

Mr. VINKO KOKOT
ŽG - Prometni institut
Ljubljana

Prometna infrastruktura
Stručni rad
UDK: 656.2 (497.1). EZ
Priljeno: 23.02.1989.
Prihvačeno: 04.10.1989.

KVALITETA ŽELEŠNIŠKE INFRASTRUKTURE V JUGOSLAVIJI S STALIŠČA PONUDBE TRANZITNIH PREVOZNIH STORITEV

SAŽETAK

U radu se analizira kvaliteta pruga JŽ s obzirom na dozvoljena opterećenja po osovini i dozvoljenim brzinama i to upoređuje sa stanjem u EZ. Posebno se razmatra putnički, a posebno teretni promet s posebnim naglaskom na karakteristike tranzitne željezničke mreže. Pledira se za hitno osposobljavanje magistralnih pruga za veće brzine, jer zaostajemo najmanje 20 godina iza Zapadne Evrope.

1. UVOD

Proge Jugoslovenskih železnica so pomemben segment evropskega magistralnega omrežja. To mesto je priznано v vseh dolgoročnih razvojnih dokumentih Mednarodne železniške zveze (UIC).

V okviru mednarodnih raziskav UIC so bile naše proge vključene v študije osi "Taurern": München-Ljubljana, "Balkan": Jesenice - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Gevgelija - Athenes in Niš - Dimitrovgrad - Sofija - Ankara in os "Jadran" od postaje Budapest do jadranskih luk: Trst, Koper, Rijeka, Split, Kar deljevo in Bar. V predlogu evropskega sporazuma o glavnih mednarodnih železniških progah iz leta 1986 so zajete prav tako vse pomembne proge JŽ.

Osnovo ponudbe železniških tranzitnih prevoznih storitev tvorijo luke, mejni železniški prehodi s sosednjimi železnicami in mreža železniških prog, ki le-te povezuje medseboj in z evropskim magistralnim železniškim omrežjem.

Konkurenčna sposobnost posamezne tranzitne prevozne poti je odvisna predvsem od ponujene kvalitete prevozne storitve, predvsem:

- hitrosti prevoza,
- varnosti in rednosti,
- predvidljivosti in
- cene.

Zadovoljivo kvaliteto prevozne storitve je mogoče zagotoviti, če razpolagamo z ustrezno infrastrukturo, mobilnimi sredstvi in dobro organizacijo prometa.

2. OBSEG TRANZITNIH PREVOZNIH STORITEV

Železniški prevoz delimo na dva osnovna segmenta: prevoz potnikov in prevoz stvari oz. blaga. Obe ponudbi se medseboj dopolnjujeta in

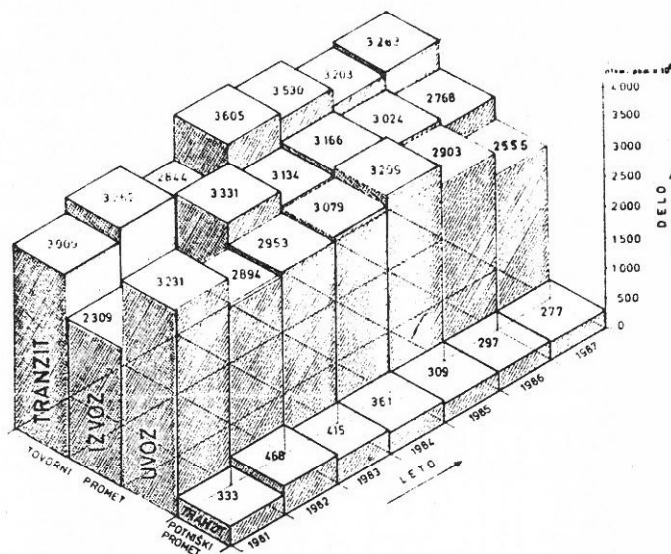
skoraj zmiraj se koristi ista infrastruktura.

Mednarodni tovorni promet tvorijo trije tržni segmenti: tranzit, izvoz in uvoz.

Obseg opravljenega dela merimo v pkm oz. v ntkm in, če seštejemo oba, dobimo delo v reduciranih km.

