

Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny

Marcel Horňák

Abstrakt

Racionalizácia prevádzky osobnej železničnej dopravy priniesla na Slovensku v roku 2003 zastavenie prevádzky osobnej prepravy na vyše dvoch desiatkach regionálnych tratí. Toto obmedzenie osobnej dopravy sa dotklo i niektorých regiónov, ktoré už i tak výrazne trpia nízkou kvalitou dopravnej infraštruktúry a nepriaznivou dopravnou polohou voči významným dopravným trasám. Hoci bola prevádzka osobnej dopravy na viacerých z týchto tratí postupne v rôznom rozsahu obnovená, najúspešnejšie sa s týmto problémom vysporiadali regióny, ktoré sa nachádzajú v blízkosti veľkých centier, ležiacich na významných železničných tratiach.

Inštitucionálny rámec transformácie železničnej dopravy na Slovensku

Vznikom Slovenskej republiky v roku 1993 vznikli oddelením od spoločného podniku ČSD nariadením vlády k 1. 1. 1993 Železnice Slovenskej republiky (ďalej ŽSR). Dňa 30. 9. 1993 bol prijatý zákon č. 258/1993 o ŽSR, čím začala pomerne dlhá etapa transformácie tohto štátneho podniku na akciovú spoločnosť. Najdôležitejším cieľom reštrukturalizácie podniku bolo účtovné oddelenie oblasti železničnej dopravnej cesty od obchodu, podriadenie činnosti železnice potrebám prepravného trhu, vytvorenie podmienok pre privatizáciu vybraných aktivít a prispôsobenie počtu zamestnancov aktuálnym prevádzkovým potrebám. Medzistupňom k definitívnemu oddeleniu prepravných činností od správy dráhy bolo divizionálne usporiadanie ŽSR (divízie so sídlami v Bratislave, Žiline, Zvolene a Košiciach), ktoré súviselo s transformáciou podniku na obchodnú spoločnosť k 1. 1. 1997.

V roku 2001 sa rozbehla realizačná fáza transformácie a reštrukturalizácie železníc v súlade so schváleným Projektom transformácie a reštrukturalizácie ŽSR z roku 2000. Dňa 14. 6. 2001 parlament schválil zákon č. 259/2001 o Železničnej spoločnosti, a. s. a doplnenie zákona NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z. Tento zákon ustanovil podmienky na transformáciu a reštrukturalizáciu ŽSR a spôsob založenia, vznik, postavenie a právne pomery obchodnej spoločnosti Železničná spoločnosť, a.s. Napokon k 1. januáru 2002 prišlo k rozdeleniu dovtedajšieho podniku ŽSR a vzniku dvoch samostatných právnych subjektov:

- ŽSR – spoločnosť naďalej ostáva štátnym podnikom, ktorý je správcom a prevádzkovateľom dráhy (dopravnej cesty),
- Železničná spoločnosť, a. s. (ZSSK) – spoločnosť zabezpečuje prevádzkovanie dopravy po železnici, čiže preprava osôb, zvierat a tovarov.

Ekonomické výsledky ZSSK za roky 2002 a 2003 naznačovali, že i napriek opatreniam, ktoré mali regulovať spotrebu, spoločnosť nie je schopná zabezpečiť pri existujúcich prepravných výkonoch adekvátne vykrytie potrebných nákladov. Z tohto dôvodu sa ZSSK rozhodla realizovať zásadné zmeny v systéme riadenia v súlade s materiálom nazvaným Projekt Zmeny. Cieľom zmien v spoločnosti bolo zlepšenie ekonomickej výkonnosti a zároveň oddelenie osobnej dopravy od nákladnej dopravy a vznik dvoch samostatných spoločností pre oba druhy dopravy.

K rozdeleniu ZSSK, a. s. prišlo dňa 1. 1. 2005, kedy vznikli dve nové spoločnosti:

1. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* podniká v preprave osôb, ktorá je hlavným zdrojom jej príjmov, vykonáva dopravné a obchodné činnosti vo verejnom záujme štátu. Vlastníkom 100% akcií je štát. Povinnosťou štátu je uhrádzať straty vzniknuté poskytovaním prepravných výkonov vo verejnom záujme.

2. *Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.* vykonáva dopravno-prepravné služby v nákladnej preprave a jej 100% vlastníkom je štát. Spoločnosť čelí podmienkam trhu nákladnej prepravy v silnej konkurencii nielen cestných prepravcov, ale i ďalších subjektov podnikajúcich na železničnej dopravnej ceste. Začiatkom roku 2006 by malo prísť k sprivatizovaniu tejto spoločnosti.

Ďalším významným výsledkom transformácie železníc na Slovensku bolo sprístupnenie železničnej infraštruktúry aj pre iných prepravcov. Podľa súčasnej legislatívy je spoločnosť ŽSR povinná umožniť využívanie železničnej dopravnej cesty každému dopravcovi, spĺňajúcemu príslušné technické a legislatívne normy.

Už v januári 1999 požiadala spoločnosť VSŽ Oceľ, s. r. o. Košice ako prvá o možnosť používania dopravnej cesty. Prevádzka na základe zmluvy medzi touto spoločnosťou a ŽSR sa začala začiatkom roku 2000.

Skutočné otvorenie železničnej dopravnej cesty nastalo až od 1. 1. 2003. Od tohto dátumu sú Železnice Slovenskej republiky povinné v zmysle platnej legislatívy umožniť využívanie železničnej dopravnej cesty okrem ZSSK, a. s. aj iným subjektom. Aj naďalej však monopolným prepravcom z rôznych dôvodov ostáva práve táto spoločnosť, hoci v nákladnej železničnej doprave existuje už niekoľko malých prepravných spoločností, tie sa však sústreďujú iba na niektoré typy prepráv. Ďalších záujemcov o železničnú dopravu na Slovensku odrádza predovšetkým vysoká cena za používanie dopravnej cesty, z dôvodu nízkeho príspevku štátu na náklady dopravnej cesty.

