

Slovenské železnice počas uplynulých 27 rokov prešli rozličnými etapami od čias trieštenia, rušenia niektorých tratí, odchodu značnej časti cestujúcej verejnosti k hromadnej autobusovej či individuálnej cestnej doprave až po súčasné obdobie rekonštruovania technicky prestarnutých železničných tratí aj staníc a dokonca k istému oživovaniu tohto spôsobu dopravy. O novinky na ocelových kolesách jazdiacich po koľajniciach sa Mária Šišuláková pýtala generálneho riaditeľa Sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Jána FARKAŠA.

Modernizáciou železníc znižujeme zaostávanie za Európou



Čím sa začala konsolidácia grafikonu vlakovej dopravy v roku 2012, čo doteraz priniesla pre verejnosť?

Zásadnou zmenou bol prechod na taktový grafikon. Systémová a pravidelná doprava totiž umožňuje garanciu prípojov v odbočných staniaciach a zároveň stabilizuje ponuku na cestovanie na niekoľko rokov. Cestujúci veľmi negatívne reaguje, ak sa cestovný poriadok mení každú chvíľu. Aj to bol jeden z dôsledkov, prečo železničná doprava začala byť nezaujímavá. Pozrite sa na systém MHD. Tam v mnohých prípadoch idú spoje v pravidelných intervaloch a cestujúci už často ani nerieši, kedy presne mu ten jeho spoj ide. Chceme preto využiť poznatky zo zahraničia a pokračovať v nastúpenom trende a stabilizovať ponuku spojov na podstatne dlhšie obdobie. Zatiaľ nám do tohto procesu zasahujú výlukové činnosti na koridore hlavne na Považí, kde následkom zníženia priepustnosti trate a rôznych bezpečnostných opatrení, nie je možné nastaviť grafikon podľa nášho želania. Ale aj tieto činnosti postupne napomáhajú tomu, že sa vlaková doprava dynamizuje a dostáva na vyššiu úroveň.

Základnou podmienkou vyrovnania úrovne poskytovania železničnej dopravy na Slovensku so zahraničím a zvýšenia počtu cestujúcich u nás je modernizácia ako kľúčové označenie. Začalo sa s ňou už pred takmer 20 rokmi. Môžeme byť spokojní s jej postupom z hľadiska rýchlosti a kvality cestovania?

V prvom rade ide o dlhodobý proces. Faktom zostáva, že väčšina európskych železníc, aj tých susedných, zvyšuje úroveň železníc pravidelne už desiatky rokov a dnes sú už na podstatne lepšej úrovni. My sa snažíme ich len dobiehať. Pozitívom je, že sa na procese modernizácie pokračuje a že sú už prvé viditeľné zlepšenia, ktoré vníma aj cestujúca verejnosť a samotní dopravcovia. Je to však proces dlhodobý a je ťažko realizovateľný za rok či dva. Sú stanice, zastávky, trate a vlaky, kde ešte používame zariadenia a súpravy spred vyše 40 rokov. A občan právom kritizuje. Naopak, tam kde sa už podarilo zlepšiť železničnú infraštruktúru, zrýchliť prepravu, skultúrniť nielen vzhľad, ale aj vnútro železničných staníc a nasaďiť zmodernizované vozne, či celkom nové vlakové súpravy, je viditeľný nárast prepravy po železnici – či osobnej alebo nákladnej.

Železnice sa chvália systematickou prácou na cieľovom grafikone 2020. O čo v ňom ide, prečo je dosiahnutie cieľa v ňom stanovené až na rok 2020?

Nechvália, oni ten grafikon potrebujú aby sa zlepšila doprava. Aj preto sa táto problematika dostala do programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky. Cieľom je v prvom kroku nastaviť taký rozsah vlakových spojov, tzn. výkonov a dopravných služieb vo verejnom záujme, ktoré umožnia na systémových traťových úsekoch, čo majú potenciál byť efektívne z pohľadu železničnej dopravy, celodennú avšak hustú rovnomernú ponuku počas celého dňa. Zároveň toto riešenie umožní efektívnejšie využitie dopravných prostriedkov, zvýši sa produktivita práce a hlavne občan dostane podstatne viac možností kedy a ako využiť železničnú dopravu. Súbežne s tým je však potrebné zvýšiť úroveň samotnej železničnej infraštruktúry, aby vlaky mohli prenávať rýchlejšie a vzájomne mohli medzi všetkými traťami nadväzovať. Zjednodušene, aby vlaky z dôvodu nižšej traťovej rýchlosti nepri-



