vznikol modernizáciou štvornápravového vozňa radu Beme, ktorý síce vyrobili v roku 1985 v tej istej nemeckej vagónke ako predošlý vozeň, avšak určený bol pre rakúske železnice. Vozne po modernizácii v Trnave slúžia rakúskemu vlastníkovi ako sprievodné vozne pre intermodálnu prepravu nákladných automobilov po železnici v systéme RoLa a sú maximálne prispôbené na odpočinok vodičov kamiónov. Okrem ôsmich priestorných 4-lôžkových spacích odde-

lov v nich nechýba ani jedálenský kútik s dvoma stolmi a štyrmi čalúnenými lavicami na sedenie, na ktorý nadväzuje samostatný z veľkej časti presklený oddiel s kuchynkou. Jej vybavenie na prípravu teplých nápojov a ohrev stravy by určite ocenili v nejednej slovenskej domácnosti. Ruku k dielu priložili aj ďalší partneri trnavskej ŽOS-ky: EVPÚ Nová Dubnica (centrálny zdroj), Regonik Bratislava (regulácia kúrenia a vetrania, informačné a komunikačné zariadenie) a SEC Nitra (osvetlenie). Vozne môžu jazdiť rýchlosťou až 160 km/h a sú vybavené vysokovýkonnými nárazníkmi CRASH.



Vrútky boli štyri dni hlavným mestom železničiarov

60 vystavovateľov, 6 zúčastnených krajín a 5 zlatých medailí. Spokojní mohli byť všetci, organizátori, vystavovatelia i návštevníci. Taká je bilancia 9. ročníka medzinárodnej výstavy pre potreby železníc a dopravy ŽEL-RAIL 2007, ktorá sa konala 18. až 21. septembra a ktorá Vrútky opäť premenila na hlavné mesto železničiarov. K jej mediálnym partnerom patrili aj časopis Železničná revue.

Zásluhou na Slovensku jedinečnej výstavy ŽEL-RAIL si Vrútky na štyri dni skutočne znovu pripomenuli časy svojej najväčšej železničiarkej slávy zo sklonku 19. storočia, ktorú im priniesla výstavba Košicko-bohuminskej železnice v roku 1870, štátnej železnice MÁV zo Šalgotariánu do Vrútok v roku 1873 či železničných dielní a dvoch výhrevní v roku 1874. Výstave preto patričnú pozornosť venovala nielen široká odborná i laická verejnosť, ale tiež všetky tri najväčšie slovenské železničné podniky – Železnice SR, Železničná spoločnosť Slovensko a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, ktoré sa dokonale zhostili aj úlohy generálnych partnerov výstavy. – Počas štyroch dní výstavu ŽEL-RAIL okrem pozvaných hostí, odborníkov a obchodníkov navštívilo 2380 platiacich návštevníkov, – konštatoval spokojne riaditeľ výstavy Ing. Juraj Antal.

Železniční výrobcovia, obchodníci a konzultanti z odvetvia strojárstva, elektrotechniky, elektroniky, informačných technológií, strojárstva a železničného staviteľstva sa o pozornosť návštevníkov i obchodných partnerov uchádzali predovšetkým v krytej hale výstavniska. Napríklad v spoločnom stánku Asociácie výrobcov a opravárov koľajových vozidiel (AVOKOV) sa spoločne, tak ako v reálnom



Výstava ŽEL-RAIL vo Vrútkach je tradične spojená s ocenením najzaujímavejších exponátov. Tohto roku organizátori a odborná porota udelili päť zlatých medailí, ktoré za technickú progresivitu, originalitu a inováciu získali: SKANSKA DS z Brna, ThyssenKrupp Dopravné stavby Slovensko z Bratislavy, Traťová strojná spoločnosť z Pardubic, Regonik z Bratislavy a ŽOS Zvolen. Z ocenenia mali radosť zástupcovia všetkých uvedených spoločností.

Zlaté medaily ŽEL-RAIL za progresivitu a originalitu

Motorová jednotka s motorovým a riadiacim vozňom MJ 813-913

Štvornápravová motorová jednotka zo ŽOS Zvolen je zložená z motorového vozňa radu 813 a riadiaceho vozňa radu 913, ktoré sú trvalo spojené zadnými čelami. Zostavená je z dvoch zmodernizovaných prípojných vozňov radu 011. Do zachovaných skriň a rámov podvozku bol dosadený nový hnací agregát tvorený spaľovacím motorom MAN – EURO III, štvorstupňovou automatickou trakč-

nou prevodovkou Voith Diva a reverzačnou nápravovou prevodovkou Gmeinder. Riadenie jazdy a dynamickej brzdy je ovládané mikroprocesorom pri spolupráci riadiaceho systému motorového vozňa a riadiacich systémov hnacieho agregátu. Hnacie vozidlo je spojené s riadiacim vozňom spriahlom Schaku – Voith. Prechod medzi vozidlami je realizovaný prechodovým tuncelom Hübner.



Podval pre ocelové mosty SBS

Spoločnosť ThyssenKrupp Gft Gleistechnik z Essenu má viacero skúseností s používaním ocelových podvalov tvaru Y, ktoré sa hodia nielen pre všetky typy rozchodov, ale aj pre bezстыkovú koľaj do polomeru 160 metrov či pre rýchlosti do 230 km/h. Jej ypsilonové podvaly tak možno vidieť nielen v Nemecku, ale už aj v Poľsku a susednom Česku. Na Slovensku budú mať premiéru pri rekonštrukcii druhého bratislavského tunela, kde sa počíta s ich pokládkou do asfaltu v dĺžke 600 metrov.

Na výstave vo Vrútkach spoločnosť prostredníctvom svojej dcéry ThyssenKrupp Dopravné stavby Slovensko predstavila svoju myšlienku používať ocelové podvaly aj na železničných mostoch. Prvýkrát ju realizovala na železničnom moste v blízkosti stanice Wickede, potom nasledovali ďalšie. Problémy jej nerobili ani oblúky s prevýšením do 150 metrov. Ponúkla pritom dve alternatívy: ocelové podvaly s vodiacou lištou a podvaly pre priame upevnenie na mostný profil.

Mobilná zväracia súprava

Mobilná súprava spoločnosti SKANSKA DS Brno je už na prvý pohľad výnimočná svojím „obojživelným“ podvozkom, vďaka ktorému sa môže presúvať po ceste i po koľajach. Prestavbu skriňového automobilu DAF 95 realizovala spoločnosť SaZ Hodonín, ktorá sa zaoberá úpravami cestných vozidiel pre koľajovú dopravu. Upravené vozidlo nesie zväracie

zariadenie ukrajinského pôvodu, ktoré tvorí agregát, zväracia hlavička K 922.1 a riadiace centrum. Zväracie zariadenie sa používa pri zváraní koľajníc elektrickým odporom pri teplotách od mínus 3 do plus 35 stupňov Celzia. Celý proces je riadený počítačom, ktorý vydá aj atest kvality. Novinkou však nie je technológia zvárania, ale dvojcestné vozidlo, ktoré SKANSKA DS od

septembra minulého roku používa v skúšobnej prevádzke pri modernizácii slovenských a českých koridorov. Jej zamestnancom pri týchto prácach asistujú zvärači Českých opravovní a strojárni PIRELL z Českej Třebovej, ktorí majú na starosti následné aluminotermitické zváranie vyhotovených 450-metrových koľajových pásov do konečnej dĺžky pri teplotách 17 až 23 stupňov Celzia.



Motorový pracovný vozeň MPV 22.1

Traťová strojná spoločnosť z Pardubic sa zaoberá nielen údržbou tratí, ale aj opravami a rekonštrukciami traťových mechanizmov. V oblasti rekonštrukcií sa doteraz presadila zásluhou koľajového žeriavu UK 25/18.1 a motorového plošinového vozňa MPD 2. Jej poslednou novinkou je motorový pracovný vozeň MPV 22.1, ktorý vznikol náročnou rekonštrukciou vozňa DGKu 5.

Pri prestavbe bola sice zachovaná pôvodná časť rámu podvozku, dvojkoľia, brzdové tiahlo a pruženie vozňa, avšak zároveň bola zosilnená predná a zadná časť rámu. Na ňom je umiestnená komfortná kabína pre 6-člennú posádku a hydraulický žeriav, ktorý môže byť doplnený o nadstavbu s kosačkou. Ďalším doplnkom môže byť nové patentované nakladacie zariadenie, ktoré slúži pre manipuláciu s nákladom

aj pod zapnutým trolejovým vedením. Únosnosť vozidla je 15,5 tony, jeho maximálna rýchlosť 80 km/h a spotreba pohonných hmôt o polovicu nižšia ako pred rekonštrukciou. Problémom nie je ani napájanie elektrických pracovných nástrojov, ktoré traťová údržba bežne používa v teréne. TSS už zmodernizovala tri pracovné vozne, všetky využívajú správy dopravnej cesty na českých železničiach.



Blok riadenia brzd BRB

Bratislavská spoločnosť Regonik si z tohtoročnej výstavy ŽEL-RAIL odniesla v poradí už štvrtú zlatú medailu. Tentoraz ju získala za elektroniku riadenia brzd určenú pre rušne s brzdičom DAKO BSE. Reprezentuje ju nový blok riadenia brzd BRB, ktorý riadi elektropneumatickú brzdú a prijíma požiadavky z pripojených vozňov na núdzové brzdenie. Výsledkom je nielen účinnejšie brzdenie, ale aj vyššia bezpečnosť osobného vlaku napriek jeho rýchlejšej jazde.

Regonik tak vyhovel spoločnej požiadavke spoločností ŠKODA Transportation Plzeň a DAKO Třemošnice v súvislosti s vývojom nového trojsystémového rušňa 109 E pre České dráhy. Pre tieto rušne je určený variant BRB 20, ktorý sa má postupne inštalovať do 20 nových lokomotív. Nový blok riadenia brzd vo variante BRB001 si však našiel uplatnenie aj na Slovensku. Doteraz doplnil výbavu 11 rušňov radu 350, celkovo sa však uvažuje o 18 kusoch. Podobne by malo byť budúci rok vybavených aj ďalších 28 rušňov radu 362 resp. 363.



Zaznamenali sme

Od teplomerov a termostatov k čoraz múdrejším regulačným systémom



REGONIK
spol. s r.o.

Hoci väčšina Slovenska v apríli v deväťdesiatom treťom roku myslela skôr na príjemné veci spojené s nástupom jari, slovenskí železničari so značným znepokojením prehodnocovali svoje vyhliadky už na najbližšie zimné obdobie. Vrásky na čele im spôsobovali najmä dlhoprstí cestujúci, ktorí si z cesty vlakom s obľubou odnášali domov ortuťové kontaktné teplomery. Práve tie, ktoré mali „strážit“ reguláciu kúrenia v osobných železničných vozňoch vyrobených vo vagónke Waggonbau Bautzen v bývalej NDR. Táto zberateľská vášeň bola natoľko rozšírená, že hrozilo, že mnohé z týchto vozňov jazdiacich v bývalom Československu nebudú na zimnú prevádzku spôsobilé.

V tom čase sme ešte so železnicou nemali také stabilné vzťahy ako dnes. Naša firma mala len jeden rok a za sebou jednu zrealizovanú zákazku pre bývalé ČSD. V rámci nej sme pre železnicu dodali kontaktné digitálne teplomery, ktoré mali kontrolovať teplotu náprav na špeciálnych malokolieskových vozňoch určených na prepravu kamiónov. Hoci železničari tieto teplomery napokon využili v inej oblasti, ako sa pôvodne plánovalo, dobré meno nám predsa len urobili. Tak sa stalo, že vtedajšie ŽSR, ktoré vznikli ako štátny podnik pri rozdelení federácie a niekdajších ČSD na prelome rokov 1992 a 1993, si pri riešení svojho problému s reguláciou kúrenia v osobných vozňoch vybrali pre spoluprácu práve nás, – spomína na začiatky firmy Regonik spol. s r. o. so sídlom v Bratislave jej konateľ Ing. Vladimír Hruškovič.

Mladá firma, ktorú založili traja bývalí pracovníci bratislavského štátneho podniku TESLA Elektroakustika, ponuku na spoluprácu nielenže prijala, ale hoci problém aj elegantne vyriešila. – ŽSR sme totiž ponúkli lacnú náhradu za staré teplomery v podobe elektronického termostatu EPT 01, ktorý sme sami vyvinuli, otestovali a pripravili do sériovej výroby. Vďaka tomu mohlo byť do prevádzky postupne nasadených až 4000 nových termostatov pre reguláciu kúrenia v osobných vozňoch, – pokračuje Ing. Vladimír Hruškovič. Elektroinžinieri z Regoniku splnili aj ďalšiu „špeciálnu“ objednávku železničiarov. Bol ňou skromný a nenápadný dizajn regulátorov kúrenia a vetrania vozňov s mikroprocesorovým riadením, ktorý nemal



Konatelia Regoniku zľava Ján Valovič, Ing. Ľudovít Sedlák, Ing. Vladimír Hruškovič a vývojový pracovník Ing. Peter Novák na výstave ŽEL-RAIL vo Vrútkach demonštrujú, ako bude prostredníctvom nového GSM modulu fungovať diagnostika regulačného systému klimatizácie v osobných vozňoch. Údaje o aktuálnom stave regulácie bude možné kontrolovať na diaľku pomocou počítača.

priťahovať pozornosť prípadných zlodějov. Aj preto boli nové programovateľné regulátory kúrenia PRK bez displeja a vyzerali ako obyčajné malé čierne skrinky. Tieto postupne nahradili poruchovú reléovú logiku regulácie vo viac ako 1000 vozňoch slovenských železníc.

Zaujímavé príležitosti ponúkla železnica Regoniku aj v nasledujúcich rokoch. Ich výsledkom bol napríklad nový informačný systém pozostávajúci zo zvukového hlásenia a optických informačných tabúľ, ktorým sú vybavené elektrické vlakové súpravy na Tatranských elektrických železničiach a Ozubnicovej železnici Štrba – Štrbské Pleso či modernizované motorové jednotky radov 812, 840 vrátane najnovšej súpravy 813-913. Pečať Regoniku nesie tiež vlakový rozhlas v modernizovaných vozňoch IC vlakov či stále dokonalejšie zariadenia pre reguláciu kúrenia, vetrania a chladenia, resp. celkovej klímy v osobných železničných vozňoch nielen na Slovensku, ale aj v Česku, Maďarsku a Rakúsku. Regonik však medzitým svoje regulačné systémy pre klimatizáciu inovoval o novú diagnostickú funkciu, vďaka ktorej je táto regulácia podstatne spoľahlivejšia.

– Ak pred rokmi museli slovenské železnice bezporuchovú prevádzku IC vlakov na trase Bratislava – Košice „poisťovať“ záložnými vozňami pripravenými na trati, dnes je to už minulosťou, – konštatuje Ing. Vladimír Hruškovič. Je to možné aj zásluhou nových regulátorov klimatizácie vybavených konektorom na káblové pripojenie diagnostického počítača, do ktorého sa prenesú všetky dôležité údaje o sta-

ve regulovaného systému. Aby im porozumeli železniční opravári, na to ich opäť vyškolili zamestnanci Regoniku, ktorí sú autormi používaného regulačného i diagnostického softvéru.

