



Po nedávnej pracovnej návšteve zástupcov mesta v Bruseli majú Košice veľkú šancu získať finančnú podporu z európskych fondov pre svoj projekt integrovaného dopravného systému (IDS). Jeho významnou súčasťou má byť nová špeciálna koľajová dráha vedúca z hlavnej železničnej stanice cez centrum mesta až na najmladšie košické sídlisko Ťahanovce. Tak ako je tomu v mnohých mestách v Európe, kde už tzv. systém tram-train využívajú, aj v Košiciach by mali po takejto trati premávať nielen „bežné“ mestské električky, ale predovšetkým hybridné koľajové vozidlá tram-train. Tieto vozidlá, nazývajú ich vlakoelektričky, by jazdili do Košíc z okolitých spádových oblastí po riadnej železničnej trati a potom by pokračovali v jazde cez mesto. Vďaka tomu by si mali polepšiť najmä cestujúci dochádzajúci denne do východoslovenskej metropoly prímestskými vlakmi. V súčasnosti sa totiž dostanú do centra mesta len po prestupe z vlaku na mestskú hromadnú dopravu. Výrazné zlepšenie verejnej osobnej dopravy sa očakáva aj v prípade mešťanov, pretože na svoj „vlakový“ spoj by mohli nastúpiť už v meste, nielen na železničnej stanici. No neodviezli by sa klasickým vlakom, ale vlakoelektričkou. V súčasnosti nie je bezprestupový „scenár“ dopravy po mestskej koľajovej sieti i po železničných tratiach možný na celom Slovensku.

O podobný projekt sa v súčasnosti usiluje aj Bratislava, ale pre rozdielny rozchod električkových a železničných tratí musí uvažovať o tzv. duálnej trati s tromi koľajnicami, ktorú budú spoločne využívať vlaky aj mestské električky. V Košiciach však majú električkové trate rovnaký rozchod ako železnica. Preto si košický projekt vystačí s traťou tvorenou dvomi koľajnicami. Jeho príprava sa venujú Košičania už viacero rokov v rámci budovania IDS, ktorý bude založený na preferenčnom využívaní koľajovej dopravy a jej koordinácii s ďalšími druhmi verejnej a individuálnej dopravy. Nosný dopravný systém mesta by mali pritom tvoriť tri druhy koľajových dráh: železničná dráha, špeciálna dráha typu tram-train a električková dráha.

KOŠICKÁ ŠPECIÁLNA DRÁHA

Trasa špeciálnej dráhy je vedená z hlavnej železničnej stanice v Košiciach cez centrum mesta až na sídlisko Ťahanovce. Bola navrhnutá tak, aby umožnila jazdiť vlakoelektričkám cez centrum mesta a zároveň zlepšila dopravnú obslužnosť najmladšieho košického

sídliska. Časť trate bude mať charakter novostavby, na ktorej boli vytyčené dva úseky: Ťahanovce – Terminál Košice Sever a Terminál Košice Sever – Námestie Medzinárodného maratónu mieru. Tretí úsek Námestie Medzinárodného maratónu mieru – Košice hlavná stanica bude realizovaný ako prestavba existujúcej električkovej trate. (Pozri situáciu v rámci budovania IDS, ktorý bude vyznačená zelenou farbou.)

Novopostavený Terminál Košice Sever a existujúca košická Hlavná stanica budú plniť funkciu uzlových terminálov. Ich funkcia však bude v skutočnosti dvojaká. Jednak to bude bežná zastávka v rámci mestskej koľajovej dopravy. Jednak to bude miesto prepojenia medzi mestskou a medzimestskou koľajovou dopravou bez nutnosti meniť dopravný prostriedok, čo bude umožnené používaním hybridných vozidiel schopných jazdiť po špeciálnej dráhe i po železničnej dráhe. Zároveň sa tu počítá aj so službami v takom rozsahu a kvalite, aby sa to odrazilo na vyššej prítlačivosti verejnej osobnej dopravy, – vysvetľuje splnomocnenec primátora