chádzali do železničného uzla po odchode iných systémových vlakov na ďalší smer, pretože aj tieto potrebujú byť sprípojované. Ako príklad uvediem spojenie diaľkovými vlakmi. Z Bratislavy ide cez Trenčín a Žilinu rýchlik do Košíc. Vo Vrútkach je možné z neho prestúpiť na vlak do Martina a Banskej Bystrice. Odtiaľ nadväzujú vlaky do Zvolena, Levíc, Galanty a Bratislavy. A aj tieto rýchliky by mali nadväzovať na vyššie spomenuté rýchliky z Bratislavy smer Trnava, Trenčín a ďalej a uzatvoriť pripojiteľnosť v celom okruhu. Pretože aj študent z Levíc potrebuje mať prípoj do školy do Trnavy, aj pacient z Piešťan sa chce vrátiť domov do Martina a podobne. Systém takto navzájom prepojených vlakov umožňuje významne zvýšiť potenciál železnice a preto musí ísť počet spojov a úprava infraštruktúry ruka v ruku. A prečo rok 2020? Lebo sa roky do infraštruktúry neinvestovalo dostatočne a dnes nie je toľko voľných investičných prostriedkov, aby sa rozsah potrebných zmien dokázal zrealizovať v krátkom čase a napravilo sa všetko, čo sa roky zanedbávalo.

Niektoré pozitívne zmeny zaznamenali aj samotné železničné stanice. Je to novým prístupom ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, alebo naozaj svitá na lepšie časy?

Je neodškriepiteľným faktom, že železničné stanice boli ešte v osemdesiatych rokoch pekné, rozkvitnuté a upratané. Zamestnanci jednoducho boli hrdí na svoje povolanie, a podľa toho sa aj správali k spoločnému majetku a záležalo im na tom, v akom prostredí nielen pracujú, ale do akého prostredia vítajú cestujúcich. Ďalšie roky boli však rokmi úpadku, aj v ich hlavách. Preto prišlo ministerstvo s iniciatívou stanovenia štandardov. Štandardov, ktoré určujú, ako majú najprv vlaky a neskôr železničné stanice a zastávky vyzeráť, aké služby a na akej úrovni ich majú ponúkať. Malo by to byť síce samozrejmosťou, ale generácie sa vymenili a treba si vychovať znovu takých železničiarov, ktorým na celkovom vzhľade železnice záleží. Preto sa nastavili podmienky, čo ktorý vlak a stanica musí spĺňať a postupne sa ich počet rozširuje.

Je veľmi potešiteľné, že po úvodných rokoch

už nemusí tlačiť na železničné podniky ministerstvo, ale priamo z podnikov, od samotných železničiarov prichádzajú podnety, čo a ako zlepšiť, čo a ako sa dá nastaviť lepšie. Ohlasy verejnosti na túto aktivitu sú veľmi pozitívne. Naším cieľom nie je len niečo prikázať, kontrolovať a v prípade nedostatkov sankcionovať. To je to posledné. Naším cieľom je zodpovedným prístupom všetkých, ktorí sa podieľajú na železničnom prepravnom procese, prispieť k zveladeniu staníc a vlakov a tým zatriť samotné cestovanie tak, aby sa každý, kto využije železnicu, cítil či už na stanici alebo vo vlaku príjemne.

Na základe analýz dopytu a ekonomického fungovania sa od 11. decembra na najdôležitejšiu železničnú trať na Slovensku medzi Bratislavou a Košicami vrátili IC vlaky. Čo si slubujete od opätovného zavedenia ícečiek, ktoré podľa doterajších informácií pre obmedzený počet zastávok veľmi neposlúžia cestujúcim na Považí?

Nejde o obmedzený počet zastávok. Treba si uvedomiť, že tento segment má slúžiť na spojenie dvoch odľahlých kútov tejto krajiny. Keď si pozriete na spojenie Bratislavy a Prahy, je to vzdialenosť len o niečo kratšia než majú Bratislava a Košice, celá trasa sa zvládne za 4 hodiny a počet zastavení je päť (mimo Bratislavy a Prahy). A to sa z dôvodov prechodu štátnej hranice stojí v Kútoch. Vlaky medzi Bratislavou a Prahou nestoja sa ani v takých silných železničných uzloch a sídlach, akými sú Česká Třebová a Ústí nad Orlicí. A rovnako fungujú obdobné spoje v Nemecku, Rakúsku či iných rozvinutých železnicách.