– V súčasnosti ideme ešte ďalej. Káblové spojenie medzi diagnostickým systémom v regulátore a diagnostickým počítačom chceme nahradiť bezdrôtovým diaľkovým spojením prostredníctvom nového GSM modulu. Tým dosiahneme, aby odborníkom v určenom centre bola prostredníctvom mobilu prístupná nielen diagnostika regulačného systému klimatizácie v konkrétnom vozni, ale aby tiež zároveň mohli určiť polohu tohto vozňa na trati, – upresňuje konateľ Regoniku. S touto novinkou sa firma predstavila na tohtoročnej výstave ŽEL-RAIL vo Vrútkach. A hoci si nový prototyp regulačného zariadenia bude musieť ešte počkať na zaradenie do bežnej prevádzky, jeho prínos do budúcnosti je nepopierateľný už teraz.

Regonik v minulom roku dosiahol 20-násobok obratu v porovnaní s prvým rokom svojho pôsobenia a zároveň výrazne stabilizoval svoje produktové portfólio. V súčasnosti 40 percent jeho výkonov súvisí s regulačnými systémami kúrenia, vetrania a chladenia, ďalších 40 percent s optickými a akustickými informačnými systémami a zvyšok pripadá na rôzne regulačné zariadenia pre brzdné systémy, blokovanie dverí a pod. To všetko, samozrejme, v súvislosti so železničnými koľajovými vozidlami. Firma pritom zabezpečuje nielen vývoj, ale aj výrobu a montáž svojich výrobkov vrátane príslušného záručného servisu. (tin)

Železničný program sa im osvedčil

Elektrotechnický výskumný a projektový ústav v Novej Dubnici nie je v železničnej branži žiadnym nováčikom. Hoci ako akciová spoločnosť začal fungovať v roku 1992, jeho korene siahajú ešte na pôdu výskumno-vývojovej základne niekdajšieho kombinátu ZŤS Martin. Kým kedysi jeho pracovníci riešili úlohy spojené s vývojom elektrotechnických a elektronických zariadení a systémov pre stroje používané vo viacerých priemyselných odvetviach, v súčasnosti tvorí železničný program až dve tretiny celkovej produkcie EVPÚ a. s. Firma so svojimi 250 zamestnancami dosiahla vlni obrat takmer 511 mil. korún.

– V rámci železničného programu sa zameriavame predovšetkým na vývoj a výrobu zariadení elektrotechniky a výkonovej elektroniky pre trakčné a pomocné pohony rušňov a osobných vozňov a taktiež pre železničnú infraštruktúru, – vysvetľuje obchodný riaditeľ spoločnosti Ing. Ivan Lokšeninec. Do tejto kategórie patria napríklad zdroje pre napájanie zariadení osobných rýchlikových vozňov, zdroje pomocných pohonov a trakčné meniče pre diesel-elektrické či elektrické rušne, usmerňovače pre napájacie stanice, kompenzátory účinníka

pre trakčné transformovne a statické meniče pre ohrev výhybiel. Zariadenia z produkcie EVPÚ sa tu nielen navrhujú, ale aj skúšajú v laboratóriách testovacieho centra SKTC101, ktoré je tiež súčasťou akciovej spoločnosti.

– Vykonávame všetky náležité elektrické a enviromentálne skúšky našich zariadení vrátane skúšok elektromagnetickej kompatibility v EMC laboratóriu alebo priamo na koľajovom vozidle. Takisto zabezpečujeme výrobu prototypov, ako aj sériovú výrobu, ktorá sa pri väčšom počte kusov realizuje v našej dcérskej spoločnosti EVPÚ-ZVS a. s. v Dubnici nad Váhom, – komentuje obchodný riaditeľ. Podnik svoje aktivity v rámci železničného programu nevyvíja len pre slovenských zákazníkov, ale aj pre klientelu v Česku, Maďarsku, Chorvátsku, Rusku a v západnej Európe.

Väčšina zákaziek má síce rýdzo komerčný charakter, firma sa však zapája aj do štátom podporovaných programov v rámci vývoja nových zariadení a technológií. – V súčasnosti napríklad spolupracujeme s Fyzikálnym ústavom SAV a Fakultou elektrotechniky a informatiky STU Bratislava na vývoji aplikácií nanokryš-

EVPÚ

Elektrotechnický výskumný a projektový ústav a. s.

talických materiálov v oblasti jadier strednofrekvenčných transformátorov. Tento program podporuje Agentúra pre vedu a výskum. Širokú spoluprácu máme aj so Žilinskou univerzitou a Trenčianskou univerzitou, – upresňuje Ing. Ivan Lokšeninec.

Medzi posledné železničné novinky v EVPÚ patrí menič budenia pre elektrodynamickú brzdu rušňov, na vývoji ktorého Novodubničania intenzívne spolupracovali so Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia a Železničnou spoločnosťou Slovensko. Pripravili dve alternatívy projektu: menič budenia EDB typu JR 48/10-315 určený pre ťažké nákladné rušne radu 131 a menič EDB typu JN 2x600/20-715 pre rušne radu 350, ktoré sa využívajú v osobnej rýchlikovej doprave a na vozbu expresných nákladných vlakov. Skúšobná aplikácia tejto novinky na hnacích vozidlách radu 131 v minulom roku priniesla výsledky, ktoré predčili pôvodné očakávania. Keďže konštrukčnú zmenu dráhového vozidla už schválil Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, používaniu novej brzdovej v bežnej prevádzke už nič nebráni. (dm)

EVPÚ

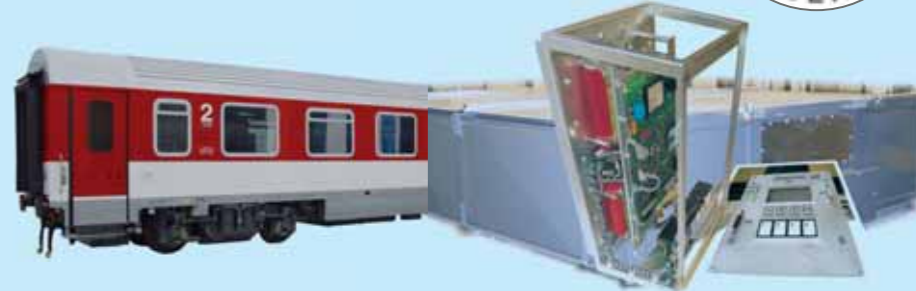
ELEKTROTECHNICKÝ VÝSKUMNÝ A PROJEKTOVÝ ÚSTAV a. s.

Trenčianska 19
018 51 Nová Dubnica

tel.: +421/42/44 03 133
fax: +421/42/44 34 252
sales@evpu.sk, www.evpu.eu



- VÝVOJ, NÁVRH, VÝROBA
- MENIČE A STRIEDAČE
- NABÍJAČKY BATÉRIÍ
- KOMPLETNÉ CENTRÁLNE ZDROJE ENERGIE



KOMPLETNÉ RIEŠENIA PRE INTEROPERABILITU

- IGBT meniče
- riešenia pod vozeň
- modulárna koncepcia
- vyhovujúce požiadavkám UIC



Meniče napájané z trolejového vedenia

- viacsystémové napájanie
- jednoduchá diagnostika
- ľahká údržba



Komora pre EMC skúšky

...OSOBNÉ VOZNE...RÝCHLIKY...PRÍMESTSKÉ JEDNOTKY...VOZNE METRA...
...ELEKTRICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA RÝCHLOSTNÝCH KORIDOROV...

Variabilné konštrukčné riešenie

Elektrická jednotka radu E 471 má v základnom prevedení podobu trojvozňovej dvojpodlažnej ucelenej súpravy zostavenej z elektrického, vloženého a riadiaceho vozňa. Ďalším variantom je dvojvozňová súprava bez vloženého vozňa, spojením cez automatické spriahlo je však možné spojiť až štyri súpravy do jedného vlaku. Jednotka je konštrukčne riešená pre rýchlosť 160 km/h.



ŠKODA ČKD VAGONKA, a. s.
člen skupiny TRANSPORTATION



City Elefant

sa predstavil na Slovensku

ČKD VAGONKA, a. s., v Ostrave, člen skupiny Transportation ŠKODA HOLDING, patrí medzi popredných výrobcov koľajových vozidiel. Návštevníkov výstavy ŽEL-RAIL 2007 vo Vrútkach zaujala dvojpodlažnou súpravou E 471 pre rýchlu prímestskú dopravu s označením City Elefant. Keďže išlo v poradí už o 34. súpravu z plánovanej 60-kusovej série pre České dráhy, vyznačovala sa viacerými inováciami a vylepšeniami.



Moderné riadenie

Počítačové riadenie umožňuje riadiť z jednej kabíny rušňovodiča vlak zložený až zo štyroch jednotiek. Rušňovodič môže využívať systém automatického riadenia vlaku ARV, zariadenie na optimalizáciu jazdy a cieľové brzdenie. Ak rušňovodič zvolí systém ARV, jednotka dokáže sama prejsť trať podľa grafikonu a zastaviť v staniciach v určený čas s presnosťou na pol metra. Systém TELERAIL zase monitoruje všetky procesy spojené s jazdou vozidla.

Komfortný a praktický interiér

Vnútro priestory vozidla sú plne klimatizované, použité materiály z pohľadu požiarnej odolnosti zodpovedajú požiadavkám noriem UIC. V elektrickom i riadiacom vozni sú nástupné priestory vybavené zdvíhacími plošinami pre cestujúcich na invalidnom vozíku. Tomu je prispôbené i WC a príslušný priestor. Výška podlahy nástupných priestorov je 550 mm nad temenom koľajnice a umožňuje pohodlné nastupovanie i vystupovanie cestujúcich. K tomu tiež prispievajú široké dvojkridlové vstupné dvere.

Podvozky so vzduchovým sekundárnym pružením zabezpečujú pokojný a tichý chod a spolu s pohodlnými sedadlami aj primeraný komfort pre cestujúcich. V trojvozňovej súprave sa nachádza 310 sedadiel, 23 z nich je umiestnených v oddelení 1. triedy. Vytvorené je tiež miesto pre 6 invalidných vozíkov. Celková kapacita súpravy je 643 cestujúcich.



Tradícia a budúcnosť pod jednou značkou

Spoločnosť ČKD VAGONKA a. s. v Ostrave nadviazala na tradíciu výroby koľajových vozidiel založenú začiatkom minulého storočia. Od januára v roku 2005 je členom skupiny Transportation ŠKODA HOLDING v Plzni. O krátky rozhovor sme požiadali obchodného riaditeľa ČKD VAGONKA, a. s. Ing. Jaromíra Jelínka.

■ Na tohtoročnú výstavu ŽEL-RAIL vo Vrútkach prišla ČKD VAGONKA s elektrickou dvojpodlažnou súpravou EJ 471, ktorých už doteraz vyrobila viac než 30 kusov. Sú všetky rovnaké, alebo sa táto „výstavná“ niečím odlišuje?

– ČKD VAGONKA svoje výrobky inovuje priebežne. Tieto inovácie vychádzajú jednak z prevádzkových poznatkov, jednak z ankiet medzi cestujúcimi. V tomto prípade sme sa okrem zmeny vonkajšieho dizajnu zamerali aj na celý rad technických vylepšení, ktoré prinášajú zvýšenie pohodlia cestujúcich, zlepšenie pracovných podmienok rušňovodičov a zvýšenie bezpečnosti.

■ Podľa našich informácií vaša spoločnosť pripravuje nový typový rad jednotiek...

– Áno, v súčasnosti pripravujeme novú elektrickú jednotku radu 671 v dvojsystémovom prevedení určenú pre prevádzku na tratiach s trakčným napájaním 3 kV v jednosmernej sústave a tiež na tratiach s trakčným napájaním 25 kV, 50 Hz v striedavej sústave, čo zodpovedá napríklad prevádzkovým podmienkam v brnenskom železničnom uzle. Nová jednotka je odvodená od EJ 471, s ohľadom na zabudovanie inej trakčnej výzbroje je však napríklad potrebné zväčšiť strojovňu, upraviť brzdu a trakčný podvozok vrátane pruženia. Možné sú aj ďalšie zmeny, ktoré vychádzajú z požiadaviek zákazníka.

■ Nedávno ste získali zaujímavú zákazku od Litovských železníc...

– Na sklonku minulého roku sme s Litovskými železnicami (LG) podpísali zmluvu na výrobu a dodávku trojvozňových elektrických súprav radu 575, ktoré sú usposobené na rozchod 1520 mm, striedajú trakciu 25 kV, 50 Hz a rýchlosť 160 km/h. Prvá súprava bude uvedená do skúšobnej prevádzky v septembri 2008, pravidelnú prevádzku plánujeme v januári 2009.



■ Od roku 2005 je ČKD VAGONKA súčasťou holdingu ŠKODA. Aj keď značka ŠKODA je na Slovensku dostatočne známa, mohli by ste nám stručne priblížiť profil vášho holdingu?

– ŠKODA HOLDING a. s. v súčasnosti rozvíja dva základné výrobné odbory, a to dopravné strojárstvo a zariadenia pre klasickú energetiku, v rámci ktorých dominujú kompletné turbostroje. Odbor dopravného strojárstva – tzv. Transportation – okrem spoločnosti ČKD VAGONKA reprezentujú aj ďalšie spoločnosti ŠKODA TRANSPORTATION a ŠKODA ELECTRIC. Výrobný program týchto spoločností, ktoré zamestnávajú dovedna viac než 3000 pracovníkov, je zameraný najmä na prímestské elektrické jednotky, elektrické rušne, súpravy pre metro, električky, trolejbusy a ich komponenty. Do našej skupiny patrí tiež spoločnosť Ganz – Skoda Electric Ltd, VÚKV, a. s. a ruská akvizícia Sibelelektroprivod v Novosibirsku. (dm)



Modernizácia V. koridoru sa postupne presúva z okolia Trnavy ďalej na východ. Rieku Váh premostí pri Trenčíne nový železničný most.

Z ich dielne pochádzajú projekty na modernizáciu polovice V. koridoru



Keď v 90. rokoch minulého storočia došlo k rozpadu viacerých veľkých projektových organizácií, na trhu projektových prác a inžinierskych a konzultačných činností sa otvoril priestor na vznik nových, menších a flexibilných projektových firiem. Medzi tie, ktoré dokázali finančne, technicky i personálne zvládnuť nové požiadavky a trendy v projektovaní a zároveň dokázali ponúknuť zákazníkom komplexné projektové, inžinierske a konzultačné služby, patrí aj spoločnosť REMING CONSULT a. s. Tohto roku si pripomína už 10. výročie svojho založenia.

– Naša spoločnosť má dnes viac ako 70 zamestnancov a orientuje sa prevažne na projektovanie dopravnej infraštruktúry, osobitne železničnej. Nosnou náplňou poskytovaných služieb sú projektové a prieskumné práce, inžinier-

ska činnosť, majetkovoprávne vysporiadanie a výkon autorského dozoru najmä na stavbách, ktoré sú súčasťou modernizácie železničných koridorov, – komentuje predseda predstavenstva a generálny riaditeľ Ing. Slavomír Podmanický.



Súčasťou modernizácie V. koridoru je rekonštrukcia staníc a zastávok. Do nových a moderných šiat sa v budúcnosti oblečie aj Železničná stanica Trenčín so svojimi nástupišťami.

Ako dodáva, REMING CONSULT a. s. je generálnym projektantom modernizácie železničných tratí pre rýchlosť do 160 km/h na takmer polovici koridoru číslo V na vetve a), ktorá je dlhá 540 km a vedie na trase Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou.