Na sliki št. 1 je prikazan obseg opravljenega dela na JŽ v obdobju od 1981 do 1987 leta. Osnovne značilnosti v tem obdobju so bile:

- (1) od leta 1982 dalje se obseg potniškega tranzitnega dela stalno zmanjšuje,
- (2) tranzitni tovorni promet je v rahlem porastu,
- (3) zadnje dve leti se izvoz in uvoz zmanjšuje, večje zmanjševanje je pri uvozu in
- (4) delež tranzitnega potniškega prometa v skupnem opravljenem delu je bil v letu 1981 10%, vletu 1987 pa še samo 8%.



Slika št. 1 Opravljeno delo JŽ v mednarodnem prometu

2.1. Potniški promet

Obseg ponudbe v mednarodnem prometu lahko ocenimo na podlagi tokov vagonov za prevoz potnikov. Za leto 1988 podajamo te tokove v naslednji tabeli.

Od skupnega števila odpravljenih vagonov/24 h se jih odpravi:

- iz Jugoslavije 168 vagonov ali 39%,
 - za Jugoslavijo 168 vagonov ali 39% in
 - preko Jugoslavije 92 vagonov ali 22%
- Največje število vagonov za/iz Jugoslavi-

ZA IZ	MARIBOR	LJUBLJANA	ZAGREB	RIJEKA	SPLIT - ZADAR	SARAJEVO	KARDELJEVO	VINKOVCI	SUBOTICA	BEOGRAD	KOSOVO POLJE	SKOPJE	ZR NEMČIJA	FRANCIJA	ŠVICA	AVSTRIJA	ITALIJA	ŠVEDSKA	DR NEMČIJA	ČEHOSLOVAŠKA	POLJSKA	SSSR	MADŽARSKA	ROMUNIJA	BOLGARIJA	GRČIJA	TURČIJA	SKUPAJ
MARIBOR																												2
LJUBLJANA																												6
ZAGREB																												29
RIJEKA																												18
SPLIT - ZADAR																												19
SARAJEVO																												5
KARDELJEVO																												3
VINKOVCI																												3
SUBOTICA																												1
BEOGRAD																												74
KOSOVO POLJE																												1
SKOPJE																												7
ZR NEMČIJA																												67
FRANCIJA																												10
ŠVICA																												12
AVSTRIJA																												36
ITALIJA																												25
ŠVEDSKA																												1
DR NEMČIJA																												1
ČEHOSLOVAŠKA																												11
POLJSKA																												10
SSSR																												13
MADŽARSKA																												20
ROMUNIJA																												3
BOLGARIJA																												7
GRČIJA																												29
TURČIJA																												12
SKUPAJ	2	6	29	18	19	5	3	3	1	74	1	7	67	10	12	36	25	1	4	11	10	13	20	3	7	29	12	428
TRANZIT													25			2	10		3	2	1	3	6		5	24	10	92

Grafikon št. 1.
Tokovi potni-
ških voz A, AB,
B, Bc. in WL v
mednarodnem
prom. 1988
voz/24h

je se odpravi s postaj Beograd, Zagreb, Split in Rijeke. Zaporedje ciljnih oz. izvoznih držav pa je naslednje: ZR Nemčija, Avstrija, Grčija, Italija, Madžarska, SSSR, Švica, Turčija, Čehoslovaška, Poljska, Francija.