Z viacerých prieskumov jasne vyplývalo, že ako prvé kritérium dáva cestujúci do popredia dĺžku prepravy. Nuž a keď k tomu pripočítame doposiaľ jasne nízky záujem zo strany cestujúcej verejnosti využívať IC vlaky z Trenčína, či Liptovského Mikuláša, výsledné riešenie sa ponúkalo samo. Takto nastavená dĺžka spojenia medzi východom a západom dáva dosť veľké predpoklady, že verejnosť zaujme. Nebyť práca na výstavbe koridoru, keď popri pracovných miestach musí vlak svoju rýchlosť znížiť, by bola cesta ešte kratšia. IC vlaky Železničnej spoločnosti Slovensko majú reálnu

šancu doplniť chýbajúce spojenie a stať sa vyhladávanou alternatívou pre široké spektrum cestujúcich.

V poslednom čase sa opäť zvýšil počet prípadov závažných dopravných nehôd na železničných priecestiach. Nemali by železnice prijať viac účinnějších opatrení a zlepšiť celkový stav zabezpečovacích zariadení?

Je to asi paradox, ale vysoká miera takýchto nehôd sa stáva presne na tých priecestiach, ktoré zabezpečovacie zariadenia majú. Či už svetelné, alebo aj so závorami. Problémom, a dokazujú to aj štatistiky, je správanie sa vodičov cestných vozidiel. Nedodržanie pravidiel cestnej premávky vedie k takýmto nehodám a žiaľ aj k úmrtiam. Už som zachytil názor, že takéto správanie vodiča by malo byť posudzované ako trestný čin všeobecného ohrozenia. Nie som odborník na právnu oblasť, či je takýto postup možný, ale niekedy je lepšie urobiť zásadný krok, ako len čakať, že niekto zmení svoje správanie. Ministerstvo má spracovaný Komplexný program riešenia problematiky železničných priecestí a v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky každoročne zvyšuje úroveň ich zabezpečenia. Na koridorových úsekoch navyše budujeme mimoúrovňové križovatky, čo eliminuje stretnutie cestného vozidla s vlakom. Napriek všetkým týmto krokom je počut však aj názory, že nehôd by bolo menej, keby každý vlak pred priecestím spomalil. Nuž každý má právo na názor, ale ísť touto cestou, to je akoby vrátiť sa do čias začiatkov železnice nehovoriac o tom, že z vlakov by tým pádom odišli prakticky všetci cestujúci.

Keď už spomíname nepríjemné situácie, za vážny problém treba považovať možnosť cestovania pre ťažko telesne postihnutých a ľudí na vozíčku, ktorí takéto ťažkosti v zahraničí nemajú. Zaoberá sa tým rezort?

Bezbariérový prístup a odstraňovanie rôznych komplikácií pri cestovaní je dôležitou témou aj pre rezort dopravy. Naplnenie obsahu Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím sa uskutočňuje vo viacerých rovinách. Okrem projektov, ktoré na staniách a nástupištiach odstraňujú bariéry a viaceré prekážky tohto druhu, sa ministerstvo spolu so Železnicami Slovenskej republiky a Železničnou spoločnosťou Slovensko zapojilo do projektu Euroklúč – odomykáme Európu pacientom. Hlavným cieľom tohto projektu je vytvorenie systému a rozšírenie prístupových miest na Slovensku pre pacientov a telesne postihnutých. Verejné toalety, zdvihacie plošiny, či výťahy umožňujú ľuďom s obmedzenou mobilitou bezbariérový prístup a ich uzamknutie umožňuje prístup iba okruhu ľudí, ktorým sú určené. Na druhej strane je dôležité, aby sa zdravotne znevýhodnené osoby nemuseli zdĺhavo domáhať kľúča u obsluhujúceho, často zaneprázdneného personálu. Riešením je preto kľúč, ktorý otvára všetky takéto zariadenia určené ľuďom s obmedzenou mobilitou. Táto myšlienka sa stala skutočnosťou už v roku 1986, odkedy je možné odomykať tisíce takýchto dverí a zariadení v celej Európe. Rovnakým kľúčom si preto takto postihnutý cestujúci otvorí dvere toalety pre invalidov, či spustí výťahovú plošinu a takýto kľúč môže použiť rovnako na Slovensku aj v iných krajinách v Európe.