V súčasnosti sa na tomto koridore realizujú stavebné práce na 53 km dlhom úseku Trnava – Nové Mesto nad Váhom, pričom v úseku po Piešťany budú ukončené ešte v tomto roku a v úseku po Nové Mesto nad Váhom do konca roku 2008. – Pripravujeme aj modernizáciu ďalších úsekov. Na 59 km dlhom úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov sa dokončujú realizačné projekty, vybavujú sa posledné stavebné povolenia a dokončuje sa majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov. Na 40 km dlhom úseku Púchov – Žilina sa dokončuje dokumentácia pre územné rozhodnutie na 1. etapu stavby, pričom na 2. etape stavby už územné rozhodnutie bolo vydané a rozbehli sa práce na dokumentácii potrebnej pre stavebné povolenie, – upresňuje Ing. Slavomír Podmanický. Rozpracované sú aj ďalšie dva úseky koridoru, a to 58 km dlhý úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry a 29 km dlhý úsek Krompachy – Kysak. Na oboch sa ukončuje posudzovanie vplyvov

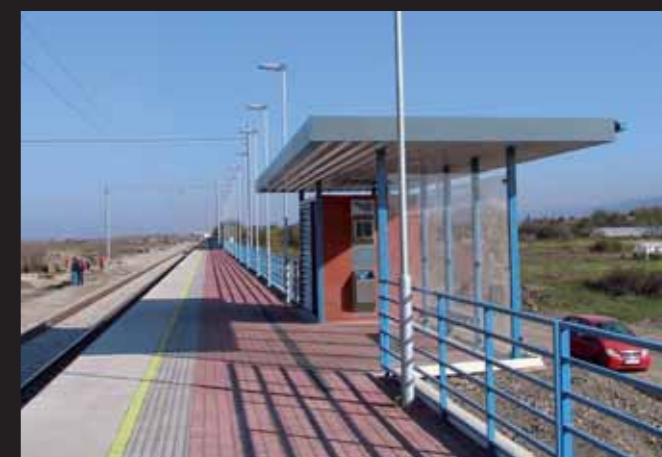
stavby na životné prostredie a spracováva sa dokumentácia pre územné rozhodnutie.

REMING CONSULT a. s. sa však podieľa aj na mnohých ďalších projektoch železničnej infraštruktúry. K najvýznamnejším z nich patrí modernizácia Železničnej stanice Poprad-Tatry s investičným nákladom 848 mil. Sk, ktorá bola pripravená v rekordne krátkom čase vrátane prieskumov, spracovania dokumentácie a inžinierskej činnosti. Od podpísania zmluvy v apríli 2004 po vydanie stavebného povolenia v júni 2005 totiž uplynulo iba 15 mesiacov. Stavba bola pritom dokončená už v septembri tohto roku.

– Naša firma v desiatom roku svojej existencie predstavuje stabilizovanú spoločnosť s kvalitnými technickými, personálnymi a ekonomickými parametrami a so serióznymi obchodnými vzťahmi, ktoré sme si vybudovali na základe kvality, dochvilnosti a obchodnej etiky. V ďalšom období je našou ambíciou nielen upevniť si svoje pozície na trhu projektovo-inžinierskych organizácií na Slovensku, či posilniť kapacity a rozšíriť portfólio svojich služieb, ale aj ponúkať ich za hranice Slovenska, – prízvukuje predseda predstavenstva a generálny riaditeľ spoločnosti REMING CONSULT a. s. (ar)



V Železničnej stanici Leopoldov už stavbári zahlásili hotovo.



Ukončená je aj prestavba zastávky Horná Streda.



Pri rekonštrukcii Železničnej stanice Poprad-Tatry sa prostredníctvom nového konceptu mimoúrovňového križovania pešej komunikácie dosiahol architektonicky pôsobivé a maximálne funkčné prepojenie aj medzi dominantnou výpravňovou budovou stanice a prestupovou halou TEŽ. Rekonštrukciou prešli staničné kolaje a obidve zhlavia, pribudli tri nové zastrešené nástupištia, schodiská, eskalátory, osobné výťahy pre imobilných, podchod a ďalšie novinky.

Kontakt:
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
Tel. č.: +421 2 5556 6161
Fax: + 421 2 5556 6144
E-mail: reming@reming.sk; www.reming.sk; www.reming.eu





V rokoch 1996-2002 bol košický SUDOP generálnym projektantom pri modernizácii VI. koridoru v 22-kilometrovom jednokolajnom úseku Čadca – Skalité – Zwardoň po štátnu hranicu s Poľskom. Základnou podmienkou pre zvýšenie rýchlosti vlakov, zo 60 na 100 km/h v prvom úseku po Skalité a z 50 na 70 km/h v druhom úseku po štátnu hranicu, bola elektrifikácia celého úseku. Predelektrifikačné stavebné úpravy a samotná elektrifikácia sa rozbehli ešte v roku 1999. Stavba bola odovzdaná do užívania v závere roka 2002.

Projekty sú pripravené aj na VI. koridor

V budúcom roku by sa mala rozbehnúť ďalšia modernizácia VI. koridoru. Na rade je asi 20-kilometrový úsek zo Žiliny po Krásno nad Kysucou, ktorý projekčne pripravila spoločnosť SUDOP Košice, a. s. Jej projektanti už mali v minulosti na tomto koridore pod palcom projekčnú prípravu 22-kilometrového úseku medzi Slovenskom a Poľskom. Celý slovenský úsek VI. koridoru je dlhý 52 km a modernizuje sa s podporou európskych fondov.

SUDOP
KOŠICE a. s.

Žriedlová 1
040 01 Košice
Tel.: +421/55/622 1211
sudop@sudop.sk
www.sudop.sk



Modernizácia železničnej stanice Michalovce bola završená v roku 1998.



Projektanti zo SUDOP-u Košice sa v Michalovciach postarali o moderný vzhľad exteriéru i interiéru stanice.

SUDOP Košice nie je v železničnej branži žiadnym nováčikom, aj keď oficiálne má vo svojom „rodnom liste“ v obchodnom registri zapísaný rok 1992. Svoju tradíciu však odvodzuje ešte od bývalého Štátneho ústavu dopravného projektovania, ktorý bol založený v roku 1953 a ktorý dlhé roky prostredníctvom svojich organizačných zložiek plnil funkciu generálneho projektanta pri príprave investícií celoštátneho významu v odvetví železničnej dopravy. V „staršej“ ére k najzaujímavejším dielam košických projektantov určite patrila projekčná príprava na výstavbu Prevážovne vozňov v Maťovciach, rekonštrukcia lanovej dráhy Skalnaté Pleso – Lomnický štít či kabínkovej lanovky Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso. V novodobej histórii sú to najmä projekty súvisiace s moder-

nizáciou VI. koridoru, prestavbou železničných zdravotníckych zariadení v Košiciach a Zvolene a modernizáciu prešovskej železničnej stanice.

– Poskytujeme komplexné služby, ktoré okrem vypracovania predprojektovej, projektovej a porealizačnej dokumentácie zahŕňajú inžiniersku činnosť, vykonávanie autorského dozoru, technickú a inžiniersku pomoc či poradenstvo vrátane odborných expertíznych posudkov a geodetických služieb. Zamestnávame 31 zamestnancov, z toho 16 autorizovaných inžinierov, a vlastné certifikát na systém manažérstva kvality podľa normy STN EN ISO 9001:2001, – upresňuje riaditeľ spoločnosti Ing. Ladislav Natafaľuš. Spoločnosť má pracoviská v Košiciach a Žiline.



SUDOP Košice pomáhal aj pri zabezpečení projektovej prípravy na stavbu modernizácie prešovskej železničnej stanice, ktorá sa začala realizovať vlni v apríli. Jej súčasťou je peronizácia troch nástupišť, predĺženie podchodu k nim, stavebné úpravy kolajnísk a modernizácia zabezpečovacích zariadení. Ukončenie stavebných prác je plánované už v novembri tohto roku.

LTE prekvapenie (ne)chystá

Spoločnosť LTE Logistik a Transport Slovakia, s. r. o., ktorá vstúpila na slovenský železničný dopravný trh na prelome rokov 2002 a 2003, už prekvapila neraz. Napríklad aj svojim podaním na Protimonopolný úrad SR, v ktorom „obvinila“ štátneho nákladného dopravcu zo zneužívania dominantného postavenia pri zabezpečovaní preprav cementu pre slovenský Holcim, čo PMÚ SR „oceníl“ 75-miliónovú pokutou pre Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia. Ďalšie možné prekvapenie sa črtá v súvislosti s obnovenou licenciou LTE na prevádzkovanie dopravy na dráhe. Tá sa totiž týka nielen nákladnej, ale aj osobnej dopravy.

– Licenciu sme si obnovili na základe povinnosti, ktorá vyplýva z zákona o železničnej doprave z roku 2003, – komentuje situáciu konateľ LTE Ladislav Patz. – Osobnú dopravu prevádzkuje naša materská spoločnosť v Grá-

ci, takisto máme vlastné skúsenosti s vozbou príležitostných osobných vlakov na Slovensku. O prevádzkovaní pravidelnej regionálnej a prímestskej osobnej dopravy však zatiaľ len uvažujeme. Naše rozhodnutie je podmienené najmä očakávanými legislatívnymi zmenami pri financovaní osobnej vlakov doprav, ktoré majú preniesť časť právomocí na VÚC-ky.

Vlni LTE prepravila 270 tisíc netto ton, v brutto tonách to bol takmer dvojnásobok. Pre vozbou medzinárodných nákladných vlakov využíva 8 dieseleových a elektrických rušňov z materskej firmy v Rakúsku, tohto roku by k nim mali pribudnúť dve nové štvorsystémové „elektriky“ od Siemensu. Vnútroštátnu dopravu zabezpečuje troma vlastnými dieseleovými rušňami radu 740. Základom jej prepravných výkonov sú pravidelné vlaky, trikrát až päťkrát týždenne vozí pre Holcim cementové vlaky z Rohožníka do Rakúska a dvakrát týždenne zabezpečuje prepravu petrokoksu z Nemecka do Slovalca v Žiari nad Hronom. Nechýbajú jej ani prvé skúsenosti s prepravou nebezpečného tovaru. – Samozrejme, že chceme rásť ďalej. Nové prepravné objemy však chceme v rozhodujúcej miere získavať presunom dopravy z cesty na železnicu. Do hry o jestvujúce prepravy na železnici budeme vstupovať len vtedy, ak nás osloví prepravca sám, – prezrádza Ladislav Patz „rastovú“ stratégiu spoločnosti.

(tin)

Chcú viac využívať Transsibírsku magistrálu

Japonská spoločnosť Mitsui plánuje zaviesť na Transsibírsku magistrálu pravidelnú prepravu súčastok a komponentov pre japonských výrobcov automobilov a elektroniky. Japonské spoločnosti ako Toyota či výrobca elektroniky Matsushita Electric Industrial totiž pripravujú výrobu vo svojich nových prevádzkach, ktoré budú lokalizované v eu-

rópskej časti Ruska. Mitsui chce prepravovať subdodávky pre tieto firmy v kontajneroch z Vladivostoku do Moskvy za 25 dní. V súčasnosti sa tieto prepravy realizujú po mori, čo trvá 30 až 40 dní. Mitsui plánuje rovnaké služby poskytovať aj ruským podnikom, ktoré dodávajú tovary do Japonska – zatiaľ cez prístav v čínskom Šanghaji. (eu)



Kontajnerový vlak z Číny

Do Pardubic dorazil 15. júna nezvyčajný kontajnerový vlak, ktorý za 17 dní absolvoval 12 229 km pri ceste cez Čínu, Mongolsko, Rusku, Bielorusko, Poľsko a Česko. Pôvodný vlak tvorilo 52 kusov 40-stopových kontajnerov, ktoré boli vypravené po železnici z čínskeho mesta Shen-zen (na snímke). Na hranici medzi Bieloruskom a Poľskom však bola zásielka rozdelená do dvoch vlakov.

Celú prepravu zorganizovala spoločnosť European Rail Shuttle (ERS) so sesterskými spoločnosťami

Trans Siberian Express Service v Rusku a Tie Yang Transportation v Číne. ERS teraz očakáva, že podobné vlaky by mohli medzi Čínou a Európou prebávať pravidelne. Hoci doprava po železnici je drahšia ako po mori, je asi o polovicu rýchlejšia. ERS so sídlom v Rotterdame bola založená v roku 1994 kvôli efektívnej preprave kontajnerov po Európe. Od roku 2001 prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti ERS Railways zabezpečuje aj vlastnú dopravu kontajnerov po železnici. (dm)

Úspechy SBB Cargo

Až 13-percentný rast výkonov v medziročnom porovnaní zaznamenal v prvom polroku švajčiarsky železničný nákladný dopravca SBB Cargo. Najmenej sa mu darilo doma v Švajčiarsku, kde objem jeho prepravy ostal prakticky na minuloročnej úrovni, o 43 percent si však polepšil v Nemecku a o 64 percent v Taliansku. Najmä

zásluhou medzinárodných preprav tak SBB Cargo dosiahol výkon 6,8 miliardy čistých tonokilometrov. Z pohľadu komoditnej štruktúry preprav sa mu nadpriemerne darilo najmä v kombinovanej doprave a v preprave ocele a chemických produktov. Až 80 percent nákladných vlakov došlo do cieľa svojej cesty načas. (eu)

Členovia UIRR zvyšovali objemy

Medzinárodná únia spoločností kombinovanej dopravy železnica/cesta (UIRR) na svojom valnom zhromaždení 25. júna v Bruseli konštatovala, že vlni jej členovia prepravili o 15 percent zásielok viac ako rok predtým. Objem nesprevádzanej medzinárodnej dopravy cez Alpy dokonca vzrástol o 19 percent. Po rokoch stagnácie

vzrástol vlni o 4 percentá aj objem sprevádzanej dopravy. Cestnú dopravu podľa UIRR vlni oslabili najmä prísnejšie kontroly rýchlosti a hmotnosti hlavne v Nemecku a Francúzsku a nasadenie digitálnych tachografov. K väčšiemu objemu kombinovanej dopravy však prispel aj celkový hospodársky rast v členských krajinách. (eu)

ZMENY

vo financovaní regionálnej železničnej osobnej dopravy najskôr od roku 2010

V súčasnosti sa dopravná obslužnosť územia železničnou osobnou dopravou v samosprávnych krajoch zabezpečuje na základe „Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe“ (ZVVZ) uzatváratej na obdobie jedného roku medzi štátom zastúpeným Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a železničným dopravcom, t. j. Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ZSSK). Zmluva zatiaľ nerozlišuje medzi celoštátnou a regionálnou železničnou dopravou. Z toho vyplýva, že v súčasnosti MDPT SR ako zmluvný partner železničného dopravcu v rámci tejto zmluvy objednáva a zároveň financuje aj regionálnu železničnú osobnú dopravu v ôsmich vyšších územných celkoch (VÚC).

Uvedený stav by sa mal v praxi zmeniť plnením Uznesenia vlády SR č. 377/2005 k návrhu „Konceptie osobnej autobusovej a železničnej dopravy s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v roku 2005 a v rokoch nasledujúcich“, ktorého cieľom je zmeniť doterajší stav tak, aby regionálna železničná osobná doprava postupne prešla do pôsobnosti samosprávnych krajov. Tým by sa z pozície VÚC vytvorili rovnaké podmienky na zabezpečovanie regionálnej verejnej osobnej dopravy tak autobusovou, ako aj železničnou dopravou.

SITUÁCIA V SÚČASNOSTI

V roku 2006 z celkového realizovaného dopravného výkonu 32 mil. vlakových kilometrov pripadala na regionálnu železničnú dopravu asi jedna tretina výkonu. Za regionálnu dopravu sa pritom považovali jednak vnútroštátne vlaky kategórie osobné, ktorých východisková a konečná stanica ležali v územnom obvode jedného samosprávneho kraja, a jednak ostatné vnútroštátne vlaky kategórie osobné premávajúce do vzdialenosti 50 km vrátane. V súlade s dikciou zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov boli tieto vlaky osobitne posudzované aj v rámci Vyhodnotenia ZVVZ za uplynulý rok, pričom ekonomická strata v dôsledku ich prevádzky činila 1 892,71 mil. Sk (pozri tabuľku).

