

14. Odpoveď ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky Ľ. Vážneho na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky I. Pásztora vo veci kultúry cestovania vlakom na trase Bratislava – Zvolen – Košice

00-8652

Kancelária Národnej rady Slovenskej republiky		
Došlo: 20 -11- 2007		
Číslo	Prílohy	Prílohy
87		8/4

Bratislava, 16. novembra 2007
Číslo: 2950 /M-2007

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY	
Došlo: 20 -11- 2007	
Číslo:	
Predchádzajúce číslo:	Prílohy:

Vážený pán poslanec,

na požiadanie predsedu Národnej rady (list č. 1386/2007-sekr. z 26. októbra 2007)
Vám zasielam odpoveď na Vašu interpeláciu podanú dňa 25.10.2007 na 14. schôdzi NR SR
vo veci stavu železničných vozňov a kultúry cestovania na železničnej trati Bratislava –
Zvolen – Košice.

Z Vašej interpelácie nie je celkom jasné, ktorým rýchlikom a kedy ste cestovali
z Bratislavy cez Zvolen do Košíc. Z toho dôvodu nemôžem nechať preveriť konkrétny stav
osobného vozňa prvej triedy, v ktorom ste cestovali. K samotnému obsahu interpelácie
uvádzam nasledovné:

Z Bratislavy do Košíc cez Zvolen premávajú denne štyri rýchliky, a to:

- 800/801 Poľana,
- 802/803 Gemeran,
- 804/805 Sitno,
- 810/811 Horehronec (tento zo Zvolena pokračuje cez B. Bystricu a Margecany do Košíc).

Okrem týchto rýchlikov v úseku Zvolen – Košice premávajú ešte dva páry
zrýchlených vlakov s cestovnou dobou takmer zhodnou s cestovnou dobou rýchlikov.

Rýchlik 801 „Poľana“ odchádza z Bratislavy v neskorých nočných hodinách (o 23:46 hod.), preto predpokladám, že ste mohli cestovať rýchlikom 803 „Gemeran“ (odchod z Bratislavy o 12:10 hod.), alebo 805 „Sitno“ (o 15:20 hod.).

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) v týchto rýchlikoch pravidelne radí modernizované vozne prvej triedy radu Aeer, resp. Apeer 61 podobne, ako na rýchlikoch cez Žilinu. Ak tam bol vozeň v stave ako popisujete, muselo ísť o neplánované radenie z dôvodu opravy vozňa, respektíve mimoriadne radenie vzniknuté z prevádzkových dôvodov, t.j. v dôsledku prebiehajúcich výlukových prác. Vtedy sú operatívne radené mimoriadne vozne, resp. celé súpravy (v októbri 2007 bola výluka v úsekoch Žarnovica – Nová Baňa a Žiar nad Hronom – Zvolen).

Tieto skutočnosti potvrdzuje aj interný predpis ZSSK – Vlaky osobnej dopravy, ktorý do uvedených rýchlikov určuje radenie modernizovaných vozňov prvej triedy radu Aeer, resp. Apeer.

V novom GVD (Grafikon vlakovej dopravy), vzhľadom na nízku frekvenciu cestujúcich, budú v uvedených rýchlikoch radené vozne prvej triedy len v úseku Zvolen – Bratislava a späť. Postupne však budú zaradované modernizované vozne Bmeer, ktoré nahradia vozne Bmee.

Napriek uvedenému vysvetleniu ZSSK zdôrazňuje, že vozne pre vlaky na tzv. „južnú trasu“, ako uvádzate, sa nevyberajú zámerne nižšej kvality. Počet železničných koľajových vozidiel (ŽKV) ZSSK je veľmi rozsiahly a v rôznorodom technickom stave, ktorý je odrazom prevádzkovo – technických možností ZSSK. Z uvedených dôvodov Vám v krátkosti popíšem súčasný stav, ako aj výhľady riešenia do budúcnosti tak, ako nám ho poskytla ZSSK.

Prevádzkovo – technický stav ŽKV:

ZSSK zabezpečuje denne priemerne dopravu 1 554 vlakov (štruktúra je uvedená v Prílohe č.1). Pre túto činnosť má k dispozícii 697 ks hnacích dráhových vozidiel (HDV) (motorové a elektrické rušne, motorové, elektrické, vložené a prívesné vozne), ktoré sú nevyhnutné pre ťahanie vlakov. Túto časť ŽKV nebudem bližšie popisovať, ale musím uviesť, že tiež nie je v najlepšom technickom stave z dôvodu svojho veku od 25 do 40 rokov. Z celého počtu je len 21 ks HDV novovyrobených (15 ks rad 425 pre TEŽ a 6 ks rad 840).