Železnice a regionálny rozvoj v Slovenskej republike

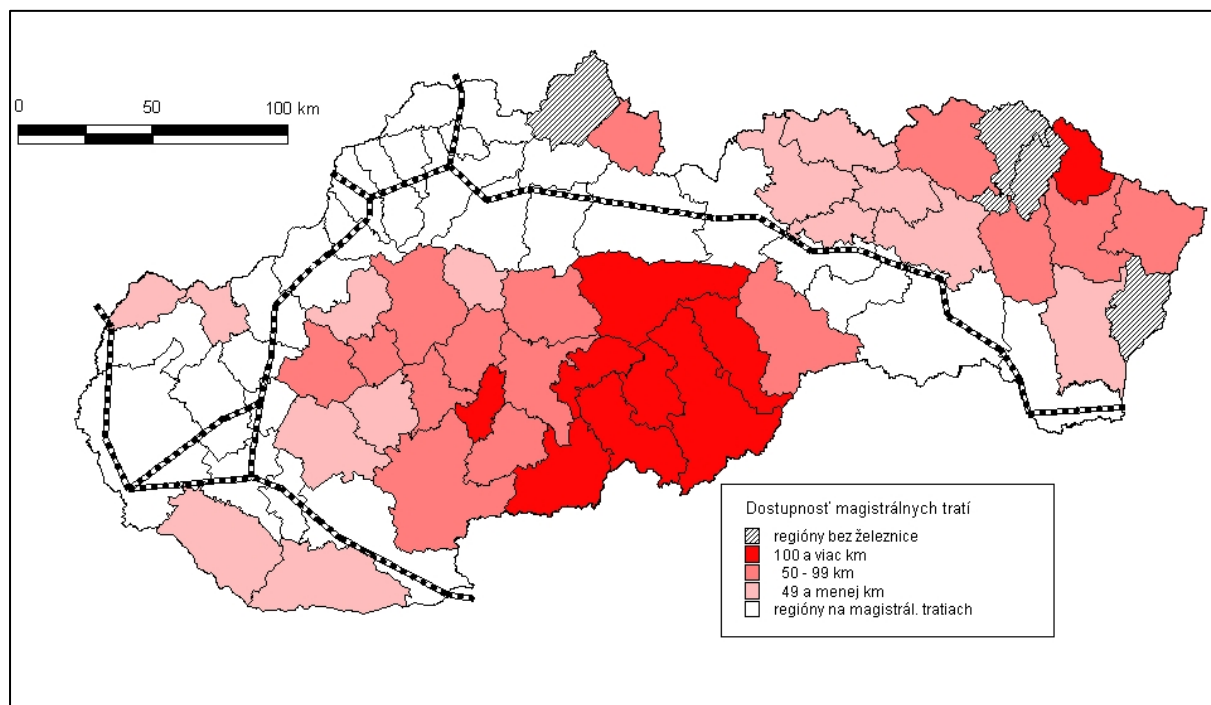
Niet pochyb o tom, že železnice sa významnou mierou podieľali na súčasnej podobe regionálnej štruktúry Slovenska. Ako už bolo spomínané, vplyv železníc na dynamiku sociálno-ekonomického vývoja v jednotlivých regiónoch vďaka nárastu významu cestnej dopravy v období po druhej svetovej vojne výrazne poklesol. Napriek tomu je regionálna štruktúra územia Slovenska dodnes pomerne výrazne zdeformovaná významom železníc. Najväčšiu úlohu v procese industrializácie Slovenska vo všetkých vývojových etapách od druhej polovice 19. storočia až po koniec obdobia socializmu zohrali tie železničné trate, ktoré boli v celej svojej dĺžke zdvojkolajnené a neskôr postupne elektrifikované, čiže trate, ktoré sa postupom času posunuli na hierarchickú úroveň medzinárodných železničných línií, čo kládlo vysoké nároky na ich kvalitu a priepustnosť a viedlo skôr či neskôr k ich modernizácii.

Priebeh dvojkolajových elektrifikovaných tratí na území Slovenskej republiky zachytáva obr. 1. Treba podotknúť, že význam niekdajšej košicko-bohumínskej železnice, ako aj považskej železnice sa upevnil postupne v medzivojnovom období i v období socializmu a tieto dve železničné línie dodnes majú kľúčovú úlohu v železničnom prepojení západu a východu Slovenska. V socialistickej etape vývoja sa síce objavila potreba zdvojkolajniť a elektrifikovať aj tzv. južný železničný ťah (cez Zvolen – Lučenec – Rožňavu na Košice), ale tento projekt sa v celej dĺžke južného ťahu nikdy nerealizoval. Obr. 1 naznačuje tiež pozíciu regiónov Slovenska v závislosti od vzdialenosti (meranej po železnici) od magistralných dvojkolajových elektrifikovaných tratí. Zjavne nevýhodná je z tohto hľadiska predovšetkým poloha regiónov južnej polovice stredného Slovenska (územný pás od Levíc po Rožňavu) a oblasť severovýchodného Slovenska, ktoré bolo vo všetkých etapách výstavby železničnej siete na okraji záujmu. Tento priestorový obraz je pre pochopenie vývoja regionálnej štruktúry Slovenska veľmi dôležitý. Severný železničný koridor totiž postupne prebral rozhodujúcu časť prepráv na našom území a jeho dominancia sa udržala aj po nástupe socializmu, hoci v tom období sa začal výraznejšie presadzovať nový konkurent železníc v podobe cestnej dopravy. V socialistickej dobe hral navyše severný železničný ťah kľúčovú úlohu v tranzite medzi územím bývalého Sovietskeho zväzu na východ a českou

časťou niekdajšieho Česko-slovenska na západ od Slovenska. To všetko sa podieľalo na pomerne dynamickom ekonomickom a sociálnom, ako aj populačno-sídelnom vývoji územia pozdĺž severného železničného ťahu (oproti zvyšku územia Slovenska), čo bolo predpokladom pre relatívne výraznejšiu a pestrejšiu ekonomickú štruktúru v regiónoch ležiacich v línii Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice a umožnilo týmto regiónom pomerne rýchly a bezbolestný proces sociálnej a ekonomickej transformácie po roku 1989 (P. Korec 2005).