Vzhľadom na to, že vyššie uvedené vymedzenie regionálnej železničnej osobnej dopravy môže spôsobovať ťažkosti pri zabezpečení spoločnej finančnej účasti samosprávnych krajov na prevádzke vlakov, ktoré premávajú napríklad na území dvoch regiónov, uvažuje sa v poslednom období o novom vymedzení vla-

kov regionálnej dopravy. A to v tom zmysle, že ich budú predstavovať vnútroštátne osobné vlaky, ktorých východisková a konečná stanica ako i trasa ležia na území toho istého samosprávneho kraja, a prípadne k nim budú patriť aj niektoré medzištátne osobné vlaky miestneho významu, ktorými sa zabezpečuje tzv. malý pohraničný styk.

ZMENY V ROKOCH 2008 – 2009

V súlade s upraveným harmonogramom plnenia Uznesenia vlády SR č. 377/2005 sa predpokladá, že s účinnosťou od 1. januára 2008 sa budú samosprávne kraje etablovať v úlohu skutočného objednávateľa výkonov v regionálnej doprave, pretože ich súčasná pôsobnosť sa obmedzuje len na vyjadrovanie k návrhom cestovných poriadkov železničnej dopravy, ktoré vypracovávajú ŽSR ako prevádzkovateľ dráhy. V praxi to znamená, že vlaky regionálneho významu bude naďalej v najbližších dvoch rokoch financovať ministerstvo dopravy, avšak objednávka konkrétnych vlakových spojov bude pochádzať už priamo zo samosprávneho kraja.

Obdobie rokov 2008 – 2009 bude pre VÚC prípravným obdobím na rok 2010, prípadne na neskoršie obdobie, v ktorom sa VÚC budú podieľať už aj na financovaní regionálnej dopravy. Z toho spätne vyplýva, že v rokoch 2008 a 2009 musia samosprávne kraje klásť osobitný dôraz na výber najvhodnejších vlakových spojov, ktorými sa v dostatočnej miere budú uspokojovať každodenné požiadavky obyvateľstva na dopravu do/zo zamestnania, školy, úradu, zdravotníckych zariadení a pod.

Na základe poznania dochádzkových potrieb obyvateľstva smerujúcich do spádových obcí sa odporúča vedenie 6 párov spo-



jov v pracovných dňoch podľa nasledujúceho časového rozvrhu:

- 4 spoje do zamestnania (ranná, popoludňajšia a nočná zmena) s príchodom do spádovej obce cca o 5.30, 6.30, 13.30 a 21.30 h,

- 1 spoj do školy s príchodom do spádovej obce cca o 7.15 h,

- 1 spoj do zdravotníckych zariadení, na vybavenie úradných a iných záležitostí s príchodom do spádovej obce cca o 9.00 h.

Počas sobôt a dní pracovného pokoja je nevyhnutné viesť 3 párové spoje tak, aby sa zabezpečila i prípadná doprava do zamestnania tých občanov, ktorí pracujú aj počas týchto dní, t. j. príchod do spádovej obce cca o 5.30/6.30 h, 13.30 a 21.30 h.

Pri riešení dopravnej obslužnosti regiónu nebude regionálna železničná doprava ako druh verejnej dopravy používaná izolovane, ale v súčinnosti s pravidelnou autobusovou dopravou. Túto úlohu by mal plne zabezpečovať „Plán dopravnej obslužnosti územia“, ktorého vypracovaním sú poverené samosprávne kraje na základe zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Napríklad už v tomto období sa vypracovávajú plány dopravnej obslužnosti

Košického a Nitrianskeho kraja. Z toho vyplýva, že regionálna železničná doprava bude v budúcnosti prevádzkovaná a hodnotená ako segment železničnej osobnej dopravy oddelene od celoštátnej dopravy tvorenej diaľkovou a medziregionálnou dopravou.

PREDPOKLADANÝ VÝVOJ OD ROKU 2010

Financovanie regionálnej železničnej osobnej dopravy by sa malo začať realizovať z vlastných zdrojov VÚC od roku 2010. To však bude možné len za predpokladu, že sa vytvoria dostatočné zdroje na finančné „krytie“ tejto pôsobnosti VÚC. Nevyhnutným prostriedkom na dosiahnutie uvedeného cieľa by sa mala stať úprava zákona č. 564/2004 Z. z. o rozpočtovom určení výnosu dane z príjmov územnej samospráve prirátajúca zvýšenie doterajšieho 23,5-percentného podielu z výnosu tejto dane. Táto úprava zákona by sa mala z pochopiteľných dôvodov uskutočniť v dostatočnom časovom predstihu, t. j. najneskôr v druhej polovici roku 2009.

V prípade, že prostredníctvom príslušnej legislatívy nenastane úprava doterajších finančných tokov v prospech samosprávnych krajov, bude možné prevádzkovať regionálnu železničnú dopravu aj naďalej zo štátneho rozpočtu, čo bude znamenať zachovanie súčasného stavu na dlhšie obdobie. Na druhej strane, regionalizácia železničnej osobnej dopravy prebiehajúca počas dlhšieho časového obdobia, ako sa pôvodne predpokladalo, nemusí byť vnímaná negatívne už aj preto, že by sa vytvoril vhodný časový priestor na „zužitkovanie“ poznatkov získaných v tejto oblasti z iných krajín Európy.

Decentralizácia vo Francúzsku priniesla päťročnú zmluvu

Železničná osobná doprava vo Francúzsku je organizovaná v súlade so zákonom o zameraní vnútroštátnej dopravy z roku 1982 v znení neskorších zmien a výnosu z roku 1983, ktorým boli schválené zadávacie podmienky SNCF (Francúzske štátne železnice). Na ich základe SNCF prevádzkuje ako monopolný podnik železničnú dopravnú obsluhu. Pokiaľ ide o obsluhu na veľkých tratiach (napr. TGV), SNCF určuje hustotu obslúh, ktoré navrhuje svojim zákazníkom. V regionálnej železničnej doprave SNCF vykonáva obsluhu určenej Regionálnou radou (organizačný úrad pre regionálnu osobnú dopravu) a v súlade so zákonom o mestskej solidarite a obnove (SRU) z roku 2000. Ním pokračovala decentralizácia vyplývajúca z experimentovania započatého v roku 1997 so zovšeobecnením na komplex regiónov s výnimkou Ile de France a Korziky.

Decentralizácia pôsobnosti na regióny predstavovala významnú reformu v oblasti dopravy. Regiónom priniesla nielen zodpovednosť, ktorú už mali predtým pri organizovaní a financovaní pravidelnej cestnej osobnej regionálnej mimomestskej dopravy, ale tiež im poskytuje prostriedky na vedenie politiky viac nadväzujúcej dopravy v regionálnom pláne. Rovnako umožňuje priblížiť rozhodovaciu právomoc užívateľom dopravy a ponúknuť im takto službu nanajvyš vyjadrujúcu ich očakávania a potreby. Prechod pôsobnosti sa uskutočnil k 1. januáru 2002 v súlade s ustanoveniami zákona SRU a jeho vykonávacieho predpisu o prenose pôsobnosti v hromadnej doprave regionálneho významu. V roku 2002 boli tiež vydané viaceré výnosy stano-

vujúce na jednej strane výšku kompenzácie udeľovanej regiónom ako náhradu za prenos pôsobnosti v regionálnej hromadnej doprave a na strane druhej určujúce hustotu prenesených obslúh.

Decentralizácia v oblasti železničnej dopravy k 1. januáru 2002 bola tiež spojená s úhradou štátu vo forme finančnej kompenzácie zahrnutej vo všeobecnej decentralizačnej dotácii poskytovanej regiónom a mala nasledovné určenie:

- 130,9 mil. eur ako príspevok na prevádzku prenesených služieb, umožňujúci spoločnosti SNCF vyvážený účet v roku prenosu prevádzky,

- 179,7 mil. eur zodpovedajúci úbytku tržieb spôsobenému sociálnymi zľavami požadovanými štátom,

- 208,7 mil. eur ako pomoc pri obnove vozidlového parku prislúchajúceho k preneseným obsluhám.

V rámci vzťahov medzi regiónmi (s výnimkou Ile de France a Korziky) a SNCF zákon predpokladá, že partneri podpíšu zmluvu za účelom stanovenia podmienok na organizovanie a financovanie regionálnej dopravy vyplývajúcej z pôsobnosti regiónov. Vykonávací predpis pritom upresňuje, že minimálna doba trvania týchto zmlúv bude 5 rokov, a vymenúva ustanovenia, ktoré by mali byť záväzne uvedené v zmluve, resp. ktoré nie sú v zmluve povinné. V súčasnosti sa vo Francúzsku začalo druhé zmluvné obdobie, pričom zmluvy regiónov s SNCF sú platné na obdobie rokov 2007 – 2014 (osemročné obdobie). Takéto dlhodobé plánovanie, ktoré však nevylučuje možnosť prípadného spresňovania vstupných údajov, zabezpečuje stabilitu pre investičné zámery subjektov podnikajúcich v železničnej doprave, pre personál i samotnú prevádzku železničnej dopravy.

Daň z minerálnych olejov smeruje aj do verejnej dopravy

Regionalizácia verejnej osobnej dopravy je v Nemecku upravená zákonom o regionalizácii verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti (pozn.: pôvodný zákon z 27. decembra 1993, jeho zatiaľ posledná zmena nadobudla účinnosť 1. júla 2006). ňou sa rozumie všeobecne dostupná preprava cestujúcich dopravnými prostriedkami (mestská, predmestská alebo regionálna doprava) do vzdialenosti 50 km alebo taká preprava, pri ktorej čas jej trvania nepresahuje jednu hodinu. Zákon nabáda k zvýšeniu efektívnosti dopravnej obsluhy vo verejnej osobnej doprave a spájaniu pôsobnosti pri plánovaní, organizácii a financovaní tejto dopravy, pričom bližšie podrobnosti ponecháva na spolkové krajiny.

V zmysle § 5 tohto zákona sa financovanie

verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti zabezpečuje prostredníctvom výnosu z dane z minerálnych olejov. Spolkové krajiny mali pritom dovedna v roku 2006 na tento účel k dispozícii 7 053,1 mil. eur, v roku 2007 sumu 6 709,9 mil. eur a od roku 2008 to bude 6 609,9 mil. eur. Zákon zároveň určuje, že uvedená suma je vyhradená najmä na financovanie železničnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti, pričom uvádza aj percentuálne podiely pripadajúce na jednotlivé spolkové krajiny. V tomto roku by mala byť zákonom stanovená výška podielov prislúchajúcich spolkovým krajinám od roku 2008 a tiež to, z akých daňových príjmov bude štát poskytovať túto sumu spolkovým krajinám.

Dvojstranu pripravila Ing. Janka MARGETIAKOVÁ z Výskumného ústavu dopravného v Žiline

UKAZOVATEĽ	VÚC	DOPRAVNÝ VÝKON (VLKM)	PODIEL NA DOPR. VÝKONE (%)	NÁKLADY EON (MIL. SK)	TRŽBY (MIL. SK)	OSTATNÉ VÝNOSY (MIL. SK)	STRATA (MIL. SK)
DOSIAHNUTÉ V ROKU 2006 ZA VLAKY ZABEZPEČUJÚCE	BRATISLAVSKÝ	130 298	1,2	57,43	13,66	5,02	38,75
	TRNAVSKÝ	1 019 205	9,0	213,91	48,02	18,81	147,08
ZÁKLADNÚ DOPRAVNÚ OBSLUŽNOSŤ ÚZEMNEHO OBVODU SAMOSPRÁVNEHO KRAJA	TREŇCIANSKY	1 113 073	9,8	239,94	32,41	20,58	186,95
	NITRIANSKY	1 520 090	13,4	316,08	60,32	26,27	229,49
SAMOSPRÁVNEHO KRAJA	ŽILINSKÝ	1 705 467	15,0	411,15	96,42	35,52	279,21
	BANSKOBYSŤRICKÝ	2 021 872	17,8	421,04	67,88	33,17	319,99
KRAJA	PREŠOVSKÝ	2 166 497	19,1	580,77	99,52	46,96	434,29
	KOŠICKÝ	1 675 461	14,7	407,65	115,18	35,52	256,95
	SPOLU:	11 351 962	100,0	2 647,97	533,41	221,85	1 892,71

Zdroj: Vyhodnotenie ZVVZ za rok 2006 a využívanie prostriedkov zo štátneho rozpočtu poskytnutých na základe ZVVZ pri prevádzkovaní dopravy na dráhe

Európska komisia v Bruseli schválila Slovenskej republike „Operačný program Doprava na obdobie 2007 – 2013“, v ktorom sa okrem iného hovorí o výstavbe štyroch nových intermodálnych terminálov európskeho charakteru na Slovensku v oblastiach najvyšších tovarových tokov. Podľa rozhodnutia MDPT SR budú nové terminály umiestnené v blízkosti dopravných centier pri Košiciach, Žiline, Bratislave a Zvolene. Na výstavbu uvedených terminálov sa ráta so sumou 5,3 mld. korún. O tom všetkom som sa dočítal v 1. čísle Železničnej revue. Ako človek, ktorý sa intermodálnou prepravou zaoberá roky, by som chcel vysloviť svoj názor na výstavbu a potrebu nových terminálov a logistických centier.

Nestačí zapichnúť kružidlo do mapy

AD: Nové logistické centrá nákladnej dopravy vzniknú v Bratislave, Žiline, Budči a Košiciach

Nemám nič proti výstavbe nových terminálov kombinovanej (intermodálnej) dopravy a už vôbec nič proti tomu, aby Slovenská republika dôsledne a dokonale využila všetky finančné prostriedky, ktoré môže z Európskej únie získať. Avšak je vhodné a účelné budovať termi-

nály tam, kde ich naozaj treba, a takisto využiť finančné prostriedky tam, kde to napomôže rozvoju intermodálnej prepravy v prospech celej Slovenskej republiky.

Problematikou intermodálnej prepravy sa zaoberám pomaly dve desaťročia a snáď mi nikto nemôže povedať, že patríam „do skupín neúmerne preferujúcich priamu cestnú dopravu“. Súhlasím s tým, že operátorom a zákazníkovi je potrebné „niečo“ ponúknuť a nie čakať, až si „to budú pýtať“. Ale na investície takéhoto obrovského finančného rozsahu je potrebné vykonať dôkladnú analýzu existujúcich a potenciálnych tovarových tokov, ktoré môžu prejsť na intermodálnu prepravu, tiež zhodnotiť všetky možné riziká a až potom rozhodnúť, že sa postaví a kde sa postaví terminál. Domnievam sa však, že v tomto prípade a pri tomto návrhu sa veľmi zjednodušene povedané „zapichlo kružidlo“ do mapy, urobila sa kružnica a povedalo sa „aha, tu bude terminál“.

POLOŽME SI VIACERÉ OTÁZKY

Ako bola v tejto súvislosti urobená analýza tovarových tokov? A ako bola urobená analýza možných hrozieb plynúcich z výstavby súkromných (konkurenčných) terminálov alebo analýza využitia existujúcich? Pýtajme sa tiež, či štát bude nové terminály, ktoré postaví, podporovať a zvýhodňovať na úkor súkromných a ako je to v súlade so smernicami Európskej únie?