Cestujúca verejnosť prichádza najviac do styku s osobnými vozňami, ktorých má ZSSK k dispozícii 1 290 ks (zloženie je uvedené v Prílohách č. 2a a 2b). ZSSK vlastní veľký počet typov vozňov (ležadlové a lôžkové, reštauračné a bufetové, salónne, úzkorozchodné, 1. triedy, 2. triedy, služobné), ktoré svojím charakterom vyžadujú osobitnú starostlivosť a nasadenie do jednotlivých vlakov. Štruktúra týchto vozňov aj s krátkou charakteristikou je nasledovná:

Preprava vo vlakoch kategórie IC je zabezpečovaná modernizovanými osobnými vozňami (MOV) radov Aeer, Apeer, Beer, Bpeer, BDsheer, BDshmeer, Arpeer, WRReer. MOV vozne sú vybavené klimatizáciou, uzavretým systémom WC, upravenými podvozkami pre max. rýchlosť 160km/hod. a spĺňajú v dostatočnej miere požiadavky kladené na ich prevádzku.

Preprava vo vlakoch kategórie Ex, R, Zr je zabezpečovaná vozňami radov A, Apeer, B, Bpeer, BDs, BDsheer, Bmee, AB, Bc WLAB, WLABee, WLABmee. Tejto kategórii vlakov venuje ZSSK v súčasnosti maximálnu pozornosť s dôrazom na to, aby vozne radené v týchto vlakoch čo najviac spĺňali požiadavky kladené na ich prevádzku. Z toho dôvodu ZSSK rekonštruovala vozne na prepravu bicyklov, lyží a kočíkov, úpravu vozňov s vytvorením oddielu pre vlakový personál. V súčasnosti prebieha modernizácia vozňov radu Bmee, kde sa zabudováva klimatizácia, uzavretý systém WC. Drobnými úpravami interiérov, výmenou resp. čalunením sedadiel je snaha čiastočne upraviť vzhľad vekovo a morálne už zastaralých vozňov radených do ostatných vlakov.

V ďalšej etape je plánovaná úprava vozňov na prepravu v osobných vlakoch Os, ktorá je zabezpečovaná vozňami radov B, Bh, Bt, Bdtmee, BDs, Bdt. Vozne uvedených radov sú vekovo najstaršie a v značnej miere technický zastaralé.

Súčasný a budúci riešenie uvedeného stavu :

Kvalita osobných vozňov je zabezpečovaná dvomi spôsobmi:

1. Pravidelnou údržbou a opravami, ktoré vyplývajú z prevádzkových predpisov pre zachovanie bezpečnosti a spoľahlivosti. Do tohoto sú zahrnuté aj neplánované opravy, nie malého rozsahu, ktoré vyplývajú z poškodzovania vozňov v prevádzke. V tejto oblasti sa najviac prejavuje skutočnosť, na ktorú poukazujete, a to veľká poruchovosť zastaralých ŽKV a vplyv poškodzovania vozňov cestujúcimi.
2. Investičnou činnosťou ZSSK, ktorá spočíva najmä v modernizácii a rekonštrukciách súčasného parku ŽKV a v príprave nových investičných akcií.

Keďže rozvoj a zvýšenie kvality spočíva najmä v druhom bode, tento bližšie rozvediem.

Po vzniku ZSSK (od 1.1.2005) prevažná časť investícií (asi 60 – 70%, objemovo ročne 800 – 850 mil. Sk) ide do obnovy osobných vozňov (štruktúra je v Prílohe č. 3). Je potrebné uviesť, že zatiaľ sú to všetko investície z vlastných zdrojov ZSSK, resp. z komerčných úverov (prevažne EUROFIMA). Pri prevádzkovej potrebe takmer 2000 hnacích vozidiel a osobných vozňov sú uvedené investičné prostriedky nedostatočné.

Napriek tomu bolo v roku 2006 vykonaných 53 podstatných modernizácií na ŽKV a na takmer 160 ks drobných rekonštrukcií. V roku 2007 predpokladá ZSSK, že podstatných modernizácií bude vykonaných na viac ako 70 ks ŽKV a na takmer 100 ks drobné rekonštrukcie.