PRVÁ PRIAZNIVÁ ODOZVA V BRUSELI

Vzhľadom na veľkú finančnú a vecnú náročnosť sa projekt košickej IDS nerozvíja iba na úrovni mestskej samosprávy. Pretože má ambíciu získať podporu z európskych fondov, jeho príprava sa podľa platných pravidiel zabezpečuje pod vedením ministerstva dopravy. Jedným z prvých krokov bolo jeho za-

Košice budú stavať špeciálnu dráhu pre vlakoelektričky

Košíc pre IDS Ján Šarák. Ako dodáva, všetky stavebné práce týkajúce sa špeciálnej dráhy boli rozdelené do troch samostatných stavieb.

INTEGRÁCIA MESTSKEJ A PRÍMESTSKEJ DOPRAVY

Keďže projekt košickej IDS sa usiluje riešiť nielen mestskú dopravu, ale aj prímestskú, do jeho realizácie by sa mali v budúcnosti okrem mestskej samosprávy v Košiciach v oveľa väčšej miere zapojiť aj Košický samosprávny kraj a Prešovský samosprávny kraj. – Navrhnutá koncepcia IDS v budúcnosti nepočítá len so stavbou špeciálnej tram-train dráhy vo východoslovenskej metropole, ale aj s ďalšími stavbami na území Košíc a v ich okolí. Jednou z nich má byť elektrifikácia železničnej trate v úseku Haniska pri Košiciach – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou, ďalšou výstavba novej železničnej trate do priemyselného parku Kechnec. Niekedy v budúcnosti sa uvažuje aj o novej električkovej trati na košické letisko, – upresňuje Ján Šarák.

Všetky nové koľajové dráhy boli navrhnuté tak, aby ich trasa kopírovala najvýznamnejšie prepravné prúdy v rámci mesta i v rámci prímestskej dopravy. Elektrifikáciu uvedenej železničnej trate sa okrem iného vytvorila podmienky na to, aby „košické“ vlakoelektričky mohli jazdiť ďalším smerom do Moldavy na Bodvou. V súčasnosti je to z pohľadu Košíc možné v smeroch Poprad, Prešov, Čaňa, Trebišov a Čierna nad Tisou, teda po existujúcich elektrifikovaných železničných tratiach. V týchto smeroch sa perspektívne počítá s dopravnou obslužnosťou až do vzdialenosti 100 kilometrov.

radenie do zásobníka stavieb v rámci prioritnej osi č. 4 „Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov“ v Operačnom programe Doprava 2007 – 2013 (OPD). Partnerom projektu sú aj ŽSR, ktoré zase podľa platných pravidiel môžu byť jediným prijímateľom finančnej pomoci z európskych fondov pri realizácii projektov súvisiacich so železničnou infraštruktúrou.

Výsledkom doterajšej prípravy je vypracovaná technicko-ekonomická štúdia a štúdia realizovateľnosti IDS pre všetkých 6 stavieb na území Košíc a v ich okolí. Je však jasné, že sa nebudú realizovať naraz, ale postupne. Pre projekt bolo v OPD predbežne vyčlenených 36,48 mil. eur na výstavbu niektorých úsekov špeciálnej dráhy. Ich čerpanie bude možné za predpokladu, že projekt schváli Európska komisia. Jej hlavným kritériom je, aby košická špeciálna trať naplnila podmienky interoperability. To znamená, že spojenie železničnej trate a špeciálnej trate musí vyhovovať podmienkam funkčnej spôsobilosti podľa noriem a legislatívy i strategickým plánom európskej dopravnej politiky.