Vôbec nespochybňujem snahu regionálnych štátnych orgánov alebo samospráv pritiahnúť investorov, vybudovať logistické centrá a postaviť terminály. Je pochopiteľná, lebo súvisí so snahou znížiť nezamestnanosť a zabezpečiť rozvoj regiónu. Ale na druhej strane, treba vidieť aj ďalšie súvislosti. Konkrétne:

■ **TKD Žilina** – O výstavbe tohto terminálu sa hovorí od 70-tych rokov minulého storočia. Ešte nedávno som bol presvedčený, že Žilina si plne zaslúži postaviť nový moderný terminál, ale svoj názor som už zmenil. V súčasnosti si totiž spoločnosť KIA Motors Slovakia postavila vlastné terminály (malý a veľký) a má vlastné manipulačné prostriedky na manipuláciu s veľkými kontajnermi. Taktiež spoločnosť SKD Intrans sa dohodla so ŽSR a rozširuje existujúci terminál v Žiline tak, že vo svojom závere bude mať rozlohu 36 000m². Mimochodom, v analýze vykonanej k výstavbe terminálu sa ráta so záťažovými prúdmi v smere sever – juh a opačne. Podarí sa však „zastaviť“ cestné záťažové prúdy medzi krajinami Európskej únie?

■ **TKD Zvolen (Budča)** – Domnievam sa, že tento terminál je najväčším „nebezpečenstvom“ pri výstavbe nových terminálov. Terminál môže mať podobný osud, ako má prekladisko v Ružomberku, ktoré bolo postavené pre vtedajšiu celulózu. Tá ho však nikdy nevyužila a ani nevyužíva.

KDE JE SITUÁCIA LEPŠIA, ALE...

V súčasnosti sú už dostatočne zabezpečené tovarové toky v oblasti Bratislavy a Košíc. Ale:

■ **Región Bratislava** – V tomto regióne je potrebné konečne prestať uvažovať s výstavbou terminálu v oblasti Trnavy. A to napriek tomu, že v blízkosti Trnavy sa už logistické centrum začalo stavať. Mój názor sa opiera o existenciu terminálov v Dunajskej Strede (METRANS Danubia) a v Sládkovičove (Green Logistik). Najmä spoločnosť METRANS so svojimi schopnosťami a know-how je veľmi silným konkurentom pre ďalší nový terminál. Vzhľadom k stavu terminálu v Dunajskej Strede a zverejneným predstavám jeho rozvoja sa domnievam, že bude len zbytočnou námahou a vyhadzovaním finančných prostriedkov akákoľvek snaha získavať zákazníkov pre ďalší terminál. Výstavba terminálu by sa mala preto priblížiť viac k Bratislave. Čo takto obnoviť myšlienku Tovarového centra nákladnej dopravy Bratislava s prihliadnutím nielen na vynikajúce železničné a cestné dopravné napojenia, ale aj súčasný a eminentný záujem zabezpečiť manipuláciu s intermodálnymi prepravnými jednotkami z juhozápadnej a západnej Európy?

■ **Región Košice** – V Košiciach sú logistické centrá, existujú výrazné tovarové toky a výstavba terminálu je teda opodstatnená. Domnievam sa však, že informácie o výhodnosti využitia širokorozhodnej trate z Maťoviec do Hanisky sú v tejto súvislosti zavádzajúce. Nikto totiž nezverejnil a nikto ani neinformuje o probléme „viac-nákladov“. Tie na tejto 90-kilometrovej trati priniesie nutnosť platiť nájomné za vozne širokého rozchodu, ktoré sa budú pohybovať na území Slovenskej republiky (predpis PPV).

TERMINÁL S OSOBITNÝM POSTAVENÍM

Piaty terminál, ktorý sa nachádza vo východnom cípe Slovenskej republiky, je **Terminál kombinovanej dopravy Dobrá**. Má sice osobitné postavenie, ktoré vyplýva z požiadaviek spojených so zmenou rozhodov koľají a zmenou prepravných režimov. Ale nemôže byť charakterizovaný ako „terminál, ktorý má zabezpečiť prekládku zo širokého rozchodu koľají na normálny rozchod koľají“. Tento terminál má totiž vynikajúce podmienky pre manipuláciu s LKW a pri predpokladanom a mnoho rokov diskutovanom otvorení cestného pohraničného priečochu Čierna – Solomonovo zohraje významnú úlohu aj pri zachytávaní „nevhodných“ LKW pri vstupe/výstupe do/z Slovenskej republiky. Tento pohraničný priečoch by mal tiež ako dopravná alternatíva k pohraničnému priečochu Vyšné Nemecké napomôcť MDPT SR pri prijímaní obmedzení pre LKW, ktoré ohrozujú bezpečnosť dopravy a produkujú nadmerné množstvo plynových splodín. Takéto LKW by mali byť nasmerované do TKD Dobrá a odtiaľ prepravované vhodným prepravným systémom intermodálnej prepravy.

A na záver: Už dva roky existuje myšlienka, s ktorou bolo zo zakarpatskej oblasti Ukrajiny oslovené MDPT SR, a to vytvoriť na „hodvábnej ceste“ medzinárodné slovensko-ukrajinsko-maďarské logistické centrum. Žiaľ, pokračovanie návrhu a najmä jeho riešenie je v nedohľadne.

Ing. Jiří POKORNÝ, CSC., sekcia intermodálnej prepravy v ZSSK CARGO



– Samozrejme, že bez výdatnej pomoci ŽSR, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a ďalších fanúšikov, by sa nám túto tradíciu nepodarilo udržať pri živote až doteraz, – zdôrazňuje Ing. Juraj Greguš, ktorého spolu s ďalším Zvolenčanom Mariánom Kološtom možno pokladať za osovateľa skvelej myšlienky. Tohto roku sa pritom na zvolenskej nákladnej stanici uskutočnil už 9. ročník medzinárodnej súťaže parných rušňov veteránov Grand Prix Slovensko. Od

nultého ročníka sa na populárnych pretekoch pravidelne zúčastňujú posádky nielen zo Slovenska, ale aj z Česka a Maďarska. Vlni nechýbali Rakúšania, tohto roku prišli do Zvolena prvýkrát Angličania a Poliaci.

Zo súboja ufučaných krásavíc vyšla víťazne 103-ročná Matylda z Ostravy, parný rušeň s číslom 313.432 vyrobený v Prvej českomoravskej továrni v Prahe pre vtedajšiu Severnú dráhu. Svoju prezývku dostal počas svojho účinkovania vo filme pre deti Freónový duch. Druhí

v poradí skončili Poliaci, z tretieho miesta sa tešila posádka najmenšieho rušňa s menom Kačena a číslom 310.433 zo Spolku Výchrevne Vrútky. A hoci všetky tri víťazné mašinky dosahujú maximálnu rýchlosť len 45 km/h, sú veľmi obratné a majú rýchly rozbeh. Túto svoju vlastnosť využili nielen pri opakovanom šprinte na 100 metrov, ale v ďalších disciplínach ako napríklad „Pivo na spojnicu“ či „Anglická pošta“.

(dm)
Snímky Miroslav PAVLÍK
a Igor MOLNÁR



K nováčikom tohtoročnej súťaže parných rušňov veteránov vo Zvolene patrila poľská posádka, ktorá sériu ôsmich súťažných disciplín absolvovala na rušni Ferrum s označením TkH 49-1. Rušeň bol vyrobený v roku 1961 vo „Fabrike Lokomotív“ v meste Chrzanowie a používal sa na posun na vlečkách, po ktorých mohol jazdiť maximálne rýchlosťou 45 km/h. Od roku 1994 je deponovaný v skanzene historických vozidiel v Chabówce.



Premiéru na súťaži mal aj rušeň s číslom 5521 vyrobený vo Swindone v roku 1927 pre spoločnosť Great Western Railway, ktorá v roku 1948 prešla pod Britské štátne železnice. Asi 175 rušňov tejto série zabezpečovalo vozbu osobných a nákladných vlakov. Ich maximálna rýchlosť bola 100 km/h. Rekonštrukcia rušňa 5521 bola ukončená tohto roku pod vedením jeho majiteľa Billa Parkera, následne sa objavil na viacerých európskych tratiach.

Ufučané krásavice súťažili vo Zvolene

Niektorí sú železničari, niektorí nie. A predsa majú veľa spoločného. Mapujú železničnú históriu, reštaurujú staré rušne alebo ich nadchýňajú vláčky miniatúrnych rozmerov. Do tejto kategórie nadšencov patria aj železničari z Rušňového depa Zvolen, v hlavách ktorých sa pred desiatimi rokmi zrodil nápad organizovať preteky parných rušňov.

Čo trápi vlečkárov?



HORNONITRIANSKE BANE
PRIEVIDZA, a. s.

Naša spoločnosť vlastní a prevádzkuje vlečku, ktorá je špeciická svojím priestorovým a geologickým rozložením a ktorá je výnimočná v porovnaní s inými „klasickými“ podnikovými vlečkami v rámci Slovenska. Jej súčasťou sú 4 dopravné (ENO Zemianske Kostoľany, Baňa Nováky, bývalá Baňa Cigeľ a Prievidza-nákladná stanica) spojené asi 50 kilometrami koľají a jedno pracovisko mimo uvedené „spojenie“ v bývalej Bani Handlová. Celkom teda prevádzkujeme 5 pracovísk napojených na tri pripojivé stanice. Na troch pracoviskách máme nepretržitú prevádzku a na dvoch pracoviskách bežný pracovný režim. Viac ako 100 našich zamestnancov zabezpečuje dopravnú a manipulačnú činnosť na vlečke, manipuláciu s vozňami ŽSR pre potreby našich zmluvných partnerov, prepravu vo vlastných vozňoch a vlastnými rušňami na

Ing. Peter LACHKÝ, zástupca vedúceho úseku železničnej dopravy v spoločnosti
HORNONITRIANSKE BANE zamestnanecká a. s. v Prievidzi

trati ŽSR Prievidza-nákladná stanica – Handlová, pravidelnú údržbu a malé a stredné opravy vlastných dráhových vozidiel, ako aj údržbu traťového zvršku.

Udržiavanie vlečky spolu s prevádzkovaním koľajovej dopravy na nej nie je pre žiadny podnik lacnou záležitosťou. Napríklad generálna oprava jedného rušňa ho stojí aj niekoľko miliónov korún, približne rovnaká cenová úroveň je aj pri nákupe a inštalácii jednej výhybky či pri generálnej oprave jediného kilometra koľaj. Preto sa nemožno čudovať, že mnohé podniky radšej pristúpili k zrušeniu svojej vlečky alebo ju poskytli inému subjektu. U nás sa našlo iné riešenie a zásluhou mechanika, traťmajstra a ich kolektívov sa nám darí zabezpečiť prevádzkyschopnosť celého telesa vlečky, ako aj dráhových vozidiel vo vlastnej ržii.

Zabezpečenie prevádzky na vlečke môžeme vnímať aj z ďalšieho uhla pohľadu. Určite mi dáte za pravdu, že je problém nahovoriť mladého šikovného človeka na prácu v podnikovej vlečke, navrhnuť mu pri nástupe niečo viac ako minimálnu mzdu a sľúbiť mu, že keď

si urobí odborné skúšky, dostane pridané. Musíte ho nechať dva – tri mesiace v zácivku a medzitým sa „modliť“, aby vzdelávacie stredisko železnice pripravilo kurz a skúšky práve na tú funkciu, na ktorú ste ho prijali. A ani zamestnanci vzdelávacích stredísk železnice nemajú radi, keď im dvakrát do týždňa telefonujete a zisťujete, v akom štádiu je práve tá „vaša“ prihláška...

Oveľa horšie je to však so zabezpečením odbornej spôsobilosti zamestnancov dopravy a ich vybavením predpismi. Dostupnosť železničných predpisov potrebných nielen pre zvládnutie dopravných činností, ale aj pre údržbu a opravy zabezpečovacieho zariadenia, traťového zvršku a dráhových vozidiel, je katastrofálna. Je smutné, keď máte ako dopravca v zmluve o prístupe na dopravnú cestu napísaný povinný rozsah znalostí asi z 30 predpisov a v inštitúcii železnice, ktorá je k tomu zriadená, vám to nepredajú, lebo to nemajú. A keď majú, tak tiež nepredajú, lebo je to LEN PRE VNÚTORNÚ POTREBU!

Možno by sme sa nemali čudovať. Železnica – ako najväčšia firma na Slovensku, aj keď niekoľkokrát rozdelená, ale pre nás

vlečkárov to bude vždy len jedna železnica – má svojich vlastných problémov vyše hlavy a zaoberať sa „malichernými“ problémami jednej či dvoch vlečiek je pre ňu, zrejme, zbytočná záťaž. Myslíme si však, že si zaslúžime viac pozornosti. Veď v regióne horná Nitra vieme poskytnúť na prepravu asi 60 tisíc ton mesačne celoštátnej dráhe. To by mohol byť dôvod, aby sa niektoré veci zlepšili.



Ing. Jozef ŠIMLOVIČ, generálny riaditeľ spoločnosti LOKORAIL, a. s.

pravy v rámci obsluhy ŽSR začínajú a končia na železničných vlečkách, resp. všeobecných nakládkových a vykládkových koľajach. Teda tieto systémy sú z hľadiska prístupnosti, rozvoja a produktivity železničného dopravného systému nezastupiteľné a predstavujú nevyhnutnú súčasť zabezpečenia dopravnej obsluhy štátu. V roku 2003 bolo na Slovensku prevádzkovaných viac ako 400 vlečiek. V súčasnosti sa počet prevádzkovaných vlečiek pohybuje okolo čísla 335. Zníženie počtu prevádzkovaných vlečiek je alarmujúce.

Ak platí všeobecná axioma, že o všetkom rozhoduje cena, tak v súčasnom období je v železničnej preprave na Slovensku pravdivá dvojnásobná. Železnica a železničná doprava na Slovensku sú drahý dopravný systém. Existuje mnoho vlečkových systémov, ktoré majitelia udržiavajú pri živote už nie kvôli železničným prepra-

vám, ale len kvôli hodnote majetku a pozemkom, na ktorých sú situované. Za hlavné príčiny tohto stavu považujem nasledujúce dve skutočnosti: 1) Neprehľadnú a administratívne veľmi náročnú a v konečnom dôsledku nesmierne finančne drahú legislatívu. 2) Štátnu dopravnú politiku vo vzťahu k regulovanej cene za dopravnú cestu, čím výrazne klesá početnosť preprav. V tejto súvislosti chcem pripomenúť, že cena za železničnú prepravu nie je len cenou za prepravu z miesta A do miesta B, ale k tomu je nevyhnutné pripočítať aj poplatok za pristenie, resp. odsun vozňa na miesto manipulácie a poplatky za pobyty vozňov.

Výšku uvedených poplatkov pritom ovplyvňujú viaceré faktory, opätovne najmä finančne náročná legislatíva na „vlečkovaní“ a jeho zabezpečenie; náklady na údržbu, prevádzkovanie dráhy a technic-

kých prostriedkov; odborné dohľady, údržba a revízie zabezpečovacích zariadení, mostov, trakčných vedení, osvetlení; mzdy pracovníkov vlečiek, ceny pohonných hmôt a energií a v neposlednom rade náklady na zabezpečenie predpísanej odbornej, zdravotnej, zmyslovej a psychologickéj spôsobilosti, ktoré vytvárajú útvary definované zákonom. Tieto útvary boli predtým štátne, dnes sú už v mnohých prípadoch privatné. Takto definovaná cena je absolútne nekonkurenčná k iným druhom dopravy a vytvára nezáujem zákazníkov o železničnú prepravu.