V rámci tejto obnovy sa realizujú úspešne nasledovné projekty:

- motorová jednotka 813-913 určená najmä pre regionálnu dopravu,
- rekonštrukcia vozňov Bc na B určených pre zrýchlené o osobné vlaky,
- modernizácia vozňov Bmee na Bmeer určených pre rýchlikovú dopravu,
- úprava interiérov niektorých radov osobných vozňov,
- rekonštrukcie a modernizácie hnacích dráhových vozidiel,
- dodávka nových osobných vozňov Bmpeer pre IC vlaky, pričom vozne z IC vlakov budú postupne nasadzované v ostatných rýchlikoch a osobných vlakoch,
- v roku 2008 plánuje ZSSK zahájenie obnovy vozňov určených pre regionálnu prepravu.

Pre roky 2008 – 2013 sú pripravené projekty s čiastočným financovaním z fondov EÚ v nasledovných oblastiach:

- elektrické poschodové jednotky a poschodové súpravy pre prímestskú dopravu v okolí veľkých miest s veľkou intenzitou cestujúcich (Bratislava, Žilina, Košice v okruhu minimálne 100 km). Tieto nahradia asi 150 vozňov klasickej stavby,
- motorové jednotky pre medziregionálnu dopravu na tratiach bez elektrickej trakcie.

Okrem toho budú aj v ďalších rokoch, podľa investičných možností, pokračovať rekonštrukcie a modernizácie najmä priestorov pre cestujúcich v osobných vozňoch.

Vážený pán poslanec,

Na Vašu interpeláciu som sa snažil dať podrobnú odpoveď o súčasnom stave a budúcich možnostiach riešenia železničných koľajových vozidiel pre osobnú dopravu na Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.

Okrem vlastných možností ZSSK, ktoré spočívajú v optimalizácii vozidlového parku a zvýšenia kvality prevádzky a údržby ŽKV, sú možnosti zlepšovania technického stavu ŽKV v investovaní do ich obnovy. Podľa ďalších predpokladov vyplývajúcich i z materiálu „Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. na obdobie rokov 2008 – 2010 (2012)“, ktorý MDPT SR pripravilo na rokovanie vlády SR, sa stav ŽKV bude postupne zlepšovať, čo sa prejaví aj na ostatných vlakoch a nielen pri IC vlakoch. Rozsah riešenia je však veľký a bude si vyžadovať viac času a finančných prostriedkov.

S úctou



Vážený pán

István Pásztor

poslanec NR SR

Národná rada SR

Bratislava

Na vedomie:

Vážený pán

Pavol Paška

predseda Národnej rady SR

Národná rada Slovenskej republiky

Bratislava

Príloha č. 1

**Priemerné denné počty vlakov
Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.**

P.č.:	Druh vlaku:	Počet:	Kategória trate:	Denne: vlkm	Poznámky:
1.	SC	2	1	144	Slovenská strela
2.	EC, IC	24	1 2	4 900 10	
3.	Ex	6	1 2	395 448	
4.	R	130	1 2	15 140 3 286	
5.	ER	12	1 2	163 56	EURegio
6.	Zr	36	1 2	1 340 2 254	
7.	Os	1 344	1 2 3	23 074 20 250 15 050	
Spolu:		1 554		86 510	

Zoznam osobných vozňov
Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.

Rad vozňa	Rok výroby	Max. rých.	Obsadiť.	Spolu
Salon / vládny /	1971	140	8+2	1
SR	1981	140	18+3	1
WLAB	1978	140	30	10
WLAB	1985	140	30	17
WLABee	1978	160	30	8
WLABee 52	1981	140	30	5
WLABmee62	1997	200	33	10
Bc ZSSK	1978-1984	160	66	12
Bc	1980-1984	140	54	20
Bc	1980-1984	160	54	12
Bcee	1984	160	54	3
Bceer61	1980	140	54	1
WRRm	1978	140	40	13
WRReer61	1997	160	44	3
ARpeer61	2001	160	24+ 17	3
ARmeer	1985	140	30+12+6	3
BRcm	1985	140	40,24,3	9
A RIC	1978	140	54	12
Aee	1974-1978	140	54	9
Amee RIC	1987	160	66	4
Apee	1993-1995	140	54	5
Apeer ₅₅ 61	1996	140	55	1
Apeer61	1996-1997	160	52	6
Apeer61	2000-2002	160	52	16
Aeer61	2003	160	54	15
AB	1984	140	24+40	3
B ₅₄	1965-1978	140	54	10
B ₈₀	1965-1978	140	80	9
B ₆₀	1975-1980	140	60	15
B ₈₀	1974-1984	140	80	99
B ₈₀ RIC	1981-1985	140	80	99
Bee	1972-1982	140	80	58
Bee RIC	1985	140	80	5
Bee	1974-1978	140	54	5
Bmee	1986	160	88	49
Bmee RIC	1986	160	66	13
Bmeer61	1986	160	66	9
Beer61	2003-2006	160	60	52
Bpeer ₇₆ 61	1996-1997	160	76	14
Bpeer61	2000-2003	160	66	27
Bh	1966-1974	120	88	101
Bt	1972-1975	120	88	105
Btee	1993	120	88	1
Bd ₅₈	1975-1978	140	58	7
Bdee ₅₄	1980	140	54	4
Bdt	1987-1991	120	88	155
Bdtee	1987-1991	120	88	21