Na druhej strane nachádzame na území Slovenska regióny, ktoré rozsiahlejšia výstavba železníc v histórii viac-menej obišla (oblasť severovýchodného Slovenska) alebo regióny, ktoré trpeli fragmentáciou železničnej siete s absenciou dominantnej magistralnej trate (juh stredného Slovenska). Tieto regióny sa z hľadiska investícií do železničnej infraštruktúry v priebehu 20. storočia, najmä po druhej svetovej vojne dostali na okraj záujmu, čo sa prejavilo v zlom technickom stave tratí a ich nedostatočnej kapacite. Kriticky sa k tejto problematike už v období socializmu postavilo viacero expertov, vrátane geografov (F. Podhorský 1974, O. Bašovský, E. Povincová, E. Hvozdárová, L. Hagara 1987, M. Lukniš 1985 a ďalší). Napokon však tieto regióny ostali na okraji ekonomického a sociálneho rozvoja krajiny ako celku, s absenciou výraznejších investícií do ďalších druhov infraštruktúry, čo podmienilo ich značnú zraniteľnosť v transformačnom období na prelome 20. a 21. storočia.

Obr. 1 Dostupnosť magistralných tratí (dvojkoľajných, elektrifikovaných) na území SR



Železnice a osídlenie územia Slovenskej republiky

Osídlenie územia pozdĺž železničných tratí je dôsledkom historického vývoja hospodárstva v období, keď železnica predstavovala jeden z kľúčových faktorov ekonomického rozvoja sídel i celých regiónov. Železničná infraštruktúra v Európe hrá stále významnú rolu ako lokalizačný faktor pre rozvoj niektorých ekonomických aktivít (najmä priemysel), v súčasnosti je však jej priamy vplyv na koncentráciu obyvateľstva oproti obdobiu jej najväčšieho rozmachu výrazne nižší. Dôvodom pre imigráciu obyvateľstva a vyšší prirodzený prírastok v priestore pozdĺž železníc v minulosti nebola železnica ako taká, ale hospodársky

rozvoj a aktivity, ktoré priťahovala a podmieňovala. Ak vychádzame z predpokladu, že nárast koncentrácie obyvateľstva sa priestorovo zhoduje s oblasťami intenzívneho ekonomického rozvoja, potom môžeme faktory, spôsobujúce postupný úpadok železničnej dopravy považovať zároveň za príčinu relatívneho zníženia významu prítomnosti železničnej siete pre obyvateľstvo (M. Horňák 2004).

Význam železníc v procese koncentrácie obyvateľstva v žiadnom prípade nemožno podceňovať, ale ani preceňovať. Fakt, že súčasné rozloženie obyvateľstva na území Slovenska vykazuje vyššiu koncentráciu najmä v priestore pozdĺž železníc súvisí s prírodnými podmienkami ako aj historickým vývojom železničnej siete, ktorá prirodzene kopírovala najnižšie položené časti nášho územia (kotliny, doliny riek, priesmyky). Tieto priestory by i bez železnice boli vzhľadom na priaznivé morfológické pomery osídlené hustejšie, avšak nesporný je význam železničnej dopravy ako jedného z faktorov urýchlenia tohto procesu. Súčasná regionálna štruktúra Slovenska sa začala vytvárať v období rozkvetu železníc v Uhorsku. Pritom práve železnica sa výrazne pričínila o hospodársky a sídelný rozvoj územia Slovenska. Osobitý bol význam železnice pre hospodársky rozvoj a proces urbanizácie kotlín stredného a severného Slovenska. Je teda logické, že v súčasnosti najľudnatejšie sídla a väčšina miest Slovenska (116 z terajších 138 štatutárnych miest) ležia na železničnej sieti, ba sú dokonca významnými železničnými križovatkami či uzlami.

Ak by sme chceli analyzovať rozmiestnenie obyvateľstva vo vzťahu k železnicám na regionálnej úrovni, máme k dispozícii niekoľko možností. Jednou z nich je identifikácia všetkých obcí, ktoré majú k dispozícii železničnú stanicu s prevádzkou pravidelnej osobnej železničnej dopravy. Toto kritérium považujeme za pomerne významné. Koncentračný vplyv železnice na osídlenie bol totiž v minulosti veľmi významný (ukázali to vo svojej práci najmä O. Bašovský, E. Majbová 1977) a preto nachádzame v tesnej blízkosti železníc veľké množstvo menších, ale i ľudnatejších obcí, v ktorých však nie je železničná stanica, pričom obyvateľstvo týchto obcí už nie je takmer vôbec viazané na železničnú dopravu, predovšetkým vďaka masívnemu rozvoju prímestskej autobusovej dopravy v období po druhej svetovej vojne.

Pri identifikácii obcí so železničnou stanicou je možné oprieť sa o zoznam staníc, uvedený v cestovných poriadkoch železničného prepravcu. Keďže však v reálnom priestore nie je vzájomná poloha stanice a sídla vždy jednoznačná (poloha stanice nie je vždy ideálna vzhľadom k územiu intravilánu obce a vo vzťahu k potenciálnej potrebe využitia železnice pre dennú dochádzku napr. do zamestnania), využili sme kritérium dochádzkovej vzdialenosti, vymedzenej rýchlosťou pešej chôdze a časovým intervalom 20 – 25 minút, ktorý sa bežne udáva ako maximálna únosná časová hranica pre každodennú dochádzku k prostriedku verejnej osobnej dopravy, resp. opačným smerom (J. Margetiaková, 2001). Pri rýchlosti 4 km/hod prejde chodec za 20 min. vzdialenosť 1,3333 km, za 25 min. vzdialenosť 1,6667 km. Z praktických dôvodov sme tieto hodnoty zjednotili na spoločnú úroveň 1,5 km. Aplikáciou ekvidistant 1,5 km od jednotlivých staníc verejnej železničnej dopravy sme identifikovali skupinu obcí, ktoré možno charakterizovať ako obce so železničnou stanicou osobnej dopravy.