Riešení je viacero, ale podľa môjho názoru základom je vytvoriť prostredie a systém, ktorý by bol konkurenčne schopný voči iným druhom dopravy s porovnateľnými vstupmi štátu. S tým súvisí skvalitnenie sortimentu ponuky a logistiky či úprava legislatívy, ako aj ďalších atribútov.

Informačný systém pre všetkých vlečkárov

Akciová spoločnosť SPIRIT informačné systémy sa už 15 rokov venuje vývoju a zavádzaniu programových riešení zameraných na železničnú dopravu a logistiku. Ich súčasťou sú služby podpory, inovácia, aktualizácia a vývoj špecifických zákaznických funkcií. Výsledkom týchto aktivít je séria modulov určená pre prevádzkovateľov železničnej vlečky, od tých najmenších až po najväčšie priemyselné a chemické podniky. SPIRIT vytvoril informačný systém železničnej vlečky tak, aby umožňoval vzájomné zdieľanie informácií pre riadenie prepravy a umožňoval komerčné a nákladové spracovanie prepravy vrátane evidencie pre údržbu a opravy vozňov.

– Náš program poskytuje presné informácie o príchode vozňa na vlečku, o jeho pobyte na vlečke evidenciou všetkých manipulácií, ktoré sa s vozňom vykonávajú, až po jeho odchod z vlečky a odovzdanie vozňa na prepravu zmluvným dopravcom. Pri expedícii vozňov systém vytvára potrebné prepravné dokumenty ako napríklad nákladné listy pre tuzemsko a zahraničie v prepravnom práve CIM a SMGS, vozňové nálepky, výkazy vozňov a podobne. A to všetko v požadovaných predpísaných formátoch s výstupom v tlačenej aj elektronickej forme. Možná je tiež elektronická výmena dokumentov v informačnom systéme Železníc SR. Nákladové spracovanie prepravy umožňuje elektronický príjem údajov z plniacich pracovísk vlečky, – upresňuje riaditeľ spoločnosti Ing. Jozef Skákala, PhD. Komerčná časť informačného systému je za-

ložená na účtovnom spracovaní faktúr za prepravu vozňov a napojení na ďalšie účtovné systémy formou elektronického rozhrania. Informačná časť systému poskytuje v reálnom čase prostredníctvom rozhrania Intranet/Internet informačné zostavy pre manažment a externé pracoviská prevádzkovateľa. SPIRIT si od svojho založenia zachováva charakter samostatného softvérového vývojového pracoviska s vysokou pridanou hodnotou a dominantným postavením nielen v rámci programových prostriedkov pre transport, logistiku a EDI, ale aj v ďalších dvoch špecializovaných aplikačných oblastiach. Ide o monitorovanie inteligentných budov a tiež informačné systémy pre životné prostredie. Spoločnosť v poslednom období úspešne zaviedla systém riadenia kvality ISO 9001 a získala štatút certifikovaného partnera Microsoftu pre vývoj. (eu)

Renesancia vlečiek

V Českej republike by sa mali v blízkej budúcnosti rozbehnúť až dva významné programy zamerané na podporu železničných vlečiek. Prvý z nich súvisí s Operačným programom Doprava na roky 2007 – 2013, ktorý predložila česká vláda na schválenie Európskej únii. V ňom sa v rámci šiestej prioritnej osi na podporu multimodálnej nákladnej prepravy a rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy počíta s viacerými projektmi, ktoré by mali riešiť nedostatočné podmienky pre obsluhu veľkých podnikov a priemyselných zón z pohľadu ich prístupu na železničnú sieť, prepojenia logistických procesov a interoperability. V pláne je rekonštrukcia alebo výstavba až 25 vlečiek.

Myšlienku obnovy kedysi funkčných koľají vedúcich do priemyselných zón a v prípade potreby vybudovania nových vlečiek chcú podporu rakúskych kolegov presadiť aj České dráhy. Ich cieľom je čo najviac obmedziť množstvo ka-

miónov jazdiacich cez rakúsko-české hranice. SUDOP Praha pracuje na štúdiu k pilotnému projektu, ktorý má systémom vlečiek prepojiť južnú Moravu, Vysočinu a južné Česko s Dolným Rakúskom. (dem)

INFORMAČNÉ SYSTÉMY PRE ŽELEZNIČNÉ VLEČKY

Program pre tlač nákladných listov vo formátoch Tuzemsko, CIM, SMGS

Systém evidencie údajov o vozni na vlečke „Odvodzávka, Návratka, Nakládka, Údržba“

Elektronická výmena prepravných dokumentov so železnicou SR

Evidencia faktúr za prepravu

Výstupné zostavy, uzávierka, inventúra

Rozhrania na váhy, plničky, účtovníctvo

Intranet zostavy pre manažment

spiril
INFORMAČNÉ SYSTÉMY a.s.

SPIRIT informačné systémy, a.s.
Kubáňho 14, 811 04 Bratislava
tel.: 02-54 789 744, www.spiril.sk

VUD
Výskumný ústav dopravný

Výskumný ústav dopravný, a. s.
Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina
tel.: 041/5652 819
fax: 041/5652 883
e-mail: Management@vud.sk
www.vud.sk

Pôsobí
vo všetkých druhoch dopravy,

najmä v oblastiach techniky, technológie, prevádzky, ekonomiky, legislatívy, riadenia a organizácie dopravy, informatiky a automatizácie v doprave, ekológii, energetiky, bezpečnosti a kvality dopravy, dopravnej infraštruktúry, dopravného zabezpečenia a riadenia cestovného ruchu, dopravnej politiky, skúšobníctva a certifikácie v doprave.

Držiteľ certifikátu systému kvality Podľa STN EN ISO 9001:2001.



Na železnici prežil veľký kus života. Ako majster, ako vedúci rušňového depa i ako vrcholový manažér. Mnohí si však myslia, že kariéru mu naprogramoval mladší brat, sám kedysi železničiar. On však vie, že mať brata vo veľkej politike môže prinášať aj viaceré nevýhody. Napríklad vtedy, keď si vás zoberú na mušku médiá. Nie raz, nie dva razy. Jeho neprajníci po posledných voľbách čakali, že padne hlboko. Nevyšlo im to. On už znovu sedí v riaditeľskom kresle. A hoci na svoje nové pracovisko v ŽOS Nymburk dochádza na týždňovky, je spokojný. Miroslav Dzurinda.

■ **Váš mladší brat Mikuláš sa začal profesionálne venovať politike v roku 1990. Okrem funkcie poslanca SNR a NR SR si vyskúšal funkcie námestníka i ministra dopravy a v rokoch 1998 až 2006 bol dokonca premiérom slovenskej vlády. Aké to bolo žiť v jeho tieni?**

– Nemám pocit, že by som žil v bratovom tieni. Ani teraz, ani nikdy predtým. S Mikim, ale aj so sestrou, sme mali vždy dobré vzťahy, nesúpeříme medzi sebou, kto bude mať navrch. A hoci sme vyrastali v skromných pomeroch, mali sme všetko, čo sme potrebovali. Určite aj preto, že sme si vedeli navzájom nezištne pomáhať, vedeli sme sa navzájom rešpektovať a dokázali sme sa aj podeliť. Napríklad o jedny korčule, o jeden bicykel...

■ **Takže pripúšťate, že ste si pomáhali...**

– No keďže som od Mikiho starší o 2 roky, najmä v detstve a mladosti som to bol ja, kto občas potiahol brata za sebou. Ale naozaj len občas, lebo on to zase takmer vôbec nepotreboval. Mal svoju hlavu a vedel sa presadiť aj sám. A ja som mal radosť, keď sa mu to darilo. Keď som mu predsa len pomohol či poradil, nikdy som to nerobil kvôli pocitu vlastnej dôležitosti, ale tak normálne, ako to medzi bratmi chodí. Bez veľkých a zbytočných slov.

■ **Neskôr sa zrejme karta obrátila. Mnohí ľudia si dodnes myslia, že mať brata vo veľkej politike má svoje výhody. Spájajú to napríklad s vašimi riadiacimi funkciami v ŽSR, Železničnej spoločnosti i Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia...**

– Je to zaujímavý názor. V skutočnosti som na železnici začal pracovať oveľa skôr, ako sa brat začal venovať politike. Dokonca skôr, ako Miki prišiel na železniciu. A prišiel preto, lebo som mu ako mladému asistentovi na vysokej škole poradil, že na železnici bude mať oveľa zaujímavejšiu a tvorivejšiu prácu. Potom však každý z nás išiel svojou cestou, kým ja som odborne rástol na úseku vozňového a rušňového hospodárstva, jemu bola bližšia výpočtová technika a postupoval po tomto rebríčku. Vstup brata do politiky bol určite v našich životoch zlom, ale určite nie preto, že by nám to prinieslo nejaké výhody. Ani jemu, ani mne.

Myslím si, že moja pracovná kariéra mala prirodzený vývoj. Svojho času bolo totiž na železnici obvyklé, že mladí inžinieri začínali od piky. V mojom prípade to bola funkcia dielenského majstra. K tomu patrilo napríklad aj to, že som vlastnil oprávnenie na obsluhu dieselových i elektrických rušňov. Neskôr určite do veľkej miery zavážilo to, že som mal ako jeden z dvoch ľudí na celej železnici pracovné skúšky z vozňového i rušňového hospodárstva. Aj preto si ma vtedajší generálny riaditeľ ŽSR Andrej Egyed pozval na osobný pohovor, na základe ktorého mi zveril funkciu technicko-ekonomického námestníka v divízii železničných koľajových vozidiel. Brat sa o tom dozvedel až o týždeň neskôr, takže to celé nijako nemohol ovplyvniť.

■ **V ŽSR, neskôr v Železničnej spoločnosti a potom aj železničnom Cargu, ste stále pôsobili na úseku údržby a prevádzky železničných koľajových vozidiel. Nie je to však oblasť, na ktorú by mohli byť slovenské železnice veľmi hrdé. Zastaraný vozňový park kritizujú nielen cestujúci, ale aj prepravcovia a špeditéri...**

– To je možné, ale treba to vidieť aj z druhej strany. Železnice, napriek svojmu strategickému významu, nikdy neboli podnikom, do ktorého by

štát nalieval potrebné peniaze. Niekoľko rokov sa dokonca celkom úspešne vyhýbal aj plateniu za objednané výkony vo verejnom záujme. Platil za ne toľko, koľko sám uznal za vhodné. To nemalo

stoličku kreslo

obdobu vari v žiadnom inom štátnom podniku. Slovenské železnice mali preto dlhé roky problémy s financovaním vlastnej prevádzky, nieto ešte so zdrojmi na rozvojové investície.

Napriek tomu mám pocit, že peniaze, ktoré sme na tento účel mali, sme využili efektívne. Zmodernizovali sme viacero rušňov i vozňov pre osobnú i nákladnú dopravu, napríklad rušne radu 350 i 736, do prevádzky sme uviedli modernizo-

vané motorové vozne 810, 811 a 812 a dokonca aj celkom nové vozne radu 840 zo ŽOS Vrútky. Iste, keby bolo peňazí viac, bolo by to i viac vidieť. Dovolím si však tvrdiť, že po technickej stránke sme v tejto oblasti určite predbehli České dráhy, ktoré po rozdelení federácie začínali s nami na rovnakej štartovacej čiare...

■ **Česi však dnes majú pendolino. A váš brat svojho času stopol nielen jeho nákup, ale aj nákup nových prímestských motorových jednotiek. To ste mu poradili vy?**

– Môj brat o pendoline nevie skoro nič. O všetkom podstatnom sa rozhodovalo v ŽSR. A nie od stola, pretože výhodnosť predloženej ponuky na nákup 4 súprav pendolin sme si boli overiť u výrobcu priamo v Taliansku. A viete, na čo sme s ďalšími kolegami prišli? Že to nie je pre nás výhodná ponuka. Po prvé, Taliani nám ponúkli model svojho rýchlovlaku z roku 1980. Po druhé, tieto rýchlovlaky sa nevelmi hodili na naše trate. Keďže na nich nemáme mimoúrovňové križovania, museli by sme upravovať priecesia, troleje, tunely. A v našich ostrých oblúkoch by pendolino určite nemohlo jazdiť rýchlosťou 160 km/h. Preto by jazdu medzi Košicami a Bratislavou nezvládlo za avizované 3,5 hodiny. A po tretie, ako nerentabilná sa nám javila aj údržba pendolin. ŽSR sa preto rozhodli veľmi rozumne, keď upustili od tejto drahej hračky. Podobne sa vzdali myšlienky na nákup dvoch rušňov Taurus, o ktorých sa tiež svojho času uvažovalo. To sa však zaobišlo bez nejakej väčšej medializácie.

■ **Avšak poriadne medializovaný a prepieraný bol tender na nákup ľahkých motorových jednotiek. Vy ste boli členom výberovej komisie...**

– Tak k tomuto prípadu sa naozaj nerád vraciam. Ale nie preto, že by ma trápilo svedomie. To vôbec nie. Takisto som sa preniesol cez množstvo krivých podozrení, ktorými nás vtedy zavalili médiá. Zabudol som aj na to, ako trápne zavŕšil svoju politickú kariéru vtedajší minister dopravy. Lúto mi je len jedno, že celý ten cirkus živý médiami spôsobil, že slovenské železnice žiadne nové vlaky nenakupili. Nevie, komu to pomohlo, ale určite na to doplatili cestujúci. Podobne vedenie ŽSR i ministerstvo dopravy

Riaditeľskú v Bratislave vymenil za lukratívne v Nymburku

podľahli tlaku médií, ktoré si vzali na mušku výstavbu novej administratívnej budovy v Bratislave a urobili z nej kauzu „jama“. Železnice stavbu predali a dnes platia vysoké nájomné v cudzích budovách. Prítom od začiatku bolo nad slnko jasné, že železničiarom by sa investícia vrátila za niekoľko rokov. To však vtedy nikto nechcel počuť.

■ **Čo vy sám považujete za najdôležitejší kus práce, ktorý ste odviezol na slovenských železničiaroch?**

– Možno to vyznie pateticky, ale myslím si, že kus dobrej roboty som v rámci svojho pracoviska odviezol už ako dielenský majster. Na druhej strane som práve vďaka ľuďom, ktorí ma vtedy obklopovali, pochopil viaceré nuansy tejto práce. Pozitívne i negatívne. O to ľahšia bola moja pozícia neskôr, keď som už mnohé veci mohol ovplyvniť ako riadiaci pracovník. A hoci nebol vždy ľahké zlaadiť záujmy zamestnancov so stratégiou celého podniku, viaceré užitočné veci sa nám podarilo. Napríklad počas veľmi krátkeho času sme vo vtedajšej divízii železničných koľajových vozidiel takmer skokom znížili náklady o 1 miliardu korún. Zrušili sme miesta pomocníkov rušňovodičov, racionalizovali opravárenskú základňu a urobili poriadok so zásobami.

■ **Rušenie pracovných miest vám však asi veľkú popularitu neprineslo...**

– To je možné, ale bolo to potrebné. Pochopili to aj odborári a preto nerobili žiaden krik. Navyše si treba uvedomiť, že ľudia v tom čase odchádzali zo železnice za nadštandardných finančných podmienok. Mnohí sa tejto príležitosti chopili a robili všetko pre to, aby boli na zozname nadbytočných pracovníkov.