Bdtmee	1989-1990	160	96	66
Bdgtmee	1989-1990	160	84	21
Bgee	1980	140	60	4
BDs	1974-1981	140	40	60
BDs RIC	1981	140	40	6
BDsee	1974-1981	140	40	28
BDsheer	1997-2002	160	24+2	6
BDshmeer	1987	160	40+3	10
BDshmee	1987	160	46	9
BDshmee	1987	160	46	11
DDm	1969	160		2
ABa-u,Ba-u,D-u	1900-1913	30		7
Spolu				1290

Poznámky: Vozne radov **Apee, Apeer61, Aeer61, Beer61, Bpeer₇₆, 61 Bpeer61** patria do skupiny vozňov modernizovaných osobných vozňov (MOV) v rokoch 1993 – 2006 z pôvodne vyrobených vozňov v rokoch 1965 – 1978.

Zoznam osobných vozňov Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.

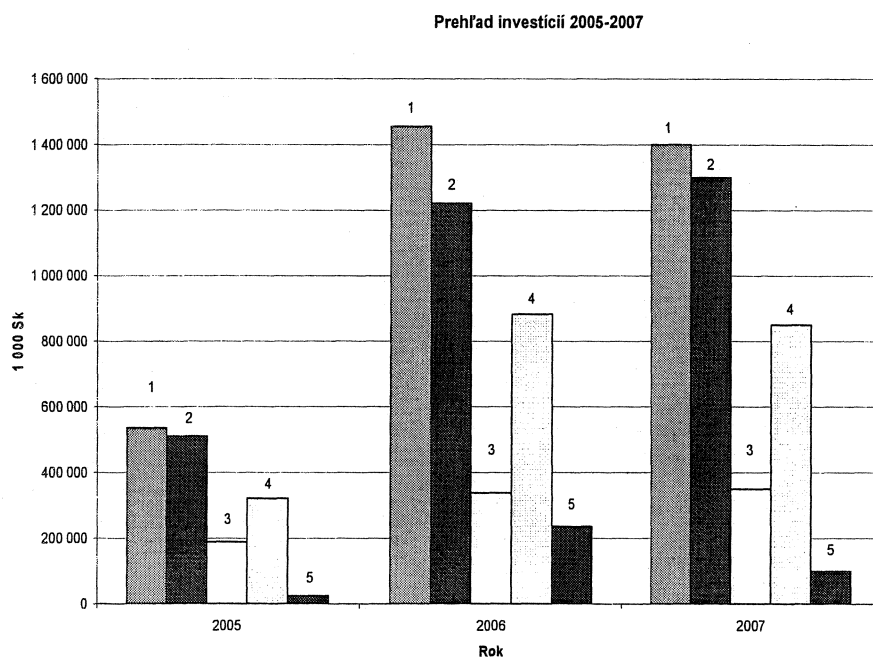
Rad vozňa	Stručná charakteristika vozňa	Spolu
Salon / vládny /	vozeň špeciálnej stavby – salónny s usporiadaním interiéru pre zvláštne príležitosti	1
SR	vozeň špeciálnej stavby – spoločenský s usporiadaním interiéru pre zvláštne príležitosti	1
WLAB	lôžkový vozeň neklimatizovaný	27
WLABee	lôžkový vozeň neklimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	8
WLABee 52	lôžkový vozeň neklimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s vymeniteľnými podvozkami na rozchod 1520 mm	5
WLABmee62	lôžkový vozeň klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s vymeniteľnými podvozkami na rozchod 1520 mm s dĺžkou vozňa 26,4 m	10
Bc ZSSK	ležadlový vozeň neklimatizovaný s úpravou pre sprievodcu vhodný na zájazdovú dopravu	12
Bc	ležadlový vozeň neklimatizovaný	32
Bcee	ležadlový vozeň neklimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	3
Bceer61	ležadlový vozeň klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	1
WRRm	reštauračný vozeň s bufetovým oddielom neklimatizovaný s dĺžkou vozňa 26,4 m	13
WRReer61	reštauračný vozeň s bufetovým oddielom klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	3
ARpeer61	kombinovaný vozeň 1. triedy veľkopriestorový s bufetovým oddielom klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	3
ARmeer	kombinovaný vozeň 1. triedy oddielový s bufetovým oddielom neklimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	3
BRcm	kombinovaný vozeň ležadlový s bufetovým oddielom neklimatizovaný s dĺžkou vozňa 26,4 m	9
A RIC	vozeň 1. triedy oddielový spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	12
Aee	vozeň 1. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie	9
Amee RIC	vozeň 1. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	4
Apee	vozeň 1. triedy veľkopriestorový s centrálnym zdrojom energie	5
Apeer₅₅61	vozeň 1. triedy veľkopriestorový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s 55 miestami na sedenie	1
Apeer61	vozeň 1. triedy veľkopriestorový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	22
Aeer61	vozeň 1. triedy oddielový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	15
AB	kombinovaný vozeň 1. a 2. triedy oddielový	3
B₅₄	vozeň 2. triedy oddielový s 54 miestami na sedenie	10
B₈₀	vozeň 2. triedy oddielový s 80 miestami na sedenie	9
B₆₀	vozeň 2. triedy oddielový s 60 miestami na sedenie	15
B₈₀	vozeň 2. triedy oddielový s 80 miestami na sedenie	99
B₈₀ RIC	vozeň 2. triedy oddielový s 80 miestami na sedenie spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	99
Bee	vozeň 2. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie	58
Bee RIC	vozeň 2. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	5
Bee	vozeň 2. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie	5
Bmee	vozeň 2. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	49
Bmee RIC	vozeň 2. triedy oddielový s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	13
Bmeer61	vozeň 2. triedy oddielový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	9
Beer61	vozeň 2. triedy oddielový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	52
Bpeer₇₆ 61	vozeň 2. triedy veľkopriestorový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie so 76 miestami na sedenie	14
Bpeer61	vozeň 2. triedy veľkopriestorový klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie	27
Bh	vozeň 2. triedy veľkopriestorový	101
Bt	vozeň 2. triedy veľkopriestorový	105
Btee	vozeň 2. triedy veľkopriestorový s centrálnym zdrojom energie	1
Bd₅₈	vozeň 2. triedy s oddielom na prepravu bicyklov	7
Bdee₅₄	vozeň 2. triedy s oddielom na prepravu bicyklov s centrálnym zdrojom energie	4
Bdt	vozeň 2. triedy veľkopriestorový s oddielom na prepravu bicyklov	155

