

Semestrální práce: Vysokorychlostní tratě

Železniční tratě, Argentina

Tomáš Hála, 1.56
2007/2008

Železniční tratě, Argentina

Doprava v Argentině je specifická vzhledem k rozložení sídel a obyvatelstva. Země s rozlohou zhruba 4000 x 1000 km. Její dopravní síť získávají na hustotě směrem k městu Buenos Aires. Tato hlavní metropole s více než 12mil. vyznačuje největší poptávku po přepravě. Zhruba 1,3mil obyvatel dojíždí každodenně do hlavního města za prací a jinými aktivitami.

Z historie :

- Železniční doprava v Argentině nabývala na intenzitě od 40. let 20. století.
- V 70. letech zažívá argentinská železnice vůbec největší rozkvět a vykazuje největší přepravní výkony v historii.
- Od 70. let intenzita železniční dopravy postupně slábne a postupně jí nahrazují dálkové autobusové spoje (typické v dnešní době) a vnitrostátní letecká přeprava.
- Rok 1993 přinesl rozpad státní organizace Ferrocarriles Argentinos (FA), která se starala o chod železnice. O tohoto data se silně zredukovaly přepravní výkony zejména v osobní žel. přepravě a došlo k snížení počtu jednotlivých spojů.
- Po roce 1993 dochází k privatizaci bývalé státní organizace a k postupnému obnovování důležitých vlakových spojů jednotlivými soukromými subjekty.
- 2002 – Argentina prochází rozsáhlou hospodářskou krizí. Dochází k zmrazování dotací do dopravní infrastruktury jako celku.
- 2006 – Snaha o získání zahraničního kapitálu. V oblasti žel. dopravy vyhlašuje vláda obchodní soutěž se snahou vybudovat první vysokorychlostní železniční trať (VRT) na území Jižní Ameriky.

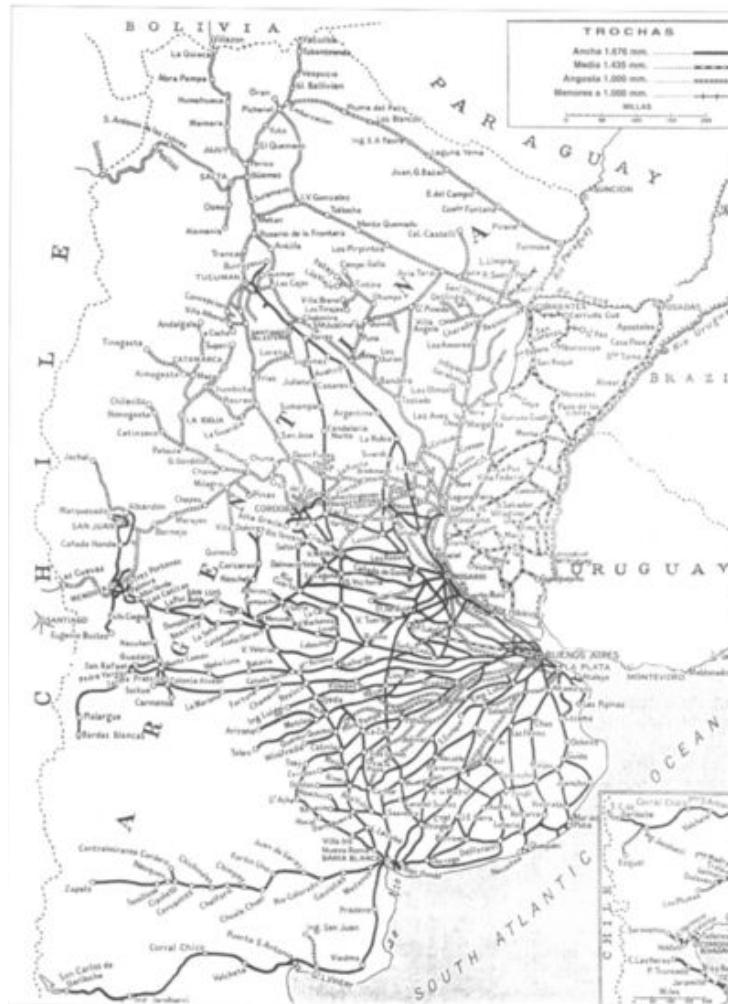
Trenes de Buenos Aires (TBA), Ferrocarril Central, Ferrobaires, Tren Patagónico, and Ferrovías jsou některé ze soukromých subjektů provozujících drážní dopravu na území argentině v současné době. Na síti, která se z historického hlediska rozvíjela s použitím Iberského (širokorozchodná) rozchodu 1,676mm převzatého ze Španělska.

Mezi nejdůležitější provozované dálkové vlaky patří spojení Buenos Aires s jednotlivými provinčními městy v intenzitě 2-5 párů vlaků týdně. Jinak je zde bohatě zastoupen příměstský vlakový provoz v okolí hlavního města a významná je nákladní přeprava Buenos Aires – Mar del Plata (největší nákladní přístav v zemi sloužící k přepravě zboží do celého světa).

