

Modernizácia vozidlového parku električiek v Slovenskej republike

Purchase of Tram Rolling Stock in the Slovak Republic

VILIAM ŠESTINA

Abstract

The aim of this presentation is to bring professional status of modernize rolling stock of trams in transport companies in Bratislava and Kosice , realized from the Operational Programme Transport . It points to the benefits of rolling stock renewal to improve the reliability of the safety and comfort of traveling by tram in our cities.

1 Úvod

Obdobie po spoločensko-hospodárskych zmenách na Slovensku malo negatívny vplyv na prevádzkový stav električkovej dopravy v Bratislave i Košiciach. Existujúci model financovania miest neumožňuje efektívne riešiť potreby obnovy vozidlového parku električiek. Finančná náročnosť obnovy presahuje možnosti rozpočtov miest v Bratislave i Košiciach. Rozpočty oboch miest sa v roku 2012 nachádzali na pokraji zákonom stanovenej hranici zákonom dovoleného úverového zaťaženia. Jediným reálnym riešením nevyhnutnej obnovy vozidlového parku električiek bolo vytvorenie podmienok na financovanie nákupu z fondov európskej únie. Tento zámer sa podaril po prehodnotení čerpanie finančných prostriedkov z operačného programu doprava na plánovacie obdobie 2007 – 2013. V roku 2013 Európska komisia odsúhlasila zmeny, ktoré umožnili vytvorenie náhradných programov do ktorých bol zaradený i nákup nových električiek pre Bratislavu i Košice.

2 Realizácia projektov.

Od začiatku prípravy náhradných projektov bolo zrejmé že najväčšie riziko predstavuje čas realizácie projektov vo vzťahu k termínu možnosti vyčerpania finančných prostriedkov v rámci programu OPD do konca roku 2015. Čerpanie finančných prostriedkov je podmienené dodávkou produktu a účtovným vyrovnaním. Čas ktorý bol k dispozícii nie je obvyklým realizáciu projektov nákupu koľajových vozidiel. Problémy sa prejavili v procese verejného obstarávania, výrobcovia nedisponovali so širším sortimentom vozidiel pripravených na zaradenie do výroby podľa požiadaviek obstarávateľov. Vyvinúť a dodať nové vozidlo v požadovanom termíne nebolo u niektorých výrobcov v súlade s ich obvyklými postupmi.

Na základe prevádzkových podmienok boli pre obstaranie vozidiel stanovené nasledovné základné požiadavky. Ako to nakoniec dopadlo v jednotlivých mestách:

Bratislava:

- 30 vozidiel s minimálnou obsaditeľnosťou súpravy 220 cestujúcich pri normálnom obsadení (50s/m²), polovica v obojsmernom vyhotovení, polovica v jednosmernom vyhotovení, s opciou na ďalších 30 vozidiel,

- Podiel nízkej podlahy minimálne 85%,
- Dĺžka vozidla max. 32,5 m
- Preferencia otočných podvozkov,
- Klimatizácia kabíny vodiča a priestoru pre cestujúcich,
- Technické parametre vozidla potrebné pre konštrukciu vozidla,

Výsledkom súťaže bol projekt spoločnosti ŠKODA TRANSPORTATION a. s. s ponukou päťčlánkových nízkopodlažných električiek typu 29T (jednosmernej) a 30T (obojsmernej). Vozidlo nepochádza so sériovo vyrábaných električiek, bol potrebný vývoj nového vozidla. Základným dôvodom bola kombinácia požiadavky podielu nízkej podlahy, otočných podvozkov a predovšetkým úzkeho rozchodu. V súčasnosti prototypy ukončili skúšobnú prevádzku scestujúcimi a začal proces typového schválenia.