O týchto otázkach rokovali koncom februára zástupcovia Košíc a ministerstva dopravy v Bruseli, kde sa stretli so zástupcami Európskej komisie pre energetiku a dopravu Annou Gigantino a Patriciom Grillom, ktorí sú zodpovední za železničnú dopravu a interoperabilitu. – Cieľom stretnutia bolo posúdiť konkrétne technicko-technologické riešenie pripravovaných stavieb IDS na území Košíc, dodržanie podmienok interoperability a zabezpečenie požiadaviek na hybridné vozidlá. V konečnom dôsledku teda posúdiť celkovú spôsobilosť projektu na čerpanie eurofondov v danej etape prípra-

vy. Skončilo sa to pre nás priaznivo, v záujme konečného úspechu sa však musíme sústrediť na projektovú prípravu a krytie našej finančnej spolupráce na realizácii stavieb. Skrátka, počuli sme prvé áno, ktoré vypovedá o tom, že ide o správny smer, ale čaká nás ešte veľa roboty, – komentuje Ing. Ján Šarák.

Ak všetko pôjde dobre, projektové práce by mali byť ukončené a povolenia by mohli byť vydané v roku 2011. Následne bude možné pristúpiť k výstavbe špeciálnej trate s plánovaným ukončením v roku 2015. Košičania by však chceli, aby najneskôr v roku 2013, keď budú Košice Európskym hlavným mestom kultúry, ukončili stavbu severného terminálu a nový úsek dráhy medzi Námestím Maratónu mieru a terminálom.

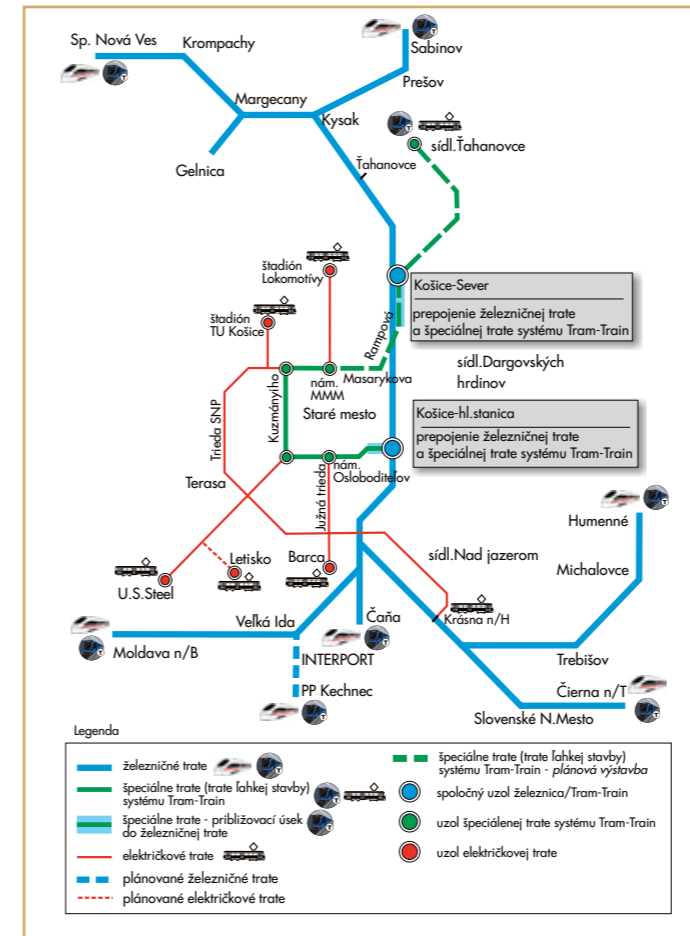
ČO BY STE MALI VEDIĎ O KOŠICIACH

V druhom najväčšom meste na Slovensku žije 240 000 obyvateľov. Požiadavky na výkonnosť, efektívnosť a kvalitu mestskej hromadnej dopravy zvyšujú aj ďalšie skutočnosti. Košice sú totiž nielen administratívnym sídlom Košického kraja, v ktorom žije vyše 774 tisíc obyvateľov, ale aj jeho prirodzeným

priemyselným, spoločenským a kultúrnym centrom. Denný výkon prímestských vlakov, ktoré obsluhujú spádové oblasti Košíc, predstavuje 23 000 osôb. V prípade autobusovej dopravy ďalších 17 000.

