



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



Tento projekt je realizován v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj.

## **RAILHUC: Konference o rozvoji železniční dopravy v Maďarsku a střední Evropě**

**Dne 5. června 2014 proběhla ve známém hotelu Gellért v Budapešti mezinárodní konference o rozvoji železniční dopravy v Maďarsku a střední Evropě. Jednalo se o 2. konferenci mezinárodního projektu Railhuc, tentokrát pořádanou pod záštitou maďarského partnera projektu, vědeckovýzkumné společnosti KTI – Institutu dopravního výzkumu. Konference se účastnili odborníci z maďarských orgánů veřejné správy, neziskových organizací, univerzit, provozovatelé dráhy, drážní dopravci a železniční odborníci ze střední Evropy, zejména z Itálie, Německa, Rakouska, České republiky, Slovenska i Slovinska.**

Jednotlivé příspěvky v rámci konference zdůraznily význam dopravní dostupnosti a kvalitního dopravního spojení pro všestranný rozvoj regionů a posílení jejich konkurenceschopnosti.

Na konferenci byly představeny možnosti financování rozvoje železnice a veřejné dopravy z evropských fondů v plánovacím období 2014 – 2020 a strategie rozvoje železniční sítě Maďarska s výhledem do roku 2050.

Velký důraz byl kladen na rozvoj příměstské, přeshraniční a dálkové dopravy, zejména na nejdůležitější maďarské trati č. 1 spojující Budapešť se západními župami a s Vídní.

Dr. László Kormányos, zastupující maďarského národního železničního dopravce, společnost MÁV-START, představil alternativy možných provozních konceptů na kapacitně vyčerpané trati č. 1 po otevření nového hlavního nádraží ve Vídni a provedení modernizace trati v jejím náročnějším úseku Budapest – Tatabánya. Spojení Budapešti s Vídni se dá postupně zkrátit až o 40 minut ze stávajících 3 hodin na cca 2 hodiny a 20 minut. Modernizace tratě a nový provozní koncept spočívající ve vedení vlaků IC Budapest – Győr – Sopron/Szombathely dvěma samostatnými linkami zkrátí spojení Budapešti se západním Maďarskem o 15 – 20 minut.

Pan Eric Hartmann, zastupující maďarského provozovatele dráhy, společnost MÁV, v souvislosti s modernizací trati č. 1 v úseku Budapest – Tatabánya představil projekty modernizace výpravních budov a železničních zastávek. S naddimenzovanými nádražními halami se potýkají železniční společnosti v celé střední Evropě.

Problematické nádraží se věnoval také zástupce města Vídně, p. Manuel Pröll, který představil vývoj vídeňského uzlu ústící ve výstavbu nového Hlavního nádraží, které bude uvedeno do plného provozu od počátku platnosti nového jízdního řádu dne 14. prosince 2014.

Dále byly představeny projekty rozvoje příměstské železniční dopravy v aglomeraci Budapešti. Účastníkům konference byla prezentována probíhající modernizace železniční trati Esztergom – Budapest. Po nasazení moderních motorových jednotek Desiro Classic se zvýšil počet přepravených cestujících na trati o 17 %. Právě obnova dráhy v synergii s moderními drážními vozidly a novými provozními koncepty významně zvýší zájem cestujících



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



Tento projekt je realizován v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj.

veřejnosti o železnici, a je tak nástrojem k dosažení cílů dopravní politiky v oblasti udržitelné mobility.

Životnímu prostředí v centru Budapešti též ulehčí, zejména v oblasti hlukové zátěže, stavba jižního železničního obchvatu, který bude určen pro silnou tranzitní nákladní dopravu, dosud procházející městem. Odklonění železničního carga také uvolní kapacitu na přetížených příměstských úsecích radiálních tratí, zejména tratí č. 1 v úseku Bicske – Budapest a trati 100 v úseku Budapest – Cegléd, a umožní tak další rozvoj příměstské a dálkové dopravy.

Z oblasti provozních konceptů byla také představena idea diametrální železniční linky procházející Budapeští v severojižním směru Piliscába – Kunszentmiklós-Tass.

Velmi zajímavou částí konference bylo představení neuspokojivé situace v dopravním spojení přeshraničních regionů, a to nejen ve spojení Maďarska se Srbskem v relaci Szeged – Subotica, ale i přes schengenskou hranici členských zemí EU, např. nevyhovující spojení se Slovenskem v relacích Miskolc – Košice, neexistující spojení Komárno – Komárom a zejména Győr – Bratislava.

Konference byla vysoce hodnocena zahraničními dopravními odborníky a její závěry byly po jejím skončení široce diskutovány.

Více informací o konferenci a jednotlivé přednesené příspěvky jsou k dispozici na oficiálních stránkách projektu RAILHUC [www.railhuc.eu](http://www.railhuc.eu).