■ **Z vášho brata si jeho neprajníci robili posmech, že je obyčajný výpravca. O vás by mohli povedať, že ste obyčajný rušňovodič a údržbár.**

– Ja na to nevidím nič zahanbujúce, naopak, ja som na to pyšný. A pyšný som aj na to, že som začínal ako dielenský majster. Lebo to, čo vám dá prax medzi ľuďmi, vám nemôže dať žiadna škola. Skôr sa čudujem niektorým našim novodobým manažérmi, ktorí si myslia,



že sa bez tejto školy života zaobídu. A potom tak vyzerá aj ich manažovanie. A poviem tiež, že ja som sa vždy cítil dobre medzi robotníkmi. Aj vtedy, keď som bol ich riaditeľ. Nikdy som nevynechal príležitosť, aby som si ich vypočul priamo na pracovisku, aby som sa s nimi stretol na neformálnom podujatí. A oni to vedeli. Lebo ja naozaj nerozlišujem, či je niekto robotník alebo riaditeľ. Ja ľudí v práci delím na umelcov a žoldnierov. Tí prví sú umelcami vo svojej profesii, nech je akákoľvek, tí druhí sú zase obyčajní žoldnier, ktorí chodia na pracovisko kvôli svojmu žoldu a nie preto, aby niečo kvalitné vytvorili a posúvali seba i celý kolektív dopredu.

■ **Keď nastúpila Ficova vláda, nový minister dopravy začal veľké upratovanie aj v železničnom Cargu. A ako už býva zvykom pri takýchto príležitostiach, vytiahol na svetlo zopár káuz. Najväčšia z nich sa týkala nevýhodného predaja veľkého počtu nákladných vozňov, ktoré nový majiteľ zrekonštruoval a potom začal Cargu prenajímať. Cítite za to určitý diel zodpovednosti?**

– Som presvedčený, že tieto údajné kauzy nevytiahol minister. Lebo keby tie kauzy neboli postavené na vode, tak dnes ani ja nesedím na riaditeľskej stoličke v Nymburku, ale sedím vo vyšetovačke. A pokiaľ ide o tie vozne, keď niektoré horúce hlavy ochladli, museli uznať, že to bol dobrý obchod, ktorý Cargo nepoškodil. (Pokračovanie na 30. strane)



Riaditeľskú *stoličku* v Bratislave vymenil za lukratívne *kreslo* v Nymburku

(Dokončenie zo strany 29)

dil, ale pomohol mu voziť tovar v lepších a kvalitnejších vozňoch. Preto necítim žiadnu zodpovednosť, ale som hrdý na to, čo sme urobili.

Niekoľko mesiacov o vás nebolo počuť a potom sa objavila správa so štipľavým komentárom, že opäť sedíte na lukratívnom mieste, tentoraz v ŽOS Nymburk. Ako ste ho získali?

– Nevieť, čo rozumiete pod pojmom lukratívne miesto. Ak by to mala byť funkcia riaditeľa, tak si ju treba vyskúšať. Pretože určite nie je len o tom, že beriete slušný plat. Ten si musíte zaslúžiť. A o tom v prípade súkromného podniku nerozhodujete vy, ale jeho majiteľ, ktorého vôbec nezaujíma, či je váš brat v takej alebo onakej politickej strane či funkcii. Takže ja som takú ponuku dostal, prijal a teraz sa snažím dokázať, že si svoj plat zaslúžim. A naozaj sa usilujem, aby podnik, ktorý bol ešte pred dvoma rokmi na lopatkách, mal čo robiť, aby to robil dobre a aby pritom zarobil. Nie je to ľahké, lebo aj tu už

začíname pociťovať nedostatok kvalifikovaných pracovníkov, ktorý vyplýva zo zanedbávania učňovského školstva v posledných rokoch.

■ **Čo nám môžete povedať o novom zamestnávateľovi i firme, ktorú riadite?**

– Všetko sú veci notoricky známe. Nymburská žoska vyrástla na tradícii niekdajšieho rušňového depa, ktoré bolo v rámci vtedajších ČSD považované za popredného špecialistu na údržbu a opravy dieselových rušňov. Na tento účel disponovala náležitým technologickým vybavením. A môžeme sa len čudovať, že hoci podnik po Nežnej revolúcii prešiel rukami viacerých majiteľov, títo technologické vybavenie nechali na pokoji, hoci bojovali so značnými finančnými problémami. V roku 2004 bol na podnik vyhlásený konkurz, o rok neskôr ho kúpili ŽOS Vrútky prostredníctvom svojej českej dcérskej spoločnosti. ŽOS Vrútky sa pritom zaviazali, že v kúpeňom podniku zachovajú výrobu i zamestnanosť.

■ **Trvalý pobyt máte v Bratislave a odtiaľ sa zrejme výrobná firma riadiť nedá. Máte tomu rozumieť tak, že do práce chodíte na týždňovky?**

– Je to tak a musím priznať, že to v mojom veku nie je bohviečo. Ale zvykám si, pretože to nie je prvýkrát. Určitý čas som totiž dochádzal aj zo Spišskej Novej Vsi do Bratislavy. Cesta vlakom mi vtedy trvala 5,5 hodiny. Vlakom cestujem aj dnes, jednu cestu absolvujem za 3,5 hodiny. Ale inak som naozaj veľmi spokojný.

■ **V Maďarsku sa schyľuje k privatizácii železničného nákladného prepravcu MÁV Cargo. Čo to podľa vás priniesie pre Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, ktorej privatizácia sa síce pripravovala, ale neuskutočnila?**

– To, že sa neprivatizovalo slovenské Cargo, je určite škoda. Pre podnik, ktorý mohol získať nové prepravy i potrebné zdroje na rozvojové investície, i pre štát, ktorý mohol na tom zarobiť a získané prostriedky rozumne využiť. Privatizácia maďarského Carga sa Slovenska určite dotkne, hlavne v tom, aké zmeny tovarových prúdov priniesie.

■ **Ďakujem za rozhovor.**

Desana MERTINKOVÁ,
snímky TASR/Štefan PUŠKÁŠ

Nevypínajte motory,

monitorujte spotrebu!

■ **Ako ušetriť na médiách a pritom neustále zvyšovať výkonnosť? Ako nestratiť kontrolu nad nákladmi? Ako dohliadnuť, najmä vo veľkých prevádzkach, na viac druhov energií pod jednou strechou? Ako zistiť, ako na tom vlastne s energiami sme a ako to celé zlepšiť?**

– Analýza je pre nás tím, čo by sme mohli nazvať „vnieť svetlo do tmy“. V našom ponímaní sú to najmä **energetické audity**, a to komplexné, účelové alebo špeciálne. Zahŕňajú celkové vybilancovanie nákupu, transformácie, distribúcie a spotreby všetkých energetických médií, posúdenie celého systému a návrh opatrení na nákladovú optimalizáciu celého cyklu pri zabezpečovaní spoľahlivosti ich dodávky. Pokiaľ sa zameriame iba na vybranú oblasť, napríklad na výrobu tepla, spotrebu tepla na vykurovanie, v technológii a podobne, hovoríme o **účelovom audite**. Čoraz viac žiadané sú však **špeciálne audity**, ktoré sú už zamerané na konkrétne realizácie racionalizačných projektov, vrátane návrhov na spôsob financovania. Niet sa čomu diviť. Peniaze skrátka zaujímajú každého, najmä tie, ktoré sa dajú ušetriť. Dnes sme schopní spracovať na vysokej odbornej úrovni audit počínajúc bytovým domom cez areály budov, priemyselné podniky, až po rozsiahle energetické celky s kombinovanou výrobou elektriny a tepla.

■ **Ceny klasických palív sú čoraz vyššie. Práve preto sú stále viac populárne obnoviteľné zdroje. Máte s nimi nejaké konkrétne skúsenosti?**

– Máme za sebou úspešné realizácie technológií spaľovania biomasy. V spolupráci s Technickou univerzitou v Košiciach sa podieľame na výskumných aktivitách v oblasti využitia geotermálnej energie, najmä štúdiami uskutočniteľnosti vybraných projektov. V praxi je to predovšetkým neustála osveta a vysvetľovanie výhod. Napríklad s fotovoltaickými systémami sa naši klienti stretávajú často už v podobe konkrétnych návrhov riešení a je len na nich, či sa pre túto alternatívu rozhodnú. Aj v objeme nákupu a prepravy pilín pre energetické účely patríme k významným subjektom na Slovensku. Dodávame biomasu – drev-

né piliny a drevnú štiepku – pre našich partnerov. Aj keď v minulosti smerovali naše dodávky najmä do zahraničia, v nadchádzajúcich rokoch počítame s nárastom dopytu po biomase na výrobu ekologickej energie aj u nás.

■ **V praxi však stále prevládajú tradičné zdroje. Čo môžete ponúknuť ich spotrebiteľom?**

– Spotrebiteľom ponúkame účinný **on-line nástroj** na znižovanie spotreby energií, tzv. **monitoring a targeting alebo M&T**. Monitoring predstavuje zber dát a ich vyhodnocovanie podľa danej metodiky, alebo jednoducho monitorovanie. Targeting, po slovensky stanovenie cieľov, predstavuje systematický a sústavný návrh a realizáciu čiasťkových, ale aj ucelených opatrení, ktoré zlepšujú energetickú efektívnosť a následnú analýzu dosahovaných výsledkov z hľadiska cieľovej spotreby energie. Základom celého systému je špecializovaný softvérový nástroj, ktorý slúži na zber a spracovanie dát s diaľkovým automatizovaným odpočtom.

■ **Mohli by ste tento nástroj priblížiť aj nám, laikom?**

– Metóda M&T bude pre vás tím, čím je pre pilota v kokpíte riadiaca veža. Všetky potrebné údaje sú systematicky merané, ukladané a vyhodnocované. Prehľadné grafy vás upozorňujú na odchýlky od cieľovej spotreby. Potom už len prispôbíte rýchlosť a výšku letu a môžete si byť istí, že pristanete v cieľi načas a bezpečne. A navyše, v nádrži sa vám pravdepodobne časť paliva zvýši. Dobrý dôvod pre nasadenie M&T! Nemyslíte?

■ **To ušetrené „palivo“ znie presvedčivo. Možno by pomohlo ešte zopár argumentov pre M&T.**

– Je ich dosť. Môžeme sa pochváliť desiatkou realizácií, ktoré v praxi potvrdzujú to, čo tvrdíme. Teda, že obvyklá úspora nákladov je 5 až 10%, že pri nízkych investičných nákladoch možno dosiahnuť návratnosť už za 24 mesiacov a zanedbateľné nie je ani zníženie množstva emisií a odpadov či prínosy pre ochranu životného prostredia. Takže naše odporúčanie znie: **Nevypínajte motory. Monitorujte spotrebu!**



Téma ENERGIA je „trendy“. O jej premenách a úsporách, no najmä o hľadaní jej stratenej HARMÓNIE, sme hovorili s odborníkmi, ktorí majú na energiu SYSTÉM. Našli sme ich v spoločnosti ENERGY SYSTEMS GROUP a pýtali sme sa jej technického a projektového manažera Ing. Miroslava Diana, konateľa spoločnosti (na snímke).

„Podstatou našej poradenskej práce je počúvať klienta. Žiadny analytik sa nedozvie o klientovom podniku viac ako od klienta samého. Je potrebné nájsť spoločný pohľad na to, čo je žiaducim výsledkom. Až potom prichádzajú nápady a energetické vylepšenia, ktoré vedú k ziskovým inováciám.“

Ing. Róbert Rigo,
zakladateľ firmy ENERGY SYSTEMS GROUP, august 2002



Japonská železničná spoločnosť East Japan Railways, ktorá v okolí Tokia prepraví denne 16 miliónov cestujúcich, spustila 31. júla ako prvá na svete komerčnú prevádzku svojho nového hybridného vlaku. Hoci vlak premáva na neelektrifikovanej trati, je maximálne šetrný k životnému prostrediu.

Kiha E200 už vozí cestujúcich

Nová dvojvozňová súprava Kiha E200 so 46 miestami na sedenie a 71 miestami na státie jazdí na obľúbenej turistickej linke Kuomi Line dlhjej 78,9 km, ktorá spája japonské mestá Kobušizawa a Komoro. Hybridný pohon vlaku tvorí jeden dieselový motor a štyri elektromotory, ktoré nabíjajú lítium-ionové batérie umiestnené na streche. Vlak sa rozbieha iba za pohonu elektrických motorov, dieselový motor sa naštartuje iba v prípade slabých batérií alebo pri jazde súpravy do kopca. Batérie sa dobíjajú energiou, ktorá vzniká pri brzdení v zákrutách a pri vjazde vlaku do stanice.

Vývoj komerčného hybridného vlaku sa japonská spoločnosť EJR zaoberala od mája v roku 2003. Výsledkom je vozidlo priateľské k životnému prostrediu, pretože nová technológia pohonu znižuje spotrebu pohonných hmôt o 20 percent a emisie oxidu dusíka až o 60 percent. Vlak je takisto oveľa tichší, ako je bežné. Jeho hlavnou nevýhodou je však cena 1,2 mil. euro, čo je takmer dvojnásobok v porovna-

ni so štandardnou súpravou. Hoci hybridný pohon nie je v krajine vychádzajúceho slnka ničím výnimočným najmä v prípade automobilov, japonskí cestujúci prijali hybridný vlak Kiha E200 so značným nadšením a mnohí sa vybrali obzrieť si ho v rámci rodinného výletu.

O nekonvenčné pohony a alternatívne palivá v železničnej osobnej doprave sa zaujímajú aj ďalšie železničné spoločnosti na svete, napríklad nemecký Deutsche Bahn alebo americký Amtrak. Výrobcovia a konštruktéri však doteraz oveľa viac pozornosti venovali riešeniam vhodným pre nákladnú železničnú dopravu. Priekopníkom v tejto oblasti je americká spoločnosť Railpower Technologies Corp. s hybridným rušňom Green Goat®, v máji tohto roku oznámila svoj záujem o vývoj vlastného hybridného rušňa aj ďalšia americká spoločnosť General Electric. Na minuloročnej výstave InnoTrans v Berlíne predstavila svoj prototyp hybridného posunovacieho rušňa spoločnosť Alstom. (eu)

Silnejúci celosvetový dôraz na ochranu životného prostredia a potreba náhrady klasických uhľovodíkových palív s ohľadom na ich obmedzené zdroje vedú k hľadaniu nových riešení v oblasti alternatívnych pohonných hmôt. O týchto trendoch v rámci železničnej dopravy sa hovorilo aj na 18. medzinárodnej konferencii PRORAIL 2007, ktorá sa konala v Žiline v dňoch 19. až 21. septembra súčasne s medzinárodnou výstavou ŽEL-RAIL 2007 vo Vrútkach. Prednášku, ktorú pripravili Prof. Ing. Daniel KALINČÁK, PhD., a Ing. Peter Palko z Katedry dopravnej a manipulačnej techniky na Strojnickej fakulte Žilinskej univerzity v Žiline, prinášame v skrátenej podobe.

Aj keď v súčasnosti v železničnej doprave ako palivo dominuje elektrina, stále sa v nej využíva značný počet motorových rušňov závislých na naftu. Negatívnu úlohu z pohľadu produkovaných emisií škodlivín zohráva aj ich nepriaznivá veková štruktúra. Platí to najmä v posunovacej prevádzke, ktorá sa vyznačuje ďalšími nepriaznivými faktormi. Ide najmä o vysokú spotrebu pohonných hmôt pri chode rušňa naprázdno, jeho vysokú spotrebu pri malej záťaži a marenie pohybovej energie treciami a EDB brzdami. Skúsenosti tiež dokazujú, že naftový motor rušňa pracuje viac než 60 % času na voľnobeh a plný výkon naftového motora tvorí menej než 1 % jeho pracovného času. Stredný výkon naftového motora sa pohybuje okolo 10 % plného výkonu a energia marená brzdením v niektorých prípadoch predstavuje viac ako 50 % z celkovej trakčnej práce vykonanej vozidlom.