Bdtee	vozeň 2. triedy veľkopriestorový s oddielom na prepravu bicyklov s centrálnym zdrojom energie	21
Bdtmee	vozeň 2. triedy veľkopriestorový s oddielom na prepravu bicyklov s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	66
Bdgtmee	vozeň 2. triedy veľkopriestorový s oddielom na prepravu bicyklov a so služobným oddielom s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	21
Bgee	vozeň 2. triedy so služobným oddielom	4
BDs	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný	60
BDs RIC	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný spôsobilý na medzinárodnú prevádzku	6
BDsee	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný s centrálnym zdrojom energie	28
BDsheer	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný s možnosťou prepravy telesne postihnutých osôb s centrálnym zdrojom energie	6
BDshmeer	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný s možnosťou prepravy telesne postihnutých osôb klimatizovaný s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	10
BDshmee	kombinovaný vozeň 2. triedy a služobný s možnosťou prepravy telesne postihnutých osôb s centrálnym zdrojom energie s dĺžkou vozňa 26,4 m	20
DDm	autovozeň	2
ABa-u,Ba-u,D-u	úzkorozchodné vozne určené pre použitie na Detskej železnici Čermeľ v Košiciach	7
Spolu		1290

Poznámky : Vozne radov **Apee, Apeer61, Aeer61, Beer61, Bpeer₇₆, 61 Bpeer61** patria do skupiny vozňov modernizovaných osobných vozňov (MOV) v rokoch 1993 – 2006 z pôvodne vyrobených vozňov v rokoch 1965 – 1978.

Príloha č. 3

Investície do obnovy ŽKV od vzniku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.



Legenda :

- 1 – celkové investície za rok, 2 – investície do ŽKV,**
3 – investície do HDV, 4 – investície do OV,
5 – ostatné investície,