Mapa železniční sítě :

- 38,326km sítě
- 24,481km (1,676mm)
- 2,765km (1,435mm)
- 11,080km (1,000mm)

160 elektrifikované



Širokorozchodné trati realizované pro hlavní přepravní proudy a dálkovou přepravu. Rozchod 1,000mm pro málo frekventované regionální dráhy, často ve složitém terénu.

Argentina je země s největší hustotou žel. sítě Jižní Ameriky a vláda si uvědomuje nutnost rychlé kapacitní přepravy osob.

2006 vyhlášena obchodní soutěž na vybudování 1. VRT Jižní Ameriky

Snaha přilákat zahraniční kapitál, získat práci pro místní stavební firmy, kapacitně vyřešit dopravní situaci v regionu „Pampa“, kde se uskutečňují 2/3 veškerých přepravních výkonů země. Oblast provincií Buenos Aires – Santa Fe – Cordoba

8.5.2006 zájem vyjadřují společnosti Impregilo, Siemens, Alstom, CAF

25.7.2006 do výběrového řízení vstupují Siemens, Alstom a CAF

27.3.2007 po odkladech došlo ke schválení technických podmínek – Alstom

30.4.2007 ekonomické podmínky

16.1.2008 projekt schválen, vybráno konsorcium Alstom-led

Samotná VRT

Samotný plán výstavby ve 2 etapách.

1. etapa Buenos Aires – Rosario (fialová)
2. etapa Rosario – Córdoba (modrá)



V první etapě byl záměr 2-kolejně vysokorychlostní elektrifikované trati s traťovou rychlostí 250-300km/h v délce 310km klasické konstrukce určené pro provoz vysokorychlostních vlakových souprav.

Navazující druhá etapa se má realizovat pro provoz modernizovaných motorových drážních vozidel pro traťovou rychlost 160km/h v délce 400km. Použitý rozchod je kompatibilní se standardem 1,435mm a konstrukce klasická – adhezní.

Vypracované studie tohoto návrhu počítá s náklady na vybudování trati v hodnotě : 1,260 milion USD – tento rozpočet přesáhl o 14% plánovaný a proto se přešlo k druhé variantě...

Elektrifikace celé trati pro provoz el. vlakových souprav. Traťová rychlost 320km/h společná pro obě etapy. 2-kolejná trať Buenos Aires – Rosario, 1-kolejná Rosario Córdoba. Využití vlakového zabezpečovače evropského standardu ETCS L2 umožňující zajistit bezpečnost vlaku i při těchto vysokých rychlostech. Konstrukce svršku – štěrkové lože s blokovými pražci, rozchod 1,435mm. Trakční soustava 25kV/50Hz. Alstrom hodlá použít své znalosti a zkušenosti s budování VRT a trať by měla mít obdobné parametry s nově budovanými tratěmi LGV ve Francii. Rozpočet 1,320 milion USD.

Podmínka vlády byla aspoň 50% finanční spoluúčast výherce soutěže a 20% integrace domácích firem na realizaci výstavby. Argentinská vláda byla velice potěšena dohodnutými podmínkami s Alstrom-led. Kdy jejich finanční krytí činí 80% celkové částky a stavební práce budou z 65% realizovány místními společnostmi, přičemž veškeré silniční práce budou prováděny také místními společnostmi.

Předpoklady : Především snížení cestovní dob mezi jednotlivými městy :

Buenos Aires – Rosario : 85min ze současných 6 hodin. Konkurenční autobusová doprava (4hod)

Rosario – Córdoba : 90min ze současných 8 hodin.

Celková cestovní doba ze 14 hodin -> 3 hodiny

Předpokládaná vytíženost spojů 7,500 cestujících denně. Nabízené patrové soupravy „Cobra“ by měli poskytovat 509 míst pro cestující s předpokládaným vytížením 20 spojů denně.



Alstrom

Pro ně a jejich partnery : IECSA, Emepa, Isolux Corsan tento kontrakt přináší zakázku na pokládku 780km kolejí, stavbu 7mi zcela nových železničních stanic, vybudování zabezpečovacího a informačního a dodání 8 moderních vlakových souprav. Tato zakázka posiluje pozici leadera v oblasti VRT. Vyrobili 70% všech vlaků jezdící po světě rychleji než 300km/h, přepravili 1,6 miliardy cestujících.

Výhled

Projekt je vyznaným mezníkem pro ekonomiku Argentiny. Spojení 3 měst s téměř 15miliony obyvateli a nejvyššími dopravními požadavky v zemi. Realizace první etapy by včetně zahájení provozu by mělo trvat 36 měsíců.

Argentinská vláda zároveň vyjádřila záměr pokračovat ve výstavbě VRT a to konkrétně další 400km úsek Buenos Aires – Mar del Plata (jižní směr). Pro velký význam tohoto přístavu se záměrem využití tratě i pro nákladní provoz. Výběrové řízení na tento projekt není ještě vyhlášeno, ale Alstrom již vyjádřil zájem. Realizace se však neuskuteční dřív než po dostavbě první VRT.

Použité materiály :

<http://www.alstom.com>

http://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Argentina

http://en.wikipedia.org/wiki/Buenos_Aires-Rosario-C%C3%B3rdoba_high-speed_railway

http://www.pmworldtoday.net/fascinating_projects/2007/june.htm

<http://www.railway-technology.com/projects/argentina/>