

Verejnú osobnú dopravu brzdia bariéry

V dňoch 25. – 26. októbra sa v Bratislave konala medzinárodná konferencia a o verejnej osobnej doprave, kde zazneli zaujímavé riešenia jej rozvoja.

Dopravná situácia v našej republike je v súčasnosti na hranici únosnosti. Individuálna automobilová doprava ustavične rastie a nega-

medzinárodná konferencia o verejnej osobnej doprave
VOD
2018



tívne ovplyvňuje život vo väčších mestách. Podľa predstaviteľov Ministerstva dopravy a výstavby

SR Vladimíra Tótha a Petra Rozsára trpí oproti tomu verejná osobná doprava stagnáciou a poklesom cestujúcich. Nemotorová doprava sa síce na Slovensku stáva trendom, stále je však považovaná za alternatívu a jej podpora nie je, vzhľadom na jej dôležitosť a podiel prepravného výkonu, adekvátna. Naznačili preto súvislosti, ktoré sa týkajú podpory udržateľnej dopravy, ale poukázali aj na jej súčasné neúspechy.

Potrebná kritika

Peter Sádovský zo Zväzu autobusovej dopravy SR vysvetlil hlavné problémy osobnej dopravy a navrhol riešenia súčasného stavu. „Konkurencioschopnosť verejnej dopravy voči individuálnemu motorizmu podporia iba dopravné systémy vyhovujúce potrebám doby svojomu prevádzkou a infraštruktúrou, ktorá ju bude preferovať pred automobilovou dopravou,“ uviedol. Podľa neho v železničnej doprave, ktorá má slúžiť ako nosný systém verejnej dopravy, je nevyhnutné vyriešiť investičný dlh v infraštruktúre, vo vozidlovom parku a v súvisiacich službách. Nedostatkom terajšieho stavu železníc sú nízke prevádzkové rýchlosti a spoľahlivosť systému. „Ak má kvalitná verejná doprava tvoriť základ mestskej mobility, musí promptne reagovať na potreby zákazníkov a adaptovať technologický pokrok. Bujnejúca výstavba, zastarané stavebné právo a pomalé procesy verejného obstarávania majú negatívny multiplikačný vplyv a brzdia rozvoj verejnej dopravy,“ konštatoval P. Sádovský. Modernú mestskú verejnú dopravu budeme mať vtedy, ak pristúpime aj k nepopulárnym opatreniam, akými sú reštrikcie pre individuálny automobilizmus, napríklad parkovacia politika a opatrenia na preferenciu verejnej dopravy. S tým súvisia inteligentné elektronické služby, vysoký komfort, prehľadná ponuka a cieľená osвета. Všetky opatrenia musia byť v prospech zákazníka. Len tak sa zvýši konkuren-

čná schopnosť verejnej osobnej dopravy.

Miroslav Fazekaš a Peter Šmihula z odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja informovali o aktuálnom vývoji dopravného systému na území tohto kraja a o postupnej súčinnosti s Prešovským samosprávnym krajom. S cieľom poskytnúť kvalitnú dopravnú službu pre obyvateľstvo uskutočnili predstavitelia oboch krajov rokovania smerujúce k zavedeniu informačného dopravného systému. Plán udržateľnej mobility Košického kraja je strategický dokument pre oblasť dopravy poskytujúci podklad na riešenie dopravnej stratégie, jej analýzy a prognóz.

Optimalizácia výkonov

Otto Pospíšil zo spoločnosti KORID LK zdôraznil, že Liberecký kraj má pozitívne skúsenosti s verejnými zákazkami v železničnej doprave, ale negatívne v autobusovej doprave. Príčinou sú postupy antimonopolného úradu, činnosť ktorého blokuje zadávateľov pri realizácii dopravných zámerov. Negatívne skúsenosti viedli Liberecký kraj k rozhodnutiu preveriť možnosti založenia vnútorného dopravcu v autobusovej doprave. Panuje totiž obava, že už neexistuje súťaživé prostredie vo verejnej doprave.

O možnostiach zvýšenia kvality poskytovaných služieb v rámci príprav nových dlhodobých zmlúv s autobusovými dopravcami hovoril Filip Drápal zo spoločnosti ROPID Praha. Účastníkov konferencie oboznámil s meraním štandardov kvality Pražskej integrovanej dopravy od roku 2009.