Uvedeným spôsobom vznikla databáza sídel, ktorých obyvateľstvo má veľmi úzky priestorový kontakt s osobnou železničnou dopravou, a teda aj možnosť tento spôsob prepravy (popri iných, alternatívnych druhoch dopravy) každodenne využívať. Hoci výsledky výskumu vzťahujeme k obdobiu sčítania obyvateľstva v roku 2001, zohľadňujeme tiež najnovší stav v osobnej železničnej doprave, poznačený zrušením prevádzkovania osobnej dopravy na niektorých regionálnych tratiach.

Z celkového počtu 2883 obcí (počet obcí k obdobiu sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 2001) bolo identifikovaných 698 obcí so železničnou stanicou s osobnou železničnou dopravou, čo tvorí 24,2% všetkých obcí. Celkový počet obyvateľov žijúcich v týchto obciach

bol v období sčítania 3 610 822, čo predstavuje 67,1% všetkého obyvateľstva Slovenskej republiky (tabuľka 1).

Tabuľka 1 Obce s osobnou železničnou dopravou (podľa cestovného poriadku k septembru 2005, počet obyvateľov podľa výsledkov sčítania 2001)

Vybrané charakteristiky:		Obce so stanicou osobnej žel. dopravy	Ostatné obce	SPOLU
Počet obcí	abs. hodn.	698	2185	2883
	% z celkového počtu obcí	24,2	75,8	100,0
Počet obyvateľov	abs. hodn.	3610822	1768633	5379455
	% z celkového počtu obyv.	67,1	32,9	100,0

Zdroj: vlastný výskum autora

Železničná doprava má teda teoreticky veľmi veľký potenciál využiteľný v osobnej preprave. Na železnici sa nachádzajú dve najľudnatejšie sídla Slovenska, Bratislava a Košice, aj všetky ostatné veľké mestá Slovenska nad 50 tisíc obyvateľov (Prešov, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Trnava, Martin, Trenčín, Poprad, Prievidza). Z mestských obcí nemá priamy prístup k osobnej železničnej doprave obyvateľstvo 22 miest.

Pri analýze regionálnych rozdielov dostupnosti železníc sme využili podiel obyvateľstva obcí so železničnou stanicou osobnej železničnej dopravy v regióne z celkového počtu obyvateľov obcí príslušného regiónu, a to v dvoch časových obdobiach: v rokoch 2001 a 2005. V roku 2003 totiž prišlo k zrušeniu osobnej železničnej dopravy na niektorých regionálnych železničných tratiach, čo prinieslo pokles počtu obyvateľov s priamym prístupom k železničnej doprave v niektorých regiónoch (viď obr 3 a 4).

Transformácia regionálnych železničných tratí

Platný zákon o dráhach definuje regionálne trate ako dráhy miestneho významu, ktoré zaústňujú do inej regionálnej dráhy alebo do trate vyššej hierarchickej úrovne. Už v roku 1996 bol na základe odporúčania vlády SR spracovaný komplexný program transformácie regionálnych tratí, na ktorých bola prevádzka osobnej prepravy vo všeobecnosti vysoko stratová. V konečnej podobe tohto programu bolo vyčlenených 32 regionálnych dráh o celkovej dĺžke 623 km:

1. Devínske jazero – Stupava (4 km)
2. Piešťany – Vrbové (11 km)
3. Kvetoslavov – Šamorín (5 km)
4. Nemšová – Lednické Rovne (17 km)
5. Šaľa – Neded (19 km)
6. Čadca – Makov (26 km)
7. Lučenec – Utekáč (41 km)
8. Breznička – Katarínska Huta (10 km)
9. Poltár – Rimavská Sobota (30 km)
10. Kapušany pri Prešove – Bardejov (35 km)
11. Plešivec – Muráň (41 km)
12. Plešivec – Slavošovce (24 km)
13. Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (20 km)
14. Spišská Nová Ves – Levoča (13 km)
15. Zbehy – Radošina (20 km)
16. Komárno – Kolárovo (26 km)
17. Jablonica – Brezová pod Bradlom (12 km)
18. Zohor – Záhorská Ves (14 km)

19. Zohor – Plavecký Mikuláš (35 km)
20. Žilina – Rajec (21 km)
21. Spišské Vlachy – Spišské Podhradie (9 km)
22. Humenné – Stakčín (27 km)
23. Prievidza – Nitrianske Pravno (11 km)
24. Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice (6 km)
25. Kľačany – Trstená (56 km)
26. Štrba – Štrbské Pleso (5 km)
27. Poprad-Tatry – Starý Smokovec (13 km)
28. Starý Smokovec – Štrbské Pleso (16 km)
29. Tatranská Lomnica – Studený Potok (9 km)
30. Tatranská Lomnica – Starý Smokovec (6 km)
31. Rožňava – Dobšiná (26 km)
32. Moldava nad Bodvou – Medzev (15 km)

Na tratiach Piešťany – Vrbové, Devínske Jazero – Stupava a Kvetoslavov – Šamorín bola už v čase spracúvania návrhu transformácie regionálnych tratí prevádzkovaná iba nákladná doprava, pričom na posledne menovanej trati bola prevádzka v roku 2000 zastavená úplne. Koncom roka 2000 bola pre zlý technický stav trate zastavená železničná prevádzka aj na trati Poltár – Rimavská Sobota a osobná doprava bola nahradená autobusmi.

Návrh transformácie regionálnych tratí ráta v zásade so 6 rôznymi modelmi pre fungovanie regionálnych tratí:

- ponechanie prevádzky v rukách celoslovenského železničného prepravcu
- prevádzka dráhy v rukách ŽSR, preprava v rukách nezávislej dopravnej spoločnosti
- založenie akciovej spoločnosti a jej predaj
- zmena prevádzky na vlečkovú
- zastavenie prevádzky
- zrušenie trate

Vo všeobecnosti najoptimálnejšou možnosťou je údržba trate zabezpečovaná spoločnosťou ŽSR, ale prevádzka uskutočňovaná dopravnou spoločnosťou založenou miestnymi a regionálnymi samosprávami. Naopak trate v oblasti Vysokých Tatier by si celoštátny prevádzkovateľ železničnej prepravy mal ponechať napriek ich stratovosti, keďže ide o trate významné z hľadiska cestovného ruchu.