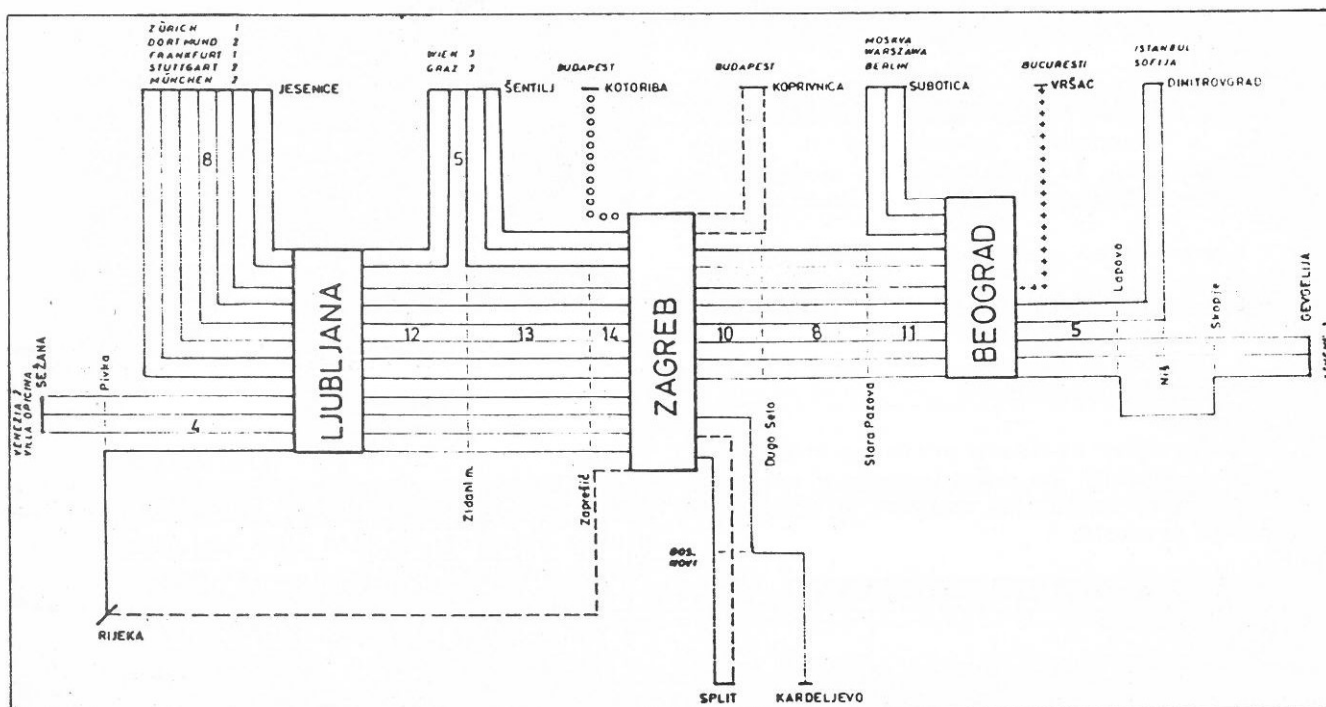
Potniški vozovi se uvrščajo v mednarodne potniške vlake, ki vozijo iz oz. za Jugoslavijo ali preko Jugoslavije v tranzitu. Na sliki št. 2 je prikazan pretok teh vlakov po odsekih prog in obmejnih ter končnih postajah. Prikazana je samo odpravna smer in tranzit.