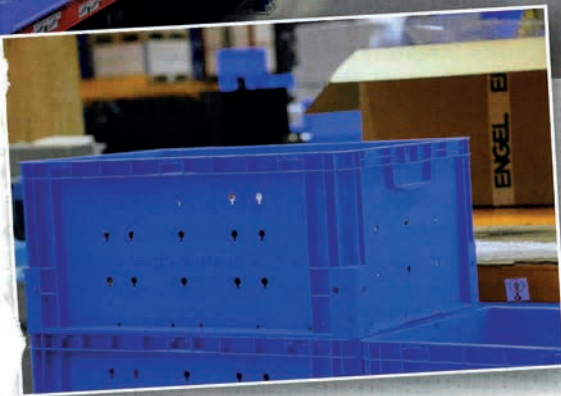
Príspevok Pavla Drdlu z Dopravnej fakulty Univerzity Pardubice sa zaoberal problematikou zavádzania a významu veľmi progresívneho subsystému mestskej hromadnej dopravy v talianskom meste Perugia. Subsystém vychádzajúci z princípu pozemnej lanovej dráhy aplikuje progresívny variant dopravnej prevádzky a reaguje tak nielen na potrebu efektívneho spôsobu prepravy cestujúcich, ale aj na zefektívnenie prevádzkových požiadaviek. Daný subsystém je inšpirujúci aj pre iné mestá. Podľa neho by mali byť informácie o ňom poskytnuté širšej odbornej verejnosti.

Všetci objednávateľia regionálnej železničnej dopravy stoja pred zásadnými rozhodnutiami: akým spôsobom vybrať dopravcov od GDV 2019/2020. Martin Jancura a Tomáš Javořík z Dopravnej fakulty Českého vysokého učení technického preto predostreli niekoľko naliehavých otázok. Je vhodnejšie zadať dopravné výkony priamo alebo bude mať väčší prínos začať so súťažením jednotlivých dopravcov? Ako sa postaviť k novému fenoménu takzvaných trhových konzultácií, ktoré sú podľa nich v podstate skrytým priamym zadaním. Je tento spôsob, ktorý nie je v rozpore so zákonom a umožňuje objednávateľom zistiť podrobné ponuky jednotlivých dopravcov, aj rovnako objektívny k vlastným prevádzkovateľom kolajovej dopravy? Aký veľký rozsah vlastnej siete bude treba prideliť jednotlivým dopravcom? Na záver obaja aktéri popísali súčasnú situáciu, predložili variantné prístupy a napokon predložili odpoveď na otázku, aký postup a rozsah pridelených výkonov je podľa nich optimálny.

Na konferencii zaznelo ešte množstvo ďalších zaujímavých príspevkov, ktoré účastníci rozobrali vo vzájomných diskusiách a taktiež v rámci spoločenského večera.

(as)





Oddelenie nadrozmerného tovaru obsluhujú stacionárne žeriavy.

Vysokozdvížne vozíky od spoločností Linde a Jungheinrich sú

pami. Nosníky majú rozpätie až 23 metrov. Vnútna výška skladu činí 20 metrov. Osvetľujú ho LED lampy. Priesktor kontrolujú videokamery.

nádrž skladu má kapacitu 1,6 milióna litrov. Vedú z nej trubice určené presne na zasiagnuté časti skladu," približuje Ch. Kalløkken.

V úzkych uličkách je vyššia náročnosť na rovnosť skladovej podlahy, aby špeciálne, indukčne vedené vysokozdvížne vozíky mohli bezpečne manipulovať s tovarom v požadovanej výške.

Každý vozík je vybavený čipom. Vodič vysokozdvížneho vozíka sa musí kvôli adresnosti a vyhodnocovaniu pracovnej činnosti prihlásiť a podpísať. Je to dôležité aj v prípade nehody.

Logistické centrum spoločnosti cargo-partner využíva všetky možné spôsoby informovanosti a IT, aby informácie boli jasné a adresné aj pre jeho klientov. Zákazníkov zaujíma, kde je ich tovar, chcú mať prístup k vlastným skladovým zásobám. Ide tiež o integráciu s dodávateľským reťazcom a nielen o uloženie a vloženie tovaru. **A. Sotník**

vybavené bezpečnostnými senzormi, ktoré zabrzdia ich pohyb pred i za nečakanou prekážkou.

Regály na ťažký tovar sú vedené len do výšky 8 metrov. Najvyšší z nich má nosnosť do 1t, najnižší unesie 6 ton. Na zaskladňovanie ťažkého tovaru je určený špeciálny vozík so štyrmi otáčacími kolesami. Dokáže sa otočiť aj na mieste.

Komponenty elektronických súčiastok firmy Engel sú vyskladňované v bezprašnom a tmavom prostredí s dokonalou ochranou pred svetlom. Na vyskladňovanie sa prepravujú pomocou špeciálneho paternostra.

Sprinklerový systém chráni sklad pred požiarom. *„V prípade prehriatia haly na 70°C sa spustia protipožiarne opatrenia. Sklad je vybavený aj senzormi na detekciu dymu. Požiarna*