Treba podotknúť, že transformácia regionálnych dráh ani po roku 2000 nenadobudla reálne kontúry. Príčinu tohto stavu treba vidieť predovšetkým pomalom vývoji legislatívy v tejto oblasti, ale tiež v oneskorenom procese transformácie železníc. Zákon o regionálnych samosprávach (vyšších územných celkoch) bol na Slovensku schválený až v roku 2001, nasledovaný postupným prenosom kompetencií (vrátane oblasti dopravnej obslužnosti regiónov) na samosprávy. Pre vysoké finančné náklady je prevádzkovanie osobnej železničnej dopravy v regiónoch miestnymi samosprávami (obcami) takmer nereálne.

Oneskorený je tiež presun kompetencií v pravidelnej osobnej preprave osôb z centrálnej úrovne na regióny (v porovnaní napr. so susednou Českou republikou). Uvedené kompetencie boli za uplynulé obdobie presúvané medzi krajskou štátnou správou a samosprávou. Pôvodne mali krajské úrady kompetencie oblasti udeľovania licencií na jednotlivé linky a výkony vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave, ale nedisponovali tými istými kompetenciami pre železničnú dopravu. V roku 2002 získali krajské úrady isté možnosti koordinovať oblasť osobnej železničnej dopravy vo svojom území, ale kompetencie pre oblasť pravidelnej autobusovej dopravy boli prenesené na VÚC. Stav platný od roku 2002 zachytáva nasledujúci prehľad:

- Ministerstvo DPaT - kontrola hospodárenia s finančnými prostriedkami zo štátneho rozpočtu, dozor nad plnením záväzkov vo verejnom záujme, presadzovanie zásad štátnej dopravnej politiky a reguláciu cien cestovného
- krajské úrady, resp. štát - finančné a riadiace kompetencie v oblasti železničnej osobnej dopravy
- samosprávne kraje (VÚC) - finančné a riadiace kompetencie v oblasti verejnej autobusovej dopravy

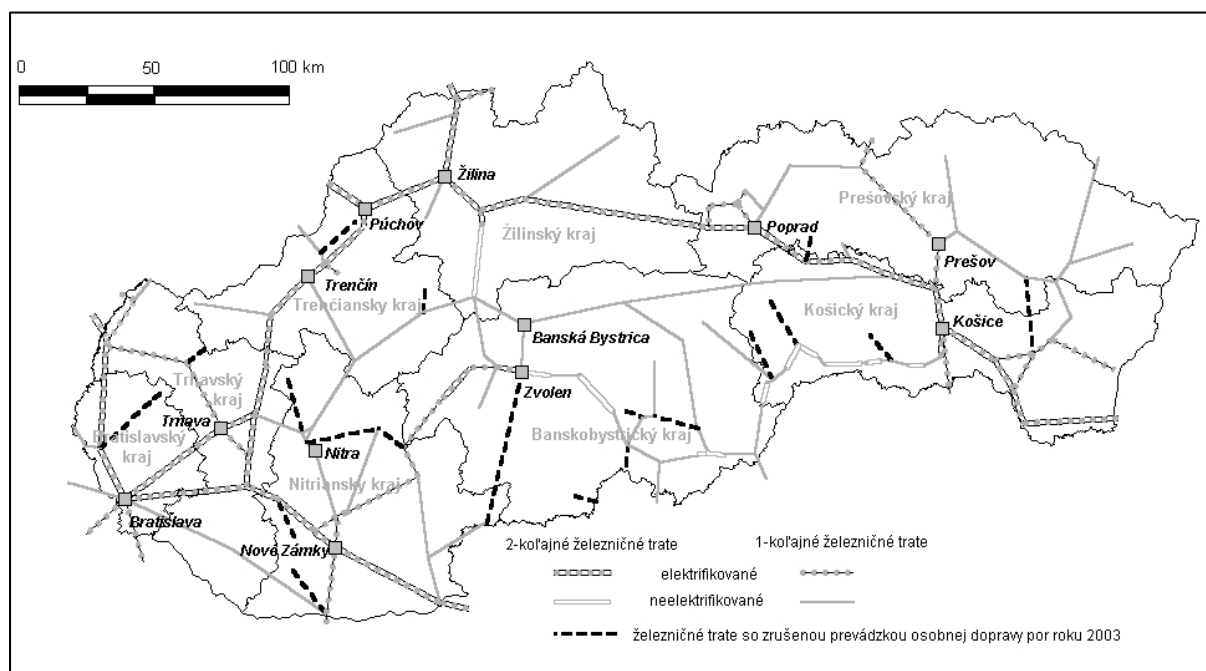
Vzájomná koordinácia cestovných poriadkov železničnej a pravidelnej autobusovej dopravy v regiónoch je nedostatočná. Nesúlad medzi platným zákonom č. 164/1996 Z. z. o dráhach a legislatívou upravujúcou transformáciu bývalých Železníc Slovenskej republiky spôsobil ďalšie problémy v tvorbe železničných cestovných poriadkov osobnej prepravy. V regiónoch (krajoch) teda existujú dva dopravné systémy, oba dotované (po inej línii), ktoré nemajú povinnosť (a často ani snahu) spolupracovať s cieľom vytvoriť optimálny dopravný systém a skvalitniť dopravné služby pre cestujúceho, čo vytvára priestor pre konkurenciu, ktorá je v tejto oblasti nežiaduca.

Po roku 2000 však vláda neustále vyžadovala od železničného prepravcu zníženie nákladov v osobnej preprave. Železničná spoločnosť, a. s., zabezpečujúca od roku 2002 (po rozdelení niekdajšieho železničného monopolného podniku) prevádzku osobnej železničnej prepravy, sa rozhodla riešiť požiadavku na zníženie nákladov zastavením osobnej prevádzky na väčšine regionálnych železničných tratí. Nákladná doprava však mala byť na väčšine z týchto tratí prevádzkovaná i naďalej, pretože je zisková.