Iz slike ugotovimo, da se na odseku Ljubljana-Beograd giblje pretok vlakov v eni smeri od 8 do 14 vlakov/24h, da je največji pretok

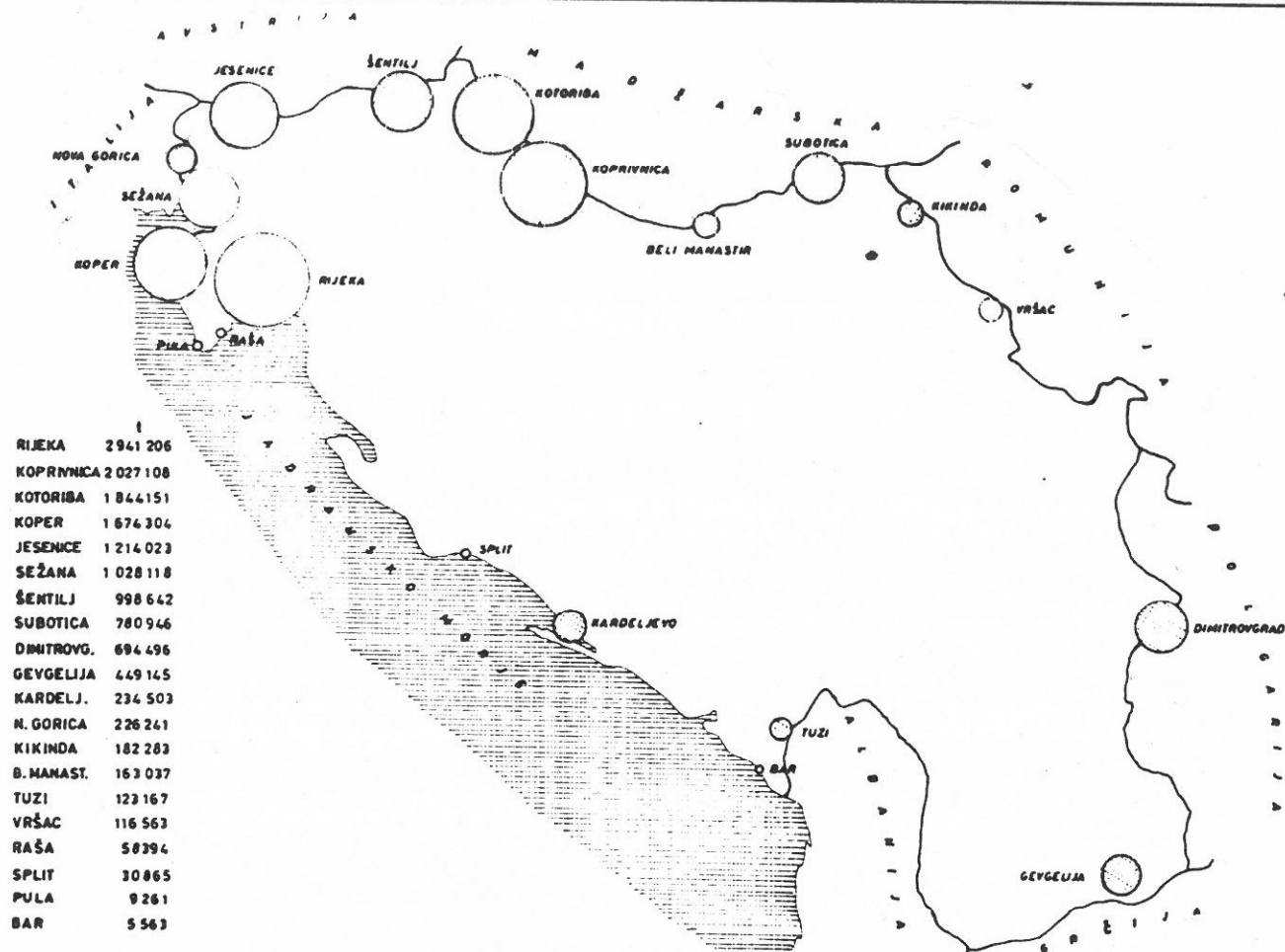
okrog postaje Zagreb in da je najpomembnejši mejni prehod Jesenice. Skupaj prestopi mejne prehode v eni smeri 28 vlakov/24h in od tega je 16 vlakov ali 57% usmerjenih v smeri zahoda preko mejnih postaj Jesenice, Šentilj in Sežana.