Košice:

- 23 vozidiel s minimálnou obsaditeľnosťou súpravy 110 cestujúcich pri normálnom obsadení (5os/m²), v jednosmernom vyhotovení, s opciou na ďalších 23 vozidiel,
- Podiel nízkej podlahy minimálne 40%,
- Dĺžka vozidla min 15 m,
- Preferencia otočných podvozkov,
- Klimatizácia kabíny vodiča a bez klimatizácie priestoru pre cestujúcich,
- Technické parametre vozidla potrebné pre konštrukciu vozidla,

Výsledkom súťaže bol projekt spoločnosti PRAGOIMEX a. s. s ponukou dvojčlánkových čiastočne nízkopodlažných električiek typu VarioLF_{2plus}. Vozidlo pochádza s osvedčenej rady vozidiel VarioLF a VarioLF+, ktorých rôzne modifikácie tvoria základ modernizácie vozidlového parku električiek v Českej republike a výhradne v mestách s menším rozsahom električkovej dopravy, porovnateľnými s podmienkami v Košiciach. Vozidlo VarioLF_{2plus} je určené len na prevádzku na tratiach normálneho rozchodu. Nebol potrebný nový vývoj vozidla. K schváleniu nového typu vozidla v SR bolo potrebné vykonať typové skúšky v menšom rozsahu. Vozidlo bolo typovo schválené v septembri v roku 2014. Ku koncu mája 2015 je v trvalej prevádzke už 21 vozidiel uvedeného typu.



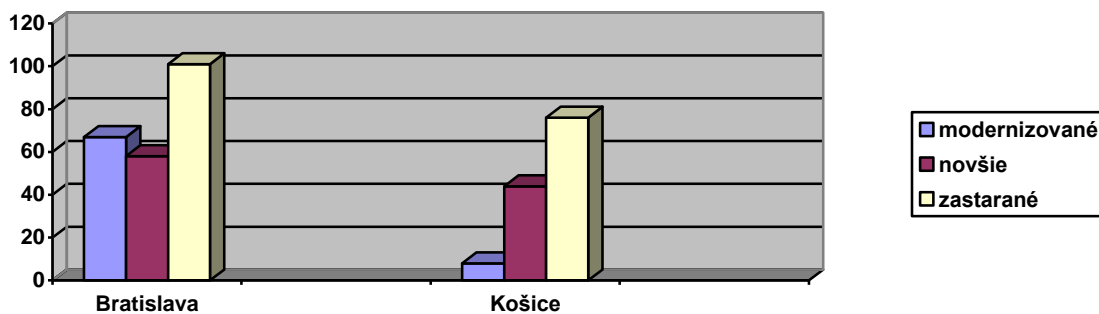
Obr. č. 1 električka typu 30T Bratislava



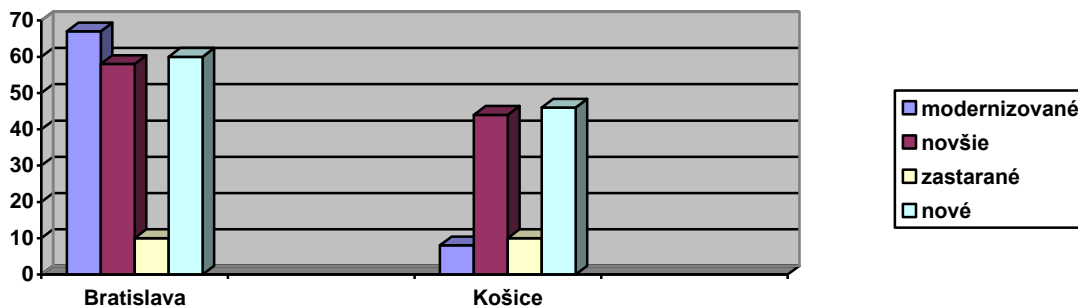
Obr. č. 2 električka typu VarioLF2plus Košice

3 Záver

Realizácia projektov nákupu nových električiek prinesie významnú obnovu vozidlového parku v Bratislave a v Košiciach. Pre porovnanie je v grafoch uvedený stav vozového parku v roku 2013 a predpokladaný v roku 2016.



Obr. č. 3 Stav roku 2013



Obr. č. 4 Očakávaný stav v roku 2016

Informácia o autorovi:

Ing. Šestina Viliam, Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6,
813 03 Bratislava

e-mail: Viliam.Sestina@telecom.gov.sk