ROZDIELY ŠŮ V INVESTIČNÝCH NÁROKOCH

Spoločnosti na celom svete sa snažia nájsť také palivo alebo pohon, ktoré by boli ohľaduplné k životnému prostrediu, boli by ekonomicky výhodné a pochádzali by z obnoviteľných zdrojov. Vytvorené riešenia nekonvenčných pohonov a alternatívnych palív môžeme v koľajovej doprave podľa potrebných počiatkových investícií rozdeliť na dve skupiny:

■ **Prvá skupina** tvoria jednak nové pohony, ktoré nie je možné získať bez investícií do dopravného prostriedku, a jednak riešenia založené na využívaní plyných palív, ktoré je síce možné spaľovať po minimálnych úpravách v dnešných motoroch, avšak celkové riešenie si vyžaduje rozsiahle investície do zariadení na skladovanie a distribúciu týchto palív.

■ **Druhá skupina** je zastúpená riešeniami, ktoré sú dosiahnuteľné bez alebo len s minimálnymi počiatkovými investíciami. Patria tu väčšinou niektoré alternatívne palivá, prípadne prídavky do klasických palív, ktoré možno použiť

bez úprav palivového systému. K minimálnym investíciám patria aj opatrenia na zníženie emisií v starších vozidlách prostredníctvom filtrov na pevné častice.

PALIVOVÉ ČLÁNKY

Napriek určitým skúsenostiam s priamym spaľovaním vodíka v motore (vodíkové pohony) oveľa väčšiu perspektívu v železničnej doprave predstavujú palivové články, ktoré menia chemickú energiu vodíka a kyslíka na elektrickú energiu, vodu a teplo využiteľné napríklad na vykurovanie. Keďže tekutý alebo plyný vodík sa do palivového článku dopĺňa neustále, článok môže pracovať nepretržite so stálym výkonom, zatiaľ čo pri batériách je ich energetický obsah obmedzený. Celý takýto pohon dosahuje účinnosť nad 35 %, kým účinnosť spaľovacích motorov sa pohybuje od 16 do 19 %.

Výhody palivových článkov: neprodujú žiadne látky zatažujúce životné prostredie, predstavujú obnoviteľný zdroj, dosahujú vysokú energetickú účinnosť, preťaženie nie je spojené s haváriou, umožňujú rýchly nábeh na plný výkon, možné je použitie článkov od výkonu 50 kW až do niekoľko MW. **Nevýhody palivových článkov:** vysoké investičné náklady, vysoká cena vstupného paliva (okolo 10 000 USD/kWh), nutnosť výmeny palivového článku, ktorý je citlivý na CO₂ v privádzanom vzduchu a otravu nečistotami. Problémom je aj uloženie dostatočného množstva vodíka na hnacom vozidle, ako aj výroba, distribúcia a cena vodíka. Náhrada čistého vodíka zlúčeninami bohatými na vodík (metanol, etanol a pod.) zase vyvoláva potrebu ďalších prídavných zariadení.

Najväčší pokrok v oblasti vodíkového programu zaznamenali v USA, kde boli postavené dva bankové rušne s vodíkovými článkami s pomerne malým výkonom 17 kW a s hmotnosťou 3,6 tony. Ďalší rušeň určený pre posunovacie služby má výkon 1200 kW a hmotnosť 109 ton. V Japonsku Railway Technical Research Institute pripravuje projekt hybridnej dvojvozovej jednot-

Riešením sú aj hybridné vozidlá

s vodíkovými palivovými článkami. Jej celkový výkon má byť 600 kW, pričom palivové články majú poskytovať 450 kW a z akumulátorov sa má v prípade potreby čerpať 150 kW. Simulačnými výpočtami sa ukázalo, že na 26 km dlhej trati s 11 zastávkami sa má dosiahnuť až 60-percentná úspora trakčnej energie oproti podobnej klasickej motorovej jednotke. Dánsky projekt „The Hydrogen Train“ pripravovaný s pomocou EÚ sa zase zameriava na produkciu vodíka z veterných elektrární.

HYBRIDNÝ POHON

Hybridné vozidlá, ktoré kombinujú výhody elektromobilov s výhodami spaľovacích motorov, sú perspektívne aj v železničnej doprave. Kombinácia vhodného prvotného zdroja energie (spaľovací motor alebo palivové články) a vhodného akumulátora energie umožňuje zachytiť a uskladniť pohybovú energiu vozidla pri brzdení a vo vhodnej chvíli ju zase využiť na pohon vozidla. Takto by sa dala zmenšiť spotreba paliva o 20 až 30 %. Výhodou hybridného pohonu je aj tzv. regeneračné brzdenie. Pri spomaľovaní a brzdení totiž elektromotor pracuje ako generátor, ktorý premení kinetickú energiu vozidla na elektrickú a dobíja ňou akumulátorové zariadenie, ktoré napája elektromotor.

Popredné miesto vo výrobe hybridných rušňov dosiahla americká spoločnosť Railpower Technologies Corp., ktorá ponúka hybridný rušeň „Green Goat“, ktorého malý 100 kW spaľovací motor dobíja olovené akumulátory a tie zásobujú prúdom trakčné motory. Významný pokrok v tvorbe

hybridného pohonu zaznamenali japonské železnice, na ktorých už v súčasnosti jazdí prvá komerčná hybridná motorová jednotka Kiha E200 (pozri článok na vedľajšej strane).

ALTERNATÍVNE PALIVÁ

Železničná doprava má skúsenosti s viacerými alternatívnymi palivami. Napríklad v ČR testovali používanie bionafty u motorových rušňov radov 749 a 751, zemný plyn ako palivo zase využívajú v Rusku, Nemecku, USA a Austrálii. Zaujímavým a pomerne lacným prostriedkom na zníženie ekologickej záťaže je používanie palivových zmesí. Ide väčšinou o prísady (vody alebo metylesteru repkového oleja) do motorovej nafty, ktorých cieľom je zníženie emisií CO₂, NO_x a pevných častíc. Niekoľko takýchto pokusov bolo realizovaných vo Francúzsku a Rakúsku, ale aj v ČR. Ďalšou možnosťou je používanie nafty s nízkym, resp. žiadnym obsahom síry v spojení s filtrami na pevné častice a NO_x, či používanie vodného roztoku močoviny, ktorý sa pri spaľovaní vstrekuje pred katalyzátor.

Hoci alternatívne palivá vedú k náhrade uhľovodíkových palív, len v málo prípadoch je možné povedať, že sú aj vhodnou či dokonca výhodnou formou náhrady klasických palív. Je to spôsobené najmä ich zvyčajne podstatne nižšou výhrevnosťou, ďalšími nevhodnými až agresívnymi vlastnosťami a potrebnými úpravami vozidiel.

Prof. Ing. Daniel KALINČÁK, PhD.,
Ing. Peter PALKO



Nový hybridný vlak Kiha E200 má nadštandardne vybavenú aj kabína rušňovodcu, ktorý môže sledovať prácu hybridného pohonu na dotykovom monitore palubného počítača. Snímky SITA/AP



Strom v staničnej reštaurácii

Päťmetrový strom uprostred staničnej reštaurácie. Síce nie živý, ale ani nie celkom umelý. Základom pňa je oceľová rúra ovinutá umelou kôrou, konáre pochádzajú zo živých stromov a sú impregnované proti vlhkosti i škodcom. Aj keď ho vytvoril György Kalmán Bartha z Maďarska, obdivujú ho na Slovensku. Iba málokto vie, že tvorivé nápady maďarského umelca využívajú aj hollywoodski filmári. K tým najznámejším určite patril Steven Spielberg.



1 Strom zdobí staničnú reštauráciu:
a) v Bratislave, b) v Poprade, c) v Košiciach, d) Žiline.

Rýchlovlaky na Taiwane

V januári tohto roku začali jazdiť nové vysokorýchlostné vlaky aj na Taiwane. V počte 30 kusov ich prevádzkuje spoločnosť Taiwan High Speed Rail Corporation (THSRC) pod označením THSR 700T na 345 km dlhej novopostavenej trati spájajúcej mestá Taipei a Kaohsiung. Rýchlovlaky jazdia maximálnou rýchlosťou 300 km/h a celú trasu absolvujú za 90 minút. Bežným vlakom to dovedy trvalo 4,5 hodiny. Celý projekt vyšiel na 15 miliárd dolárov. (Snímka TASR/AFP)



2 Dizajn taiwanských rýchlovlakov je odvodený od:
a) šinkansenu, b) pendolina, c) ICE 3, d) TGV.

Začali vyrábať Velaro RUS

V Krefelde-Uerdingene sa 20. júla začala výroba prvého vysokorýchlostného vlaku Velaro RUS pre ruské železnice. Siemens má vyrobiť celkom 8 súprav, prvá z nich by mala byť uvedená do prevádzky koncom roku 2009 na trati Moskva – Petrohrad. Výroba všetkých súprav by sa mala ukončiť v roku 2010. Súpravy budú postavené na široký rozchod, maximálnu rýchlosť 250 km/h a budú širšie o 33 cm ako nemecké súpravy ICE 3. V desiatich vozňoch každej „ruskej“ súpravy bude miesto pre 600 cestujúcich. (Snímka Siemens AG)



3 Siemens sa bude starať o údržbu týchto rýchlovlakov:
a) 10 rokov, b) 20 rokov, c) 25 rokov, d) 30 rokov.

Malmö – Kodaň za 35 minút

Tzv. Oresundská pevná linka spája Malmö a Kodaň. Je dlhá 16 km a jej výstavba vyšla na 4 mld. eur. Tvorí ju 4 km dlhý podmorský tunel vedúci zo švédskej strany, ktorý ústi na umelo vytvorenom ostrove Pepparholmen. Odtiaľ pokračuje 8 km dlhým mostom ponad more, ktorý ukrýva dve úrovne – spodnú vlakovú a hornú cestnú. Na dánskej strane tiež pribudol umelý polostrov s diaľničnými a železničnými napájacmi. Spojenie oboch miest zabezpečujú vlaky v 20-minútových intervaloch, jazda jedným smerom im trvá 35 minút. (Snímka TASR/AP)



4 Nová linka cez Oresundskú morskú úžinu bola otvorená v roku:
a) 1998, b) 2000, c) 2002, d) 2005.

ŽELEZNIČNÁ revue

nový časopis, aký na Slovensku ešte nebol!

Cenník plošnej inzercie

Veľkosť inzerátu	Kód umiestnenia na strane	Cena pre zadávateľov	
		zo Slovenska *	z Česka **
A) inzerát na vnútorných stranách časopisu:***			
Dvojstrana časopisu na spadávku	A	24.000 Sk	21.000 CZK
1 celá strana časopisu na spadávku	B	12.000 Sk	10.500 CZK
½ strany časopisu na spadávku na šírku	C	7.000 Sk	6.000 CZK
½ strany časopisu na spadávku na výšku	D	7.000 Sk	6.000 CZK
¼ strany časopisu na spadávku na šírku	E	5.000 Sk	4.500 CZK
¼ strany časopisu na spadávku na výšku	F	5.000 Sk	4.500 CZK
¼ strany časopisu na spadávku	G	4.000 Sk	3.500 CZK
B) inzerát na 2., 3. a 4. strane obálky***			
Len celá strana	B	15.000 Sk	13.000 CZK

Cenník PR článkov

Veľkosť článku s fotografiami	Cena pre zadávateľov	
	zo Slovenska *	z Česka **
1 strana časopisu (A4)	16.000 Sk	14.000 CZK
½ strany časopisu (A5)	9.000 Sk	8.000 CZK
2 susediace strany časopisu (2 × A4)	30.000 Sk	26.000 CZK
4 strany časopisu (4 × A4)	50.000 Sk	44.000 CZK
4 strany časopisu + foto na 1. strane obálky	60.000 Sk	52.000 CZK

Poznámky

* Všetky ceny budú účtované s DPH vo výške 19 %.
** Účtovanie DPH sa riadi platnými daňovými predpismi v SR a ČR.
*** Inzeráty dodáva redakcii zadávateľ reklamy vo formáte pdf (postscript). Po dohode je možné ich vyhotoviť z dodaných podkladov aj v redakcii, avšak za jednotný príplatok 1000 Sk + 19 % DPH.
Platbu za objednaný inzerát alebo PR článok je potrebné uhradiť vopred ešte pred ich zverejnením.

A 420×297

B 210×297

C 210×148,5

D 103×297

E 210×99

F 71,5×297

G 103×148,5

Vydavateľom časopisu je spoločnosť Reflex Plus, s. r. o.
Adresa: Učňovská 6, 040 15 Košice-Šaca, Slovenská republika
Tel./fax: + 421 55 6842 084; mobil: + 421 903 822 557
www.reflexplus.sk; e-mail: reflexplus@reflexplus.sk
IČO: 36 730 742; DIČ: 2022313513; IČ DPH: SK 2022313513
Spoločnosť je zapísaná v obchodnom registri Okresného súdu Košice I, Oddiel: Sro, vložka číslo 19271/V.
Časopis je registrovaný Ministerstvom kultúry SR pod číslom 3754/2007.

ŽELEZNIČNÁ revue

Časopis o železničnej doprave a priemysle. Registrovaný Ministerstvom kultúry SR pod číslom 3754/2007. Distribuovaný zadarmo pre manažérov a firmy podnikajúce v železničnom sektore na Slovensku a ČR. Prístupný aj na internete vo formáte pdf na adrese www.reflexplus.sk/revue.php

Vydavateľ: Reflex Plus, s. r. o., Učňovská 6, 04015 Košice-Šaca, www.reflexplus.sk ■ Šéfredaktorka: Ing. Desanka Mertinková ■ Redakcia: Učňovská 6, 04015 Košice-Šaca, tel./fax: 055/6842 084, e-mail: revue@reflexplus.sk ■ Tlač: OTA, a.s., Košice, Vstupný areál U.S. Steel, 044 54 Košice ■ ISSN 1337-558X ■ Nevyžiadané rukopisy redakcia nevracia.



Objednajte si náš časopis!

Budúci rok budeme Železničnú revue distribuovať na základe celoročného predplatného uhradeného vopred. Časopis bude mať štvrtročné periodicitu a prvé číslo v roku 2008 vyjde už v januári (leden).

■ Predplatné pre SR:

Celoročné predplatné pre slovenských odberateľov časopisu je 238 slovenských korún. V tejto sume sú zahrnuté aj distribučné náklady, aj 19 % DPH.

■ Predplatné pre ČR:

Celoročné predplatné pre českých odberateľov časopisu je 240 českých korún bez DPH. V tejto sume sú zahrnuté distribučné náklady. Účtovanie DPH sa riadi platnými daňovými predpismi v SR a ČR.

Železničnú revue na rok 2008 si môžete objednať prostredníctvom objednávky, ktorú sme vám priložili do poštovej zásielky pri distribúcii tohto vydania časopisu, alebo prostredníctvom objednávkového formulára, ktorý nájdete na webovej adrese www.reflexplus.sk/revue.php

HARMÓNIA ENERGIE

Poradenstvo v energetike

energetický audit – komplexný, účelový, špeciálny
energetické štúdie, posudky a koncepcie
spracovanie projektových dokumentácií

Poradenstvo v podnikaní

finančné analýzy
podnikateľské plány
štúdie realizovateľnosti
financovanie z fondov Európskej únie

Energetický manažment

Monitoring & Targeting – on-line nástroj
na znižovanie spotreby energií

Výskum, vývoj, vzdelávanie

obnoviteľné zdroje – fotovoltaika, biomasa

ESG
ENERGY SYSTEMS GROUP