2.2. Tovorni promet

Obseg tranzitnega tovarnega prometa je podan na sliki št. 3. Najpomembnejša vstopno/izstopna mesta tranzitnih tokov sta luki Rijeka in Koper ter obmejni prehodi Koprivnica, Kotoriba, Jesenice, Sežana/N. Gorica, Šentilj, Subotica in Dimitrovgrad. Pretežni del tokov po-

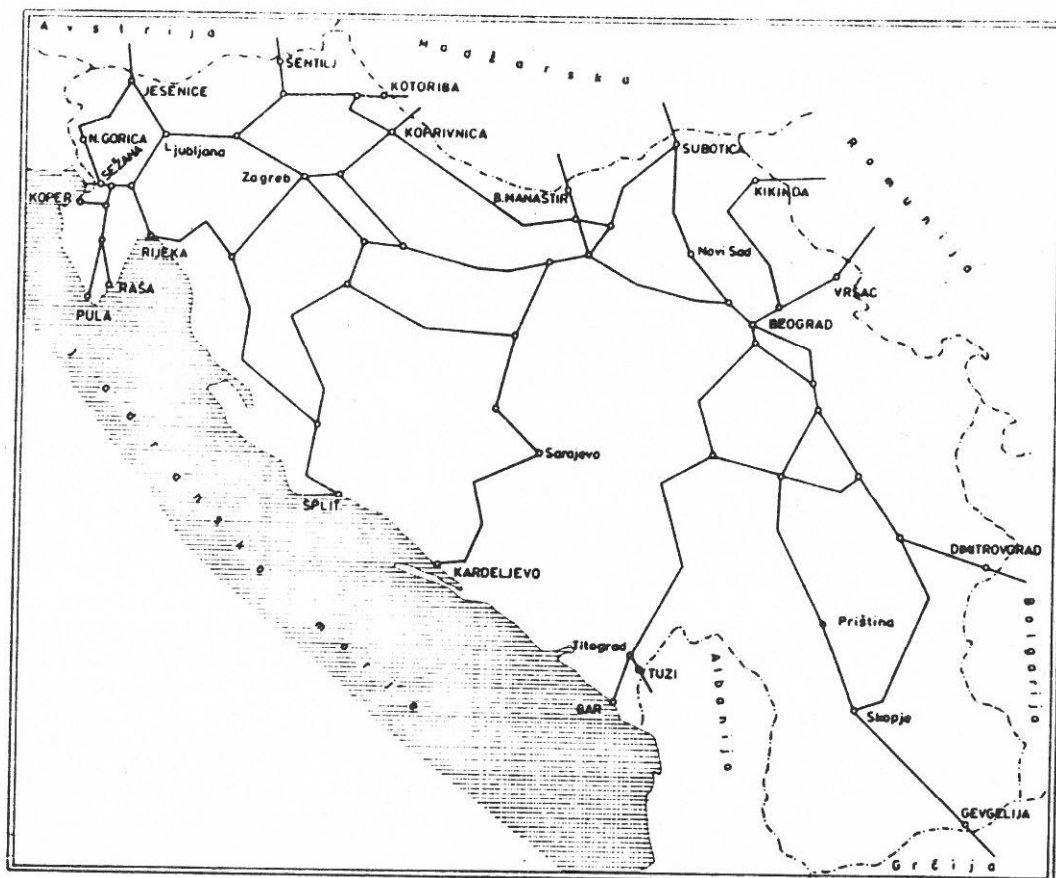


Slika št. 2 Pretok mednarodnih daljinskih vlakov potniškega prometa (v1./24 h) Letni vozni red 1988



Slika št. 3 Obseg tranzitnega tov. prometa 1987 leta

Slika št. 4 Mreža železniških prog. ki povezuje obmejne in luške postaje



teka iz luke Rijeka in Koper v smeri mejnih prehodov Jugoslavija/Madžarska in dalje proti vshodnoevropskim državam. V smeri zahodne Evrope tranzitirajo tokovi omejne postaje Sežana, Nova Gorica, Jesenice in Šentilj.

Mejni prehodi Dutovlje, Prevalje, Horgoš in Kremenica za tranzitni promet niso zanimivi.

3. MREŽA ŽELEZNIŠKIH PROG

Mreža železniških prog JŽ, ki povezuje obmejne in luške postaje medseboj in z evropsko železniško mrežo je prikazana na sliki št. 4. Skupna dolžina prog je 5474 km tj. 59% vseh prog JŽ v letu 1987. V nadaljevanju bomo imenovali te proge "tranzitno omrežje".

Osnovne karakteristike tranzitnega omrežja so:

- 63% prog je elektrificiranih,
- 91% prog je kategorije D in C tj. z dostupno osno obremenitvijo 22,5 oziroma 20 t/os vozila,
- 58% prog ima upor do 15 daN/t,
- 10% je težkih gorskih prog z uporom preko 25 daN/t.

S predpostavko, da tranzitno mrežo prog sestavljajo najkvalitetnejše proge JŽ, bi bile v letu 1987 največje dovoljene hitrosti proge naslednje:

hitrost km/h	delež (%)
61-70	12
71-80	27
81-90	15
91-100	36
101-110	1
111-120	9

Na tranzitni mreži prog se lahko doseže tehnična hitrost tovornih vlakov okrog 50 km/h.

4. ZAKLJUČEK

Hitrost prevoza bo vse bolj odločilni dejavnik izbire prevozne poti in vrste prometa v mednarodnem tranzitnem potniškem in tovrnem prevozu. Najhitrejši vlak na JŽ za prevoz potnikov vozi na progi Beograd-Zagreb s hitrostjo potovanja 86 km/h, v ZR Nemčiji 153 km/h, v Franciji preko 200 km/h itd. Potovalna hitrost mednarodnih tovornih vlakov se zadnjih pet let ni bistveno spremenila, kar pomeni, da smo izčrpali vse možnosti za povečanje hitrosti, in je tudi tako nizka, da ni mogoče organizirati ponudbe sodobnih tržnih znamk.

JŽ morajo takoj pristopiti k usposabljanju magistralnih prog za večje hitrosti. Naš zastanek na tem področju je že danes približno 20 let.

SUMMARY

THE QUALITY OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN YUGOSLAVIA WITH A VIEW ON THE OFFER FOR A TRANSIT MEANS OF TRANSPORT

The author analyses the quality of the Yugoslav railway lines with regard to the per-

mitted load per axle and the permitted speeds. He compares that with the state in the EC. He considers passengers and goods-traffic separately, with an accent on the performance of the transit railway network. He pleads that it is important for the main lines to be made useable for higher speeds because the railways have fallen behind Western Europe by as much as 20 years.