V januári 2003 vláda SR odsúhlasila zrušenie osobnej prepravy na 21 regionálnych tratiach a trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany, ktorá nebola zaradená medzi regionálne trate. Na ďalších 3 tratiach, ktoré pôvodne boli vyňaté zo siete transformovaných regionálnych tratí (Trenčín – Chynorany, Zvolen – Čata a Levice – Štúrovo), mala byť prevádzka osobnej železničnej dopravy nahradená autobusmi. Zrušenie osobnej prevádzky nadobudlo platnosť od 1. februára 2003 a malo sa týkať celkovo 25 tratí. Už v lete 2003 však začali na 9 tratiach premávať osobné vlaky, hoci v obmedzenej miere.

V súčasnom období (stav september 2005) je osobná železničná doprava zastavená na 17 tratiach (tabuľka 2, obr. 2). Situácia z hľadiska celkového počtu obyvateľov Slovenska s priamym prístupom k železnici sa zrušením prevádzky na týchto tratiach nemení veľmi výrazne. V 102 obciach ležiacich na predmetných 17 regionálnych tratiach žilo pri poslednom sčítaní 169659 obyvateľov. Polohou ide o obce a mestá ležiace - až na výnimky - mimo hlavných dopravných a rozvojových osí. Z hľadiska počtu obyvateľov žijúcich v bezprostrednej blízkosti regionálnych tratí je iste správne pochybovať o efektívnosti ich prevádzky pre osobnú prepravu.

Obr. 2 Železničné trate Slovenska pre osobnú železničnú dopravu (2005)



Tabuľka 2

Počet obyvateľov na železničných tratiach SR so zrušenou prevádzkou osobnej dopravy (podľa výsledkov sčítania obyvateľstva 2001)

Regionálna žel. trať	Počet obyvateľov
Rožňava – Dobšiná	10861
Zbehy – Radošina	8462
Kozárovce – Lužianky	9323
Plešivec – Slavošovce	6268
Nemšová - Lednické Rovne	12261
Moldava nad Bodvou – Medzev	6328
Komárno – Kolárovo	13788
Zohor - Plavecký Mikuláš	12358
Breznička - Katarínska Huta	2507
Lučenec – Kalonda	1441
Jablonica – Brezová pod Bradlom	6895
Trebišov - Vranov nad Topľou	16331
Spišská Nová Ves – Levoča	16045
Šaľa – Neded	14050
Prievidza - Nitrianske Pravno	8165
Poltár - Rimavská Sobota	4038
Zvolen – Šahy	20538
SPOLU	169659

Zdroj: vlastný výskum autora

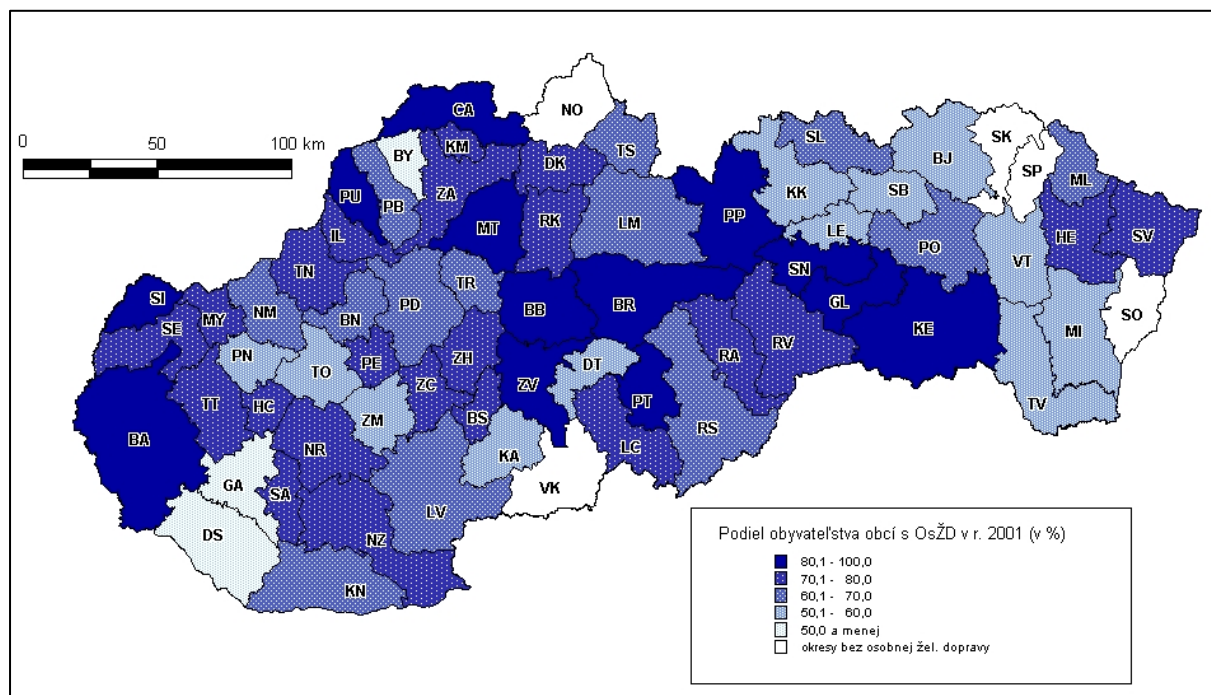
Dôležité je však všimnúť si, ktoré regióny boli zrušením prevádzky osobnej regionálnej železničnej dopravy najviac postihnuté. Obr. 2 a 5 naznačujú, že tento krok postihol predovšetkým regióny v južnej polovici Slovenska, pozdĺž južného železničného ťahu Bratislava – Zvolen – Lučenec – Košice. Z celkového počtu obyvateľov, ktorí v roku 2001 disponovali vo svojich obciach osobnou železničnou dopravou, najväčší pokles do súčasného obdobia (september 2005) zaznamenali regióny Krupina (tento región v roku 2003 prakticky prišiel o osobnú železničnú dopravu), Levoča, Rožňava, Šaľa, Myjava, Poltár a Trebišov (všetky minimálne o 20%). Oblasť južného Slovenska (najmä južná časť stredného Slovenska) trpí z dlhodobého hľadiska podrozvinutosťou predovšetkým železničnej infraštruktúry, vďaka čomu je obyvateľstvo regiónov v tejto časti Slovenska vo vyššej miere závislé na cestnej doprave. Odhliadnuc od ekologických dôsledkov (železničná doprava má vo všeobecnosti nižšie negatívne dopady na životné prostredie ako autobusová, resp. automobilová doprava), prispieva to k znižovaniu variabilnosti využitia spôsobov pravidelnej hromadnej osobnej prepravy v týchto regiónoch. Cestujúci teda nemá možnosť výberu (z aspektu prepravnej ceny, cieľa prepravy apod.) a je vo vyššej miere odkázaný na osobný automobil alebo autobusovú dopravu, ktorá nahradila zrušené vlakové spoje.