Dopravnú obslužnosť na území mesta zabezpečuje Dopravný podnik mesta Košice (DPMK), ktorého zriaďovateľom je samospráva mesta Košice. DPMK v súčasnosti prevádzkuje 64 autobusových, trolejbusových a električkových liniek s celkovou dĺžkou 945 kilometrov. V roku 2008 prepravili vyše 90 miliónov cestujúcich. Na jedného obyvateľa Košíc tak pripadlo 375 jazd verejnou hromadnou dopravou za rok. Električková sieť je dlhá 34 km a jej súčasťou je 13 km dlhá električková rýchlodráha, jediná na Slovensku. Košické električky prepravujú za rok asi 25 miliónov cestujúcich, čo je takmer 5-násobok všetkých obyvateľov na Slovensku.

Na najmladšom košickom sídlisku Ťahanovce žije v súčasnosti 23 000 obyvateľov. V dôsledku plánovanej výstavby bytov sa ich počet počas nasledujúcich 10 rokov takmer zdvojnásobí. Výstavbou novej špeciálnej dráhy sa však významnou mierou zlepší dopravná obslužnosť nielen tejto mestskej časti, ale aj celých Košíc. (tin)



Koľajová dopravná sieť v Košiciach

Košická rýchlodráha

Pre nejedného Košičana je to celkom obyčajná električková trať. V skutočnosti je to trochu inak. Na rozdiel od bežnej električkovej trate ide totiž o segregovanú dráhu, ktorá používa ľahšiu infraštruktúru ako metro, ale ťažšiu ako klasická električková trať v uliciach mesta. Preto sa považuje aj za ľahšiu a lacnejšiu alternatívu k metru.

Je to zrejme aj v košickom prípade, pretože doposiaľ jediná električková rýchlodráha na Slovensku je vedená mimo cestných komunikácií a jediné ich križovanie je riešené mimoúrovňovým spôsobom. Asi 13 km dlhá trať bola postavená v 60. rokoch pre rýchlu dopravu

pri vstupných bránach do hutníckeho závodu. Po trati jazdia bežné električky, ale oveľa rýchlejšie ako v meste. V rokoch 1979 až 2001 zabezpečovali dopravu v špičke aj 3-voznové súpravy, neskôr sa od toho upustilo z viacerých dôvodov. (eu)



System tram-train

Hoci koncom 19. storočia nebola jedna spoločná trať pre ľahké mestské električky i ťažké vlaky ničím výnimočným, ďalší vývoj striktné oddelil električkovú a železničnú prevádzku. Neskoršie pokusy zblížiť vlakovú dopravu s centrom miest mali rozličnú podobu. Priekopníkom koľajovej dopravy typu tram-train je nemecké mesto Karlsruhe, ktoré sa rozhodlo prepojiť centrum mesta so železnicou pomocou špeciálnej dráhy a pomocou nového typu električkového vozidla jazdiaceho aj ako vlak, aj ako električka. Pre toto riešenie je typické, že všetky používané trate majú rovnaký rozchod.

Príklad Karlsruhe čoskoro inšpiroval aj ďalšie nemecké mestá a postupne začal prenikať aj za hranice krajiny. V súčasnosti je prostredníctvom špeciálnej dráhy riešená doprava v mnohých európskych mestách

pu tram-train alebo tram-train vozidlá schopné jazdiť pod trolejami i v nezávislej traktii. Na snímke dole vidíme mestskú trojkoľajnú trať v Zwickau, po ktorej jazdia okrem električiek aj diesellové vlaky používané na železnici. (eu)