Napriek vyššie uvedeným problémom v inštitucionálno-legislatívnej oblasti zaznamenávame na Slovensku (po viac ako piatich desaťročiach existencie monopolného železničného prepravcu) prvé príklady prevádzkovania osobnej železničnej prepravy iným subjektom. Uvedieme dva úspešné príklady z územia Slovenska, ktoré sa objavili ako reakcia na rušenie prevádzky osobnej železničnej dopravy na vybraných regionálnych tratiach v roku 2003.

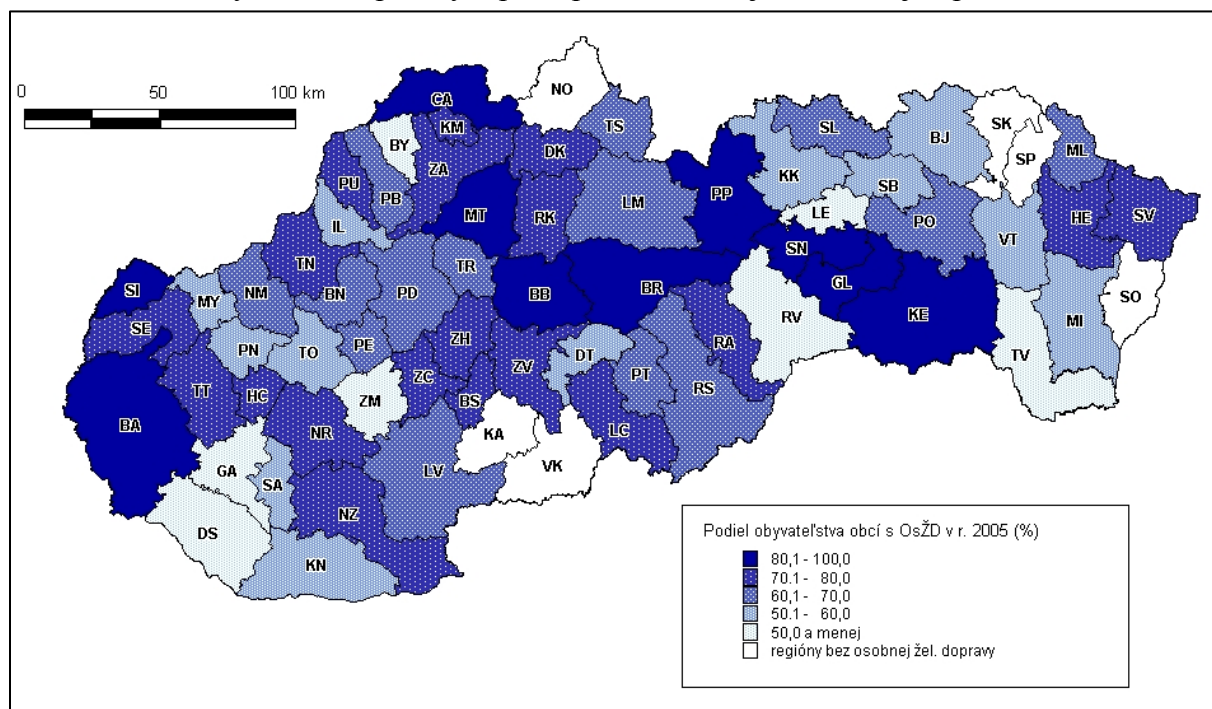
Na trati Žilina – Rajec bola prevádzka osobnej železničnej dopravy obnovená už v polovici februára 2003 na základe dohody medzi mestom Žilina, Železničnou spoločnosťou, a. s. a Slovenskou realitnou a investičnou spoločnosťou, a. s., Žilina. Dnes je táto trať súčasťou rozvíjajúceho sa regionálneho integrovaného dopravného systému mesta Žilina. Úspora prevádzky osobnej železničnej dopravy bola na tejto trati dosiahnutá zavedením samoobslužného systému vybavenia cestujúcich v súlade s Dopravným podnikom mesta Žilina od októbra 2003. Na zastávkach a staniciach trate boli inštalované výdajné automaty na predaj lístkov a vo vlakoch prístroje na označovanie lístkov. Na jeden lístok je možné cestovať na trati Žilina – Rajec i autobusmi a trolejbusmi žilinskej mestskej hromadnej dopravy. Cestovné na tejto železničnej trati dokonca zlacnelo o 20% oproti cenám pred pozastavením prevádzky (L. Jandošek 2003). Regionálny integrovaný dopravný systém Žilina sa stal príkladom pre iné regióny, zatiaľ však nie veľmi nasledovaným.

Podobne zrušenie osobnej dopravy na niektorých regionálnych železničných tratiach v regióne Záhorie severozápadne od Bratislavy aktivizovalo bratislavský samosprávny kraj (VÚC Bratislava) k založeniu dopravného subjektu pod názvom Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a. s., ktorá prevzala prevádzku osobnej dopravy na tratiach Zohor – Záhorská Ves a Zohor – Rohožník. Postupne však spoločnosť obmedzila osobnú dopravu na druhej z menovaných tratí, v súčasnosti už prevádzkuje osobnú železničnú dopravu len na trati Zohor – Záhorská Ves, s postupnou reorientáciou spoločnosti na ziskovejšiu nákladnú dopravu na tratiach v okolí Bratislavy.

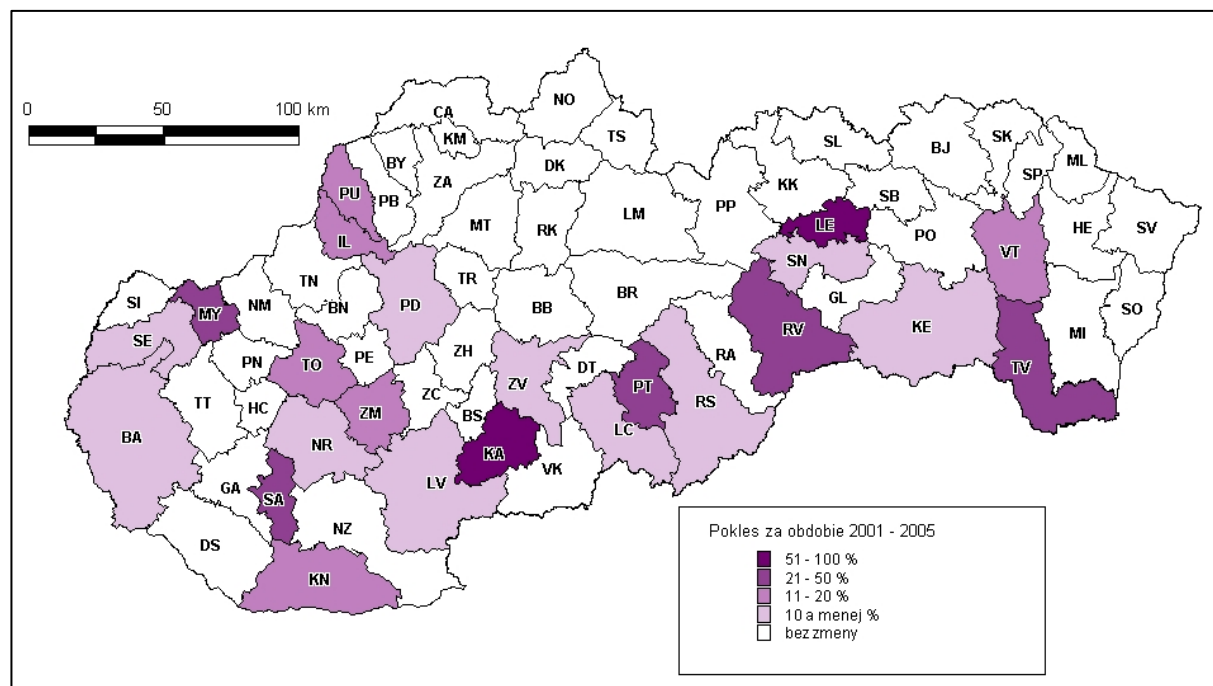
Obr. 3 Podiel obyvateľov s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave v roku 2001



Obr. 4 Podiel obyvateľov s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave v roku 2005



Obr. 5 Pokles veľkosti populácie (v %) s priamym prístupom k osobnej železničnej doprave v období 2001 –2005



Záver

V súčasnosti sa na Slovensku završuje proces prenosu kompetencií v oblasti verejnej dopravy z centrálnej úrovne na regióny a zároveň pokračuje transformácia železničnej dopravy. Oba tieto procesy prebiehajú simultánne a do značnej miery nezávisle od seba. Zdá sa, že z priestorového hľadiska má transformácia železníc najvýraznejší (negatívny?) dopad na regióny, ktoré z hľadiska dopravnej polohy, kvality dopravnej infraštruktúry ako i úrovne sociálneho a ekonomického rozvoja možno označiť ako dlhodobo problematické. Ide predovšetkým o regióny južnej časti stredného Slovenska, ktoré boli najvýraznejšie zasiahnuté zrušením prevádzky osobnej prepravy na regionálnych železničiach. Keďže ide o problematiku, ktorá je presúvaná na bedrá regionálnej samosprávy, bude predovšetkým na regiónoch samotných, akým spôsobom dokážu kompenzovať dôsledky ekonomickej transformácie niekdajších dopravných monopolov.

Táto práca bola podporovaná Agentúrou na podporu vedy a techniky na základe Zmluvy č. APVT-20-016704.

Literatúra

- Bašovský, O., Majbová, E. (1977): Koncentrácia obyvateľstva SSR a problémy životného prostredia. In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae - Formatio et Protectio Naturae II, Bratislava, pp. 27 - 42.
- Bašovský, O., Povincová, E., Hvoždárová, E., Hagara, L. (1987): Juhoslovenské okresy v širšom geografickom kontexte a potenciál ich ďalšieho rozvoja. In: Acta Fac. Rerum Nat. Univ. Commen., Geographica, 27, Bratislava, pp. 15 - 52.
- Cestovný poriadok ŽSR 2001-2002.
- ELIS pre grafikon 2004/2005
- Hornák, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy. In: Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica 45, Bratislava, pp. 27-37. [ISBN 80-223-1981-3].
- Jandošek, L. (2003): IDS v žilinskom regióne sa stal skutočnosťou, ZSSK a Dopravný podnik mesta Žilina spojili svoje sily v záujme cestujúcich. In: Ž-Semafor 20/2003, GR ŽSR a Ústredie ZSSK, Bratislava, p. 6-7.
- Korec, P. (2005): Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989 – 2004 (Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska). Geo-grafika, Bratislava, 227 pp. [ISBN 80-969338-0-9].
- Lukniš, M. (1985): Regionálne členenie SSR z hľadiska jej racionálneho rozvoja. In: Geografický časopis, 37, 2 - 3, SAV Bratislava, pp. 137 - 163.
- Margetiaková, J. (2001): Problematika štandardov dopravnej obslužnosti územia v kontexte zachovania primeraného rozsahu verejnej osobnej dopravy. In: Horizonty dopravy, 1/2001, Výskumný ústav dopravný, Žilina, pp. 1-4.
- Podhorský, F. (1974): Doprava. In: Slovensko. Ľud - I. časť, Obzor, Bratislava (P. Plesník a kol.), pp. 183 - 210.

Mgr. Marcel Hornák, PhD.

Katedra humánnej geografie a demogeografie, Univerzita Komenského v Bratislave,
Prírodovedecká fakulta, Mlynská dolina, 84215 Bratislava
e-mail: hornak@fns.uniba.sk